

Van: Jan Schouten [n
Verzonden: zondag 20 januari 2013 16:15
Aan: Ben Nijman
Onderwerp: N.O.G. (Verbinding N206-N205/A4)

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Haarlem

Mijne Dames, mijne Heren,

Uw gemeente is betrokken bij dit onderwerp.

In mijn hoedanigheid als burger , begaan met ontwikkelingen in de streek , stuur ik U naar voortschrijdend inzicht bijgaande pleitnota OP DE GOEDE WEG rev.4.

Mag ik U ook uitnodigen om het bijgaande Onderzoekrapport Duinpolderweg rev.1.1 ter gedetailleerde onderbouwing van de pleitnota, te lezen.

Ik verblijf inmiddels met vriendelijke groet.

Jan Schouten

| GEMEENTE HAARLEM | |
|--------------------------|-----------------|
| Zaak nr.: 2013/38421 | Doc. nr.: |
| Afd.: GRIFFIE | Kopie: |
| Reg. datum: - 1 FEB 2013 | |
| Afdoen datum: | Ontv. bew. |
| Behandelaar: | Paraaf afgedaan |
| | |

| Nr. Reg. raadsst.: | Raadact. verg. d.d.: |
|-----------------------------|-------------------------|
| voor kennisgeving nangen.: | |
| in h. b&w om preadvies | |
| in h. b&w ter afdoening | |
| in h. burg. ter afdoening | |
| art. 38 RVO vragen raadslid | |



OP DE GOEDE WEG een pleitnota inzake de N.O.G.(Verbinding N206-N205/A4) rev.4 d.d.12-2012

In 2003 hebben de provincies Noord-en Zuid-Holland een milieu-effect rapportage laten uitvoeren naar de effecten van een nieuwe verbindingsweg tussen de N205 en N206. De doelstellingen bij het onderzoek waren: verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie. Een neven doel was het completeren van het regionale wegennet.

Onderzocht zijn: de Hillegommervariant, de Oosteindervariant en de Bennebroekervariant. In de vierde variant, variant-Zuid, wordt de N207 ten zuiden van Hillegom doorgetrokken naar de N206. Deze variant is niet verder uitgewerkt omdat "de problemen te weinig zouden worden opgelost." Zie hiertoe Tracé - nota MER (dokument ML-MR20030478 d.d. december 2003). Als motief wordt vermeld dat het oplossend vermogen van de variant-Zuid te lokaal zou zijn en daarmee zou deze variant niet voldoen aan de doelstelling van het project.

Naast de genoemde varianten is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) ontwikkeld. Dit is een realistisch alternatief dat de problemen oplost op een wijze waarbij de eventuele nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen of door maatregelen zoveel mogelijk worden beperkt.

In 2004 stelden de provincies vast dat uit de MER-rapportage was gebleken dat geen van de onderzochte varianten een afdoende oplossing bood voor verbetering van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Verder zou de aanleg van een weg in het onderzochte gebied tussen de N205 en N206 tot nieuwe capaciteitsproblemen op de aangrenzende wegvakken en tot een aanzienlijke aantasting van het milieu leiden.

In 2004 verschijnt de Nota Ruimte van het Rijk waarin wordt aangegeven dat aan de zuidkant van de as Haarlemmermeer-Schiphol-Amsterdam ook een uitbreiding van verstedelijkingsruimte gewenst is. Bovendien moet daar ruimte worden geboden aan strategisch groen, natuur, water en bedrijventerreinen.

Voor de zone Haarlemmermeer e.o. is een nadere verkenning van de verstedelijkingsmogelijkheden nodig, waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke beperkingen van Schiphol en de greenport Bollenstreek, benodigde woningbouw en water. De provincies Noord- en Zuid-Holland zullen in opdracht van het rijk in overleg met andere betrokkenen een integrale gebiedsuitwerking maken.

Dit resulteert in de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek (2006) waarin afspraken worden gemaakt over woningbouw en de bijbehorende bereikbaarheidsopgave. In eerste instantie wordt aangegeven dat het bestaande verkeerssysteem de groei zou moeten opvangen.

In de Structuurvisie van de gemeente Hillegom d.d. december 2008 wordt genoemd dat een nieuwe verbinding méér (regionaal) verkeer zou gaan aantrekken en een oost-west verbinding per saldo niet voordelig voor Hillegom zelf zou zijn. Dat er in "de nieuwe studie" gekeken zou worden naar een groter invloedsgebied.

In de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland d.d. 16 december 2008 zijn zeven doelstellingen benoemd voor het studiegebied van de NOG en wordt geconcludeerd dat een goede structurele verbinding in het noorden tussen de N206/N208 naar de N205 dé basis biedt voor herinrichting van kwetsbare noord-zuid routes. De "noordelijke bouwsteen" (vergelijkbaar met de Bennebroekervariant in het MER rapport) zou erin slagen het regionale verkeer te bundelen op de N205 en deze weg maximaal te benutten.

Het onderzoek laat echter zien dat de keuze voor de "noordelijke bouwsteen" geen oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in het studiegebied en derhalve niet voldoet aan de doelstellingen. Alleen al hierom is de conclusie onjuist.

Het onderzoek "Van Greenport tot Mainport" - Regionale verkenning conform MIRT N205-N206" d.d. 3 mei 2010 gaat hieraan echter volledig voorbij, neemt de onjuiste conclusie uit de Bereikbaarheidsstudie over en meldt dat het verkeersnetwerk, naast de Rijnlandroute, versterkt moet worden met de aanleg van een verbinding tussen de N205 en N206 ten noorden van Hillegom. Deze zogenoemde Route Zuidkennemerland koppelt de N206 aan de N205 inclusief een verbinding met de A4.

De gebiedsvisie "De Polders Groen Genoegen" d.d. 30 juni 2011 geeft aan dat voornoemde verbinding op geen enkele wijze een positieve bijdrage levert aan het gebied.

De keuze voor bouwsteen Noord is op grond van een onjuiste conclusie genomen en dient alleen al om die reden, onverlet de juridische merites van de gevolgde procedure, vernietigd te worden.

Derhalve bepleit ik dat de Provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en de betrokken gemeenten zich 1) onthouden van de keuze voor de Bouwsteen Noord en 2) gelijkwaardig ruimte bieden voor alternatieven, waaronder ook wordt verstaan het afzien van voornoemde verbinding.



Jan Schouten in hoedanigheid van burger begaan met ontwikkelingen in de streek.

Bennebroek 9 januari 2013.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Uw kenmerk:121126/121126
Onderwerp: Duinpolderweg - Rapport Bunnik

Brief: 130109DP

Op 20 december jl heb ik een inhoudelijke reactie ontvangen op mijn rapport: *Hoe nu verder?*, vastgelegd in het (ongedateerde) document: Reactie van de projectorganisatie Duinpolderweg op mijn rapport *De Duinpolderweg Hoe nu verder?*.

Ondanks de mooie zinnen in uw brief en de bijlage worden de ernstige feiten die in mijn rapport staan bijna volledig genegeerd. Uw reactie is dan ook geen aanleiding om mijn rapport '*Hoe nu Verder?*' inhoudelijk te wijzigen. Daarnaast blijft het projectteam fout op fout stapelen (zie bijlage). In ieder geval kunt u door mijn rapport weten wat er allemaal mis is op dit project.

Tenslotte wil ik opmerken dat door de manier van communiceren de Provincie NH alleen maar meer tegenstand creëert en is dan ook te verwachten dat de relatie met de bevolking uit de grensstreek verder zal escaleren. Dit zal de nodige reputatieschade voor de Provincie NH opleveren.

Met vriendelijke groeten

Martin Bunnik

Bijlage: 130109DP

Bijlage van de brief 130109DP

Datum: 06-01-2013

Op 20 december jl heeft ondergetekende een reactie op mijn rapport *Hoe nu verder?* ontvangen van de Gedeputeerde Staten van Provincie Noord Holland. In een bijlage bij deze brief met ref 120311/120311 wordt ingegaan op een aantal punten die uit mijn rapport.

Mijn reactie op deze bijlage van de Provincie is in dit document te lezen. De vetgedrukte onderwerpen refereren naar de hoofdstukken genoemd in de bijlage van de provincie.

Mijn algemene reactie op het rapport Duinpolderweg 'Hoe nu verder?'

Het doel van mijn rapport is om de Provincie NH te informeren dat de inhoudelijk kwaliteit van de rapporten¹ over de Duinpolderweg volstrekt onvoldoende zijn om op basis van economische en maatschappelijke criteria de juiste beslissingen te nemen en de bevolking te informeren.

De reactie verwoordt in de bijlage van de brief met kenmerk 121126 van de provincie verontrust mij zeer ernstig omdat niet alleen volledig voorbij gegaan wordt aan de meeste fouten en onvolkomenheden die ik geconstateerd heb maar ook omdat de provincie verder borduurt op de gemaakte fouten. Het gaat beslist niet om details maar wel om zeer grote onvolkomenheden zoals essentiële stappen die overgeslagen zijn en afwijkingen van meer dan 100% m.b.t. de realiteit. De primaire taak van het projectteam is de inhoudelijk kwaliteit van de rapporten en daarmee de informatie naar de beslissers en bevolking te waarborgen.

Ook geeft de Provincie geen enkel antwoord op de vragen die in mijn rapport gesteld worden

Betreft punt 1. Inleiding

In de inleiding staat dat nuttige suggesties uit het rapport '*Hoe nu verder?*' door het projectteam worden meegenomen. In de bijlage wordt geen enkele concrete suggestie genoemd.

Betreft punt 2: Wat heeft het rapport 'Hoe nu verder?' voor de projectorganisatie opgeleverd?

Hier worden een aantal activiteiten opgesomd die al tijdens de grensstreek- en de Duinpolderwegstudie hadden moeten worden uitgevoerd, zoals een toetsing van het oplossend vermogen van het zoekgebied (had onderdeel moeten zijn van de Grensstreekstudie) waardoor zeer kansrijke opties zoals doortrekken van de N207 naar de N206 zijn blijven liggen.

Tijdens de beide studies moet ook de haalbaarheid onderzocht worden van de uit te werken varianten, zoals de impact op de historische en natuurwaarde van het gebied waar de weg komt. Dat is niet gebeurd en dit is zelfs in tegenspraak met het overheidsbeleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening.

¹ Grensstreekstudie en MIRT rapport 'Duinpolderweg'

Betreft punt 3: Algemene reactie op het rapport Duinpolderweg; Hoe nu verder?

Mijn analyse van het Nut en de Noodzaak had tot doel om te achterhalen waarom de Duinpolderweg nodig is. Maar met de informatie die mij ter beschikking staat, heb ik dit niet kunnen achterhalen. Maar de Provincie NH weet het ook niet want de vele concrete vragen die het afgelopen jaar aan het projectteam gesteld zijn, worden niet beantwoord. Verder wil ik hierbij opmerken dat het niet mijn verantwoordelijkheid als burger is om het Nut en de noodzaak te onderzoeken en aan te tonen maar die van de Provincie Het is de taak van het projectteam om deze (toekomstige) behoefte aan de hand van een gedegen probleemanalyse om het Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg vast te stellen.

Betreft punt 4. De bevindingen in het rapport

a. Het Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg

In de grensstreekstudie en het rapport over de Duinpolderweg is op geen enkele manier het nut en de noodzaak aangetoond. Men beperkt zich tot algemene kreten die niet onderbouwd zijn met harde cijfers. Het rapport 'Hoe nu verder?' geeft juist aan hoe je het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg kan worden aantonen door bijvoorbeeld de economische vervoersstromen te kwantificeren tussen Greenport Bollenstreek en de Mainport.. Vele bewoners zien het Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg om een investering van € 100 miljoen te rechtvaardigen. De vraag die tijdens de informatieavonden en werkgroepbijeenkomsten vele keren door vele bewoners gesteld is - wat is het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg is,? - zijn tot op heden volstrekt onvoldoende beantwoord. Het antwoord op deze vraag beperkt zich tot het noemen van fraaie maar niet onderzochte of onderbouwde uitspraken zoals: *De economische belangen van de bedrijvigheid rondom Mainport Schiphol en Greenport Duin- en Bollenstreek en Aalsmeer die afhankelijk zijn van een goede goede bereikbaarheid, wegen daarbij heel zwaar.* Maar de vraag wat de functionele vervoersrelatie is (tussen de economische centra rondom Schiphol met de Greenport Bollenstreek bijvoorbeeld het aantal vrachtwagens per etmaal tussen het kassengebied Rijsenhout en de Bollenstreek) wordt niet beantwoord. Maar hoeveel vrachtwagens (in orde van grootte) gaan nu bijvoorbeeld gebruik maken van de Duinpolderweg om:

1. bloemen te vervoeren uit de Bollenstreek naar de veiling in Aalsmeer?
2. producten (welke?) te vervoeren van en naar het kassengebied bij Rijsenhout?

In de Greenport Bollenstreek worden hoofdzakelijk bloembollen geteeld en verhandeld maar nauwelijks bloemen en andere producten.

b. De Grensstreekstudie

Niet al mijn bevindingen zijn in het rapport *Hoe nu verder?* te lezen. De Grensstreekstudie is terdege door mij gelezen. Zo is in de grensstreekstudie nergens te vinden welke criteria gebruikt zijn voor het vaststellen van het zoekgebied tussen Hillegom en Bennebroek en waarom een zoekgebied tussen bijvoorbeeld Hillegom en Lisse afgevallen is. Ook is nergens in de documenten van de Provincie de resultaten van de toets te vinden in hoeverre het zoekgebied voldoet 7 opgaven en in hoeverre de weg een oplossing biedt aan de ca 28 onderliggende knelpunten.

Betr 5: Probleemverkenning

Steeds wordt door de Provincie NH gesteld dat er een uitstekende probleemanalyse is uitgevoerd. De grensstreekstudie beperkt zich echter slechts tot een probleemidentificatie door het specificeren voor ca 28 knelpunten die gediend hebben voor het vaststellen van de 7 opgaven.

Een belangrijke stap in het probleemanalyseproces is de aard (bijvoorbeeld verkeersveiligheid, files, e.d.) de omvang (o.a. rijtijdverliezen), oorzaak en gevolgen van het probleem per knelpunt vast te stellen nodig voor:

- Het vaststellen van het Nut en de Noodzaak van een weg of andere maatregel
- De selectie van de te nemen maatregelen
- De toetsingen van varianten (vaststellen van het oplossend vermogen m.b.t. de problemen van de knelpunten en de zeven opgaven)
- De keuze van de (voorkeurs)variant
- De input voor de MKBA

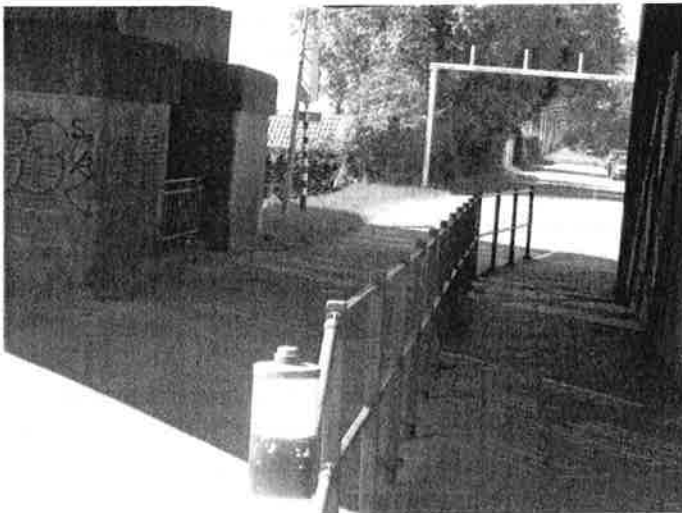
Deze analyse is niet in de rapporten te vinden.

