

[ruimte voor briefkop]

.....plaats, datum .....

Provincie Noord Holland  
t.a.v. de heer E. Van Norren BEL/VV  
Houtplein 33

**2012 DE Haarlem**

**AANTEKENEN.**

## **Betreft: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg**

Geachte heer Van Norren,

Wij hebben kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau over de Duinpolderweg die op 24 mei 2013 ter inzage is gelegd (hierna kortweg 'notitie' genoemd). Wij zijn van mening dat de notitie ***geen juist beeld geeft van de daadwerkelijke problematiek en oplossingen*** voor de regio en verzoeken u het voorgenomen ***onderzoek voor het milieueffectrapport te wijzigen dan wel aan te vullen*** om tot een weloverwogen besluit te kunnen komen.

In onze navolgende zienswijze gaan wij eerst op enkele algemene punten in. Vervolgens geven wij per hoofdstuk/onderdeel van de notitie aan op welke punten en waarom naar ons oordeel aanpassing dan wel wijziging van de uitgangspunten voor het MER-onderzoek noodzakelijk is.

### **1. Algemeen**

In de eerste plaats maken wij hierbij ***bezwaar tegen de gang van zaken in het voortraject*** en de onjuiste wijze waarop het verloop van het voortraject in de notitie is beschreven (zie ook blz. 15, 16 en 17 van deze zienswijze). Ook anderszins constateren wij dat de notitie een groot aantal onjuistheden, onzorgvuldigheden en onduidelijkheden bevat. Wij maken er ook bezwaar tegen dat er in de gehele notitie sprake is van een doelredenering: alles wordt in toenemende mate zo gedraaid dat de noodzaak van de Duinpolderweg en van de bestuurlijke voorkeursvariant kan worden onderbouwd, door deze oplossing in een zo gunstig mogelijk licht te zetten. In bijlage A geven wij een overzicht van de vele onjuistheden en onduidelijkheden.

Een belangrijke omissie in het voortraject en de notitie is dat ***in plaats van een integrale aanpak wordt gefocust op dat ene wegtraject tussen N205 en N206*** (dat om onduidelijke redenen een bestuurlijke voorkeur heeft gekregen maar in de omgeving juist sterk omstreden is). Noch de problematiek noch de mogelijke oplossingen worden integraal beschreven. De samenhang met de dringend nodige verbetering van het openbaar vervoersnet komt ten onrechte in het geheel niet aan bod (zoals we in paragraaf 3 laten zien, heeft dat wel degelijk gevolgen voor de te onderzoeken alternatieven). De samenhang met infrastructurele maatregelen elders – zoals bijvoorbeeld de verbetering van de verbinding met de A44 - komt evenmin nog aan de orde.

Als enigszins positief is te waarderen dat de notitie nu duidelijk onderscheid maakt tussen de verschillende weggedeelten en daarbij behorende alternatieven. Voor wat betreft de **verbetering van de wegenstructuur in de Haarlemmermeer ten oosten van de N205** merken wij het volgende op: hoewel ook de noodzaak hiervan in de stukken nauwelijks is onderbouwd, betwisten wij niet dat verbetering op een aantal plaatsen noodzakelijk is: met name moet er een volwaardige verbinding tussen de A4 en de Nieuwe Bennebroekerweg komen en mogelijk ook een verbreding van de Nieuwe Bennebroekerweg. Onze zienswijze heeft dan ook vooral betrekking op het meest omstreden weggedeelte: de geheel nieuw te realiseren wegverbinding tussen N205 en N206.

## **2. Probleem en doel** (hoofdstuk 2 en bijlage 1 van de notitie)

De in de notitie beschreven **probleemstelling** is naar ons oordeel **onvoldoende concreet uitgewerkt** om de hoofddoelstelling te kunnen onderbouwen. Ondanks herhaaldelijk aandringen van onze kant is – noch in de rapporten van het voortraject noch in de notitie – concreet aangetoond en onderbouwd waarom een dure en verwoestende provinciale verbindingsweg tussen de N205 en de N206 nu ineens - anders dan volgens het MER van 2003/2004 - wel noodzakelijk is. Voor zover er wel onderzoek is uitgevoerd is dat verouderd en voor de onderbouwing niet meer bruikbaar. Wij achten daarom in het kader van het MER aanvullend onderzoek nodig naar nut en noodzaak van deze wegverbinding.

Wij maken ook **bezwaar tegen de voortdurende aanpassing van de opgaven en herformulering van de doelstellingen** van het project. Terwijl in het voortraject (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en huiswerkvarianten) nog sprake was van 7 opgaven zijn de probleem- en doelstellingen van het project in de notitie ineens geherformuleerd tot een nieuwe combinatie van 5 opgaven met deels nieuwe elementen. Daarmee spreekt u in feite de bruikbaarheid van de oude rapporten zelf tegen.

Tevens maken wij **bezwaar tegen de formulering van de hoofddoelstelling**. Wij achten het ten principale onjuist om in een m.e.r.-procedure de aanleg van een al concreet omschreven weg als hoofddoel te formuleren in plaats van infrastructurele maatregelen te onderzoeken waarmee de onderkende problemen kunnen worden opgelost. Op dat punt spreekt de notitie overigens zich zelf ook tegen: een van de te onderzoeken alternatieven ('NOG Beter fase 1 alternatief') voldoet bij voorbaat niet aan de hoofddoelstelling; hij biedt immers geen verbinding met de N206. Het kan en mag uiteraard niet de bedoeling zijn een hoofddoelstelling aan te houden waaraan een van de alternatieven bij voorbaat niet voldoet.

Daarnaast maken wij er ook bezwaar tegen dat het voorkomen of beperken van schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw in de doelstellingen geheel wordt genegeerd.

### **Benodigde aanpassing en uitwerking probleemstelling**

In het aanvullende onderzoek naar nut en noodzaak moet naar ons oordeel rekening worden gehouden met de volgende punten:

- Maak concreet welke **problemen in het noord-zuidverkeer van Zuid-Kennemerland** (locatie, soort problemen, onderbouwd met onderzoek) u wilt oplossen. Maak daarbij onderscheid tussen de huidige situatie en de toekomstige referentiesituatie en onderbouw de veronderstelde groei van het verkeer met actuele cijfers, zie ook paragraaf 4, verkeersonderzoek). Maak daarbij ook duidelijk hoe en waarom u denkt deze concrete problemen in het noord-zuidverkeer te kunnen oplossen met een weg die in oost-westrichting loopt.
- Maak concreet welke **relatie** er is **tussen de verkeersdrukte bij de bruggen** over de Ringvaart **en de N206** (omvang van de verkeersstromen).
- Maak concreet waarom een **betere bereikbaarheid van de Greenport** vanuit de A4/Schiphol een dure wegverbinding **naar de N206** noodzakelijk maakt (terwijl maar een klein deel van de Greenport aan/ nabij de N206 is gelegen) en waarom een eventuele verbetering van de wegen tot aan de N208 (de hoofdonsluiting van de Greenport) niet volstaat. Maak daarbij concreet om hoeveel bedrijven het gaat, waar deze bedrijven zijn gevestigd en hoe groot de betreffende verkeersstroom (in personenauto's en vrachtauto's) is.

- Maak duidelijk waarom voor het robuuster maken van het **verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer** een verbinding met de N206 nodig is.
- Maak concreet **welke locaties** van de geplande **woningbouwopgave** een verbindingsweg naar de N206 nodig maken (aantallen woningen en daarmee samenhangende verkeersstromen naar de N206) en onderbouw hoe hard of reëel de daadwerkelijke realisering daarvan in de nabije toekomst (10 à maximaal 15 jaar) is, gelet op de huidige woningmarkt. Bij dit alles achten wij het van groot belang dat duidelijk wordt **welke problemen met welk gedeelte van het project** te maken hebben. En dat daarbij tevens de samenhang met de HOV-corridor en eventuele aanvullende infrastructurele maatregelen elders in beeld wordt gebracht.

### **Benodigde aanpassing doelstellingen**

Naar aanleiding hiervan verzoeken wij op de volgende punten tevens om een aanpassing van de doelstellingen:

- **Vervang de hoofddoelstelling** – verbetering wegverbinding tussen N206 en A4 – door een algemenere doelstelling (nu de echte noodzaak van een verbinding met de N206 nog geenszins is aangetoond).
- Maak de **subdoelen** zodanig **concreet** dat deze ook **toetsbaar** worden. Maak in het bijzonder op basis van de uitgewerkte probleemstelling concreet welke bereikbaarheid u voor welk doel wilt verbeteren en waarom. Maak tevens concreet welk 'doorgaand verkeer' u op welke locaties in de kernen wilt beperken en maak concreet wat u bedoelt met het 'per saldo beperken'.
- Voeg een **extra doelstelling** toe in de zin van: het **minimaal houden van schade** aan natuur, landschap, cultuurhistorie en landbouw door de nieuwe infrastructuur.

