

PLATFORM NOG

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

Vogelenzang, 16 februari 2018

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

Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg

Geacht college,

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

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

Samenvatting reactie

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

- De opzet en rapportages geven blijk van een grote vooringenomenheid. Vanaf het begin wordt ten onrechte de indruk gewekt dat er per se een weg van de duinen naar de Haarlemmermeerpolder moet komen.
- Op een aantal essentiële onderdelen voldoet het MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen.
- Zowel de probleemstelling als het onderzoek naar verkeer, natuur en ruimtelijke kwaliteit is daardoor onvoldoende gericht uitgewerkt om nu goede besluiten te kunnen nemen. Nut, noodzaak en uitvoerbaarheid van nieuwe weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart zijn daardoor onvoldoende aangetoond.
- Ook de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse is uitermate discutabel. Een kritische analyse onzerzijds leidt tot sterk afwijkende resultaten.

Onderstaand lichten wij deze bezwaren nader toe.

1. Algemene reactie en toetsing aan de richtlijnen

Verbeterd onderzoek leidt tot nieuwe inzichten

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

- Een stroomweg zoals sinds vele jaren door de stuurgroep bepleit blijkt geen zinvolle oplossing te bieden voor de beperkte problemen in de regio.
- Erkend wordt nu dat de gespreide lokale problemen mede om gespreide oplossingen vragen en niet met één weg kunnen worden opgelost.
- Het in eerdere rapporten altijd verguisde alternatief NOG Beter 2.0 blijkt nu ineens toch zeer goed te scoren, zo goed zelfs dat het in de meest recente samenvatting als het meest milieuvriendelijke alternatief wordt betiteld.

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

Vooringenomen onderzoek

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

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

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

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

Rapportage voldoet niet aan richtlijnen voor het MER

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

Tabel: Belangrijkste omissies MER Duinpolderweg volgens de vastgestelde richtlijnen

| Onderdeel MER Duinpolderweg | Omissie | Onderdeel advies voor richtlijnen |
|---|---|-----------------------------------|
| Actualisatie eerdere verkenningen uit 2008 en 2010 | De gevraagde actualisatie van conclusies over de knelpunten, doelstellingen en oplossingsrichtingen ontbreekt evenals een onderbouwing waarom een veranderde verkeers- en economische situatie wel/geen invloed heeft op de conclusies van de verkenningen. | Par. 3 |
| Referentie | Een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke ontwikkelingen ontbreekt evenals inzicht in de invloed die deze plannen en projecten zullen hebben op het verkeer in het plangebied. | Par. 5.2 |
| Probleemstelling, uitwerking te onderzoeken alternatieven | De stappen 1 t/m 6 van de Ladder van Verdaas zijn niet maximaal uitgewerkt (zoals volgens de richtlijnen vereist) maar na een 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:

- Nergens in de rapportage kunnen wij een verantwoording terugvinden van de validatie van het gehanteerde verkeersmodel aan de hand van feitelijke verkeerstellingen in het studiegebied van dit project.
- Er lijkt in het model helemaal geen rekening te zijn gehouden met de komst van de HOV lijn. Een deel van de verwachte mobiliteitsgroei zal daarin worden opgevangen, maar in de beschrijving van het verkeersmodel vinden we nergens iets over welk deel door deze HOV en welk deel door de auto wordt opgevangen. Het lijkt erop dat de hele mobiliteitsgroei naar de auto wordt toegerekend.
- Wij achten het risico nog steeds groot dat er na realisering van een Duinpolderweg (met name in geval van een keuze voor alternatief Midden) een substantiële stroom sluipverkeer ontstaat vanuit Zandvoort / Haarlem West / Heemstede dat via de N208 in Heemstede en Bennebroek en de Duinpolderweg de A4 / A44 wil bereiken. Wij achten het niet voldoende bewezen/onderbouwd dat een dergelijk effect niet zal optreden.
- Onduidelijk is welke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio in het model voor 2030 zijn meegenomen. In de rapportage ontbreekt een overzicht van deze ontwikkelingen (eis richtlijnen).
- Zover wij kunnen zien zijn de (meeste?) bouwlocaties in de pareldorpen van de Haarlemmermeer niet meegenomen in dit MER. Wij achten dat buitengewoon vreemd en een gemiste kans. In voorgaande rapportages werd de woningbouw in Haarlemmermeer-West juist stelselmatig als een belangrijke reden aangevoerd waarom er een Duinpolderweg moest komen (waarbij gemakshalve werd verzwegen dat één weg nauwelijks iets kan bijdragen aan de ontsluiting van deze verspreide locaties). Informatie over de wijze van ontsluiting en de verkeerseffecten van met name de grote bouwlocaties nabij Beinsdorp en Lisserbroek achten wij daarentegen bijzonder relevant voor de nu te maken keuzes waar eventuele nieuwe bruggen over de Ringvaart het beste kunnen worden aangelegd. Juist in dat verband vragen de richtlijnen terecht om scenario's voor nog niet geheel vaststaande ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze parellocaties. Op dat punt voldoet het verkeersmodel en het MER dus niet aan de richtlijnen.