Betr. 6: Verkeersonderzoek en verkeersmodel

De boodschap genoemd in mijn rapport is dat alle inputdata geverificeerd en gevalideerd en niet klakkeloos overgenomen wordt. De voorbeelden die in mijn rapport staan zijn slechts bedoeld om aan te tonen dat dit niet of onvoldoende gebeurd is. Zo is er geen enkele bezwaar tegen lobbyen maar het projectteam moet wel nagaan of de informatie, groeicijfers e.d. realistisch zijn. Voor de groeicijfers, genoemd in de grensstreekstudie zijn een aantal gemeenten realistisch geweest maar bij twee gemeenten kun je grote vraagtekens zetten.

Verkeersmodel

De conclusie van het projectteam dat ik in mijn rapport niet plausibel heb gemaakt dat het verkeersmodel niet klopt, is te belachelijk voor woorden. Hiervoor verwijs ik naar hoofdstuk 5.2. en bijlage 6 van mijn rapport.



De reactie van het projectteam m.b.t. de intensiteit bij de Traliebrug op de Leidsevaart is onzin. Op pag iii van het rapport over de Duinpolderweg staat dat: *de aangegeven dat de intensiteiten (voor 2005) bij de Leidsevaart niet meer actueel zijn omdat het wegvak is aangepakt en de verkeersdruk aanzienlijk minder is.* Deze aangehaalde verwijzing is van geen enkele invloed op de opmerking in mijn rapport. In

mijn rapport staat dat onder de Traliebrug (en daarmee over de Leidsevaart) nooit 10.000 voertuigen per dag gereden kunnen hebben en zeker niet de voorspelde 14.000 mvt/etmaal zoals figuur S7 voor 2020+ . aangeeft. De beperkende capaciteitsfactor is de verkeersregeling onder de traliebrug staat daar al meer dan 25 jaar.

Ook iedere inwoner van Vogelenzang weet dat over de Leidsevaart nooit meer voertuigen gereden hebben dan over de Vogelenzangseweg maar het projectteam komt aan de hand van het verkeersmodel of foutieve informatie (tellingen?) blijkbaar wel tot heel andere conclusies.

Tenslotte wil ik opmerken dat niet alle gemaakte fouten in mijn rapport zijn genoemd. Een voorbeeld van een niet-genoemde fout in de grensstreekstudie is te vinden op pagina 68: Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen:

1. Optelfouten in de tabellen.
2. Tekst: *De verplaatsing van het ziekenhuis in Heemstede (ca 6000 arbeidsplaatsen) is meegenomen in het model.*

Er bestaan geen ziekenhuizen in Nederland met 6000 arbeidsplaatsen. Het ziekenhuis in Heemstede had hooguit 500 arbeidsplaatsen. Een afwijking van ruim 1000 %

Verandering van verkeersstromen.

In figuur 6.9 waar het projectteam naar verwijst, wordt aangegeven van welke bestemmingen het verkeer komt dat van de Duinpolderweg gebruik gaat maken. Volgens het schema komen er 1500 mvt/etmaal rijden van de Westelijk Randweg via Heemstede en Bennebroek naar de Duinpolderweg. Maar figuur S9 geeft aan dat na realisatie van de Duinpolderweg 1000 mvt/uur minder van de Westelijke Randweg komen.

Vraag: Hoe verklaart het projectteam de afname van de verkeersstroom over de Westelijke Randweg als de Duinpolderweg gerealiseerd is?

Betr. 7: Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA)

In het MIRT-rapport zijn 14 pagina's te vinden over de MKBA. De grootste post is rijtijdwinsten (71% van de directe baten). Rijtijdwinsten kun je alleen berekenen aan de hand van goed verkeersonderzoek op basis van de geprognosticeerde verandering van vervoersstromen nadat de weg gerealiseerd is.

Betr. 8: Conclusies

Belangrijke stappen in de MIRT-systemetiek zijn overgeslagen. Voor ik met het onderzoek begon heb ik het proces in logische stappen onderverdeeld in activiteiten en een korte omschrijving gemaakt van in- en output van iedere activiteit.

Als ervaren en gecertificeerd auditor weet ik dat benamingen van documenten en deelactiviteiten per organisatie bijna altijd verschillen. Daarom kijk ik altijd naar de inhoud van de documenten die zo'n activiteit oplevert. Zo mis ik documenten of beschrijvingen waaruit blijkt dat:

1. Een probleemanalyse gehouden is
2. De oplossingen getoetst zijn. (toetsing 1 en 2 volgens de MIRT-systematiek).

Een aantal zaken die in mijn rapport staan hadden veel eerder uitgezocht moeten worden. Nu moet er een stroomweg komen tussen de N205 en de N206 op de grens van De Bollenstreek. Ik ben er van overtuigd dat als het onderzoek wel goed uitgevoerd was dat er heel andere oplossingen gevonden zouden worden.

Als voorbeeld wil ik hierbij refereren naar een quickscan die ik in opdracht van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland in 2002 uitgevoerd heb voor de N242 tussen Alkmaar-Zuid en Heerhugowaard.. Ook hier zat het projectteam en het ingenieursbureau vast in een oplossing, begroot op € 225 miljoen. Na vier maanden lag er door goed teamwerk een geheel andere en veel betere oplossing voor minder dan de helft van de oorspronkelijk begrote kosten. Daarbij werd door Rijkswaterstaat in het kader van MIRT (toen nog MIT) een bijdrage toegezegd van € 73 miljoen. Het kan dus wel anders!

Martin Bunnik



Provincie Noord-Holland

De heer M.H.B. Bunnik

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.A. Grotenhuis

BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 4247

grotenhuish@noord-holland.nl

Betreft: het rapport Bunnik

Geachte heer Bunnik,

Als antwoord op de rapportage *De Duinpolderweg: Hoe nu verder?* van uw hand berichten wij u als volgt. Wij hebben kennisgenomen van uw rapportage en de wijze waarop uw rapport uiteindelijk ter beschikking is gekomen van het bestuur ter bespreking.

Wij zien het rapport als een advies om het project Duinpolderweg vanuit een ander perspectief te belichten. Dat is ook de reden dat wij u een inhoudelijk antwoord op uw rapport geven.

Wij doen dat door te verwijzen naar de bijgevoegde reactie van de projectorganisatie Duinpolderweg die wij in de stuurgroep Duinpolderweg hebben onderschreven.

In conclusie treft u aan dat wij van mening zijn dat uw onderzoekend werk zich gericht heeft op een fase in het project waarin een mate van gedetailleerdheid zoals u suggereert niet verwacht kan worden. Ook uw opinie over scope van het project, onderzoeksgebied en de wijze waarop er sprake is van het gebruik maken van verkeersmodellen loopt uiteen met de feiten daarover.

In uw rapport treffen wij ook suggesties aan, die benut kunnen worden bij de volgende stappen. Die nemen wij mee.

Veel in uw rapport is 'terugkijken'. Wij hebben diverse malen bepleit dat wij de toekomst benaderen met inachtneming van het verleden, maar dat wij niet zullen schromen om uitgangspunten die gewijzigd zijn, op hun merites te bekijken.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben bericht.

Verzenddatum

17 DEC. 2012

Kenmerk

121126/121126

Uw kenmerk

Een nieuw aan te leggen verbinding tussen de N206 en de N205/A4 dwars door het gebied, die al lieflijk “ duinpolderweg “ wordt genoemd, zal echter de ontwikkelingen en de gewenste uitstraling van het gebied ernstig in gevaar kunnen brengen. Bovendien zal de weg op geen enkele wijze een positieve bijdrage kunnen leveren aan het gebied zelf.

Het besluit om een weg aan te leggen zou in breed bestuurlijk overleg genomen zijn door de bestuurders van de provincies Noord- Holland, Zuid-Holland, de stadsregio Amsterdam en de regiogemeenten. Maar bij navraag bij lokale politieke partijen blijkt dat veel regio gemeenten zich niet of slechts zijdelings betrokken voelen bij de besluitvorming.

Een weg is geen doel op zich maar een mogelijke oplossing voortkomende uit een zorgvuldig opgestelde probleemanalyse en stelling. Daar lijkt het hier aan te ontbreken.



Ten westen van de polders aan de N208 ligt het Stichtingbos. Het bos is een stuifduin/middenduin waar de afzanding met bollenvelden en het hoge duinbos nog naast elkaar zichtbaar zijn. Een unieke stilteplek waar je jezelf kunt zijn. De Geestgronden waarop het Stichtingbos zich bevindt bevatten mogelijk nog archeologische resten vanaf de bronstijd, maar misschien al vanaf de Late Nieuwe Steentijd omdat de hoge ligging in een verder nat landschap aantrekkelijke gronden waren voor bewoning.

Provinciale overheden, samen met de grondgebied gemeenten Hillegom en Bloemendaal waartoe Bennebroek behoort, streven bij hun integrale gebiedsontwikkeling van de Polders naar behoud en versterking van ruimtelijke kwaliteit waarbij zij zorgvuldig oog houden op behoud van een open, rustig en groen, lokaal uitloopgebied.

Daarmee zijn ze op de goede weg wat niet alleen door bewoners en recreanten maar ook door de weide- en bosflora en fauna in dank zal worden afgenomen.

De drukte van de Mainport is dichtbij maar overvalt het gebied niet.

Jan Schouten in zijn hoedanigheid van burger begaan met ontwikkelingen in de streek.
Corresponden: [redacted]



DE DRUKTE VAN DE MAINPORT IS DICHTBIJ

Het is een verademing om de drukte van de Mainport (Schiphol-Amsterdam) te verlaten en het pittoreske grensgebied tussen Hillegom en Bennebroek met de prachtige polders en het enige nog niet afgegraven bos in de regio binnen te gaan. De grondgebied gemeenten en hun inwoners mogen terecht trots zijn op deze groene oase waar werken, wonen en recreëren in de ideale kwaliteit-kwantiteit verhouding nog mogelijk is .

Qua landschap en cultuurhistorie kenmerken de Polders zich door het karakteristieke open landschap, de kleinschaligheid en een unieke plant-en diersoortenrijkdom. De gemeente Hillegom noemt haar Gebiedsvisie niet voor niets " Groen Genoegen "



Het is dan ook een hele uitdaging voor de grondgebied gemeenten om bij hun integrale gebiedsuitwerking op zorgvuldige wijze de toegankelijkheid, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het landschap te gaan vergroten zonder overigens daarmee dogmatisch om te hoeven gaan. Want wanneer de mens zich tijdens het bewonen, werken, wandelen, fietsen of paardrijden harmonieus met de omgeving gedraagt hoeft dat geen bedreiging te vormen voor het landschap en de vele unieke plant-en diersoorten die het gebied rijk is.

DE DUINPOLDERWEG

HOE NU VERDER?

OPGESTELD DOOR

Martin Bunnik

| Document Historie | | | | | |
|--------------------------|------------|--|-----------|--|--|
| Rev. | Issue Date | Beschrijving | Auteur | | |
| a | 10-08-2012 | Concept voor bespreking op 15-08-2012 met het projectteam Duinpolderweg. | M.Bunnik | | |
| 0 | 19-09-2012 | Definitieve versie: Resultaten van de communicatie het projectteam is in deze versie verwerkt. | M.Bunnik | | |
| 1. | 29-09-2012 | Enige kleine wijzigingen aangebracht + bijlage 6 toegevoegd: Opsomming van fouten en gebreken | M. Bunnik | | |
| 1.1 | 28-10-2012 | Inhoudelijke wijziging aangebracht in paragraaf 1.0 | M.Bunnik | | |

Samenvatting

Aanleiding van het onderzoek

Sinds 1 juli 2012 is ondergetekende betrokken geraakt bij de plannen van de Duinpolderweg. Tijdens de voorbereiding en de werksessie van 4 juli 2012 in De Zilk viel het ondergetekende op dat er grote verschillen van inzicht zijn tussen de bewoners van de grensstreek en de overheid. Daarom heb ik in juli besloten om als ervaringsdeskundige:

1. mij te verdiepen in de inhoud van het MIRT-rapport en een aantal andere bijbehorende documenten.
2. Een rapport te schrijven voor de projectgroep met als uitgangspunt het belang van de gehele streek immers de bereikbaarheidsproblematiek in Zuid-kennemerland en de Bollenstreek beperkt zich immers niet tot de gemeentegrenzen alleen.
3. Contact op te nemen met de Provincie NH om de bevindingen die in dit rapport staan te bespreken.

De onderzoeker heeft zeer goede kennis van de streek vooral in het gebied tussen Haarlem en Lisse. Dit rapport is op persoonlijke titel geschreven als ervaringsdeskundige op basis van de verkregen documenten (zie bijlage 7).

Belangrijkste conclusies en bevindingen:

De onderzoeker is tot de conclusie gekomen dat de verkenningsfase niet goed is uitgevoerd waardoor nauwelijks enige waarde gehecht kan worden aan de inhoud van het MIRT-rapport over de Duinpolderweg.

Belangrijkste bevindingen zijn:

1. De probleemanalyse is gebrekkig uitgevoerd. Er is te weinig aandacht gegeven aan de kwantificering van problemen.
2. Het verkeersonderzoek is niet goed uitgevoerd door:
 - a. Het gebruik van niet-correcte verkeersmodellen en
 - b. De voorspelde veranderingen van verkeersintensiteiten vooral voor het verkeer door het zuidelijk deel van Zuid-Kennemerland onjuist zijn. De intensiteittoenames van de Noord-Zuid vervoersstromen door het gebied zullen veel hoger zijn dan de modellen voorspellen doordat geen rekening is gehouden in de verkeersmodellering met de aantrekkingskracht van de Duinpolderweg voor het verkeer vanuit de regio Haarlem.
3. Er kan weinig waarde gehecht worden aan de resultaten m.b.t. milieu- en de maatschappelijke kostenbatenanalyses (MKBA) omdat
 - a. De kwantificering van problemen o.a reistijdverliezen onvoldoende is.
 - b. De uitkomst van het verkeersonderzoek de basis is voor de MKBA.
4. Er zeer veel fouten/onvolkomenheden in het MIRT-rapport staan. (zie bijlage 6)

Op basis van de informatie die de onderzoeker ter beschikking had, kan de conclusie getrokken worden dat de realisatie van de Duinpolderweg meer problemen creëert dan het oplost omdat deze stroomweg veel verkeer zal aantrekken die het onderzochte gebied van de Bollenstreek, Haarlemmermeer of Zuid-Kennemerland-Zuid niet als bestemming heeft. Een onderbouwing van deze conclusie is in dit rapport te vinden.

Op basis van de onjuiste uitkomsten van de regionale verkenning is de bevolking van de grensstreek ingelicht. Doordat er niet juiste informatie gegeven is, is grote onrust ontstaan bij de bewoners die veel kennis hebben van de grensstreek. Dit leidt tot heftige discussies tussen de bevolking, het lokale

bestuur en de projectgroep. Doorgaan op basis van de onjuiste informatie maken dat de spanningen en het verzet van de bevolking in het grensgebied verder zullen toenemen.