### **Nadere motivering**

Zoals uit het voorgaande al blijkt achten wij de **probleemstelling onvoldoende concreet** uitgewerkt en onderbouwd om mogelijke oplossingen gericht te kunnen afwegen. Onderzoeken die er wel zijn stoen op volstrekt verouderde veronderstellingen en prognoses voor de groei van het autoverkeer. Waar de discussie wat ons betreft vooral om draait is of de daadwerkelijke problemen (voor zover die er überhaupt zijn) een regionale wegverbinding tussen N205 en N206 nodig maken. Wij lichten dit per onderdeel van uw probleemstelling toe.

#### **Het laten afnemen van het noord-zuidverkeer door de kernen van Zuid-Kennemerland**

Het 'probleem' van het noord-zuidverkeer door de kernen van Zuid-Kennemerland wordt in de rapporten en de notitie slechts algemeen aangeduid. **Nergens** staat **concreet aangegeven om welke problemen op welke locaties het gaat**. Naar onze mening is er in dit opzicht echter nu nauwelijks een probleem. Problemen die er in het verleden nog wel waren, zijn de laatste jaren door de aanleg van de N205 en verkeersmaatregelen in Vogelenzang en op de N206 ten noorden daarvan eerder verminderd, op sommige delen van de N208 zelfs aanzienlijk.

Bovendien is de relatie tussen dit 'probleem' en uw doelstelling volstrekt onduidelijk. Naar onze mening is het **helemaal niet mogelijk om** de veronderstelde **problemen in het noord-zuidverkeer op te lossen door een nieuwe weg in oost-westrichting** aan te leggen. Dat blijkt ook uit uw eigen cijfers: de verkeersdruk op de N208 en de Zwarteweg in Bennebroek en waarschijnlijk ook op de Zilkerduinweg in De Zilk neemt door de aanleg van een Duinpolderweg alleen maar fors toe en wel zodanig dat er juist daardoor **opnieuw weer een groot knelpunt** ontstaat (dat in het verleden vergaan was opgelost).

#### **Het slechten van de barrière van de Ringvaart Haarlemmermeer**

Niet ontkend wordt dat de verkeersintensiteiten bij de bruggen over de Ringvaart in Lisse, Hillegom en Bennebroek relatief hoog zijn. De groei van dit verkeer zal echter aanzienlijk minder groot zijn dan wordt voorspeld omdat de veronderstelde ontwikkeling van woningbouw-, kantoren- en bedrijvenlocaties rond Haarlemmermeer-Schiphol door de veranderde marktsituatie in veel minder grootschalige mate zal plaatsvinden.

Het belangrijkste punt is echter: Uit geen van de rapporten wordt duidelijk **welke relatie er is tussen de verkeersdruk bij de bruggen en de N206**. Naar onze ervaring heeft het verkeer over de bruggen vooral een lokaal karakter en heeft het nauwelijks een relatie met de N206. Ten onrechte is niet onderzocht of deze problemen niet met **lokale maatregelen** kunnen worden

opgelost; uit uw eigen onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat de verkeersintensiteit bij de brug van Bennebroek alleen al door het instellen van 30 km/h op de toevoerwegen aanzienlijk afneemt (zie de navolgende tabel 1 van de notitie). Als er al een verbetering van de verbindingen over de ringvaart nodig is, dan kan voor dat doel worden volstaan met een **lokale gebiedsontsluitingsweg**. Daarbij is het bovendien zeer de vraag op welke locatie een extra wegverbinding het meeste effect heeft (zie paragraaf 3 alternatieven); de problemen bij de N207 en de Hillegomse brug lijken volgens de tabel immers groter.

Tabel 1: etmaalintensiteiten 2005/2009 en 2020

	2005	2009	2020	
<b>N201 brug over de Ringvaart</b>		27.800	40.000	+44%
<b>Bennebroek/Zwaanshoek</b>	13.000		10.000	-25%
<b>Hillegom/Beinsdorp</b>	12.000		18.000	+50%
<b>N207 brug over de ringvaart</b>		19.500	25.000	+28%

### **Het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Greenport en het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen**

Zoals bekend is het centrum van de Greenport Bollenstreek gelegen in het gebied Lisse-Hillegom. Uit geen van de rapporten blijkt welk economisch belang de bereikbaarheid van de 'noordelijke Greenport' daadwerkelijk dient en waarom daarvoor een nieuwe wegverbinding in het noordelijke deel van de Bollenstreek nodig is. Helemaal onduidelijk is echter waarom daarvoor een kostbare stroomweg naar de N206 nodig zou zijn. De Greenport Bollenstreek is qua verkeer grotendeels op de Haarlemmermeer, de A4 en de A44 georiënteerd; een relatie met de N206 is er nauwelijks. Voor zover een verbetering nodig is, zou dus een betere wegverbinding vanaf de Haarlemmermeer naar de N208 - de hoofdonsluiting van de Greenport - volstaan.

### **Het robuuster maken van het verkeersnetwerk in de Haarlemmermeer, zodat toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen niet tot problemen leiden**

Hoewel ook dit deel van de probleemstelling niet concreet is uitgewerkt, is duidelijk dat de nog steeds verdergaande verstedelijking in de Haarlemmermeer hier en daar om verbetering van het verkeersnetwerk vraagt. Echter, ook dit onderdeel heeft naar ons oordeel **geen relatie met de N206**. Om dit probleem op te lossen is het voldoende dat de wegen in de Haarlemmermeer waar nodig worden verbeterd.

### **Het accommoderen van in de toekomst te verwachten verkeersstromen wanneer de geplande woningbouwopgaven zijn gerealiseerd**

Zoals iedereen weet ligt de woningmarkt momenteel vrijwel stil en zullen er de komende 10 à 15 jaar véél minder woningen worden gebouwd dan in de gouden jaren zijn gepland. De beschikbare rapporten geven ook niet aan om welke verkeersstromen het daadwerkelijk gaat en **waarom ten behoeve van de woningbouw in de komende jaren een verbindingsweg naar de N206** noodzakelijk zou zijn. Alle tekenen wijzen er zelfs op dat de relatie tussen de woningbouw en de Duinpolderweg uiterst gering of onwaarschijnlijk zal zijn. Wij doelen daarbij op het volgende:

- Het overgrote deel van de (resterende) woningbouwopgave in de regio ligt in de Haarlemmermeer. **Woongebieden in de Haarlemmermeer zijn vooral op Amsterdam-Haarlem-Schiphol georiënteerd** en niet op de N206.
- De recente structuurvisie Haarlemmermeer voorziet in grote lijnen twee scenario's voor de woningbouw: woningbouw voornamelijk in Hoofddorp (onder meer op eerder voor bedrijven bedoelde locaties) of bouwen in de Westflank. **Voor woningbouw in Hoofddorp is geen Duinpolderweg nodig.**
- Woningbouw in de Westflank is door de komst van de 380 kV hoogspanningslijn uiterst discutabel en onzeker geworden. Maar zelfs van de Westflank heeft slechts een beperkt deel – het gedeelte ter hoogte van Zwaanshoek – een mogelijke relatie met de Duinpolderweg. Juist de **deellocatie bij Zwaanshoek is door de komst van de 380 kV hoogspanningslijn bijzonder onzeker geworden.**
- De **woningbouw in de Bollenstreek** vindt volgens de huidige plannen verspreid plaats en heeft **nauwelijks tot geen relatie met de Duinpolderweg.**

### 3. Voornemen en alternatieven (hoofdstuk 3 en bijlage 1 van de notitie)

De **selectie van alternatieven** voor het gedeelte tussen N205 en N206 heeft naar onze mening in het voortraject (Bereikbaarheidsstudie Grensstreek, Van Greenport tot Mainport en analyse huiswerkvarianten) **op onjuiste gronden en op basis van verouderd en niet correct onderzoek plaatsgevonden**. De belangrijkste redenen waarom wij tot deze conclusie zijn gekomen, zijn samengevat:

