

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

MER Duinpolderweg géén goede basis voor besluitvorming

Geef voorrang aan prioriteiten Haarlemmermeer. Maak nog geen keuze over weginfrastructuur ten westen van de N205

Omstreden MER voldoet niet aan richtlijnen

De publicatie van het MER Duinpolderweg en van het voorlopige voorkeursalternatief hebben een stortvloed van zienswijzen opgeleverd. Dat geeft enerzijds aan hoe omstreden dit project is. Maar het geeft ook aan dat dit MER deels meer verwarring heeft gezaaid dan dat het helderheid heeft gebracht wat de beste oplossing is voor de problematiek in de regio.

Platform NOG is van mening dat dit mede komt **omdat het MER** op een aantal essentiële punten **niet voldoet aan de door Provinciale Staten (PS) van Zuid-Holland vastgestelde richtlijnen**. We roepen u even in herinnering dat beide Gedeputeerde Staten (GS) destijds het advies voor richtlijnen van de Commissie m.e.r. op vele punten naast zich neer wilden leggen. In een breed gedragen amendement hebben PS van Zuid-Holland in december 2013 echter **de toezegging afgedwongen dat het op te stellen MER op alle punten aan het advies van de commissie zou voldoen**.

Helaas zijn GS die **toezegging op vele punten niet nagekomen**. Als belangrijkste omissies van dit MER noemen wij¹:

- Noch in de probleemanalyse, noch bij de uitwerking van alternatieven maakt dit MER een duidelijk **onderscheid tussen de verschillende probleemstellingen in de drie deelgebieden**:
 - o de verkeersknooppunten in de Haarlemmermeer;
 - o de lokale 'knooppunten' rond de Ringvaartbruggen;
 - o de mogelijke knooppunten in het gebied tussen N208 en N206.
- De richtlijnen vroegen terecht juist om een afzonderlijke beschouwing van doelen en alternatieven voor deze drie deeltrajecten. Nog steeds benadert dit MER de problematiek veel te veel als zijnde één vraagstelling.
- De **maatregelen volgens de Ladder van Verdaas zijn in de verkeersanalyse onvoldoende uitgewerkt** om aan te tonen dat ook extra weginfrastructuur ten westen van de Ringvaart nodig zou zijn. In deze opvatting staan wij nadrukkelijk niet alleen. Ook de Zuid-Hollandse Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) uit in haar recente advies vooral kritiek op het feit dat *'... de analyse niet integraal is, niet driedimensionaal uitgewerkt en niet dynamisch doorgerekend.'*

¹ Voor een nader overzicht van de omissies in dit MER verwijzen wij naar onze Zienswijze Planstudie / MER Duinpolderweg dd. 16 februari 2018

- **Het natuuronderzoek noch het onderzoek naar ruimtelijke kwaliteit zijn conform de richtlijnen uitgevoerd.**² Het MER geeft daardoor onvolledige en onjuiste informatie over de negatieve effecten op de polders tussen Hillegom en Bennebroek. Het MER trekt ook veel te simplistische conclusies over de gevolgen van een Duinpolderweg voor het Natura 2000-gebied.

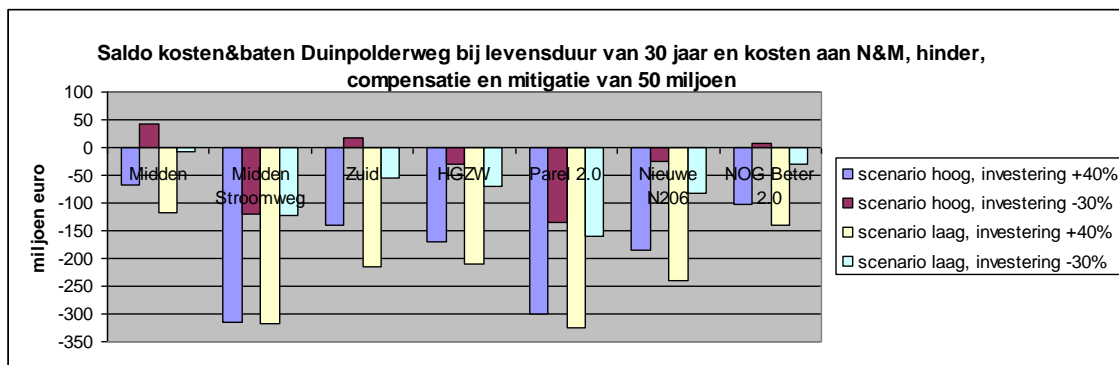
Onjuiste conclusies MKBA

Een belangrijke vraag bij elk infrastructuurproject is: zijn de daarmee verbonden hoge kosten verantwoord? Het MER concludeert hierover: *“De opgestelde MKBA-tabel laat allereerst zien dat vijf van de alternatieven per saldo resulteren in positieve maatschappelijke baten in vergelijking met het nulalternatief, waarbij de Duinpolderweg niet wordt aangelegd.”*

Deze conclusie is echter onjuist of op zijn minst zeer voorbarig. Professor Carl Koopmans – een autoriteit op dit gebied – concludeert in zijn contra-expertise onder meer³: *“Het is niet duidelijk of de Duinpolderweg maatschappelijk rendabel is, want negatieve effecten op de leefomgeving zijn niet in geld uitgedrukt.”* Bovendien stelt ook hij: *“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.”*