De oorzaken:

De belangrijkste oorzaken van de problemen zijn:

- Het onvoldoende volgen van de MIRT-systematiek vanaf het begin.
- De slechte uitvoering van het verkeersonderzoek

De MIRT-systematiek, vastgelegd in de MIRT-spelregels zijn bedoeld om problemen die nu op dit project ontstaan zijn te voorkomen.

Aanbeveling:

De onderstaande aanbeveling is overgenomen uit de MIRT-handreiking van RWS die ik in het geheel kan onderschrijven op basis van mijn ervaring. Deze aanbeveling luidt:

Staaak de verkenning en pas de startbeslissing aan. Dit veroorzaakt zeker vertraging in de verkenning. Maar als zou worden doorgewerkt terwijl er geen gedeelde visie op het initiatief is tussen burgers en bestuurders, betekent een nog grotere vertraging als in de planuitwerkingsfase teruggaan moet worden naar de startbeslissing.

M.H.B. Bunnik.



et.nl

Martin Bunnik heeft ruim 40 jaar ervaring op gebied van systemengineering, projectmanagement, risicomanagement, investeringsbeslissingen, life cycle costing, kwaliteitsmanagement en audits op projecten voor de procesindustrie en de infrastructuur. In 2002 was hij projectleider voor de verkenningsfase van de N242, een onderdeel van de Ring van Alkmaar uitgevoerd in opdracht van de Provincie Noord-Holland. Hij voert nog regelmatig audits uit op infraprojecten voor o.a. Rijkswaterstaat.

Inhoudsopgave:

| | |
|---|-----------|
| Lijst met gebruikte afkortingen en begrippen: | 4 |
| 1.0 Aanleiding van dit rapport | 6 |
| 2.0 Introductie: | 6 |
| 3.0 De Conclusies | 8 |
| 3.1 Omgevingshinder en leefbaarheid woonkernen. | 8 |
| 3.2 Nut en Noodzaak van de gestelde opgaven..... | 8 |
| 3.3 De overige opgaven | 8 |
| 3.4 De kwaliteit van het MIRT-rapport..... | 9 |
| 4.0 Onderbouwing van de conclusies: | 9 |
| 4.1 Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland. 9 | |
| 4.1.1 De gevolgen voor de dorpskernen in Zuid-Kennemerland-Zuid: | 11 |
| 4.2 Leefbaarheid woonkernen..... | 12 |
| 4.3 Het slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer. 12 | |
| 4.4 De bereikbaarheid van de Greenport te garanderen..... | 13 |
| 4.5 Overige opgaven (doelstellingen) | 14 |
| 4.6 Een nieuwe opgave? - De Duinpolderweg als onderdeel van de ring rondom Kennemerland en Haarlem? | 14 |
| 5.0 Het MIRT-Rapport | 15 |
| 5.1 Het doel van de MIRT | 15 |
| 5.2 Inhoudelijke kwaliteit van het MIRT-rapport..... | 16 |
| 6.0 De gevolgen | 18 |
| 6.1 Deel B van het MIRT-rapport: Milieu- en leefbaarheidsanalyse en het MKBA. | 18 |
| 6.2 De relatie van de overheid met de bevolking..... | 18 |
| 7.0 Hoe nu verder? | 19 |
| 7.1 Specifieke aanbevelingen | 19 |
| 8.0 Bijlagen: | 22 |
| 8.1 Bijlage 1: Modelkaart van wegen in Z-Kennemerland | 22 |
| 8.2 Bijlage 2: Balans intensiteitverschillen in het ZKZ-gebied..... | 24 |
| 8.3 Bijlage 3: Schematisch overzicht van de 7 opgaven. | 25 |
| 8.4 Bijlage 4: Rijtijdentabellen | 26 |
| 8.5 Bijlage 5: Compliance check van de 7 opgaven bij realisatie Duinpolderweg..... | 27 |
| 8.6 Bijlage 6: Opsomming van fouten, gebreken, opmerkingen en vragen. | 29 |
| 8.7 Bijlage 7: Geraadpleegde documenten..... | 36 |

Lijst met gebruikte afkortingen en begrippen:

Afkortingen en begrippen:

| | |
|-------------|--|
| DPW | Duinpolderweg |
| Grensstreek | De dorpen De Zilk, Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek, Zwaanshoek en Heemstede |
| HOV | Hoogwaardig Openbaar Vervoer (e.g. vrije busbaan) |
| KP | Knooppunt |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport In de spelregels van het MIRT staat het proces dat een ruimtelijk project moet doorlopen om in aanmerking te komen voor een Rijksbijdrage. |
| MKBA | Maatschappelijke Kostenbatenanalyse |
| MVT | Motorvoertuigen |
| NBW | Nieuwe Bennebroekerweg (opgevaardeerd naar 2 x 4 rijstroken met een aansluiting op de A4) |
| N-Z | Noord - Zuid |
| OV | Openbaar Vervoer |
| O-W | Oost – West |
| VETAG | Beïnvloedingssysteem voor o.a bussen om kruisingen sneller te kunnen passeren waardoor de doorstroming van het OV-verkeer verbetert. |
| VRI | Verkeersregelinstallatie |
| V&V | Verificatie en Validatie |
| ZK | Zuid-Kennemerland (Haarlem-Heemstede-Bloemendaal-Zandvoort) |
| ZKZ | Zuid-Kennemerland-Zuid (Zwaanshoek, Bennebroek, Vogelenzang en Heemstede) |

1.0 Aanleiding van dit rapport

Sinds 1 juli 2012 is ondergetekende betrokken geraakt bij de plannen van de Duinpolderweg als vertegenwoordiger van de historische vereniging Heemstede-Bennebroek. Tijdens de voorbereiding van de werksessie op 4 juli 2012 in De Zilk viel het ondergetekende op dat er grote verschillen van inzicht bestaan tussen de bewoners van de grensstreek en de overheid. Tijdens de commissievergadering 'grondzaken' van de gemeente Bloemendaal op 5 juli, is mij gevraagd mijn kennis als ervaringsdeskundige ter beschikking te stellen aan de projectgroep. Mede op dit advies heb ik in 6 juli besloten om:

1. mij te verdiepen in de inhoud van het MIRT-rapport en een aantal andere bijbehorende documenten.
2. Een rapport te schrijven voor de projectgroep met als uitgangspunt het belang van de gehele streek immers de bereikbaarheidsproblematiek in Zuid-kennemerland en de Bollenstreek beperkt zich immers niet tot de gemeentegrenzen alleen.
3. Contact op te nemen met het projectteam van de Provincie NH om de bevindingen die in dit rapport staan te bespreken

De onderzoeker heeft zeer goede kennis van de streek vooral in het gebied tussen Haarlem en Lisse.

Dit rapport is op persoonlijke titel geschreven als ervaringsdeskundige op basis van de verkregen informatie (zie bijlage 7) en **niet** als belanghebbende.

2.0 Introductie:

Om de verkeersproblematiek in het gebied van de Bollenstreek en Haarlemmermeer op te lossen heeft de overheid¹ zichzelf zeven opgaven gesteld waaraan een aanpassing van de infrastructuur in dat gebied zou moeten voldoen. Deze zijn:

1. Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland;
2. Slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer;
3. De bereikbaarheid van de Greenport² en de leefbaarheid van woonkernen garanderen;
4. Voldoende capaciteit van de hoofdwegen in de Haarlemmermeer te garanderen;
5. Herstructureren van de verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44;
6. Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;
7. Opwaarderen aanbod OV op groeimarkten.

Uit de zeven opgaven is af te leiden dat:

1. Er een mobiliteitsprobleem is (zou zijn) tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer en
2. Een oplossing van dit mobiliteitsprobleem niet mag leiden tot meer omgevingshinder door het N-Z verkeer door Zuid-Kennemerland.

Er is geen opgave gesteld om de verkeersproblematiek rondom Haarlem te verlichten of op te lossen.

¹ Provincies NH en ZH, en de gemeenten in Zuid-Kennemerland en Bollenstreek.

² Greenport Bollenstreek

In 2008 heeft een bereikbaarheidsstudie plaats gevonden voor de grensstreek van Noord en Zuid-Holland voor het gebied van Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer en Bollenstreek. De resultaten van deze bereikbaarheidsstudie zijn vastgelegd in twee rapporten:

- deel 1: Probleemanalyse van 4 april 2008 en
- deel II: Oplossingsrichtingen d.d 16 december 2008.

Op basis van deze rapporten hebben de betrokken provincies en de overheden in Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer besloten een verder onderzoek te doen naar de verbindingsweg tussen de N206 en de A4 bestaande uit de Duinpolderweg en de Nieuwe Bennebroekerweg.

Om deze oplossing nader te onderzoeken hebben de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een opdracht gegeven voor een regionale verkenning van de verbinding N205 en N206 aan de combinatie van Deciscio, Tauw, Goudappel Coffeng en Nieuwe Gracht. Het resultaat van deze verkenning is vastgelegd in het rapport 'Van Greenport tot Mainport'- Regionale verkenning conform MIRT wegverbinding N205-N206 van 3 mei 2010.

De voorgestelde voorkeursoplossing die inmiddels door de overheden overgenomen is, bestaat uit de volgende onderdelen:

1. De Duinpolderweg die de N206 ten noorden van de Zilk verbindt met de N205 (Driemerenweg) bij Zwaanshoek. Tussen de Zilk en Zwaanshoek wordt de weg direct ten zuiden van Bennebroek verbonden met de N208 (KP 3) die van Haarlem naar Sassenheim loopt. (zie bijlage 1)
2. Een opgevaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg (NBW) die de Duinpolderweg direct met de A4 verbindt.

De basisgegevens van deze wegen zijn:

| weg | van | naar | Aantal rij-stroken | Max. snelheid | Capaciteit mvt/uur per richting | Aantal km | Rijtijd (min) bij 80km/uur |
|---------------------|---------------|----------------------------|--------------------|---------------|---------------------------------|-----------|----------------------------|
| Duinpolderweg | De Zilk | KP-Bennebroek ³ | 2 x 1 | 80 | 2000 | 3 | 2,5 |
| Duinpolderweg | KP Bennebroek | KP Zwaanshoek ⁴ | 2 x 2 | 80 | 4000 | 2.5 | 2 |
| Nieuwe BB weg (NBW) | KP Zwaanshoek | A4 | 2 x 2 | 80 | 4000 | 7 | 5,5 |

In mei en juni hebben de betrokken overheden het plan voor de Duinpolderweg aan de bewoners van Zuid-Kennemerland gepresenteerd, een plan dat zou moeten voldoen aan een aantal van de zeven opgaven om het mobiliteitsprobleem op te lossen.

Tijdens de presentaties van de overheden aan de bevolking van de dorpskernen in de grensstreek zijn een aantal figuren uit het MIRT-rapport gebruikt om de bevolking te overtuigen dat de Duinpolderweg de beste oplossing is en voldoet aan de meeste van de 7 gestelde doelstellingen/opgaven.

³ Knooppunt Bennebroek vormt de verbinding tussen de N208 en de Duinpolderweg en ligt ongeveer 300 meter ten zuiden van de grens van Bennebroek met Hillegom

⁴ Knooppunt Zwaanshoek vormt de verbinding tussen Duinpolderweg/Nieuwe Bennebroekerweg met de N205 (Drie Merenweg)

3.0 De Conclusies

3.1 Omgevingshinder en leefbaarheid woonkernen.

Na bestudering van het MIRT-rapport en in het bijzonder Figuur S.9. 'Verschil in etmaalintensiteiten tussen het planalternatief en het referentiealternatief' komt ondergetekende tot de conclusie dat de voorgestelde Duinpolderweg niet voldoet aan een aantal van de door de overheid gestelde opgaven, die voor de Duinpolderweg van toepassing zouden moeten zijn, namelijk:

- Het terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland⁵.
- Het garanderen van de leefbaarheid van de woonkernen.

Ook de bestaande OV-functies⁶ in het gebied van Heemstede, Bennebroek en de Bollenstreek komen ernstig onder druk te staan.

Dit komt omdat:

1. met het verkeersonderzoek beperkt tot geen rekening gehouden is met het extra verkeer⁷ dat door de nieuwe wegen aangetrokken wordt en door het gebied van Zuid-Kennemerland de Bollenstreek (N206) vanuit Haarlem door Heemstede en Bennebroek in de richting van Nieuw Venneep, de A4 en de A44 zal gaan rijden.
2. het gebruikte verkeersmodel niet correct is.

3.2 Nut en Noodzaak van de gestelde opgaven

Belangrijk onderdeel van een verkenningsfase is de probleemanalyse waaruit het Nut en Noodzaak van een maatregel (oplossing) wordt aangetoond. Essentieel onderdeel van de probleemanalyse is het kwantificeren van de problemen zoals verkeersongevallen en rijtijdverliezen. Aan de hand van de probleemanalyse en selectiecriteria wordt een maatregel bedacht die een oplossing biedt voor de geïdentificeerde en gekwantificeerde problemen. De bedachte maatregel wordt vervolgens getoetst in hoeverre de gekwantificeerde problemen opgelost worden.

Helaas is op geen enkele manier in de bereikbaarheidsstudie en het MIRT-rapport over de Duinpolderweg het nut en de noodzaak goed aangetoond op basis van een gedegen en gekwantificeerde probleemanalyse. Dit geldt vooral van de volgende gestelde opgaven:

- Slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer.
Kernvraag: wat is het onderliggende probleem waarom de barrière geslecht moet worden?
- Het garanderen van de bereikbaarheid van de Greenport.

Kernvraag: Wat en hoe groot is het probleem vooral voor die gebieden van de Bollenstreek waar dominant de bloembollenteelt plaats vindt?⁸

3.3 De overige opgaven

De overige drie opgaven zijn:

- Voldoende capaciteit van de hoofdwegen in de Haarlemmermeer te garanderen;
- Herstructureren van de verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44;

⁵ Met Zuid-Kennemerland wordt bedoeld het gebied van Vogelenzang, Heemstede en Bennebroek. Zie presentatie van Jan Wijkhuizen. (bijlage 3)

⁶ Buslijnen

⁷ Dit is verkeer dat geen bestemming heeft in de Bollenstreek en de dorpen Heemstede, Vogelenzang, Bennebroek en Zwaanshoek.

⁸ Dit is het midden en noordelijke deel van de Bollenstreek

- o Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;

Voor deze drie opgaven biedt de Duinpolderweg geen oplossing maar wel andere geplande maatregelen zoals:

- a. De nieuwe Bennebroekerweg met een aansluiting op de A4 en
- b. De Rijnlandroute die een verbinding vormt met de N206 bij Katwijk met de A44 bij Leiden en A4 ten zuiden van Leiden.

3.4 De kwaliteit van het MIRT-rapport

Het onderzoek leidt verder tot de conclusie dat de kwaliteit van de Grensstreekstudie en de inhoud van het MIRT-rapport volstrekt onvoldoende is o.a. vanwege de vele fouten en gebruik van niet-correcte gegevens (zie bijlage 6). De onderzoeker vraagt zich af of het document door de vertegenwoordigers van de overheden wel gecontroleerd is op de inhoudelijke kwaliteit en gevalideerd is voor verder gebruik.