- In de eerste plaats is de **handleiding voor milieueffectrapportages van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu** in het voortraject naar onze mening niet gevolgd. De handleiding stelt zeer expliciet: '*Schrijf alternatieven alleen weloverwogen af*'. Onder meer beveelt het ministerie ook aan om alternatieven die niet geheel aan de doelstellingen voldoen maar andere voordelen hebben, zoals aanzienlijk lagere kosten of minder negatieve milieugevolgen, wel in het onderzoek mee te nemen.
- De **afweging van alternatieven** heeft in het voortraject plaatsgevonden **op basis van een volstrekt verouderd verkeersonderzoek** (met een veronderstelde veel te hoge groei van de verkeersstromen en een onjuist verkeersmodel dat niet aan de werkelijkheid (feitelijke verkeersstellingen) is getoetst).
- In het voortraject is mede daardoor onder meer het **alternatief N207 op onjuiste gronden afgewezen**. Uit een later rapport van Goudappel Coffeng - dat stoelt op meer recente gegevens over ruimtelijke ontwikkelingen en verkeer - blijkt dat er **verkeerskundig geen relevant verschil** meer is tussen dit alternatief en het noordelijke tracé<sup>1</sup>. Bovendien zijn in de gemaakte afweging de **grote milieunadelen van het noordelijk tracé** ten onrechte **niet meegewogen** (zie paragraaf 5 van deze zienswijze). Wij doelen daarbij op de substantiële schade aan natuur en cultuurhistorie (die beide ten onrechte niet zijn onderkend en evenmin bij de afweging zijn betrokken). En op de leefbaarheid in Bennebroek en Heemstede en mogelijk ook De Zilk en Vogelenzang als gevolg van de wel vermelde, maar niet in de afweging betrokken substantiële toename van de verkeersdruk op de noord-zuidroutes door deze kernen.
- De **trechtering van alternatieven** (zie rapport 'huiswerkvarianten' en bijlage 1 van de notitie) heeft op een **uiterst ondoorzichtige** en voor buitenstaanders volstrekt niet te controleren **wijze plaatsgevonden**. Daarbij zijn deels ook **foutieve veronderstellingen** gedaan over de aard van de afgewezen alternatieven (zie hierna).

Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij ook naar bijlage A van deze zienswijze (blz 13).

#### Aanvullend te onderzoeken alternatieven

Naar onze mening zijn er nog zeker vier alternatieven die minstens even goed een oplossing kunnen bieden voor de daadwerkelijke problemen in de regio (voor zover die er zijn). Wij verzoeken deze alternatieven - die in deze vorm nog in het geheel niet of niet goed zijn onderzocht - alsnog in het MER te onderzoeken. Een belangrijke extra reden hiervoor is dat in de huidige tijd van bezuinigingen en zeer beperkte overheidsbudgetten alternatieven met lagere kosten - de financiering van de Duinpolderweg is immers nog geenszins verzekerd - zeer serieus moeten worden onderzocht alvorens te worden afgewezen. Onderstaand geven wij in het kort aan wat deze alternatieven inhouden en wat de voordelen zijn die tot nu toe niet of niet goed zijn onderzocht.

#### **Integraal Nulplus-alternatief**

Daarbij worden de **wegen in de Haarlemmermeer waar nodig verbeterd**, wordt de **kwaliteit van het openbaar vervoer** tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer/Schiphol **flink opgevoerd** (zo nodig met daarvoor benodigde infrastructuur, te realiseren met een deel van het geld dat wordt uitgespaard door het niet aanleggen van de Duinpolderweg) én worden waar nodig en mogelijk **verbeteringen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid bij alle geconstateerde knelpunten** in het lokale wegennet aangebracht (bijv. 30 km/h en betere fietsvoorzieningen op de bestaande oost-westroutes). Een dergelijk **integraal nulplus-alternatief** (zoals eerder bepleit in het rapport '*Geen Duinpolderweg, maar Nulplus-alternatief*' en de notitie '*Duurzaamheidsvariant*') **is nog niet onderzocht** (alleen een slap aftreksel hiervan: een alternatief met slechts één

---

<sup>1</sup> Zie het rapport '*Nut en noodzaak verbinding Bollenstreek - A4 (N205-N206)*', opgesteld door Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Haarlemmermeer, 5 oktober 2011

beperkte maatregel). De voordelen van dit alternatief zijn evident: de kosten zijn aanzienlijk lager en het ontstaan van negatieve milieugevolgen wordt voorkomen.

#### **Verbreiding van de N207 tot aan de N208**

Hierbij wordt ook het meest westelijke deel van de **N207 verbreed naar 2x2 rijstroken** en wordt de **brug over de Ringvaart door een aquaduct vervangen**. Uiteraard wordt daarbij (anders dan in de notitie huiswerkvarianten wordt verondersteld) tevens de **overige infrastructuur in de Haarlemmermeer** waar nodig **verbeterd**. Een **dergelijke oplossing is nog helemaal niet onderzocht**, maar lijkt in vele opzichten logischer dan een weg bij Bennebroek omdat:

- hij het **centrum van de Greenport inclusief** het voor het toerisme uiterst belangrijke **Keukenhof** beter ontsluit, dus optimaal is voor de economie van de regio;
- hij (in tegenstelling tot een weg bij Bennebroek) kan worden **gecombineerd met de benodigde nieuwe HOV-as** tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer/Schiphol (met het aquaduct worden ook vertragingen in de HOV-route voorkomen);
- hij door de centrale ligging **meer kans** biedt **de bruggen bij Lisse en Hillegom** te ontlasten (die in de toekomst volgens uw eigen cijfers veel drukker zullen zijn dan de brug bij Bennebroek, zie tabel 1 van de notitie);
- het **totale aantal bruggen** door de aanleg van een aquaduct met één **afneemt** (met alle voordelen van dien voor de scheepvaart);
- deze oplossing **aanzienlijk goedkoper** is dan een stroomweg naar de N206 **én véél minder negatieve milieugevolgen** heeft. Ook het ontstaan van nieuwe verkeersknelpunten in Bennebroek-Heemstede, De Zilk en Vogelenzang wordt voorkomen.

#### **Verbreiding en doortrekking van de N207 naar de N206**

In aanvulling op het vorige alternatief wordt de N207 in dit alternatief ook doorgetrokken naar de N206. Dit alternatief is in het eerdere traject al wel bekeken, maar naar onze mening op onjuiste gronden afgewezen. De hiervoor genoemde **voordelen** van het alternatief 'Verbreiding N207 tot aan de N208', die grotendeels ook voor dit alternatief gelden, zijn destijds **ten onrechte niet meegewogen**. Zoals hiervoor al is betoogd blijkt bovendien uit een later onderzoek van Goudappel Coffeng dat het **oorspronkelijke argument van afwijzing** – een geringer oplossend vermogen voor de verkeersproblemen – **niet meer opgaat**. Ook is destijds bij de afwijzing **geen rekening gehouden met** aanvullende maatregelen voor de (uiteraard noodzakelijke) **verbetering van de infrastructuur in de Haarlemmermeer**.

#### **Integraal alternatief NOG Beter**

Dit alternatief is in het voortraject ten onrechte uit elkaar getrokken en opgesplitst in 3 aparte onderdelen, waarvan er slechts een wordt onderzocht. Omdat dit plan **een integrale oplossing** biedt voor een aantal knelpunten in de streek, dient dit plan naar onze mening dan ook **integraal onderzocht te worden in dit MER**. Het plan voorziet in:

- een gebiedsontsluitingsweg vanaf de N205 ter hoogte van de Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep via de Weerlaan naar de N208;
- het doortrekken van de N205 vanaf Nieuw Vennep naar de A44 en;
- een oost-westverbinding tussen de N208 en de A44 ten zuiden van Lisse (Poellaan).

Serius onderzoek naar het gehele pakket van maatregelen is dringend gewenst omdat dit alternatief als enige ook oplossingen aandraagt voor de hoge verkeersdruk bij de brug in Lisse en voor de slechte verbinding van de zuidelijke Bollenstreek met de A44.

#### **Aanpassing al geselecteerde alternatieven**

Ook verzoeken wij om aanpassingen van een tweetal in de notitie wel geselecteerde alternatieven.

#### **Alternatief NOG Beter fase 1**

Dit alternatief wordt in de notitie gepresenteerd als een gelijksoortig alternatief als de tracéalternatieven voor de Duinpolderweg. Uitgangspunt en doel van dit alternatief is volgens het rapport van Team NOG Beter echter **géén stroomweg maar een interlokale gebiedsontsluitingsweg** met 2x1 rijstroken aan te leggen tussen de N205 en de N208/ het stationsgebied van Hillegom met ten westen van de Ringvaart slechts een maximumsnelheid van 50 km/h. Hierbij past volstrekt geen 2x2 weg in de Haarlemmermeer zoals in de notitie staat; 2x2

rijstroken in dit weggedeelte te willen realiseren is vanuit capaciteitsoverwegingen niet nodig en ook onzinnig omdat ook de aansluitende Weerlaan en Noordelijke Randweg slechts 2x1 rijstroken hebben en behouden. Het betreft dus een **principieel andersoortig alternatief** (overal 2x1 rijstroken met gedeeltelijk 50 km/h). De voordelen hiervan zijn evident: veel lagere kosten en veel geringere negatieve milieugevolgen. Wij verzoeken dit alternatief in het MER met deze uitgangspunten te onderzoeken.