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

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

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

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

Lokale knelpunten onvoldoende geconcretiseerd

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

Geen aandacht voor negatieve verkeerseffecten

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

Bereikbaarheid op zeer discutabele / partijdige wijze beoordeeld

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

- In par. 2.2.5 wordt bijvoorbeeld in slechts een heel korte alinea gesteld dat de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek 'onder druk' zou staan vanwege het ontbreken van regionale verbindingen en de 'aanwezigheid van barrières'. Nergens wordt concreet gemaakt of dit daadwerkelijk een ernstig 'knelpunt' is. Volstrekt onduidelijk blijft om hoeveel bedrijven en inwoners resp. om welke verkeersstromen het feitelijk gaat die daarvan 'last' zouden hebben en hoe zich dit verhoudt tot andere regio's in de provincie. Wij ontkennen dat in het meest relevante gebied tussen Hillegom-Noord, Bennebroek, De Zilk en Vogelenzang belangrijke werkgebieden voorkomen en er dus sprake is van een werkelijk groot knelpunt.
- In par. 2.2.6 wordt het belang van een 'robuust wegennet' als groot belang gepresenteerd dat ook tijdens topdruktes goed zou moeten functioneren. Verwezen wordt met name naar de drukke dagen van de Keukenhof en waarbij de eis wordt gesteld dat het regionale wegennet ook dan optimaal zou moeten functioneren. In onze ogen schept deze stellingname een onjuist beeld dat zelfs in strijd is met het provinciale verkeersbeleid. Inderdaad komt het op een beperkt aantal drukke dagen tijdens het Keukenhofseizoen (8 weken per jaar) tot opstoppingen rond het kruispunt N207/N208. Het overige wegennet blijft echter ook dan functioneren. Nergens in het provinciale beleid wordt gesteld dat het wegennet moet worden afgestemd op dit soort momenten van druk recreatieverkeer.

- Ronduit misleidend achten wij de wijze waarop de criteria 'reistijden', vertraagde ritten' en 'voertuigverliesuren' zijn beoordeeld. De reistijden zijn volstrekt subjectief beoordeeld op een zestal routes die geenszins representatief zijn voor de bereikbaarheid van de regio (zie figuur 4-2, p.36 van het MER). Drie van de routes hebben betrekking op rijkswegen die helemaal niets met dit project te maken hebben. De andere drie beoordeelde routes lopen vanuit de 'wereldstad' Ruygenhoek naar de A4 en de N205 en zijn evenmin bijzonder representatief voor dit project. Wel representatief zou een beoordeling zijn op verkeersrelaties als Noordwijk-Hillegom, Noordwijk-Schiphol, Hillegom Centrum-Hoofddorp Centrum, maar daarover wordt geen informatie verstrekt.
- Ook het toetsingscriterium 'sterk vertraagde ritten' is beoordeeld op een wijze die niet representatief is voor dit project. Er is gekeken naar alle vertraagde ritten tussen drie grote regio's – de gehele Bollenstreek tot en met Katwijk, geheel Zuid-Kennemerland en de gehele Haarlemmermeer – waarvan slechts een klein deel door het gebied loopt waar het hier om gaat. Zo zijn onder meer alle vertraagde ritten tussen Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer beoordeeld terwijl meer dan 95% van deze ritten in geen enkel verband staat met de werkelijke probleemstelling en een mogelijke Duinpolderweg.
- Zeer bezwaarlijk en misleidend vinden wij dat 'reistijden', 'sterk vertraagde ritten' en 'reistijdverliesuren' in afzonderlijke criteria worden beoordeeld, terwijl het in feite allemaal om hetzelfde gaat. Deze criteria worden nog aangedikt doordat slechts kleine verschillen tot een goede of slechte beoordeling leiden (bijv. voor voertuigverliesuren is een afname met slechts 5% al heel positief en een toename met slechts 5% heel negatief). Doordat deze criteria in de MKBA nóg een keer stevig meetellen worden deze aspecten in het rapport zwaar opgeblazen. Nergens in de noordelijke grensstreek zijn immers ten westen van de Ringvaart (buiten het Keukenhofseizoen) echte files te bekennen.