Opmerking: verificatie en validatie (V&V) van sleuteldocumenten is één zeer belangrijke activiteit in de kwaliteitsbeheersing van een project⁹. Verder gaan op basis van verkeerde en onvolledige informatie veroorzaakt grotere problemen in de vervolgfases van een project. (zie o.a. richtlijnen van RWS voor systemengineering)

4.0 Onderbouwing van de conclusies:

4.1 Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland.

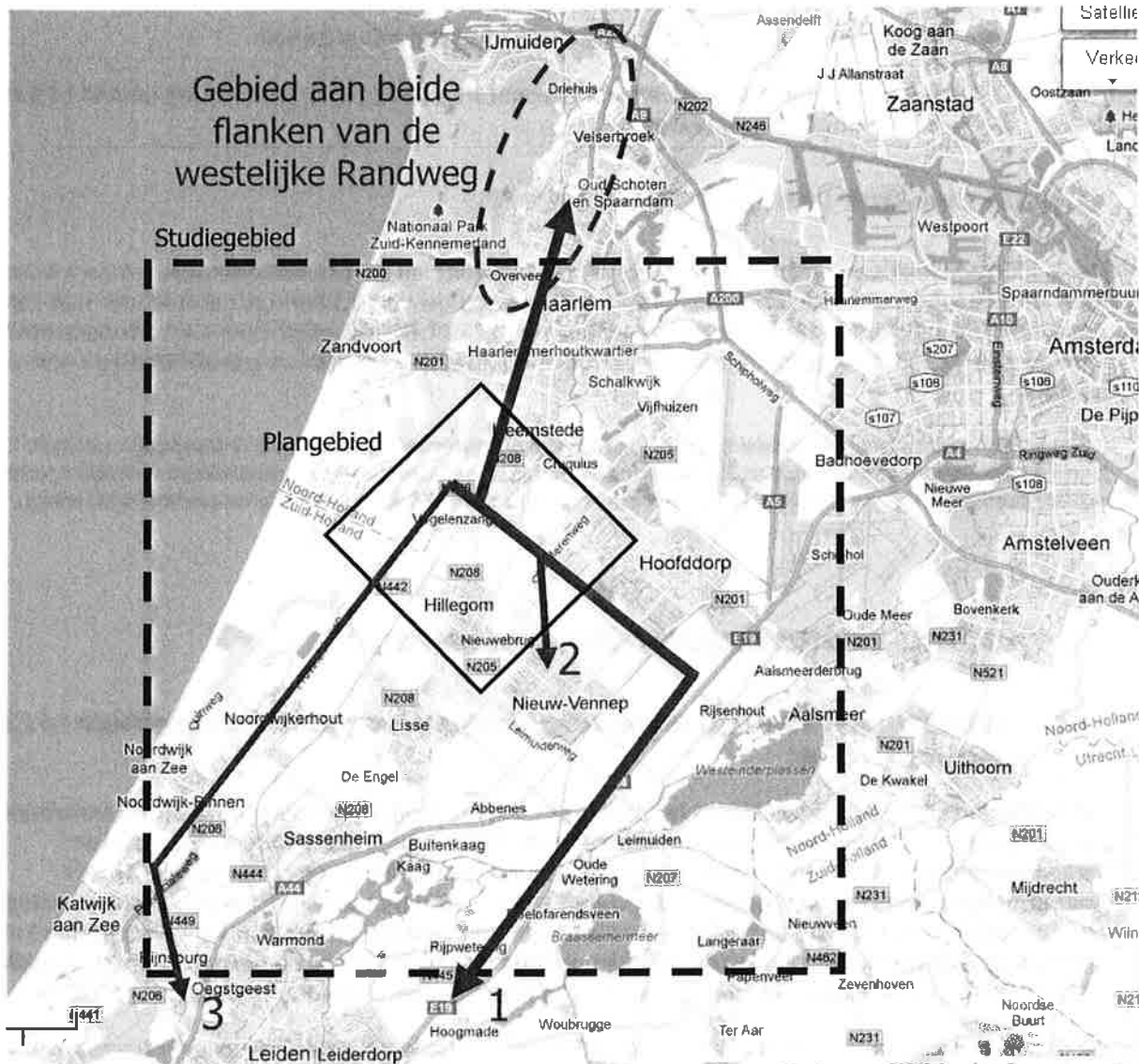
De geplande Duinpolderweg voldoet niet aan deze opgave omdat het verkeer door Zuid-Kennemerrland zal toenemen in plaats van afnemen. Dit komt in het MIRT-rapport niet naar voren omdat het verkeersonderzoek m.b.t. de impact voor Zuid-Kennemerland-Zuid (Vogelenzang-Bennebroek-Heemstede-Zwaanshoek) niet goed is uitgevoerd. Het is volledig onverklaarbaar dat door de aanleg van de Duinpolderweg met een aansluiting ten zuiden van Bennebroek de som van vervoersstromen in het gebied van Zuid-Kennemerland-Zuid zal afnemen (zie bijlage 2). Tijdens de bespreking op 15 augustus 2012 bleek het projectteam ook niet in staat te zijn hiervoor een verklaring te geven.

De onderzoeker komt tot de conclusie dat de effecten de drie verkeerstromen vanuit de westflank van Haarlem door het plangebied (zie figuur 1) lopen, **niet** of onvoldoende zijn meegenomen in het verkeersonderzoek. Deze onvoldoende onderzochte verkeerstromen vanaf de woongebieden langs de flanken van de Westelijke Randweg gebied (via de Herenweg, Rijksweg) naar de Duinpolderweg zullen gaan zijn:

| richting | naar | via | Bijzonderheden |
|----------|---|--|--|
| 1 | A4 Richting: Rijswijk Delft Rotterdam | De Duinpolderweg en Nieuwe Bennebroekerweg | De nieuwe Bennebroekerweg krijgt een directe aansluiting op de A4. Dit verkeer gaat in de richting van Leiden, Den Haag, Rijswijk, Rotterdam e.o. |
| 2 | Nieuw- Vennep | De Duinpolderweg en Nieuwe Bennebroekerweg | Inclusief de nog te bouwen wijken Zwaanssluis en Buiten Vennep |
| 3 | A44: Richting: Leiden Den Haag | N206 en Rijnlandroute | De RijnlandRoute is de nieuwe provinciale ongelijkvloerse wegverbinding tussen de kust (Katwijk), de A44 en de A4 bij Leiden. Dit tracé is vastgesteld in Provinciale Staten op 28 juni 2012. |

⁹ Zie MIRT-handreiking: Gate-reviews

Figuur 1: drie verkeerstromen die niet in het verkeerskundig onderzoek zijn meegenomen:



Dit extra verkeer wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de grote aantrekkingskracht die de Duinpolderweg en nieuwe Bennebroekerweg (2 x 2 rijstroken) op het gebied aan beide zijde van de Westelijke Randweg uitoefent. Dit komt door de grote capaciteit van 8000+ mvt/uur in de richting van de A4 (Leiden, Voorburg, Den Haag, Zoetermeer, Rijswijk, Delft, Rotterdam, Botlekgebied, e.v.).

Deze nieuwe verbinding wordt zeer aantrekkelijk voor het verkeer uit het Westelijk Randweggebied want de verbinding naar de A4 in zuidelijke richting via de N208-Duinpolderweg-Nieuwe Bennebroekerweg is ca:

- o 2 km korter
- o 1 minuut sneller¹⁰
- o Fraaier door het prachtige landschap langs de historische buitenplaatsen, gelegen langs de N208 in Heemstede.

dan de oost-west routes door Haarlem via de A5 naar de A4.

Ook de nog te realiseren Rijnlandroute zal een nadelig effect hebben op de verkeersstromen door het gebied van Zuid-Kennemerland Zuid (ZKZ) omdat het nog aantrekkelijker wordt om via de N206 in de richting van Leiden en Den Haag te rijden.

¹⁰ Indien in het studiegebied geen files zijn.

De route vanaf de westflank van Haarlem naar Leiden en Den Haag via de Duinpolderweg, N206 en Rijnlandroute is:

- o 10 km korter
- o 2 minuten sneller
- o Fraaier door het duingebied en bovendien langs historische buitenplaatsen in Zuid-Kennemerland.

Ook het rijden vanaf de westflank van Haarlem via de N208 – Duinpolderweg - N206 naar de A4 ten zuiden van Leiden in de richting van Delft en Rotterdam wordt interessant want deze weg is:

- o 2 km korter
- o maar wel 2 minuten langzamer

dan via de A5 en A4

Voor meer informatie en onderbouwing: Zie de rijtijdentabel in bijlage 4

4.1.1 De gevolgen voor de dorpskernen in Zuid-Kennemerland-Zuid:

De toename van het aantal motorvoertuigen per uur (mvt/uur) door het gebied van ZKZ zal aanzienlijk zijn omdat in het gebied aan beide flanken van de Westelijke Randweg ca 90.000¹¹ inwoners wonen met een hoog percentage forenzen die dagelijks naar de A4 en A44 in zuidelijke richting rijden. Daarnaast reizen elke dag een groot aantal mensen naar Haarlem om te werken.¹²

Het gevolg is dat door de realisatie van de Duinpolderweg de totale balans¹³ van verkeersstromen door het woongebied met een hoge cultuurhistorische waarde van Heemstede-Bennebroek-Vogelenzang ernstig zal toenemen en **niet** zal afnemen zoals in het MIRT-rapport geconcludeerd wordt. De toename van de verkeersstromen door het gebied van ZKZ zal veel hoger zijn dan de afname van verkeer door Vogelenzang, Hillegom en de N201 door Heemstede dan de verkeersmodellen¹⁴ voorspellen. Dit komt omdat in de verkeersmodellering van de Duinpolderweg er vanuit gegaan is dat de opgewaardeerde Nieuwe Bennebroekerweg en de RijnlandRoute al gerealiseerd zijn zoals het projectteam mij op 15 augustus jl vertelde. Echter dit is nooit verteld aan de bewoners van de grensstreek (en vermoedelijk ook niet aan de bestuurders) waardoor iedereen op het verkeerde been is gezet.

Dit extra verkeer zal door het woongebied via de Herenweg in Heemstede of Leidsevaart/Zwarteweg¹⁵ en de Duinpolderweg zijn weg vinden naar de autosnelwegen in zuidelijke richting. Ook het verkeer dat nu door Vogelenzang¹⁶ rijdt, zal zich een weg zoeken over de Leidsevaart en/of Herenweg naar de N206¹⁷. De gevolgen zijn dramatisch vooral voor Bennebroek en Heemstede door het dichtslippen van de Herenweg en de Rijksweg in bijzonder de volgende kruisingen met verkeersregelinstanties (VRI's):

- o Bennebroek: Rijksweg/Bennebroekerlaan/Zwarteweg.
- o Heemstede: Herenweg/Lankhorstlaan/Zandvoortselaan
- o Heemstede: Leidsevaart/Zandvoortselaan (door sluipverkeer over de Leidsevaart en extra verkeer uit de richting Zandvoort/Aerdenhout) Tenslotte is de N208 door Zuid-Kennemerland–Zuid niet geschikt voor het extra stroomverkeer door het gebied. De weg heeft het karakter van

¹¹ Dit woongebied bestaat voornamelijk uit Santpoort, Bloemendaal, Overveen, Zandvoort en Haarlem-West.

¹² 45% van de banen in Haarlem worden door Haarlemmers vervuld; 55% van de banen door mensen buiten Haarlem. (bron HD: 13 juli 2012). Het percentage voor de inwoners uit de westelijke flank van de Randweg (o.a. Bloemendaal, Overveen e.d) die hun werk buiten dit gebied hun werk vinden ligt hoger.

¹³ De balans wordt gevormd door de optelling van toe- en afnamen van verkeersstromen door de woonkernen in het gebied Heemstede-Bennebroek-Vogelenzang. (zie bijlage)

¹⁴ Een verkeersmodel is een model dat hulp geeft in het voorspellen van o.a toekomstige vervoerstromen. De voorspelbaarheid van de uitkomst uit een verkeersmodel hangt sterk af van de kwaliteit, de grootte van het opgebouwde model (netwerk) en de nauwkeurigheid van input-data. De input data output moet altijd gevalideerd worden door deskundigen op basis van gezond verstand, verificatie van data en het model. In de praktijk komt het regelmatig voor dat de voorspellingen van een model niet uitkomen omdat er onvoldoende rekening gehouden wordt met het nieuwe verkeer dat door het gebied gaat stromen. (Zie ook MIRT-handreiking)

¹⁵ Dit is noord-zuid verkeer in Zuid-Kennemerland.

¹⁶ Dit is voornamelijk verkeer uit het woongebied Heemstede-west, Aerdenhout, Bentveld, Zandvoort,

¹⁷ Indien er geen aansluiting komt van de Duinpolderweg op de Vogelenzangseweg tussen De Zijk en Vogelenzang.

een erfonthsluitingsweg omdat bijna het gehele tracé van de N208 in ZKZ door de dorpskernen van Heemstede en Bennebroek gaat waarvoor een maximum snelheid van 50km/uur geldt.

De toename van het extra stroomverkeer is tevens een grote bedreiging voor de verkeersveiligheid in beide dorpen.

4.2 Leefbaarheid woonkernen.

De realisatie van de Duinpolderweg heeft invloed op de leefbaarheid van de woonkernen Hillegom, Vogelenzang, Bennebroek, Heemstede en Zwaanshoek. In het MIRT-rapport staat dat de leefbaarheid van alle genoemde woonkernen zal verbeteren omdat het aantal motorvoertuigen door de dorpskernen zal verminderen. Een uitzondering is de N208 (Rijksstraatweg) in Bennebroek waar een intensiteitstoename van 8000 mvt/etmaal voorspeld wordt.

Maar volgens het MIRT-rapport is de balans in Zuid-Kennemerland positief want door de Duinpolderweg rijden er immers ca 10100 mvt/etmaal voertuigen minder door het gebied (zie bijlage 2). Dit is een belangrijke reden waarom de wethouders van Heemstede en Bloemendaal op basis van deze (onjuiste) informatie achter het plan van de Duinpolderweg staan.

De doorstroming van het Noord-Zuid verkeer in de spits zal wel gelimiteerd worden door de beperkte capaciteit van de kruisingen met de VRI's in Heemstede en Bennebroek¹⁸. Door het grotere verkeersaanbod zullen voor de genoemde kruisingen langere files ontstaan. Hierdoor wordt het moeilijker voor de bewoners van Heemstede en Bennebroek (o.a auto's, voetgangers en fietsers) de andere kant van hun woongebied te bereiken. En niet alleen het openbaar vervoer op de Herenweg en vooral de doorgaande lijn 50/51¹⁹ maar ook de verkeersveiligheid komen in Heemstede en Bennebroek ernstig onder druk te staan.

Verder is er met de keuze van de Duinpolderweg op geen manier enkele rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van het gebied. De realisatie van de Duinpolderweg is een gevaar voor het karakterbehoud van Zuid-Kennemerland-Zuid vanwege:

- Het extra stroomverkeer over de historische Herenweg, langs een groot aantal historische buitenplaatsen²⁰.
- De Duinpolderweg wordt aangelegd door gebieden met grote historische waarden zoals:
 - De strandvlakte bij Vogelenzang. (zie gebiedsvisie Vogelenzang-Zuid)
 - Het laatste stukje oorspronkelijk ca 15.000 jaar oude duingebied dat op het terrein van de GGZ-inGeest ligt
 - De Oosteinderpolder met een inrichting die stamt uit de middeleeuwen.