#### **Alternatief tracé noord** (en andere alternatieven Duinpolderweg)

Dit alternatief - dat door het bestuurlijke overleg al in 2011 in achterkamers is aangewezen als bestuurlijk voorkeurstracé - is daarna herhaaldelijk onderwerp geweest van discussie in de betrokken gemeenteraden. In de gemeenteraden van Bloemendaal, Hillegom en Noordwijkerhout zijn daarbij **raadsmoties aangenomen** waarin **randvoorwaarden** worden gesteld **voor de uitwerking van dit alternatief** (tracévoering en te treffen extra maatregelen). Het betreft onder meer de realisering van een aquaduct, een verdiepte ligging van de weg, het sparen van het bos GGZ inGeest en het treffen van zodanige maatregelen dat een substantiële verkeerstoename in De Zilk, Vogelenzang en Bennebroek wordt voorkomen. Sommige van deze randvoorwaarden zijn ook van toepassing op de andere alternatieven van de Duinpolderweg (met uitzondering van het NOG Beter-alternatief). Wij verbazen ons er dan ook hogelijk over dat deze randvoorwaarden in de notitie niet eens worden vermeld. Wij verzoeken dan ook dringend om deze **randvoorwaarden in het MER concreet uit te werken** en de gevolgen daarvan (zowel in kosten als in milieueffecten) in beeld te brengen.

#### **Ontwikkeling voorkeursalternatief**

Wij maken ook nadrukkelijk bezwaar tegen de wijze waarop in paragraaf 3.4 van de notitie de criteria worden benoemd voor de keuze van het voorkeursalternatief. Het is bijna schandalig te noemen dat het milieubelang in de lijst criteria volstrekt ontbreekt. Het is volstrekt in strijd met de bedoeling van de m.e.r.-regelgeving om het milieu te reduceren tot het 'passen binnen de wet- en regelgeving'. Wij verzoeken u met nadruk de betreffende **criteria zodanig aan te vullen dat de voor- en nadelen voor milieu** - natuur, cultuurhistorie, leefbaarheid en gezondheid van bewoners etc. - **expliciet in de afweging worden betrokken**.

#### **4. Verkeersonderzoek** (onderbouwing probleem, paragraaf 4.2 en bijlage 2 van de notitie)

Het spreekt bijna vanzelf: gedegen en zo betrouwbaar mogelijk verkeersonderzoek is van essentieel belang voor de (betere) onderbouwing van de probleemstelling en voor de uiteindelijke afweging van alternatieven. Toch moeten wij constateren dat het in het voortraject gebruikte verkeersonderzoek naar onze mening onbetrouwbaar en ongeschikt is om de daadwerkelijke problemen en de effecten van de alternatieven goed in beeld te brengen. In de notitie wordt voor het MER gelukkig al nieuw verkeersonderzoek toegezegd. De uitgangspunten voor dit onderzoek zijn echter op onderdelen onduidelijk of geven ons aanleiding om u te verzoeken deze aan te passen.

#### **Aanvullende aandachtspunten verkeersonderzoek**

Op een aantal punten is de notitie voor wat betreft de uitgangspunten van het verkeersonderzoek onduidelijk. Wij verzoeken u om in het toegezegde nieuwe onderzoek met name rekening te houden met de volgende gebreken van het oude onderzoek:

- Baseer het nieuwe verkeersmodel op **onderzoek naar het daadwerkelijke verkeer** in de regio (feitelijke actuele tellingen op de belangrijkste punten, met name ter plaatse van de aangewezen knelpunten). Toon expliciet aan dat het gebruikte verkeersmodel voor de huidige situatie de werkelijkheid goed benadert. **Toets ook de veronderstelde autonome groei** van het autoverkeer **aan de feitelijke ontwikkelingen** op relevante wegen in de regio **in de afgelopen jaren**.

- In de notitie wordt herhaaldelijk gesproken over het probleem van 'doorgaand verkeer'. Geef een duidelijke definitie wat daaronder wordt verstaan en **onderzoek het feitelijke doorgaande verkeer met een kentekenonderzoek**.
- Geef **afzonderlijk inzicht in** de intensiteiten en verkeerstromen van **het personenautoverkeer en het vrachtverkeer**.
- Actualiseer de uitgangspunten wat betreft **toekomstige woningbouw en bedrijven-/kantorenontwikkeling** op de (veel lagere) markt van na de crisis. Houd in de prognose in eerste instantie alleen rekening met ontwikkelingen waarvan de **daadwerkelijke realisering binnen de formele planperiode** (de komende 10 jaar) **hard/ reëel** is en onderbouw dat met recent onderzoek (alleen het feit dat ontwikkelingen vermeld staan in visies van de overheid geeft in de huidige tijd een volstrekt onjuist beeld van de werkelijkheid). Geef hooguit in aanvulling daarop ook inzicht in mogelijke ontwikkelingen op de langere termijn (bijvoorbeeld op basis van de beleidsvisies).
- Maak daarbij ook **scenario's voor de ontwikkelingen** (minimum/ maximum en verschillende locaties voor woningbouw, bijvoorbeeld in Haarlemmermeer: in de kernen of in de Westflank).
- Zorg voor een **voldoende verfijning van het verkeersmodel** zodat de relevante lokale effecten goed in beeld komen. Besteed daarbij in het bijzonder ook grote aandacht aan het mogelijk ontstaan van **extra/ nieuw doorgaand verkeer** door De Zilk (Zilkerduinweg), Vogelenzang en Bennebroek—Heemstede (N208 en Zwarteweg) **als gevolg van de aanleg van de weg**. Voor wat betreft de route door Bennebroek en Heemstede vragen wij naar aanleiding van het rapport 'De Duinpolderweg – hoe nu verder?' van Martin Bunnik<sup>2</sup> om een **extra gevoeligheidsanalyse**. Volgens dit rapport is het risico van extra doorgaand verkeer in het eerder gehanteerde verkeersmodel namelijk zwaar onderschat.

### **Aanpassing beoordelingscriteria verkeer conform notitie**

De notitie benoemt criteria voor de beoordeling van verkeersgevolgen (paragrafen 4.1/4.2 en bijlage 2 van de notitie). De indruk wordt ook gewekt alsof deze criteria, vallend onder de noemer 'bereikbaarheid', een grote rol zullen spelen bij de beoordeling van de alternatieven. Wij achten het daarom van groot belang dat deze criteria zodanig **helder zijn verwoord en op een wijze worden onderzocht** dat de beoordeling **ook voor niet-verkeerskundigen en buitenstaanders te begrijpen** is. Voorkomen moet worden dat – evenals in het voortraject – de beoordeling tot stand komt op basis van een voor buitenstaanders niet te volgen optelsom van cijfers en beoordelingen waarvan de relevantie en betekenis onduidelijk blijven. Het lijkt ons wat dat betreft vanzelfsprekend dat de criteria voor de bereikbaarheid direct moeten zijn afgeleid uit de probleemstelling.

Juist de samenhang tussen de genoemde criteria en de probleemstelling is voor ons echter onvoldoende duidelijk. In plaats van deze criteria te gebruiken verzoeken wij u de alternatieven in de eerste plaats te **beoordelen naar de mate waarin de geconstateerde problemen en knelpunten** (die naar ons oordeel nog nader dienen te worden geconcretiseerd) **worden opgelost**. In de tweede plaats moeten in ieder geval ook de **mogelijke negatieve verkeerseffecten** van de aanleg van de weg gericht worden onderzocht en beoordeeld (deze worden nu geheel niet benoemd). Wij noemen de volgende punten die ontbreken of tot grote onduidelijkheid leiden:

- In de lijst van te beoordelen wegen komen **alleen nog de oost-westroutes** voor terwijl de (veronderstelde) problemen in het noord-zuidverkeer in de probleemstelling altijd bovenaan stonden. Wij verzoeken u op dit punt de criteria nader af te stemmen op de (nog te actualiseren/ concreter uit te werken) probleemanalyse.
- De relevante **noord-zuidroutes** moeten afzonderlijk worden toegevoegd, in ieder geval de routes **waar** (volgens het onderzoek van het voortraject) **belangrijke negatieve effecten als gevolg van de aanleg van de weg** dreigen: de Zilkerduinweg, de Bekslaan/Vogelenzangseweg, de Zwarteweg in Bennebroek en de N208 in Bennebroek en Heemstede. Het gaat niet aan om effecten op bestaande routes alleen 'per saldo' te beoordelen. De noord-zuidroutes zijn wat dat betreft iets geheel anders dan de oost-westroutes.