Ruimtelijke dynamiek in de regio onjuist beschreven

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

Maatregelen Ladder van Verdaas niet maximaal uitgewerkt

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

- Openbaar vervoer (stap 4 in de Ladder van Verdaas);

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

- Maatregelen ter vermindering van de lokale ‘knelpunten’ (stappen 5 en 6).

Onomstreden is dat het openbaar vervoer in de regio verre van optimaal is. Het zou dus voor de hand liggen om eerst concreet te kijken op welke wijze het openbaar vervoer zodanig kan worden verbeterd dat knelpunten (voor zover die er al zijn) verminderen of in ieder geval niet groter worden. In het rapport wordt een verbetering van het openbaar vervoer als bijdrage aan de bereikbaarheid echter met slechts korte algemene bewoordingen de grond in geboord. De aan het Pakket NOG Beter 2.0 toegevoegde Bijlage 4 NOG Beter – Openbaar Vervoer (bijlage 1) is ten onrechte helemaal buiten het MER gebleven en niet onderzocht. Tevens hebben wij een uitvoerige notitie (bijlage 2) opgenomen van een burger uit Noordwijk die aantoont dat er wel degelijk essentiële verbeteringen in het openbaar vervoer mogelijk zijn die zoden aan de dijk kunnen zetten. In een maximale uitwerking van de Ladder van Verdaas - zoals volgens de richtlijnen vereist - zou op zijn minst een dergelijke invulling van beter openbaar vervoer moeten worden beoordeeld.

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

3. Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse

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

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

Onjuiste conclusies MKBA

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

- Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt. Bovendien zijn de reistijd-baten en de investeringskosten onzeker;
- De belangrijkste deeltrajecten van de Duinpolderweg hadden afzonderlijk moeten worden onderzocht. De vraag welke deeltrajecten rendabel zijn en welke niet, wordt in het beschikbare onderzoek niet goed beantwoord;
- De onderzoeken die voorafgaand aan de MKBA zijn uitgevoerd, zijn onvolledig met betrekking tot de leefomgeving, omdat kwantificering ontbreekt;

- Hoewel de cijfers in de MKBA op hoofdlijnen correct lijken te zijn, roepen zij een onvolledig beeld op. Dat komt doordat de presentatie van de uitkomsten ongelukkig is en er een gevoeligheidsanalyse ontbreekt met betrekking tot de kosten;
- De investeringskosten van de Duinpolderweg zijn niet toetsbaar omdat deze niet in een publicatie worden toegelicht.

Daarnaast geeft hij aanbevelingen ter verbetering.

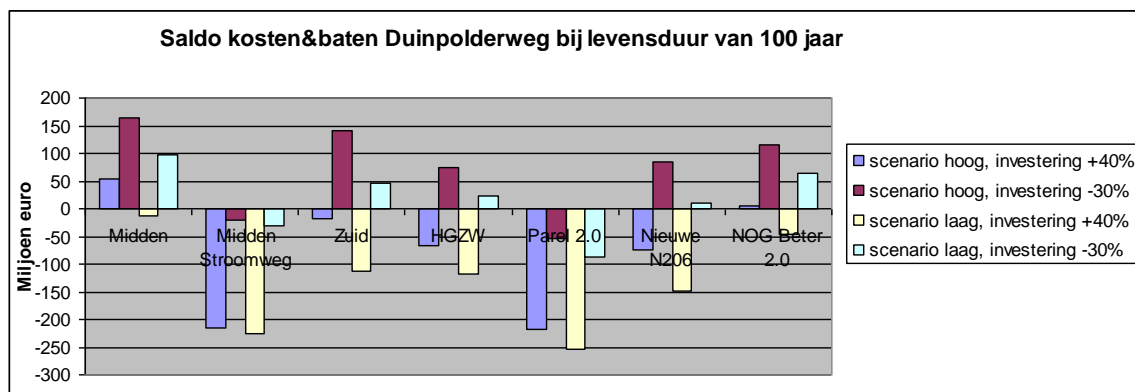
Verbeterde berekeningen mét gevoeligheidsanalyse