Deze drie gebieden hebben tevens een grote waarde voor de natuur.

Het projectteam verklaarde op 15 augustus dat cultuur historische criteria en natuurwaarden alsnog in het onderzoek meegenomen wordt maar dat had mijn inziens moeten gebeuren toen de Duinpoldersweg geselecteerd werd als voorkeursvariant.

4.3 Het slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer.

In het rapport is het nut en de noodzaak van het nog meer slechten van de barrière tussen de Haarlemmermeer en de Bollenstreek niet onderbouwd en het is volstrekt onduidelijk dat er een grote maatschappelijke behoefte is de barrière nog verder te slechten²¹. Beide gebieden zijn redelijk autonoom. Veruit de meeste banen in de Bollenstreek worden door inwoners van het gebied vervuld.

¹⁸ De kruisingen: Leidsevaart/Zandvoortselaan, Herenweg/Zandvoortselaan en Rijksstraatweg/Zwarteweg

¹⁹ Door de langere files zal het VETAG/VECOM systeem van de Verkeersregelinstallaties om de doorstroming van de bussen te bevorderen, niet goed meer functioneren waardoor de betrouwbaarheid van de dienstregeling achteruit gaat.

²⁰ Deze buitenplaatsen zijn o.a: Berkenrode, Ipenrode, Groenendaal, Huis te Manpad, Overplaats en de Hartekamp.

²¹ Tussen de Bollenstreek/ZKZ met de Haarlemmermeer zijn 6 bruggen in bedrijf over een afstand van ca 16 km

Ongebruikelijk is deze situatie niet. Nederland kent vele kanalen en rivieren die barrières vormen. Zo heeft Amsterdam bijvoorbeeld slechts één vaste en robuuste verbinding over het IJ en Alkmaar twee bruggen over het NH-kanaal (de ringbruggen en -tunnels niet meegerekend).

Wel is er sprake van enige knelpunten in het woon-werkverkeer in het zuidelijke deel²² (Noordwijk en Noordwijkerhout) van de bollenstreek met het o.a. het snelwegennet (zie grensstreekstudie) maar op welke gronden dan gekozen wordt voor een Duinpolderweg in het uiterste noorden van de Bollenstreek is voor vele bewoners van de grensstreek en ondergetekende niet te begrijpen.

4.4 De bereikbaarheid van de Greenport te garanderen.

Een oplossing voor de problematiek in de Bollenstreek wordt gezocht in het grensgebied van Zuid-Kennemerland en de Bollenstreek. Het economisch zwaartepunt, de bereikbaarheid van Greenport, zou de realisatie van de Duinpolderweg moeten rechtvaardigen.

Deze Greenport kent 3 clusters (aandachtgebieden) en dat zijn:

- o Bloembollen
- o Bloemen en Planten
- o Toerisme

In het MIRT-rapport voor de Duinpolderweg wordt op pagina 19 geschreven dat goede verbindingen tussen de Greenport en de veilingen in Rijnsburg en Aalsmeer van groot belang zijn immers snijbloemen hebben een beperkte houdbaarheid en snel vervoer is van groot belang in deze sector.

Een analyse van de gekwantificeerde omvang van deze problematiek om het nut en de noodzaak aan te tonen is in het MIRT-rapport voor de Duinpolderweg niet gemaakt²³ terwijl de MIRT-spelregels dit wel vereist.

Ondergetekende heeft wel een globale analyse gemaakt en komt tot de conclusie dat de Duinpolderweg nauwelijks enige toegevoegde waarde levert voor de clusters Bloemen & Planten en Toerisme omdat de activiteiten van deze clusters voornamelijk in het zuiden van de bollenstreek afspelen.²⁴ Dit verkeer nodig voor het stimuleren van deze clusters wordt afgewikkeld (via de toekomstige Rijnlandroute) direct naar de A44 en de A4.

Dan blijft de cluster Bloembollen over. In het midden en noorden van de Bollenstreek vindt voornamelijk de bollenteelt plaats. In dit gebied liggen ca 90% van de bollenbedrijven tussen de N208 en N206. De meeste bedrijven zullen voor transport van bollen in en uit de bollenstreek gebruik blijven maken van de diverse dwarsverbindingen naar de N208 en N207. Alleen bedrijven bij De Zilk, en ten noorden van Hillegom zullen de bloembollen en gerelateerde producten²⁵ vervoeren over de Duinpolderweg.

Daarnaast heeft het transport van bloembollen een heel ander karakter dan bloemen en planten want vervoer van bloembollen vindt maar gedurende ca 4 maanden²⁶ per jaar plaats als de bloembollen niet in de grond zitten. Ook is in die periode snel transport niet noodzakelijk omdat de bloembollen nauwelijks aan bederf onderhevig zijn.

Verder zijn de vervoersrelaties tussen de Greenport Bollenstreek met Park21, PrimAviera, ACT, Mainport Schiphol en Greenport Aalsmeer, die volgens het MIRT-rapport de aanleg van een Duinpolderweg zouden moeten rechtvaardigen, op geen enkele manier aangetoond. Ook eigen onderzoek via internet en het raadplegen van mensen uit het bollenteelt hebben niets opgeleverd.

²² Vanaf de westelijk gelegen gemeenten Noordwijk en Noordwijkerhout)

²³ Bijvoorbeeld een gespecificeerde en onderbouwde berekening van rijtijdverliezen en overige schade vanwege de slechte bereikbaarheid van de Greenport.

²⁴ Toerisme voornamelijk rondom Noordwijk en Bloemen en Planten voornamelijk rondom Katwijk, Valkenburg en Rijnsburg. Uitzondering is de Keukenhofperiode.

²⁵ Producten die nodig zijn voor de telen en verwerken van Bloembollen zoals verpakkingen, stro en mest.

²⁶ Tussen juli en oktober. Twee van de vier maanden vallen in de vakantietijd.

4.5 Overige opgaven (doelstellingen)

In hoeverre voldoet de Duinpolderweg en de Nieuwe Bennebroekerweg aan de overige opgaven die in 2008 na bestuurlijk overleg vastgesteld zijn?

Het antwoord is weergegeven in de tabel van bijlage 5.

4.6 Een nieuwe opgave? - De Duinpolderweg als onderdeel van de ring rondom Kennemerland en Haarlem?

Uit de analyse van de 7 gespecificeerde opgaven kan de conclusie getrokken worden dat de Duinpolderweg nauwelijks een oplossing biedt voor de mobiliteitsproblematiek in de Bollenstreek en Haarlemmermeer. Echter in het document '*Zuid-Kennemerland bereikbaar door samenwerking*' wordt de Duinpolderweg gezien als een onderdeel van een ring rondom de regio Kennemerland ofwel Haarlem. De vraag kan gesteld worden of we hier te maken hebben met een nieuwe opgave die niet gespecificeerd is.

Deze ring rondom de regio zou gaan bestaan uit de N206-Duinpolderweg-N205-A9-A22 en A/N208. Het wordt zelfs in het document genoemd als de eerste speerpunt van een volwaardige ringstructuur om de regio. Ook wordt in hetzelfde document gesproken over een tweede ring rondom Haarlem die zou gaan bestaan uit de Westelijke Randweg, Mariatunnel, Bernardlaan.

Een ring functioneert alleen goed als hij voldoende capaciteit en robuust is en de route over de ring sneller is dan over een route door het binnengebied van de ring. Een goed voorbeeld zijn de ringen van Alkmaar en Amsterdam. Dat zal in stedelijk gebied van Haarlem niet snel het geval zijn omdat het gebied van west naar oost (ca. 2,5 km) veel te kort is in verhouding met de lengte van de N-Z bebouwing. Ook moet de ring compleet zijn. Het is echter volstrekt onduidelijk uit welke onderdelen de beide ringen gaan bestaan.

Vermoedelijk zal de Westelijke Randweg, de Herenweg in Heemstede en Rijkstraatweg in Bennebroek het westelijk deel van de buitenring gaan vormen.

De Duinpolderweg als buitenring rondom de regio zal niet werken omdat:

1. De route vanaf de A4 en N206 door de woongebieden van Bennebroek en Heemstede naar de westelijke randweg sneller is dan door Haarlem te rijden
2. De snelle doorstroming over de N205 verstoord wordt door een aantal VRI's
3. N205 redelijk ver van Zuid-Kennemerland ligt
4. De aansluiting van de N205 met de A9 problematisch is
5. De A9 beperkte capaciteit heeft.
6. Geen robuuste verbinding is tussen de A22 en de A208 (westelijke randweg)

Als Haarlem (samen met de buurgemeenten) zijn verkeersprobleem echt wilt oplossen moet de eerste prioriteit gegeven worden aan de binnenring en niet aan een buitenring.

Hierbij is een goede probleemanalyse essentieel waarvan de resultaten vastgelegd worden in een masterplan om te voorkomen dat mogelijke gebieden waar de ring zou kunnen komen, gebouwd wordt zoals nu bij de Schipholweg plaats vindt.

5.0 Het MIRT-Rapport

5.1 Het doel van de MIRT

Het doel om te werken volgens MIRT is de versnelling en verbetering van de plan- en besluitvorming van infrastructuurprojecten. Hierbij speelt de verkenningsfase een centrale rol.

Deze verkenning moet voorzien zijn van een brede probleemanalyse waarbij een voldoende grootgebied bekeken wordt, alle relevante partijen betrokken worden, de besluitvorming binnen afgesproken termijn plaatsvindt zodat dit uitmondt in een politiek, bestuurlijk en maatschappelijk gedragen voorkeursbeslissing waarin tevens één ruimtelijk alternatief gekozen is om verder uit te werken in de planuitwerkingsfase. De MIRT-spelregels beschrijft stap voor stap de activiteiten voor die doorlopen moeten worden om te komen tot een gezond en voorspelbaar infraproject dat de meeste waarde²⁷ biedt aan de gemeenschap.

Eén van de eerste stappen is een probleembeschrijving en –analyse. Die kunnen leiden tot de definitie van doelstellingen (of opgaven) waaraan een oplossing (ofwel het project) moet voldoen. De volgende stap is het bedenken van mogelijke oplossingen die aan de hand van criteria getoetst worden. Vervolgens wordt de oplossing die de meeste waarde biedt, gekozen.

Belangrijke selectiecriteria zijn o.a.:

1. In welke mate voldoet de variant (e.g. Duinpolderweg) aan de gekwantificeerde verkeersproblemen.
 - i. Gebruik van de bestaande en toekomstige wegen met name de intensiteit/capaciteitsverhouding.
 - ii. Samenstelling van het verkeer over de bestaande en toekomstige wegen
 1. intern, extern en doorgaand verkeer
 2. verdeling vracht- en autoverkeer
 - iii. Bereikbaarheid van o.a.:
 1. woongebieden
 2. economische centra's en bedrijven
2. Voldoet een variant aan de algemene wettelijke en maatschappelijke criteria? zoals:
 - i. Milieu- en geluidseisen
 - ii. Landschappelijke inpassing
 - iii. Cultuur historische waarden
 - iv. Leefbaarheid
 - v. Maakbaarheid
 - vi. Kosten en MKBA
 - vii. Verkeersveiligheid
 - viii. Toekomstvastheid.
 - ix. Bijdrage aan (H)OV-functies

²⁷ Waarde is het leveren van maximale functionaliteit tegen de laagste kosten.

Het positieve van de aanpak van de Duinpolderweg is dat men gekozen heeft de MIRT-spelregels te volgen. Door deze keuze is het ook mogelijk om het project te toetsen of het project wel voldoet aan de criteria van de spelregels van het MIRT waarin veel ervaring van RWS verwerkt is.

Helaas is bij de Duinpolderweg een klassieke fout gemaakt om eerst met een oplossing te komen voordat er een gedegen en gekwantificeerde probleemanalyse gehouden is. In het MIRT document halen de schrijvers 'alles uit de kast' om de Duinpolderweg te rechtvaardigen. Echter een gedegen onderbouwing van de voorkeursvariant ontbreekt en is in conflict met de MIRT spelregels (zie o.a. pag 12 van de MIRT-spelregels).

Het resultaat is dat er pagina's tekst in het MIRT document opgenomen zijn die niet echt relevant zijn voor de Duinpolderweg. Daarnaast worden door de schrijvers vele (vaak vermeende) voordelen toegeschreven aan de Duinpolderweg maar geven ze nauwelijks aandacht aan de negatieve gevolgen die het project heeft voor de bewoners vooral in het gebied van Zuid-Kennerlerland-Zuid.

Een opsomming van voor- en nadelen voor de bewoners van de kernen rondom het grensgebied is weergegeven in bijlage 5 regel 3a: 'het garanderen van de leefbaarheid in de woonkernen'.

Opmerking: Deze fout om zonder gedegen probleemanalyse een oplossing te bedenken is ook gemaakt op de Randweg van Alkmaar. De verkeerskundige ontwerpers hadden een oplossing bedacht die niet betaalbaar was vanwege de kostbare kunstwerken. Het project was begroot op € 240 miljoen. De ontwerpers en bestuurders zijn langzamerhand in een impasse gekomen die vele jaren geduurd heeft. In 2002 heeft een team van alle stakeholders o.l.v. ondergetekende binnen drie maanden een gedegen probleemanalyse gemaakt waaruit bleek dat twee kostbare kunstwerken niet nodig waren. Verder werd de functionaliteit verbeterd door het toevoegen van een HOV-verbinding tussen Alkmaar en Heerhugowaard. De kosten van gekozen oplossing was minder dan de helft van de oorspronkelijke begroting. Verder werd een bijdrage van het Rijk van € 73 miljoen toegezegd. Vanuit de bevolking is er nauwelijks weerstand geweest en het project is inmiddels uitgevoerd.

5.2 Inhoudelijke kwaliteit van het MIRT-rapport

Ondergetekende komt verder tot de conclusie dat de kwaliteit van het MIRT-rapport te wensen overlaat en vraagt zich af of het document door de vertegenwoordigers van de overheden wel geverifieerd en gevalideerd is voor verder gebruik. Meest opvallende zaken:

- Fouten (o.a verkeersonderzoek)
- Inconsistenties
- Conclusies die volstrekt onlogisch zijn. (in ieder geval voor ondergetekende)
- Geen duidelijke selectiecriteria voor het kiezen van een oplossing (variant).
- Het ontbreken van een toetsing van de oplossing aan de hand van duidelijke criteria
- Onevenwichtig (niet alleen voordelen maar ook de nadelen van een variant)
- Veel aandacht aan niet-relevante zaken.
- Het gebruiken van niet-realistische of niet-correcte gegevens.