<sup>2</sup> Zie paragraaf 4.1/4.2 en bijlage 1 van het rapport 'De Duinpolderweg – hoe nu verder?' van Martin Bunnik, Bennebroek, 28 oktober 2012.



- Onder de **oost-westroutes** wordt voorgesteld een **(te) groot aantal wegen** te beoordelen waarvan de samenhang met de Duinpolderweg deels bij voorbaat nihil of te verwaarlozen is (N200, N232, A44, brug bij Lisse). Ook bij de andere wegen is niet duidelijk of er nu/ in de referentiesituatie sprake is van een knelpunt. Wij verzoeken u bij beoordeling in de eerste plaats gericht te kijken naar de geconstateerde knelpunten dan wel het ontstaan van nieuwe knelpunten. Immers, een verkeerstoename op een weg die daarvoor voldoende ruimte heeft, vormt geen negatief effect; terwijl een verkeerstoename ter plaatse van een knelpunt zeer ongewenst is.
- Zowel onder 'bijdrage aan mobiliteit' als onder 'bereikbaarheid' wordt gekeken naar **afgelegde kilometers, gemiddelde rij snelheden** en dergelijke. Deze aspecten maken echter **geen deel uit van de probleem- en doelstelling** van dit project. Een beoordeling daarvan kan daarom hooguit een secundaire rol spelen.
- Onder 'robuustheid van het wegennet' wordt ineens als doelstelling gepresenteerd dat de nieuwe weg, samen met de N206, een **alternatieve route voor A4 en A44** kan vormen. Dit aspect heeft echter **nooit een rol gespeeld voor de probleem- en doelstelling** en mag daarom geen relevante rol spelen in de beoordeling.
- Wij maken ook bezwaar tegen het criterium waarbij de ruimte voor **eventuele groei van het autoverkeer** als gevolg van **besluiten over nieuwe woningbouw of bedrijvigheid** wordt beoordeeld. Door bestuurders is altijd ten stelligste ontkend dat de Duinpolderweg wordt aangelegd ten behoeve van bijvoorbeeld de bollenstad. In een MER moeten dergelijke effecten – het aantrekken van extra, nu niet geplande ruimtelijke ontwikkelingen – als indirecte effecten (incl. de negatieve effecten) worden onderzocht.

## 5. Te onderzoeken milieueffecten (overig hoofdstuk 4 van de notitie)

De notitie geeft een vrij uitgebreid overzicht van te onderzoeken milieueffecten. Ten aanzien van vele aspecten kunnen wij ons daarin vinden. Wij maken echter bezwaar tegen het feit dat nergens serieus aandacht wordt besteed aan de **te verwachten zeer ingrijpende negatieve milieugevolgen van de Duinpolderweg**. Zeer ten onrechte doet de notitie het voorkomen alsof de Duinpolderweg vooral positieve effecten heeft.

### Benodigde aanpassingen

Wij verzoeken u daarom in het MER-onderzoek veel nadrukkelijker en grondiger ook aandacht te besteden aan de volgende negatieve effecten en om deze effecten volwaardig mee te wegen in de besluitvorming:

- de **verkeersonveiligheid en barrièrevorming** door het veel drukker verkeer op de N208 en tal van andere straten in Bennebroek en Heemstede en op de Zilkerduinweg in De Zilk.
- de **gevolgen voor de gezondheid voor de bewoners** langs de nieuwe weg en de hiervoor genoemde bestaande routes (gezondheidseffectrapportage) als gevolg van de toegenomen geluidsbelasting, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.
- de **effecten op de hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarden** van (het ensemble van) de eeuwenoude polders tussen Bennebroek en Hillegom, het oude bos van GGZ inGeest en de strandvlakte bij Vogelenzang.
- de **effecten op de deels hoge natuurwaarden** in het plangebied met onder andere een groot aantal Rode Lijstsoorten in de Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder. Om de effecten goed in beeld te brengen en mee te kunnen wegen is gedegen veldonderzoek in het gebied onmisbaar.
- de **negatieve effecten voor de landbouw** waaronder met name het verlies aan bollengrond en de wijze waarop dit verlies kan worden gecompenseerd.

## Nadere motivering

Op de dreigende ernstige verkeerstoename in Bennebroek/Heemstede en De Zilk zijn wij elders al ingegaan. Ter toelichting op het bovenstaande willen wij vooral nog ingaan op de hoge cultuurhistorische en natuurwaarden van het gebied en de gevolgen die dit naar onze mening heeft voor het te verrichten onderzoek.

### **Cultuurhistorie**

De notitie vermeldt wel dat in het MER de effecten op cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen in beeld moeten worden gebracht. De bijbehorende toelichting is echter heel algemeen gehouden, zonder ook te vermelden op welke wijze dit onderzoek moet plaatsvinden. De specifieke, deels hoge waarden van het door de weg te doorsnijden gebied worden met geen enkel woord benoemd. Vanwege de hoge waarden die vrijwel het gehele plangebied ten westen van de Ringvaart heeft, achten wij een **gedegen onderzoek dringend noodzakelijk naar de aanwezige cultuurhistorische waarden én de effecten** die de weg hierop zal hebben dat veel verder gaat dan voor doorsnee wegprojecten nodig is.

Ter toelichting geven wij onderstaand een beknopte schets van deze bijzondere cultuurhistorische en archeologische waarden. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de polders (Oosteinder-, Vosse- en Weerlanerpolder), het bos GGZ inGeest en de strandvlakte nabij Vogelenzang. In de beschrijving daarvan moet echter ook de samenhang tussen deze delen aandacht krijgen.

#### *Specifieke cultuurhistorische betekenis van het gebied*

Vanaf het begin van het holoceen – het tijdperk na de ijstijden – ontstond een reeks noord-zuid lopende strandwallen. Door verstuing in drogere perioden werden de eerste enigszins golvende duinenrijen gevormd, de oude duinen. Op de strandwallen groeiden vooral eiken en berken. Tussen deze strandwallen lagen lagere gebieden waar zand en klei werden afgezet, de zogenaamde strandvlaktes. Ook kwam hier op kleine schaal veenvorming voor. Landinwaarts, verder naar het oosten, ontstond door het tegen de strandwallen en duinen stagnerende water een uitgestrekt moerasgebied waar veenvorming optreedt.

Door menselijk ingrijpen is dit landschap al vroeg sterk veranderd. De natuurlijke bossen van de binnenduinrand waren in de Middeleeuwen al grotendeels verdwenen. De hoger gelegen strandwallen werden omgezet in tuinderijen en akkerland. De strandvlakten kwamen nog lager te liggen door het afgraven van veen vanaf de 13<sup>e</sup> eeuw. Door menselijk handelen was in de 16<sup>e</sup> eeuw een vrijwel kaal landschap ontstaan. Dit werd verder versterkt doordat in de 17<sup>e</sup> eeuw op veel plaatsen in de binnenduinrand zandafgravingen ontstonden. In de latere eeuwen en de moderne tijd verdwenen na de bossen ook de hoogteverschillen en oude kenmerkende patronen uit het landschap uit grote delen van de Bollenstreek.

Het **enige stukje in de Bollenstreek** dat zijn **oorspronkelijke karakter** behouden heeft is de **ensemble van strandvlakte bij Vogelenzang, de oude duinen op het terrein GGZ inGeest en de Oosteinderpolder**. Ook de **kans op archeologische vondsten** is in dit gebied **zeer groot**.

#### *Polders*

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 veenstroom de Leek die van west naar oost stroomt;
- het verkavelingspatroon dat van noord naar zuid loopt en terug voert tot de late Middeleeuwen (het Slagenlandschap).

In de *Oosteinderpolder* betreft dit:

- het verkavelingspatroon 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.

#### *Het Landgoedbos GGZ inGeest*

Dit bos ligt op het **laatst overgebleven deel van de strandwal** binnen de gemeente Hillegom. Het maakt onderdeel uit van het voormalige landgoed Lokhorsterduin waarvan de oude bomen, lanenstructuur, uitkijkheuvel en stinsenflora **bijzonder waardevol** zijn. Ook de historie van de "Vereniging tot Christelijke Verzorging van Geestes- en Zenuwzieken In Nederland", de latere beheerder van het terrein en de inrichting Vogelenzang (later De Geestgronden en thans GGZ inGeest) is van cultuurhistorische betekenis. Historische restanten daarvan, zoals de aardappelvelden waar de patiënten werkten en de historische eigen begraafplaats zijn nog aanwezig en herkenbaar.