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

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

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

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



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

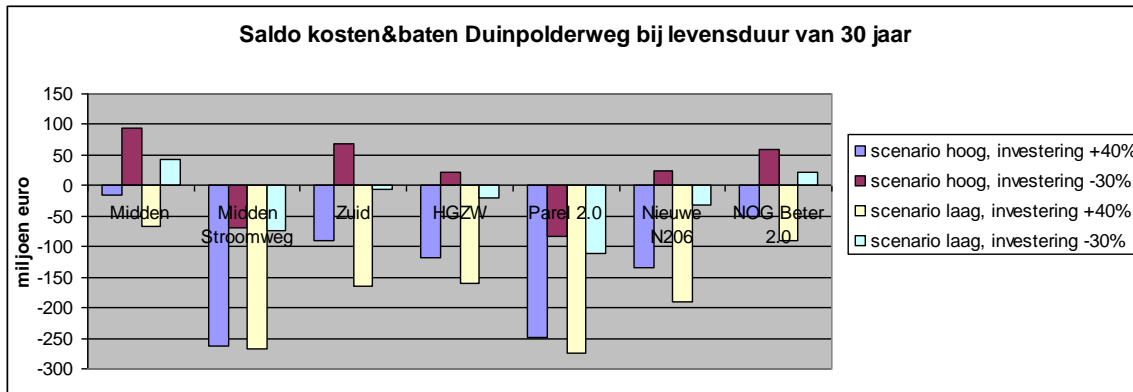
Berekening over 100 jaar uiterst discutabel

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

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

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

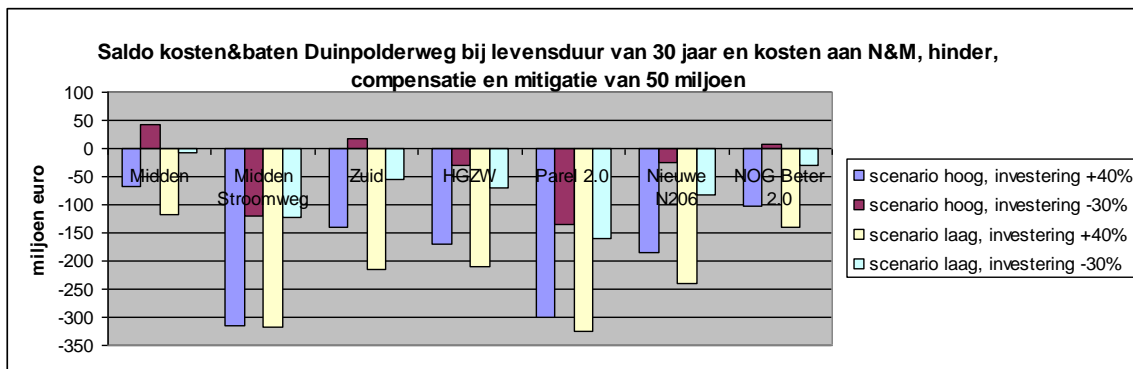
Bij een door de N&M organisaties gemaakte realistischer schatting van de effectieve levensduur van de weg (op basis van de ons ter beschikking gestelde rekenformules van Koopmans) ziet het er als volgt uit:



Verrekening schade aan natuur en milieu

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

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



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

Baten sterk beïnvloed door knelpunt bij A4 in de Haarlemmermeer

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

N&M schade te verwachten valt. De deeltrajecten ten westen van de N205 zijn waarschijnlijk in alle alternatieven onrendabel.

In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek, hoofdstuk 7, staat:

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

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

Andere aspecten van de MKBA

Verkeer aantrekkende werking.

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

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

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

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

CO2-uitstoot

De MKBA maakt een simpele berekening mogelijk van de extra CO2-uitstoot van de diverse alternatieven. Er is namelijk een schatting gegeven van de extra accijns inkomsten door de extra gereden kilometers. Die zijn voor het alternatief Midden € 300.000 in 2030. Omdat de accijns inclusief BTW ongeveer de helft van de brandstofkosten is, kan worden bepaald hoeveel liter brandstof dit betreft. Daaruit volgt dan direct de CO2-uitstoot. Dat komt uit op 1.260.000 kg in 2030.

Rekent men een levensduur van 100 jaar, dan is dat bij elkaar 126.000 ton CO2. Bij 30 jaar wordt dat 38.000 ton. Dat levert een flinke vergroting op van de klimaatproblematiek.