Voorbeeld 1 – fout in verkeersonderzoek/model - aantal motorvoertuigen over de Leidsevaart bij Vogelenzang

Volgens figuur 6.3 waren de verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) in 2005 als volgt:

- Dorpskern Vogelenzang: 8000
- Leidsevaart ter hoogte van de traliebrug: 10.000

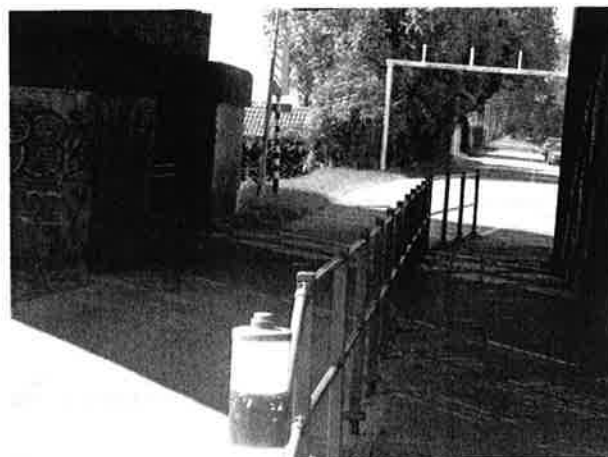
In figuur 6.4 (de 2020+ situatie) loopt het aantal mvt/etmaal bij de traliebrug op tot zelfs 14.000 mvt/uur. Er rijden dus meer motorvoertuigen onder de traliebrug door dan door de dorpskern van Vogelenzang!!! Een telling uitgevoerd op 2 augustus 2012 bleek zowel overdag als in de avondspits het aantal passerende motorvoertuigen bij Traliebrug (Leidsevaart) en de Vogelenzangseweg zich globaal verhoudt als 1: 20

De situatie bij de traliebrug is te zien op onderstaande foto's:

De capaciteit van dit wegvak bedraagt slechts ca 600mvt/uur!



In 2005: reden hier 8000 mvt/etmaal
vlg het MIRT-rapport.
Dit is (praktisch) onmogelijk!



In 2020+ rijden hier 14.000 mvt/etmaal
vlg het MIRT-rapport
Dit is onmogelijk!

Voorbeeld 2: onevenwichtigheid in paragraaf 5.5. Landschapstypering en beschrijving.

Blz: 33: Tekst in het MIRT-rapport: *De Nieuwe Weg, een smalle verbinding tussen de Margrietenweg en de N208, met een hoge passage over het spoor, biedt een aantrekkelijk uitzicht over het zanderijlandschap van bollenkavels en brede weteringen, met af en toe nog hagen. De groene begrenzingen van het zanderijlandschap door ondermeer de Leidsche Vaart met laanbeplanting en bebouwing en de bossen van Vogelenzang geven het verder open landschap een intieme schaal. Bij de aansluiting van Nieuwe weg op de N208 staat een groot verpleegtehuis.*

De eerste tekst is volstrekt onrelevant. De tekst wel van belang is, had moeten zijn:

De weg gaat door het enige stukje nog oorspronkelijk 15000 jaar oude duingebied (1 en 2^e strandwal) op het terrein van GGZ-inGeest dat aansluit op het niet-afgegraven duingebied binnen Noord-Holland. Op het terrein waar de weg gepland is, staan monumentale bomen. Verder ligt er een kerkhof waar nog bestaande grafrechten op rusten. In het bos waar de weg komt, liggen nog enige honderden voormalige patiënten van Stichting Vogelenzang begraven.

Voorbeeld 3: Het gebruiken van niet-realistische gegevens.

In het figuur 6.1. staat alleen de groei gespecificeerd:

| plaats | Aantal inwoners 2010 | prognose aantal inwoners 2020 | groei | Toename in 10 jaar | opmerkingen |
|---------|----------------------|-------------------------------|-------|--------------------|--|
| Haarlem | 149500 | 170500 | 21000 | 14% | Haarlem verwacht in 2040 ca 158.000 inwoners. Dat is een gemiddelde toename van ca 300 inwoners per jaar |

Aantal arbeidsplaatsen (zie pag 68 van deel 1; Bereikbaarheidsstudie)

| plaats | Aantal arbeidsplaatsen in 2005 | prognose aantal arbeidsplaatsen 2020 | groei | Voorspelde toename in 15 jaar | status in 2011 | opmerkingen |
|----------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------|-------------------------------------|--|---|
| Haarlemmermeer | 112000 | 184000 | 72000 | 64% (ofwel gemiddeld 4,3% per jaar) | 114000 (ofwel een groei van 0,3% per jaar) | Gemiddelde groei van het aantal arbeidsplaatsen in Nederland tussen 1990 en 2005 bedroeg volgens het CBS: 1,3% per jaar. Voorspelde groei volgens CPB in september 2005 voor het jaar 2006: bedroeg 1%. |

Opmerking: Op deze gegevens zijn wel de geprognosticeerde toename van het autoverkeer gebaseerd.

Voor uitgebreide specificatie zie bijlage 6: 'Opsomming van fouten, onvolkomenheden, inconsistenties, opmerkingen en vragen.

6.0 De gevolgen

6.1 Deel B van het MIRT-rapport: Milieu- en leefbaarheidsanalyse en het MKBA.

Omdat de resultaten van het verkeersonderzoek de basis zijn voor de analyse van milieu- & leefbaarheidseffecten en het MKBA, kan er geen enkele waarde gehecht worden aan de uitkomsten die in het MIRT rapport van mei 2010 vermeld worden.

6.2 De relatie van de overheid met de bevolking

De onrust in de regio en wantrouwen naar de overheid wordt veroorzaakt door het grote verschil van inzicht tussen de overheid en de bewoners omdat:

- o het verkeersonderzoek m.b.t. intensiteitsverschillen (zie fig S.9 van het MIRT-rapport) zoals aangegeven en gepresenteerd is aan de bewoners niet klopt. Dit is inmiddels ook geconstateerd door de bewoners van de grensstreek door logisch na te denken met kennis van de streek.
- o Nut en noodzaak van de 7 opgaven niet duidelijk onderbouwd zijn en daardoor door de bevolking niet begrepen wordt.
- o Geen enkele manier rekening gehouden is met de impact op cultuurhistorische en landschappelijk waarde van het gebied op de grens van Hillegom en Bennebroek. (niet te vinden in MIRT-rapport)

Het wantrouwen van een aantal bewoners naar de overheid is tijdens de werksessie van 4 juli in de Zilk verstrekt door de beperkingen die door het projectteam aan de genodigden opgelegd werden m.b.t. de ontwikkelingen van alternatieven (De opdracht was een stroomweg te tekenen tussen de Zilk en Zwaanshoek ten noorden van Hillegom en ten zuiden van Bennebroek). Hierdoor werden de aanwezigen gedwongen te kiezen tussen drie zeer ongewenste oplossingen te kiezen.

Het is vooral een taak van het projectteam om de bestuurders en bewoners correct in te lichten:

1. waarom een bepaalde oplossing gekozen wordt en

2. wat de consequenties voor de omwonenden zijn m.b.t. o.a de toename het extra verkeer door woongebieden.

7.0 Hoe nu verder?

Op basis van bovengenoemde bevindingen en trekt de ondergetekende de conclusie dat de grensstreekstudie al verkeerd is uitgevoerd en dat daardoor mogelijk zeer goede oplossingen als niet-kansrijk door het projectteam zijn afgedaan en daardoor niet verder onderzocht zullen worden.

De MIRT-handreiking van RWS (pagina 44) geeft een aanbeveling voor deze situatie:

In het uiterste geval wordt met de omgeving duidelijk dat de bestuurders de situatie verkeerd hebben ingeschat. Het kan dan nodig zijn om de verkenning te staken en de startbeslissing aan te passen. Dit veroorzaakt zeker vertraging in de verkenning. Maar als zou worden doorgewerkt terwijl er geen gedeelde visie op het initiatief is tussen burgers en bestuurders, betekent in de planuitwerkingsfase teruggaan naar de startbeslissing een veel grotere vertraging.

De opsteller van dit document kan geen betere aanbeveling geven dan in de MIRT-handreiking van RWS beschreven is.

7.1 Specifieke aanbevelingen

Opmerking: Een aantal aanbevelingen zijn uit de MIRT-handreiking overgenomen.

1. Verklaar het huidige het eindrapport over de Duinpolderweg als vervallen.
2. Volg de MIRT-Spelregels. Dit is de manier om de beste oplossing te vinden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio.
3. Gebruik en volg de MIRT-handreiking²⁸ als leidraad.
4. Neem als overheid de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de verkenningsfase; niet bij een bureau.
5. Maak een goede beschrijving van het gebied. Bijvoorbeeld: Op welke locaties in het gebied bevinden zich de woongebieden met aantal inwoners, toeristengebieden, de locaties van de greenport bedrijven, e.d.? Deze zijn nodig voor een goede probleemanalyse en een verificatie in hoeverre de Duinpolderweg voldoet in het oplossen van de mobiliteitsproblematiek. Zorg voor meer differentiatie in deze beschrijving. Deel het studiegebied op in zones. De problemen in het zuidelijk gebied van de Bollenstreek zijn anders dan die in het noorden.
6. Maak een gedegen probleemanalyse. Onderzoek en kwantificeer de problemen indien mogelijk in specifieke en meetbare criteria. Voorbeeld: dagelijks treden er files op van 07.30 tot 09.00 en van 16.30 tot 18.00 bij de aansluiting van de N207 met de N208 die dagelijks leiden tot gemiddeld xxx uren verlies op het vrachtwagenverkeer en yyy uren voor personenauto's per werkdag. Onderzoek ook de verkeersveiligheid per knelpunt.
7. Zorg dat de opgaven geen oplossingen bevatten maar specificeer (potentiële) problemen die als resultaat van de probleemanalyse opgelost moeten worden.
8. Stel de opgaven desnoods na overleg met de bestuurders bij, immers het verkennend onderzoek is een iteratie proces tussen opgaven en oplossingen.
9. Specificeer de vervoersrelaties tussen de gebieden van de economisch belangrijke vervoersstromen. Voorbeeld:

²⁸ Opmerking: De huidige MIRT-handreiking is pas in december 2010 uitgegeven nadat het MIRT-rapport vrijgegeven is in mei 2010.

Aantal geprognosticeerde vrachtauto's per etmaal in 2020+ tussen de Bollenstreek en de centra's is bijvoorbeeld als volgt:

| Gebied | Veiling Aalsmeer | Park 21 | Primaviera | ACT | Schiphol | GP Aalsmeer |
|---|------------------|---------|------------|-----|----------|-------------|
| GP Bollenstreek | | | | | | |
| Van bovengenoemde vrachtwagens maken de onderstaande aantallen gebruik van de Duinpolderweg | | | | | | |
| GP Bollenstreek | | | | | | |

Opmerking: Maak een goede gebiedsanalyse om vast te stellen hoeveel vrachtauto's bijvoorbeeld van de Duinpolderweg gebruik gaan maken en hoeveel vrachtauto's andere wegen zoeken.

Op deze basis van bovenstaande gegevens kan berekend worden wat de rijtijdwinsten zijn bij de realisatie van de Duinpolderweg.

Dit geldt ook voor de relatie tussen de woongebieden van de Haarlemmermeer en de Bollenstreek.

Dit is een handige methode om vast te stellen of er wel een relatie is. (Ik denk dat er geen vervoersrelaties zijn)

- Maak gebruik van mensen die kennis hebben van het gebied. De MIRT-spelregels verplichten tijdens de verkenning als onderdeel van de **probleemanalyse** steeds te communiceren met relevante omgevingspartijen en burgers. Alleen al het feit dat er middels consultatie wordt geluisterd naar de omwonenden kan draagvlak creëren. Als het MIRT-rapport geschreven is, is het te laat.

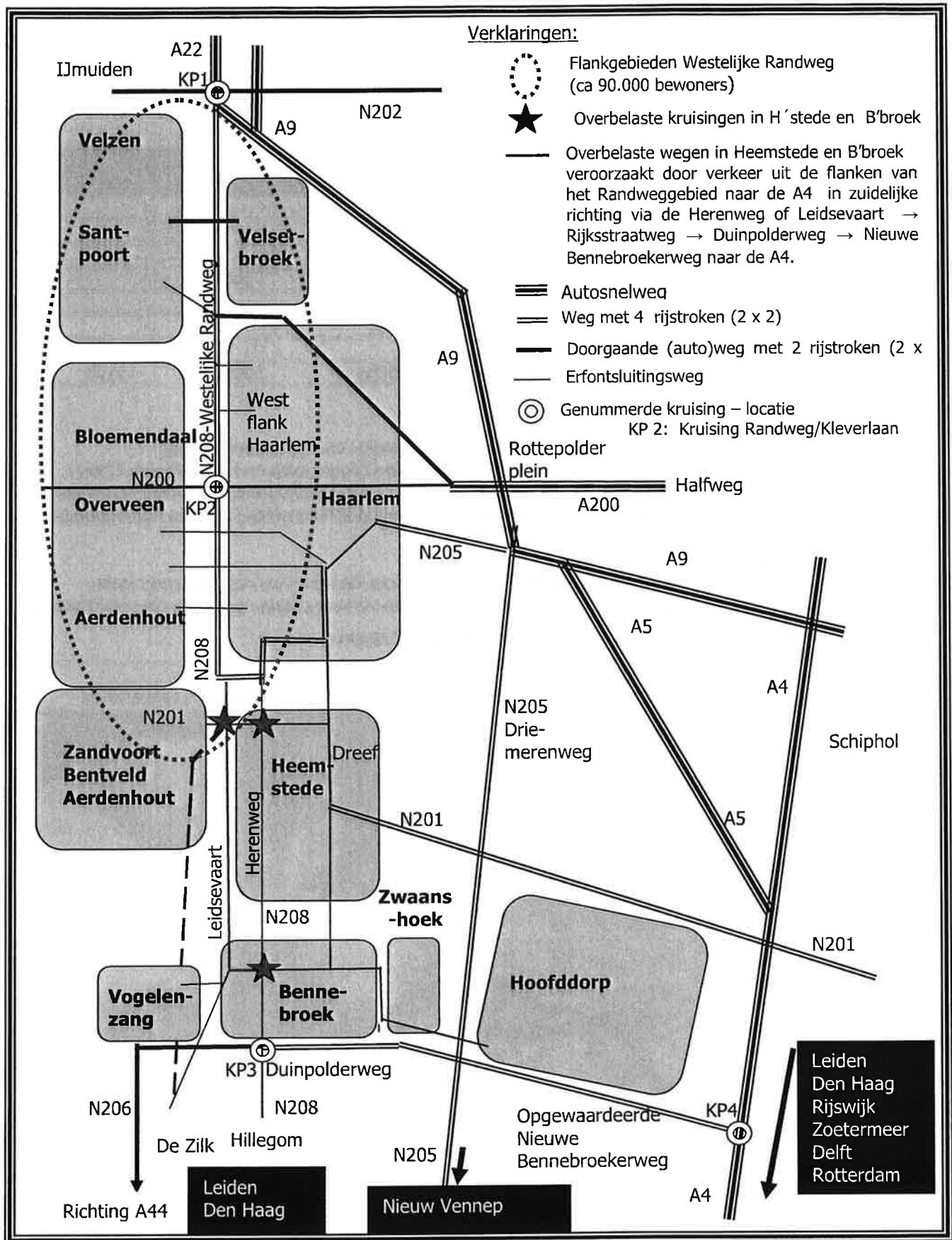
De MIRT-handreiking schrijft hierover: *Mensen kennen hun eigen leefomgeving en er kunnen waardevolle inzichten naar voren komen, waar vanachter een bureau niet snel aan wordt gedacht. In deze fase kunnen ideeën nog echt meegenomen worden, later zijn ze vaak niet meer in te passen. Wees wel reëel in de communicatie. Geef uitgangspunten en randvoorwaarden helder aan, een goed opgesteld voornemen is hierbij behulpzaam. Beloof geen gouden bergen, die niet waargemaakt kunnen worden, maar neem de mensen vooral serieus. Juist deze fase van breed met de omgeving verkennen is nieuw ten opzichte van de traditionele werkwijze. Door hier te investeren, kan als er later teruggekomen wordt op nut en noodzaak, teruggegrepen worden naar de reeds gevoerde discussie.*

- Als de probleemanalyse met de omgeving tot een wezenlijk andere uitkomst leidt dan in de startbeslissing voorzien is, is het raadzaam de startbeslissing in een bestuurlijk overleg expliciet te herzien. (pag 39 – MIRT-handreiking)
- Zorg voor een universele waardekaart voor het hele gebied inclusief Zuid-Kennemerland. Nu is het door burgers niet te begrijpen waarom de 150 jaar oude maar verrommelde duinpolders een veel hogere cultuurhistorische waarde hebben dan gebieden zoals de Oosteinderpolder en het 15000 jaar oude duingebied op het terrein van de GGZ-inGeest.
- Zorg voor meer specifieke verklaringen en onderbouwingen voor de Nut en Noodzaak van bepaalde de gestelde opgaven en maatregelen die gemaakt zijn of worden. Stel tijdens de probleemanalyse continue de vraag: waarom is het een probleem en wat is de omvang?
- Maak voor het verkeersonderzoek gebruik van een geverifieerd en gevalideerd verkeersmodel.
- Controleer alle data die gebruikt wordt in het verkeersonderzoek op realiteit. Stel opportunistische gegevens bij.