#### *Strandvlakte nabij Vogelenzang*

Strandvlakten vormen een belangrijk onderdeel van het leesbaar en herkenbaar zijn van het landschap van de strandwallen en strandvlakten. Zonder de openheid van de strandvlakten worden de strandwallen ook anders ervaren. Elke open ruimte is in die zin waardevol. Naarmate het grondgebruik meer versnipperd raakt, is de landschappelijke waardering minder.

De strandvlakte van Vogelenzang is in die zin van grotere waarde dan vele andere strandvlakten in de regio. De strandvlakte bij Vogelenzang is **een samenhangend open gebied met lange zichtlijnen**. Het kleurrijke bloemenbeeld van de gehele Bollenstreek wordt door toeristen druk bezocht. De openheid van het zanderijgebied in **contrast met de beplante binnenduinrand** en de bebouwde en beplante strandwallen van Vogelenzang en Benenbroek is waardevol. Dat ze lager liggen is opmerkelijk, de randen zijn interessant en waardevol en hebben een eigen flora en fauna. Er zijn ook kleinere ontzandingen die nog herkenbaar zijn.

Het karakter van het open (agrarisch) landschap wordt gekenmerkt door de **afwisseling van open en dicht, hoog en laag** en de aanwezigheid van sloten en vaarten. Juist de afwisseling zorgt voor unieke zichtlijnen in het gebied. Het gebied bestaat voornamelijk uit agrarische gronden zoals graslanden en bollengronden. Er is sprake van zowel verspreide bebouwing bestaande uit boerderijen met agrarische bedrijfsgebouwen- c.q. woningen als van kleine concentraties lintbebouwing langs doorgaande wegen.

In verschillende beleidsstukken is uitgesproken dat het beleid voor dit gebied dient gericht te zijn op **conservering van het unieke karakter en het afwisselende beeld** van het open agrarisch landschap. In het bijzonder verwijzen wij ook naar de Gebiedsvisie Vogelenzang-Zuid van de gemeente Bloemendaal.

#### **Natuurwaarden**

Een vergelijkbaar probleem doet zich ook voor ten aanzien van de natuurwaarden. De notitie benoemt wel heel algemeen dat onderzoek moet worden gedaan naar vermessing/verzuring-verdroging-versnippering-verstoring en naar effecten op beschermde natuurgebieden. In de toelichting wordt echter ten onrechte alleen vermeld dat het plangebied '*verspreid voorkomende natuurwaarden*' bevat '*zoals binnenduinrandbossen en landgoederen*'. De **hoge natuurwaarden van de polders** - die door de meeste alternatieven voor de weg zullen worden doorsneden en vernietigd - worden zeer ten onrechte **in het geheel niet genoemd**. Ook wordt geen melding gemaakt van de in opdracht van de provincie Noord-Holland al uitgevoerde zeer globale inventarisatie van natuurwaarden<sup>3</sup>. Ondanks de globale aard van dat onderzoek (op basis van een

<sup>3</sup> Zie het rapport 'Inventarisatie natuurgegevens Duinpolderweg' opgesteld door Grontmij Nederland B.V. vestiging Alkmaar, 30 november 2012.

bureauonderzoek en een eenmalig bezoek per auto(!)) concludeert dit rapport terecht dat in de omgeving van de wegtracés – onder meer in de polders - gericht veldonderzoek naar ter plaatse voorkomende beschermde soorten noodzakelijk is.

Wij verzoeken daarom alsnog **gericht ecologisch veldonderzoek** naar de **aanwezige beschermde soorten en** in het bijzonder ook de **Rode Lijstsoorten** op te nemen in het onderzoeksprogramma. In aanvulling op de hiervoor genoemde criteria moet in de effectbeschrijving ook worden **ingegaan op de directe vernietiging van natuurwaarden** door aanleg van de weg. In de effectbeschrijving verzoeken wij expliciet ook in te gaan op de gevolgen voor de aanwezige Rode Lijstsoorten.

Ter toelichting geven we onderstaand een beknopte schets van de in de polders aanwezige natuurwaarden.

#### *Graslandpolders*

De Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder zijn in de eerste plaats van grote betekenis als **broed- en foeragegebied voor weide-, water en moerasvogels, maar ook voor roofvogels en vleermuizen**. Ook Rode Lijstsoorten als grutto, tureluur, gele kwikstaart, graspieper, kneu en slobeend broeden hier in aanzienlijke aantallen. Het totale gebied, maar vooral de sloten en oevers en kwelplassen vervullen voorts een rol als migratieroute voor amfibieën en steltlopers. De graslanden herbergen plaatselijk **soortenrijke vegetaties** met onder andere klein streepzaad en verschillende zeggesoorten en Rode Lijstsoorten zoals kamgras, rietorchis, zomerklokje, gulden sleutelbloem, lange ereprijs, gewone vogelmelk en waterdrieblad. De natte milieus binnen de Oosteinderpolder en de Vosse- en Weerlanerpolder zijn in het **bijzonder van belang voor amfibieën**, waaronder ook Rode Lijstsoorten als kleine watersalamander, groene- en bruine kikker en rugstreepad, maar ook veenmol en vroege glazenmaker. Rond en in gebouwen in de Polders broeden Rode Lijstsoorten zoals boerenzwaluw, huis- en ringmus. In de winter vallen de grote aantallen kraakeenden op, tot meer dan 1000 exemplaren.

#### *Bos GGZ inGeest*

Hier broeden de **vogelsoorten van oude landgoederen**, zoals vele spechten, boomkruiper en boomklever en vele mezen. Ook roofvogels zoals buizerd en bosuil en mogelijk havik en sperwer. Er groeien monumentale bomen, en vele stinsenplanten, die in het voorjaar kleur geven aan het bos. Het hele bos groeit op een eeuwenoude strandwal en heeft een beschermde status als **Ecologische Hoofdstructuur (EHS)**. Ook hier zullen amfibieën voorkomen evenals vele vlinders.

#### *Strandvlakte*

Vooraf in de bollenvelden broeden nog aantallen **weidevogels** zoals Kievit en scholekster, maar ook de **Rode Lijstsoorten** veldleeuwerik, patrijs en (Engelse) gele kwikstaart.

## **Tot slot**

Wij verzoeken u in het vervolgonderzoek met de hiervoor gemaakte opmerkingen en wijzigingsvoorstellen rekening te houden.

Met vriendelijke groet,

## Bijlage A – Onvolledige en onjuiste informatie in de notitie

Hoofdstuk/ blz.	Inhoud passage notitie R&D	Onjuistheid/ onzuiverheid/ onduidelijkheid
<b>Hoofdstuk 1</b>		
Par. 1.1, blz 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>'grensstreek is nu al een dynamisch gebied'</li> <li>'in de grensstreek is uitbreiding van woningen voorzien'</li> </ul>	De feitelijke dynamiek zit vooral in de Haarlemmermeer (hoewel deze daar ook sterk afneemt); de dynamiek in de Bollenstreek is beperkt, in de noordelijke Bollenstreek zelfs vrijwel afwezig
Par. 1.1, blz 4	'verkeer moet zich door de woonkernen persen'	Dit wordt door veel bewoners niet als zodanig ervaren; een objectieve onderbouwing en vooral concretisering van deze stelling ontbreekt: op welke locaties is hier sprake van en kan een Duinpolderweg mogelijk een oplossing of verbetering brengen.
Par. 1.1, blz 4	'Om de vereiste bereikbaarheid ... te kunnen faciliteren, moet een betere verbinding tussen de N206 en de A4 komen'	Hoe zo moet? De samenhang tussen de ruimtelijke dynamiek en de noodzaak van een wegverbinding naar de N206 in het grensgebied is nog steeds niet aangetoond (zie ook paragraaf 2 van deze zienswijze)
Par. 1.2, blz. 5	'Het op te stellen MER is dus een project-MER.'	Dit is formeel onjuist: het op te stellen MER betreft een plan-MER; pas het aangekondigde MER fase 2 is een project-MER
Par. 1.4, blz. 6	'De beoogde verbetering van de verbinding ... speelt zich af in het gebied dat in figuur 1 is aangegeven.'	Nergens is goed (op basis van actueel onderzoek) onderbouwd waarom er een wegverbinding in dit gebied moet komen (zie ook paragraaf 3 van deze zienswijze) terwijl de probleemstelling een véél ruimer gebied betreft.
<b>Hoofdstuk 2</b>		
Par. 2.1.1, blz. 7 (tekstkader)	Verwezen wordt naar de woningbouwopgaven volgens diverse beleidsstukken.	De betreffende beleidsstukken dateren van voor de crisis en zijn niet meer actueel.
Par. 2.1.1, blz. 7 (tekstkader)	Onder verwijzing naar een recent onderzoek wordt gesteld dat de woningbouwbehoefte in de Amsterdamse regio tot 2040 nog groter is dan eerder verondersteld en min of meer onafhankelijk van de economische ontwikkeling	In Nederland is er geen sprake meer van een woningnood. Sinds de crisis is de woningmarkt ingrijpend veranderd; de markt wordt nu veel meer bepaald door de aanbodzijde dan door de vraagzijde. Bovendien is de aard van de woningbehoefte sterk veranderd met grote gevolgen voor de aard van de te bouwen woningen (meer kleine woningen en huurwoningen) en de daarvoor geschikte locaties. In Zuid-Holland en in Amsterdam worden substantiële delen van voorgenomen woningbouw nu zelfs geschrapt omdat projecten niet meer uitvoerbaar zijn.
Par. 2.1.1, blz. 7 (tekstkader)	'Dit onderstreept de noodzaak tot extra investeringen in de weginfrastructuur ...'	Reële woningbouwlocaties moeten uiteraard goed worden ontsloten. Echter, er is geen enkele vaststaande woningbouwlocatie waarvoor de Duinpolderweg nodig is.
Par. 2.1.2, blz. 8	In de tekst en figuur 2 wordt melding gemaakt van de 7 opgaven volgens de rapporten van het voortraject.	De 7 opgaven worden in de rapporten onvoldoende concreet uitgewerkt. Vooral wordt niet duidelijk waarom voor de oplossing daarvan een stroomweg tussen A4 en N206 nodig zou zijn en waarom juist in het gebied tussen Bennebroek