Samenvattend

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

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

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

4. Onderzoek natuur

Delen van het studiegebied ten westen van de Ringvaart zijn vanwege hun natuurwaarden bijzonder kwetsbaar. Naast het Natura 2000-gebied van de duinen betreft dit kleinere maar waardevolle gebieden van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) én enkele andere deelgebieden met aanzienlijke natuurwaarden (vooral de polders tussen Bennebroek en Hillegom). Het in het kader van het MER Duinpolderweg verrichte natuuronderzoek doet op een aantal essentiële punten geen recht aan deze natuurwaarden en voldoet wat dat betreft ook niet aan de vastgestelde richtlijnen. De beschrijvingen en conclusies zijn zodanig vaag dat effecten ook niet kunnen worden gekwantificeerd zoals eigenlijk voor een volwaardige MKBA nodig zou zijn (zie hiervoor den bijlage 3). De samenwerkende natuur- en milieuorganisaties in de regio hebben daarom een contra-expertise laten uitvoeren waarin de omissies van het MER en het deelrapport Natuur van het MER in beeld worden gebracht (zie bijlage 4 van deze zienswijze). Onderstaand vatten wij de conclusies van deze contra-expertise kort samen en verwijzen wij verder naar bijlage 4 die integraal onderdeel uitmaakt van deze zienswijze.

Gebrekkig onderzoek naar gevolgen voor Natura 2000

De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden vormt een bijzonder belangrijk, zo niet cruciaal aspect in het deelrapport Natuur. Het MER biedt op zich een goed inzicht in de kwetsbaarheid van Habitats en de ernstige (meer dan alleen significante) gevolgen die een eventuele wegverbinding naar de N206 daarop zal hebben. De conclusies die het rapport daaruit trekt zijn echter veel te simplistisch. Ten onrechte wordt de indruk gewekt dat zo'n weg desondanks vergunbaar zou zijn op basis van de zogenaamde 'ontwikkelruimte' van de PAS. Het systeem van de ontwikkelruimte is in het algemeen al sterk omstreden en daardoor met grote onzekerheden verbonden. Wat dat betreft moet worden gewacht op een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. In dit geval blijkt bovendien dat vooralsnog niet kan worden voldaan aan een essentiële voorwaarde, namelijk dat aannemelijk kan worden gemaakt dat de nu veel te hoge stikstofdepositie op afzienbare termijn onder de kritische waarden zal dalen. Nu al staat vast dat deze doelstelling tot 2030 bij lange na niet wordt gehaald. Het rapport had nadrukkelijk melding moeten maken van de grote onzekerheid rond de uitvoerbaarheid van een wegverbinding naar de N206. Of er had een volwaardige passende beoordeling moeten worden uitgevoerd zoals gevraagd in de richtlijnen voor dit MER.

Onvolledig onderzoek Wet natuurbescherming

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

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

faunasoorten (o.a. broed- en wintervogels, amfibieën en vissen) zullen verloren gaan door de tracés Zuid en het voorlopig voorkeursalternatief Zuid. Om genoemde redenen is het huidige deelrapport Natuur ongeschikt als onderbouwing van de keuze voor een voorkeursalternatief Duinpolderweg.

Conclusie

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

5. Onderzoek Ruimtelijke Kwaliteit

Gebrekkig onderzoek cultuurhistorie

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

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

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

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

Onjuiste en onevenwichtige beschrijving van effecten

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

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

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

6. Conclusies

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

Met vriendelijke groeten,
Namens de bij het platform aangesloten organisaties,

J.H.M. Knijn, voorzitter

PLATFORM
NOG



vertegenwoordigt:

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

Bijlagen

1. NOG Beter 2.0. Bijlage 4 NOG Beter – Openbaar Vervoer (drs. E. Nieuwenhuis)
2. Notitie '*Openbaar vervoer voor Duin- en Bollenstreek: feiten en opties*', prof dr ir Joseph J.M. Evers, Noordwijk augustus 2017.
3. Rapport '*Beoordeling MKBA Duinpolderweg*', prof. Carl Koopmans / SEO, februari 2018
4. Rapport '*Natuur in de MER-studie Duinpolderweg*', Ecologisch adviesbureau Antje Ehrenburg i.s.m. Chris Brunner, Haarlem februari 2018
5. Notitie '*Cultuurhistorische waarden Weerlanerpolder en Oosteinderpolder*', februari 2018
Vereniging Behoud de Polders februari 2018