16. Kies een voldoende groot gebied voor het verkeersonderzoek om de verkeersstromen door de dorpskernen goed in kaart te brengen. De grenzen van het gemodelleerde gebied moet liggen in een gebied dat omsloten wordt door het Noordzeekanaal – A9 – A5 – A4 en Rijnlandroute.
17. Controleer de uitkomsten van het verkeersonderzoek op basis van logisch verstand door na te gaan of elke uitkomst (verkeerstroom) verklaarbaar is. Opm: De MIRT-handreiking waarschuwt dat uitkomsten voor verkeersonderzoeken vaak onjuist zijn!!!!
18. Wees eerlijk en consequent. Breng zeggen en doen bij elkaar. Voorbeeld: Hillegom stelt dat zij veel waarde hecht aan de cultuurhistorische waarde van het gebied maar in de praktijk blijkt voor veel burgers het tegendeel (weg door het 15000 jaar oude duingebied en een golfterrein met weg in de Oosteindepolder). Dit is voor burgers uit het grensgebied niet te begrijpen.
19. Uit de definitie van de 7 opgaven kan afgeleid worden dat het gaat om een betere ontsluiting van de Bollenstreek in oostelijke richting. Zoek dan een oplossing in een gebiedsontsluitingssfeer en niet in het ontwerp van een stroomweg die verkeer van het autosnelwegennet (A4 en A44) aantrekt dat geen bestemming heeft in de Bollenstreek of Zuid-Kennemerland Zuid. Vraag aan de bestuurders van de gemeenten uit de Bollenstreek, Zuid Kennemerland en de provincies of ze desondanks stroomverkeer willen door het gebied. Indien ze inderdaad stroomverkeer willen, vertel het de bevolking. Noordwijkerhout heeft te kennen gegeven dit niet te willen.
20. Bereid het zoekgebied voor de oplossing uit tot de gehele Bollenstreek.
21. Zoek de oplossing in een gebied waar de bedrijven en bewoners de meeste baat hebben. Dat vergroot de acceptatie van de maatregel.
22. Bedenk en selecteer een oplossing op basis van concrete economische en maatschappelijke criteria op basis van een kwalitatief goede probleemdefinitie. Dit kan het beste gedaan worden tijdens een workshop met alle deskundigen van alle stakeholders.
23. Maak een compliance check van een gekozen oplossingen met de gestelde projectdoelstellingen (zie bijlage 5).
24. Een kerntaak van de projectmanager tijdens de verkenningsfase is neutraal te blijven, boven de materie te staan en de samenwerking tussen alle vertegenwoordigers van de stakeholders te bewaken.
25. Maak een krachtig MIRT-rapport door alleen de hoofdzaken aan te stippen en door niet-relevante zaken en proza weg te laten.
26. Controleer het MIRT-rapport op volledigheid, fouten, onjuistheden e.d. voordat het ter beschikking gesteld wordt aan de bestuurders. Voeg ook de namen toe van degenen die het rapport gecontroleerd en goedgekeurd hebben. Let vooral op de juistheid van gegevens die in het rapport gepubliceerd worden. (groei autoverkeer, aantal toeristische overnachtingen, input en output van modelberekeningen, bevolkingsgroei, aantal ha bollenland, e.d.).
27. Blijf eerlijk, zakelijk, onafhankelijk en neutraal.
28. Biedt weerstand tegen niet-relevant lobbygedrag en stokpaardjes van bestuurders, tegenstanders en andere belanghebbenden.

8.0 Bijlagen:

8.1 *Bijlage 1: Modelkaart van wegen in Z-Kennemerland*



8.2 Bijlage 2: Balans intensiteitverschillen in het ZKZ-gebied.

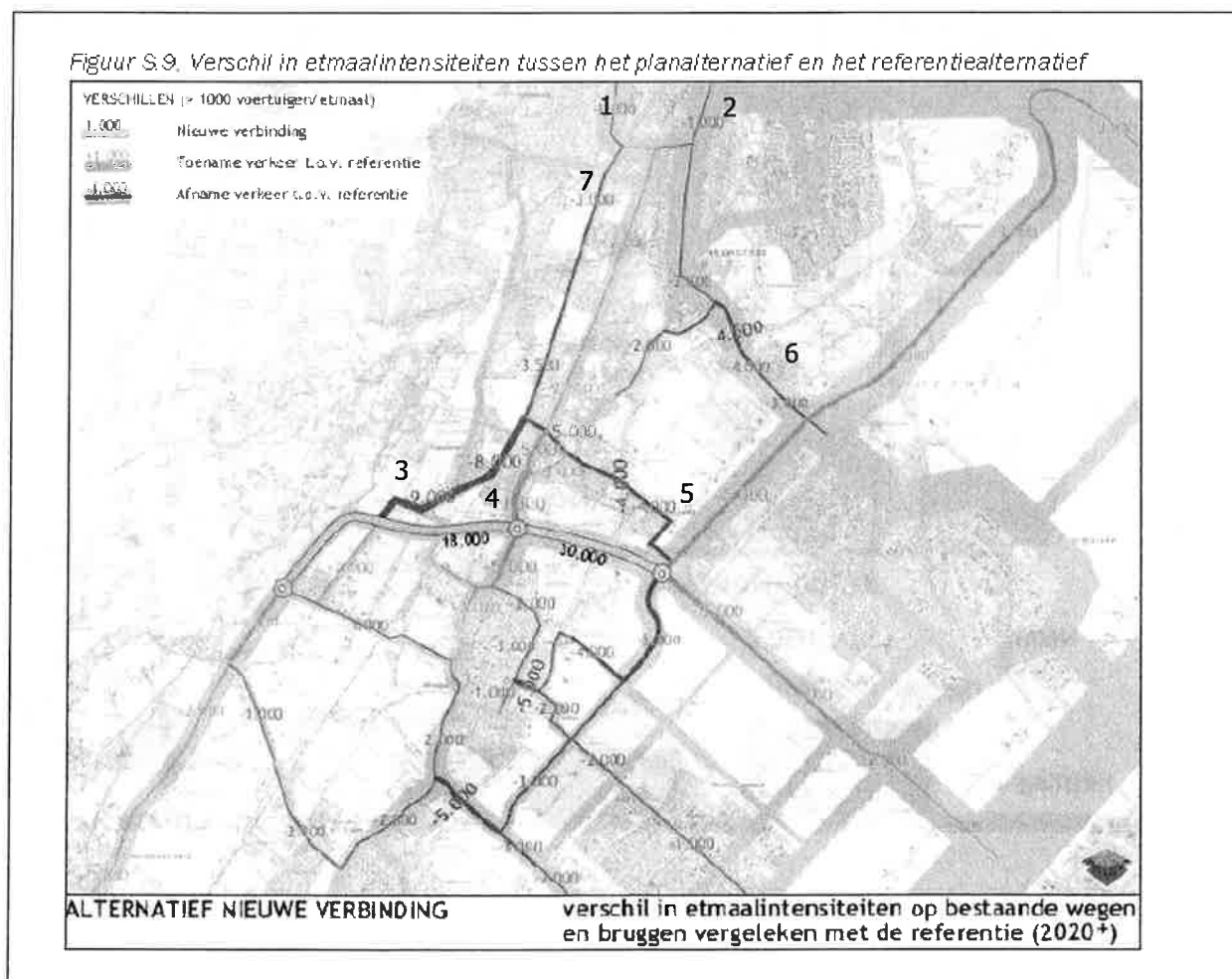
Nadat de Duinpolderweg gerealiseerd is:

| knooppunt | Gebied | Aantal voertuigen per etmaal | | |
|---------------|---------------------------|------------------------------|-------------|---------------|
| | | afname | toename | verschil |
| 1 | Randweg | -1000 | | |
| 2 | Dreef Hlm | -1000 | | |
| 3 | vogelzangse weg | -9000 | | |
| 4 | Rijksstraatweg B'broek | | 9500 | |
| 5 | Meerweg Bennebroek | -4000 | | |
| 6 | Heemstedse dreef/kruisweg | -4600 | | |
| 7 | Zandvoortselaan | | 0 | |
| totaal | | -19600 | 9500 | -10100 |

Opmerkingen:

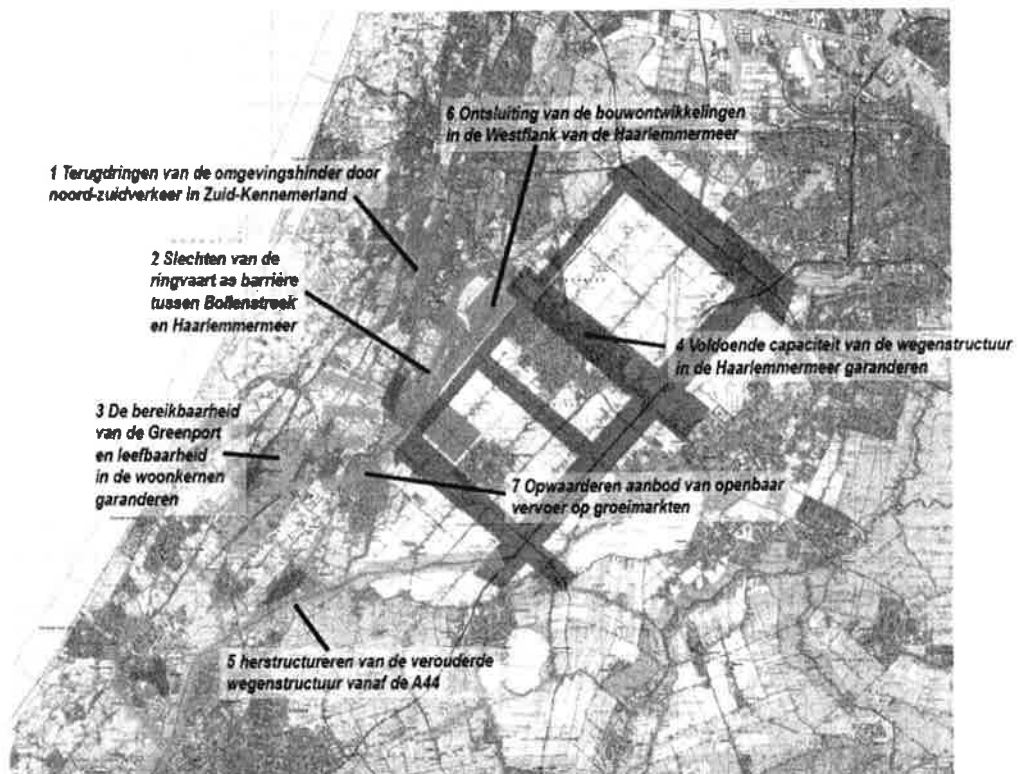
1. Er is geen verklaring gevonden waarom na realisatie van de Duinpolderweg:
 - a. een intensiteitsafname zou zijn op de Cruquiusweg en Heemstedse Dreef
 - b. geen toename van verkeer ontstaat op de Zandvoortselaan vanuit Aerdenhout.
 - c. 10100 mvt/etmaal minder per etmaal door het gebied van Zuid Kennemerland Zuid gaan rijden.
2. Volgens figuur S9:
 - a. Vindt er geen afname van verkeer door de kern van Vogelzang plaats.
 - b. Vindt een intensiteitvermindering van verkeer plaats op wegen die niet bestaan.

Knooppunten aangegeven in Figuur S9 uit het MIRT rapport:



8.3 Bijlage 3: Schematisch overzicht van de 7 opgaven.

Probleemanalyse



8.4 Bijlage 4: Rijtijdentabellen

| Rijtijden vanaf de kruising Kleverlaan/Randweg (KP2) naar de A4 (KP 4 nabij het brugrestaurant) | | | |
|---|--|---------------------------------|-----------------|
| optie | Beschrijving van de route | Rijtijd (minuten) ²⁹ | Kilometers (KM) |
| 1 | Via de Verspronkweg – NS station - Oudeweg – A200-A9-A5 | 21 | 23 |
| 2 | Via Westelijke Randweg – Herenweg – Rijksstraatweg - Knooppunt Bennebroek – Duinpolderweg - Nieuwe Bennebroekerweg | 20 | 20 |

| Rijtijden vanaf kruising Kleverlaan/Randweg (KP2) naar de A44 ten westen van Leiden | | | |
|---|--|----|----|
| 1 | Via de Verspronkweg – NS Station - Oudeweg – A200-A9-A5-A4-A44 | 32 | 45 |
| 2 | Via Westelijke Randweg – Herenweg – Rijksstraatweg - Knooppunt Bennebroek – Duinpolderweg – N206 - Rijnlandroute | 30 | 35 |

| Rijtijden vanaf kruising Kleverlaan/Randweg (KP2) naar de A4 ten zuiden van Leiden | | | |
|--|--|----|----|
| 1 | Via de Verspronkweg – NS station - Oudeweg – A200-A9-A5-A4-A44 | 36 | 47 |
| 2 | Via Westelijke Randweg – Herenweg – Rijksstraatweg - Knooppunt Bennebroek – Duinpolderweg – N206 - Rijnlandroute | 38 | 45 |

Voor KP2 en KP 4: zie bijlage 1

²⁹ Indien er geen files zijn of brugopeningen.