		en Hillegom (zie ook blz. 3 en 4 van deze zienswijze). Bovendien zijn de achterliggende gegevens volstrekt verouderd.
Par. 2.1.2, blz. 9	Beschrijving huidige problemen in verkeersafwikkeling	De beschrijving laat juist zien dat de problemen (voor zover aanwezig) in de Haarlemmermeer liggen. De infrastructuur met een slechte afwikkeling wordt grotendeels al verbeterd (N207 en N201). Mocht dat nog onvoldoende zijn, verbeter dan eerst de infrastructuur in de Haarlemmermeer.
Par. 2.1.2, blz. 10	Gesteld wordt dat het verkeer de afgelopen jaren relevant is toegenomen en dat sprake zou zijn van toenemend sluipverkeer.	Het verkeer op de betrokken wegen is in de afgelopen jaren juist afgenomen. Op delen van de noord-zuidroutes is de afname van de afgelopen 15 jaar zelfs substantieel. Toename van sluipverkeer is op geen enkele manier met onderzoek aangetoond.
Par. 2.1.3, blz. 11 en 12 (kop 'problemen met verkeer')	Op grond van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek worden beknopt de voorspelde veranderingen van verkeersstromen tot 2020 beschreven: meer en meer oost-westverkeer (in plaats van noord-zuid).	Het onderzoek dateert uit 2008 met 2005 als basisjaar; het is daarmee sterk verouderd en kan niet meer als basis dienen voor besluitvorming. Al sinds 2005 (dus nog voor de crisis) is het verkeer overal in Nederland eerder afgenomen in plaats van sterk toegenomen. Het onderzoek gaat bovendien uit van een torenhoge ontwikkeling van bedrijven-/ kantoren en woningbouwlocaties die na de crisis buiten elke realiteit staat. Bovendien: de voorspelde groei van het verkeer tussen Haarlemmermeer en Bollenstreek heeft geen betrekking op de meest noordelijke Bollenstreek maar de concentraties van bedrijven en woonkernen in het zuidelijke deel.
Par. 2.1.3, blz 12 (kop 'problemen met leefbaarheid')	In het kort wordt gesteld dat vooral op de oost-westroutes de leefbaarheidsproblemen sterk zullen toenemen (geïllustreerd met tabel 1 met cijfers voor de bruggen).	De tabel laat zien dat het oost-westverkeer bij Bennebroek (inclusief woningbouw!) juist afneemt. Voor zover er sprake is van problemen, zijn deze bij Lisse, Hillegom en Cruquius veel groter. De noodzaak van een weg bij Bennebroek is dus zeer twijfelachtig.
Par. 2.1.3, blz 13 (tekstkader)	Hier wordt een (nieuwe) samenvatting gegeven van de (nu) 5 opgaven. .	Niet duidelijk wordt waarom de oorspronkelijk 7 opgaven nu ineens omgetoverd zijn naar 5 (anders geformuleerde) opgaven. Ook de onderbouwing van deze nieuwe opgaven is uiterst gebrekkig en discutabel (zie blz. 3 en 4 van deze zienswijze) Overigens is de samenstelling van deze 5 opgaven wéér anders dan die welke men hanteerde bij de huiswerkvarianten (zie blz. 44: OV en Herstructurering wegenstructuur A44 blijven buiten beschouwing).
Par. 2.2, blz. 13	Hier worden een nieuwe hoofddoelstelling, 5 'subdoelen' en 1 nevendoelestelling van het project geformuleerd.	De hoofddoelstelling is niet onderbouwd en kan niet direct worden afgeleid uit de opgaven. De 'subdoelen' en 'nevendoelestelling' zijn vaag geformuleerd en niet toetsbaar; o.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid is niet gedefinieerd</li> <li>• Sluipverkeer is niet gedefinieerd (Komt overigens nauwelijks voor)</li> <li>• Per saldo beperken doorgaand verkeer: 'per saldo' en 'doorgaand verkeer' zijn niet gedefinieerd; het kan niet zo zijn dat minder oost-westverkeer mag worden 'gecompenseerd' met meer noord-zuidverkeer.</li> </ul>

<b>Hoofdstuk 3</b>		
Par. 3.1, blz. 14 (3 <sup>e</sup> alinea 3 <sup>e</sup> zin)	'Deze alternatieven zijn in nauwe samenspraak ontwikkeld met betrokken partijen in het gebied'	Dit is op zijn zachtst gezegd een eufemistische beschrijving van de werkelijkheid, als daarmee anderen dan gemeentebesturen worden bedoeld (zie ook onder bijlage 1).wat bedoel je met onder bijlage 1?
Par. 3.2, blz. 14 t/m 16 (ladder van Verdaas)	Hier wordt aangegeven hoe de ladder van Verdaas is gehanteerd bij de uitwerking van oplossingsrichtingen	Hierbij kunnen vele kanttekeningen worden geplaatst; o.a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij de uitwerking van alternatieven is de samenhang met de OV-corridor juist niet (zichtbaar) betrokken (zie ook blz. 6 van deze zienswijze, kop 'Verbreding van de N207 tot aan de N208')</li> <li>• De mogelijkheden van aanpassing van bestaande infrastructuur zijn juist niet systematisch voor de relevante knelpunten bekeken</li> </ul>
Par. 3.2, blz. 16/17	Hier wordt kort ingegaan op de reden waarom bepaalde alternatieven die zijn ingebracht in de consultatieronde, zijn afgewezen.	Wij maken bezwaar tegen de wijze waarop de selectie en afwijzing is gebeurd. De redenen hiervoor zijn ondoorzichtig. Maar wat nog ernstiger is: er zijn onjuiste veronderstellingen gedaan over de aard van de voorgestelde alternatieven. Sommige alternatieven zijn daarom op onjuiste gronden afgewezen (zie par. 3 van deze zienswijze)
Par. 3.3.1, blz. 17	'Uitgangspunt van het nulalternatief is dat alle ... ruimtelijke en economische ontwikkelingen waarover nu (ontwerp)besluiten zijn genomen ... ..., zijn uitgevoerd.'	Dit is, gelet op de huidige marktontwikkelingen, een volstrekt irreëel uitgangspunt. Nu al staat bij voorbaat vast dat tot 2020 slechts een beperkt deel van alle plannen die in oude structuurvisies staan vermeld ook zijn uitgevoerd. In plaats daarvan moet worden uitgegaan van alleen die ontwikkelingen, waarvan op grond van actueel onderzoek mag worden verwacht dat deze daadwerkelijk in 2020 zijn uitgevoerd.
Par. 3.3.2, blz. 19 (alternatief 'NOG Beter, fase 1)	'De bestaande Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep wordt... .. als een 2x2 weg doorgetrokken naar de Weerlaan ...'	Het was nooit de bedoeling van het team NOG Beter om van dit weggedeelte een 2x2 weg te maken. Dit uitgangspunt is zelfs zinloos omdat de 2x2 rijstroken alleen tot aan de Weerlaan kunnen doorlopen. Ook de Noordelijke Randweg beschikt maar over 2x1 rijstroken.
Par. 3.3.3 , blz. 19 (Alternatieven tussen N205 en Spoorlaan)	'De weg heeft nu al een belangrijke functie in de verbinding tussen de A4 en de N206'	Dit is nog nergens aangetoond en naar ons oordeel onzinnig. Het is nauwelijks voor te stellen dat automobilisten vanaf de N206 op weg naar de A4 (en vice versa), voor deze route zullen kiezen.
<b>Hoofdstuk 4</b>		
Par. 4.4 Aardkundige waarden, blz. 29	'De duinen van Nationaal Park Zuid Kennemerland zijn aangewezen als Aardkundig monument.'	Dit Nationaal Park Zuid Kennemerland ligt helemaal niet in de buurt van het project Duinpolderweg. Wel de duinen van Waternet. Deze vermelding is dus zinloos.
Par. 4.5 Ruimtelijke kwaliteit, blz. 31	'Het viaduct van de Nieuwe Bennebroekerweg over de N205,'	Dit viaduct bestaat helemaal niet. Er is wel een viaduct van de Oude Bennebroekerweg over de N205.