Het staat slechts verborgen in de kleine letters van dit MER: **in de MKBA-berekeningen zijn de baten opgeteld over een extreem lange zichttermijn van 100 jaar!** Als het zo lang duurt tot de investering in deze weg wordt terugverdiend, dan is er naar ons oordeel echt iets mis. Er is in Nederland geen enkele weg uit 1918 meer te vinden die ook nu nog van enig belang is voor het verkeer. Logisch, want 100 jaar geleden was het paard nog het belangrijkste vervoermiddel. Over 100 jaar is de wereld ongetwijfeld opnieuw volledig veranderd. Zullen we ons over 100 jaar nog met auto's vervoeren? Kortom, **een berekening over 100 jaar is geen realistisch uitgangspunt om verantwoorde beleidsbeslissingen te nemen.**

In onze zienswijze hebben wij daarom een **herberekening uitgevoerd voor een realistische periode van 30 jaar** en rekening houdend met (ingeschatte) kosten in verband met de negatieve milieueffecten. De conclusie luidt dan heel anders: **Geen enkel alternatief is maatschappelijk nog rendabel!**



Van bijzonder belang hierbij is dat in alle alternatieven de Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer wordt verbeterd. **Juist hier worden waarschijnlijk de grootste reistijdwinsten (= baten) gehaald;** het is immers de enige plek in de gehele regio waar binnen de planperiode relevante verkeersopstoppingen/files worden verwacht. Dat gedeelte van de Duinpolderweg is waarschijnlijk wel rendabel (en onomstreden) en kan het beste zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

De weggedeelten van de Duinpolderweg ten westen van de Ringvaart leveren daarentegen veel minder hoge baten op en zijn dus naar verwachting verre van rendabel.

² Zie voor wat betreft het natuuronderzoek ook de contraexpertise ‘Natuur in de MER-studie Duinpolderweg’ van het ecologisch bureau Antje Ehrenburg. Voor de onjuist beschreven effecten op de cultuurhistorie zie de zienswijze van het CultuurHistorisch Genootschap Duin- en Bollenstreek.

³ Zie het rapport ‘Beoordeling MKBA Duinpolderweg’, Prof. Dr. Carl Koopmans / SEO, februari 2018

Koppel de deelprojecten van elkaar los, geef prioriteit aan onomstreden delen!

Welke conclusies moeten we hieruit nu trekken? Het MER en de MKBA bieden enerzijds onvoldoende basis om een verantwoorde keuze op alle onderdelen te kunnen maken. Anderzijds is de noodzaak en uitvoerbaarheid van sommige weggedeelten niet of weinig omstreden. Platform NOG roept daarom de verantwoordelijke bestuurders op **om de deelprojecten van de Duinpolderweg** – verbetering (Nieuwe) Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer, randwegen Zwaanshoek en Lisse en eventuele wegverbinding N205-208 bij Hillegom – **van elkaar los te koppelen**. Dat biedt de kans om de urgente en onomstreden weggedeelten – in ieder geval de verbetering van de weginfrastructuur in de Haarlemmermeer – met spoed te realiseren.



De Bennebroekerweg tussen spoorlijn en A4 – een oude polderweg – kan het toekomstige verkeer niet meer aan. Een verbetering is urgent.

Wegverbinding naar N206 niet nodig en economisch niet verantwoord

Bijzonder breed is het verzet in de regio tegen een wegverbinding tussen N208 en N206. Ook GS laten weten aan dit weggedeelte een minder hoge prioriteit te geven. Begrijpelijk, want ook dit MER heeft nut en noodzaak van dat weggedeelte niet kunnen aantonen. Uit de beschikbare gegevens van de MKBA kan indirect worden afgeleid dat het weggedeelte tussen N208 en N206 **veel minder 'rendabel' is dan de weggedeelten ten oosten van de N208**. Dat staat nog los van de vraag of zo'n weg überhaupt vergunbaar en daarmee uitvoerbaar is in verband met de grote extra stikstofbelasting op het Natura 2000 gebied. Als je je gezond verstand gebruikt kun je ook alleen maar concluderen: **Deze weg leidt van niets naar nergens, is ook puur economisch niet verantwoord en brengt grote schade toe aan natuur en landschap**. Niet voor niets is al in het MER van 2003/2004 geconcludeerd: Deze wegverbinding heeft onvoldoende nut. Wij roepen alle betrokken bestuurders op: **stop nu eindelijk eens met dit onzalige weggedeelte**.

Nog geen verantwoorde keuze mogelijk voor verbinding N205-N208

De meeste discussie spitst zich opnieuw toe op het weggedeelte tussen de N205 en N208. Doordat het opgestelde MER niet aan de door de Staten vastgestelde richtlijnen voldoet, zijn **nut en noodzaak van dit weggedeelte nog steeds onvoldoende aangetoond**. Onduidelijk is ook of de kosten van dit weggedeelte maatschappelijk verantwoord zijn. Een puur op dit weggedeelte gerichte MKBA-berekening is immers niet beschikbaar. **Zelfs over de verkeerseffecten bestaat nog discussie**, mede omdat de woningbouwplannen in de Haarlemmermeer (met name de bouwlocatie Beinsdorp) niet goed in de studie zijn betrokken. Bijzonder vervelend is ook dat er door gebrekkig onderzoek geen goed inzicht bestaat in de effecten van de alternatieven op natuur, landschap en cultuurhistorie. **Een verantwoorde afweging tussen de drie meest relevante alternatieven – Zuid, Midden en NOG Beter 2.0 – is daarom op dit moment niet mogelijk**.



Actie van bewoners Oosteinderlaan tegen de verwoestende effecten van alternatief Midden op natuur en cultuurhistorie (die in het MER onvoldoende worden erkend).

Platform NOG doet daarom een klemmend beroep op de verantwoordelijke bestuurders: **maak voor dit weggedeelte nog geen keuze maar laat eerst een nadere studie uitvoeren** naar nut en noodzaak en de effecten van de drie alternatieven. Een snelle beslissing is voor dit weggedeelte niet nodig. Van urgente problemen is geenszins sprake.

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