<b>Hoofdstuk 5</b>		
(Voorlopig) voorkeursalternatief, blz. 35	'Zoals eerder aangegeven is op dit moment niet duidelijk hoe het voorkeursalternatief eruit ziet.'	Dit is in strijd met de feiten: De betrokken bestuurders vertegenwoordigd in het BBO hebben op 17-2-2011 via een persbericht al hun voorkeursalternatief, de Noordelijkste variant, naar buiten gebracht. Deze bestuurders hebben nooit afstand genomen van deze keuze en dit voorkeursalternatief; sterker nog: bij herhaling heeft men te kennen gegeven dat bij een gelijke uitslag men uiteraard zal kiezen voor dit voorkeursalternatief.
<b>Bijlage 1</b>		
Fase 1 blz. 40, Probleemanalyse	'25 a 30.000 woningen te bouwen in dit gebied'	Letterlijke tekst gebiedsuitwerking: in totaal betekent dit dat tussen 2010 en 2030 in het <u>hele gebied van de Haarlemmermeer-Bollenstreek</u> 24.600 woningen kunnen worden gebouwd. Dit aantal is incl. de reeds bestaande voornemens om 4.000 woningen te bouwen in de Bollenstreek (incl. Katwijk).
Fase 1 blz. 40, Probleemanalyse	Zoals opgenomen in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek	Deze gebiedsuitwerking ontbreekt in de lijst van Bronnen op blz. 39.
Fase 1 blz. 40, Probleemanalyse	'circa 70 knelpunten'	Een lijst van deze 70 knelpunten is niet te achterhalen. Deze zijn nergens concreet op een rij gezet en er is nergens onderbouwd wat de aard van de knelpunten zou zijn.
Fase 2 blz. 41	Er wordt gesteld dat problemen het beste worden aangepakt met bouwsteen Noord	Verzuimd is te vermelden dat juist deze oplossing 4 jaar eerder na een uitgebreid MER-onderzoek door de provinciale bestuurders is afgewezen vanwege <u>het geringe probleemoplossend vermogen</u> .
MIRT verkenning, blz. 42	'Om de impact van de tracés op het landschap en bestaande bebouwing zoveel mogelijk te beperken, is gezocht naar traces die de waardevolle elementen in het landschap en de moeilijk te amoveren bebouwing zoveel mogelijk te ontzien.'	Gekozen wordt vervolgens voor een tracé dwars door de polders, dwars door het bos van GGZ inGeest en dwars door de waardevolle Vogelenzangse Strandvlakte. Welk landschap is bij deze keuze ontzien?
MIRT verkenning, blz. 43	'De kosten van alternatief Noord zijn het laagst waardoor dit tracé de gunstigste verhouding heeft tussen kosten en baten.'	Verzuimd is melding te maken van het feit dat dit alternatief qua milieu/natuur als allerslechtste scoorde. Evenmin wordt melding gemaakt van de in diverse gemeentes aangenomen moties waarin kostbare voorwaarden worden gesteld aan de aanleg van dit tracé waardoor de gunstige kosten/baten verhouding aanzienlijk zal verslechteren.
Huiswerk-varianten, blz. 43	'Via 3 werksessies... ..zijn in totaal 12 varianten ingebracht,'	De hele gang van zaken in 2012 – hier eufemistisch benoemd als 'maatschappelijke betrokkenheid' – komt volstrekt niet overeen met de werkelijkheid. Geheel niet vermeld wordt dat er tijdens de informatiebijeenkomsten grote weerstanden bleken te bestaan tegen dit project en dat de vele vragen vanuit bewoners over nut en noodzaak niet zijn beantwoord. Evenmin wordt de daadwerkelijke gang van zaken tijdens de werksessies vermeld. Een grote



		meerderheid van de aanwezigen bleek tijdens de 1 <sup>e</sup> werksessie uitsluitend over nut en noodzaak te willen spreken en niet over varianten. Het projectteam weigerde echter om hierover in gesprek te gaan en leverde ook achteraf geen serieuze antwoorden op de gestelde vragen daarover. Door het overgrote deel van de deelnemers is daarom niet meegewerkt aan het inbrengen van varianten voor de weg.
Huiswerkvarianten , blz. 44	m.b.t. de beoordeling van alternatieven, het volgende:	<p>De 2<sup>e</sup> werksessie op 10 oktober is voortijdig afgebroken omdat het projectteam niet in staat was uit te leggen hoe zij tot de keuze van de voorkeursalternatieven was gekomen. En waarom sommige ingebrachte varianten substantieel waren veranderd (NOG Beter en Nulplus-alternatief). Vervolgens mochten aanwezigen zich aanmelden voor een niet geplande, aanvullende 3<sup>e</sup> werksessie met als doel validering van de gehanteerde werkwijze om te komen tot de selectie van alternatieven. Het projectteam bepaalde welke 5 personen aan deze 3<sup>e</sup> werksessie mee mochten doen. Uit de aanvullende informatie die deelnemers aan de 3<sup>e</sup> werksessie ontvingen bleek dat de varianten verkeerskundig getoetst zouden moeten worden aan 41 meetpunten en 7 Hoofdpogaven. Echter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Van de 41 meetpunten zijn er 11 zonder duidelijke reden buiten beschouwing gelaten (in de definitieve versie 12); buiten beschouwing bleven o.a. Bekslaan Vogelenzang, Pastoorlaan Hillegom, Herenweg Heemstede, N208 Bennebroek en Delfweg in Lisse.</li> <li>• Staan er 8 bij een verkeerde opgave;</li> <li>• Worden er 2 dubbel geteld (in de definitieve versie 3)</li> <li>• In de definitieve versie zijn er 9 van plaats veranderd.</li> </ul> <p>Kortom: er is flink gerommeld/geschoven met de meetpunten; ook bleek gerommeld te zijn met de criteria waaraan getoetst zou moeten worden. Van de 5 deelnemers aan de aanvullende werksessie op 17 oktober hebben er daarom 4 expliciet laten weten het niet eens te zijn met de gehanteerde werkwijze.</p>
Tabel 4, blz. 44	m.b.t. de 5 gedefinieerde opgaven:	<p>Er diende getoetst te worden aan 7 Hoofdpogaven en niet aan 5, dit heeft men later aangepast. In het document "Huiswerkvarianten" dat deelnemers voorafgaande aan de werksessie van 10 oktober ontvingen, staat letterlijk: "Bij de beoordeling van de varianten is vooral gekeken naar verkeerskundige effecten, gehouden tegen de (7) opgaven die in het project steeds zijn toegelicht.". Woningbouwopgave en Openbaar Vervoer zijn vervolgens ten onrechte toch buiten beschouwing gelaten.</p>
Tabel 4, blz. 44	NOG 1 en NOG 2	Deze varianten zijn nooit ingebracht maar ontwikkeld door het projectteam zelf, door het oorspronkelijke NOGBeter-plan uit elkaar te trekken en op onderdelen aan te passen (zie par. 3 van deze zienswijze).

Blz. 44 en blz. 45	Conclusies verkeersanalyse	De hierbij gebruikte motivaties rammelen aan alle kanten. Wij geven één klein voorbeeld: noord-zuidgerichte oplossingen bieden geen oplossing voor oost-westverkeer, maar een oost-west oplossing kennelijk wel voor noord-zuidverkeer??
Blz. 45	'Tot slot'	Na een geldverspillend quasi-inspraaktraject van bijna een jaar komen projectteam en bestuurders weer uit bij bijna dezelfde varianten als de in de MIRT verkenning uit 2010 genoemde varianten, waaruit vervolgens op 17-2-2011 al het bestuurlijke voorkeustracé werd gekozen. Alleen na grote maatschappelijke druk werd (met tegenzin) toegezegd het alternatief NOG Beter fase 1 alsnog in het onderzoek mee te nemen.