8.5 Bijlage 5: Compliance check van de 7 opgaven bij realisatie Duinpolderweg.

| Opgave | Opgavebeschrijving | Beoordeling: | onderbouwing |
|--------|---|--|--|
| 1 | Terugdringen van de omgevingshinder door noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland, (ZK-Z) | Voldoet niet. Het tegengestelde wordt bereikt. | Er komt veel meer N-Z verkeer door ZKZ over de Herenweg in Heemstede en Bennebroek en tijdens de spits sluisverkeer over de Glipperweg, Bennebroekerlaan, Rijkstraatweg, Leidsevaart, Meerweg. Het totale aantal motorvoertuigen per etmaal door Vogelenzang en over de Meerweg te Bennebroek zal afnemen. |
| 2 | Slechten van de Ringvaart als barrière tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer | Uiterst minimaal | Nut en Noodzaak is in het MIRT rapport onvoldoende aangetoond. |
| 3a | De bereikbaarheid van de Greenport garanderen | minimaal | De bedrijven die tot de Greenport behoren liggen verspreid over de gehele bollenstreek. Alleen de bedrijven aan beide flanken van de N206 en Hillegom-Noord zullen van de Duinpolderweg gebruik maken. Het vrachtverkeer uit het midden en zuidelijk gebied zullen via andere wegen in oostelijke richting rijden o.a via de N207. het vrachtvervoer in noordelijke richting zal de snelste en kortste weg kiezen namelijk via de N208 en de Westelijke Randweg naar de A9 |
| 3b | de leefbaarheid van woonkernen garanderen (+ verkeersveiligheid) | Voldoet niet | Voldoet niet omdat het doorgaande verkeer door het gebied van ZKZ zal toenemen. (zie opgave 1) Bennebroek: De leefbaarheid in grote delen van Bennebroek gaat ernstig achteruit vanwege het extra verkeer op de Rijkstraatweg en sluisverkeer over de Binnenweg – Bennebroekerlaan – Zwarteweg – Leidsevaart. Als het verkeer op de Bennebroekerlaan vastloopt, zal dit ook sluisverkeer geven door de Schoolaan en Bennebroekerdreef en de Meerweg richting Zwaanshoek. Plaatselijk verkeer (auto's fietsers en voetgangers) zullen veel meer moeite hebben de andere kant van het dorp te bereiken) Heemstede: De leefbaarheid rondom de Herenweg en de Leidsevaart gaat achteruit door de grote en niet geprognosticeerde toename van verkeer door het gebied ZKZ (zie opgave 1). De toename van verkeer over de Herenweg zal veel groter zijn dan de geprognosticeerde intensiteitsvermindering over de N201. Plaatselijk verkeer zal veel meer moeite hebben om de woongebieden westelijk van de Herenweg te bereiken. Hillegom: De leefbaarheid zal verbeteren omdat een deel van het verkeer uit vanuit Hillegom-N de Duinpolderweg kiest en niet via het centrum naar de N207. Vogelenzang: De leefbaarheid zal verbeteren door minder verkeer over de Vogelenzangseweg. Wel dreigt er sluisverkeer in de spits. Als er een aansluiting komt ten noorden van De Zijk (wat de inwoners van de Zijk willen) dan zal de Duinpolderweg nauwelijks een oplossing zijn voor het verminderen van het verkeer door de dorpskern. De Zijk: Meer verkeer over de N206. Risico voor sluisverkeer door het dorp als de N208 bij Bennebroek volloopt. Zwaanshoek: Het verkeer over de Bennebroekerdijk en -weg zal afnemen. De bewoners aan de Bennebroekerweg-Z krijgen nu wel een 4-baansweg op ca. 300 meter achter hun huizen langs. |
| 4 | Voldoende capaciteit van de hoofdwegen in de Haarlemmermeer te garanderen | n.v.t. | Duinpolderweg is een weg tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer en is geen onderdeel van het hoofdwegennet in de Haarlemmermeer die de woon- en werkkernen met elkaar moeten verbinden. . De opgewaardeerde Bennebroekerweg ligt in de Haarlemmermeer en voldoet wel aan de gestelde opgave |

MBu Project Consultancy

| Opgave | Opgavebeschrijving | Beoordeling: | onderbouwing |
|--------|--|---|---|
| 5 | Herstructureren van de verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44; | n.v.t. | Deze opgave is niet relevant voor de Duinpolderweg en wordt hoofdzakelijk opgelost door de Rijnlandroute |
| 6 | Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer; | Voldoet wel maar is in conflict met 1 en 3a | De nieuwe Bennebroekerweg voldoet hieraan. De Duinpolderweg biedt een ontsluiting richting Zuid-Kennemerland, Zandvoort en Haarlem-W maar is wel in conflict met opgave 1 en 3a. |
| 7 | Opwaarderen aanbod OV op groeiemarkten. | Voldoet niet | Het ligt niet voor de hand om via de nieuwe Bennebroekerweg en Duinpolderweg sneldiensten of andere HOV-verbindingen te openen naar Hillegom of Bennebroek. Door filevorming voor de kruisingen in Bennebroek en Heemstede zullen de busdiensten (vooral de doorgaande lijn 50/51) vertragingen oplopen. |

8.6 Bijlage 6: Opsomming van fouten, gebreken, opmerkingen en vragen.

Hieronder volgt een opsomming van gevonden fouten, gebreken en vragen m.b.t. het rapport: *Analyse van het eindrapport 'Van Greenport tot Mainport' – Regionale verkenning conform MIRT Verbinding N205-N206 (Duinpolderweg)*

Tekst in *cursief* zijn citaten uit het rapport.

Pag xii figuur S.9: Verschil in etmaalintensiteiten (mvt/etmaal) tussen plan- en referentiealternatief.

Dit is voor de bewoners van de grensstreek de belangrijkste figuur uit het rapport. Het geeft de toe- en afname van het autoverkeer weer over de wegen in het grensgebied³⁰.

In figuur S.9 die ook gepresenteerd is op de bewonersbijeenkomsten zitten er veel fouten, onvolkomenheden en zaken die niet te verklaren zijn zoals:

1. Er wordt een toename van 9000 mvt/etmaal voorspeld door Bennebroek. Dit is onjuist. Dat moet volgens fig 6.3 – 6.4 – 6.5 van het rapport 12000 mvt per etmaal zijn. Onderbouwing:

| figuur | naam | Aantal voertuigen (mvt) over de Rijksstraatweg | Toename t.o.v 2005 | Toename t.o.v. 2020+ |
|--------|------------------------------------|--|--------------------|----------------------|
| 6.3 | Verkeersintensiteiten 2005 | 12000 | - | - |
| 6.4 | Verkeersintensiteiten 2020+ | 14000 | 2000 | - |
| 6.5 | Na realisatie van de Duinpolderweg | 26000 | 14000 | 12000 |

2. Er komen 1000 mvt/etmaal minder van de Westelijke Randweg naar Heemstede. Dit kan niet want de Duinpolderweg is een aantrekkelijke verbinding om vanaf de Randweg via Heemstede, Bennebroek en de Duinpolderweg naar de A4 en N206 naar Leiden en Den Haag te rijden.
3. Er is sprake van een toename van 2000 mvt/etmaal over de Herenweg in Heemstede. (Volstrekt onverklaarbaar als in Bennebroek ca 12000 mvt meer over dezelfde weg rijden)
4. Afname van 4500 mvt/etmaal over de Cruquiusweg in Heemstede is onverklaarbaar.
5. Er is geen af- of toename van verkeer door de woonkern van Vogelenzang (kan niet = fout). Het verkeer over de Vogelenzangseweg zal afnemen zoals verder in het rapport staat.
6. Er is geen verandering in de verkeersstroom uit Zandvoort, Bentveld en Aerdenhout. (volstrekt onverklaarbaar = fout) Dit verkeer zal nu via Heemstede (Herenweg en Leidsevaart) of via de Beksaan, Zwarteweg, Rijksstraatweg naar de Duinpolderweg zijn weg vinden.
7. Er rijden ca 10.000 mvt/etmaal minder door het gebied van Vogelenzang, Heemstede, Bennebroek en Zwaanshoek na realisatie van de Duinpolderweg. (volstrekt onverklaarbaar/fout).
8. Een toename van 2000 mvt/etmaal over de Zilkerduinweg is onmogelijk (= fout). Het verkeer tussen de Tiltenberg en Vogelenzang zal juist afnemen.

De verkeerstoename door Heemstede en Bennebroek zal veel groter zijn dan voorspeld omdat:

1. De toename van het extra verkeer door de Nieuwe Bennebroekerweg en de RijnlandRoute niet meegenomen is in het onderzoek. Bij het verkeersonderzoek is het onderzoeksteam er vanuit gegaan dat de Nieuwe Bennebroekerweg (NBW) en RijnlandRoute al gerealiseerd zijn.

³⁰ Heemstede, Bennebroek, Vogelenzang, Zwaanshoek, Hillegom, De Zilk

2. Er is onvoldoende of geen rekening is gehouden met de aantrekkingskracht van de Duinpolderweg en NBW voor het verkeer vanuit het westelijk randweggebied³¹ door het gebied van Zuid-Kennemerland (Heemstede en Bennebroek) in de richting van Leiden, Den Haag.

Pag iii figuur S.3. Verkeersintensiteiten in 2005:

In figuur zien we dat in 2005:

1. 8000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal door de dorpskern van Vogelenzang reden en 10.000 mvt over de Leidsevaart onder de traliebrug door. Dit is bijna gelijk aan het aantal mvt over de Rijksweg in Bennebroek! Dit is onmogelijk omdat de capaciteit van de weg bij de traliebrug slechts ca 600 mvt/etmaal bedraagt vanwege de verkeersregeling. Verder verhouden de verkeersstromen tussen de Vogelenzangseweg en Leidsevaart zich globaal 20:1 niet 1:1
2. Idem voor de brug over de Ringvaart in Bennebroek. Daar gaan 13.000 voertuigen per dag over. Ook hier staat een verkeerslichtinstallatie (VRI) met éénrichtingsregeling die bepalend is voor de capaciteit van de weg.
3. Hoe groot de verkeersintensiteit in Heemstede over de doorgaande wegen is, wordt niet aangegeven.

Figuur S7: Verkeersintensiteiten bij referentiesituatie 2020+

In het figuur zien we de hoeveelheid verkeer in jaar 2020+ als er niets gedaan wordt:

1. Er 14.000 voertuigen per etmaal onder de traliebrug rijden (onmogelijk)
2. Meer voertuigen onder de traliebrug rijden dan door Vogelenzang. (kan niet waar zijn)
3. Een afname t.o.v. 2005 is van 3000 mvt/etmaal over de brug bij Bennebroek (verklaarbaar?)
4. Er een weg komt die vanaf de brug over de ringvaart bij Zwaanshoek doorloopt naar de Spieringweg. Hiermee zou geen sprake meer zijn van verkeersproblemen op de Bennebroekerdijk (of is dit een fout?)
5. De verkeersintensiteiten in Heemstede zijn niet weergegeven.

Pagina ii

Het plangebied is te klein gekozen omdat verkeer vanuit het gehele gebied rondom de westelijke randweg tot aan de Velsertunnel invloed heeft op het Noord-Zuid verkeer door Zuid-Kennemerland. (Westelijke randweg – N208 Heemstede/Bennebroek/Duinpolderweg)

Pag iii

Op deze pagina wordt gesteld dat er knelpunten zijn bij de ringvaartkruisingen (o.a tussen Bennebroek en Zwaanshoek) m.b.t. bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Kwantificering van de problemen voor deze knelpunten ontbreekt in het rapport (rijtijdverliezen, aantal ongevallen, letsel e.d.)

Pag iii

De combinatie van N206 en N208 leidt tot verkeersonveilige situaties.

Wat zijn die verkeersonveilige situaties? Verandert er iets aan de situatie als de Duinpolderweg wordt aangelegd? Onbegrijpelijk; onderbouwing ontbreekt.

Pag iv figuur S4:

Greenport Bollenstreek ligt niet aan weerszijde van de N206 zoals het plaatje aangeeft maar voornamelijk tussen de N206 en N208. De meeste exportbedrijven zijn geconcentreerd rondom de N208 bij Hillegom, Lisse en Sassenheim. Deze drie plaatsen bevinden zich buiten het omcirkelde Greenportgebied. Deze bedrijven uit dat gebied zullen nooit van de Duinpolderweg gebruik maken. En behoren Hillegom, Lisse en Sassenheim niet tot het Greenportgebied?

Tevens zegt het plaatje dat de verbinding tussen de N205-N206 nodig is om alle de bovenregionale zwaartepunten (Katwijk – Greenport Duin- en Bollenstreek, Westflank Haarlemmermeer, Park 21, PrimAviera, ACT mainport Schiphol Greenport Aalsmeer) met elkaar te verbinden. Een onderbouwing van de economische vervoersrelaties³² (bijvoorbeeld aantal vrachtauto's/etmaal) vooral tussen de

³¹ Velsbroek, Santpoort, Bloemendaal, Haarlem-west, Overveen, Aerdenhout, Bentveld,

³² Ook wel herkomst-bestemmingsrelaties genoemd

Greenport Bollenstreek met westflank Haarlemmermeer, Park 21, ACT, PrimAviera, Aalsmeer ontbreekt in het rapport en zijn ook niet te vinden in andere onderzochte documenten. Volgens onderzoek van ondergetekende zijn die er ook niet.

Pag VI

Tekst; De ruimte die ACT biedt, kan voor het ruimtegebrek in de Duin- en Bollenstreek mede een oplossing bieden. Daarnaast wordt de bloemenveiling in Aalsmeer beter bereikbaar voor bedrijven uit de Greenport Duin- en Bollenstreek.

1. De exportbedrijven van de bollenstreek zijn voornamelijk rondom Lisse gevestigd omdat in die plaats vroeger de bloembollenvveiling gevestigd was. Sinds een paar jaar gaat de veiling elektronisch. De grootste deel (80-90%) van de bloembollen wordt buiten de bollenstreek geteeld. Verder worden de bloembollen geëxporteerd voornamelijk via zeecontainers richting Rotterdam en met vrachtwagens naar Europese landen. Waarom zou een bollenexporteur zijn toekomstig bedrijf willen vestigen op dure locaties als het ACT? Is het niet veel vanzelfsprekender dat een exporteur zijn bedrijf vestigt op een goedkope locatie waar de bloembollen geteeld worden zoals in de kop van Noord-Holland?
2. Wat zijn de vervoersrelaties tussen de Duin en Bollenstreek en veiling in Aalsmeer? Is die niet zeer beperkt? (beperkt tot alleen bloemen uit o.a broeierijen uit het zuidelijk gebied van de Bollenstreek)

Pag VII Figuur S6 Cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Op deze pagina staat dat de waardekaart S6 is gebruikt bij de toetsing van de later opgestelde tracéalternatieven voor een nieuwe wegverbinding tussen de N206 en de N205. Vragen:

1. Waarom is het gebied ten zuiden van de Zilk aangegeven als een zeer waardevol vlak terwijl het gebieden waar de Duinpolderweg komt een veel lagere waarde toegekend wordt. Deze waardevolle gebieden zijn:
 - De voormalige strandvlakte gebied ten zuiden van Vogelenzang
 - Het 15000 jaar oude en ongerepte duinwal op het terrein van GGZ-Vogelenzang
 - De Oosteinderpolder die nog zichtbare elementen heeft vanuit de middeleeuwen?Aan de historische duinwal wordt zelfs helemaal geen waarde toegekend.
2. Waarom zijn de cultuurhistorische en landschappelijke waarde niet meegenomen in de keuze van de voorkeursvariant (noordelijke variant Duinpolderweg)?
3. Waaruit blijkt de 'defensieve strategie' in de Bollenstreek voor het behoud van de Cultuurhistorische en landschappelijke waarden?

Pag VIII Referentie- en Planalternatieven

De voorgenomen bouwontwikkelingen in de Westflank van de Haarlemmermeer zijn echter nog niet vastgesteld en zullen deels na 2020 gerealiseerd worden.

Vraag: Waarom gaan we dan een weg aanleggen als de bouwlocaties in de Bollenstreek en Haarlemmermeer niet bekend/vastgesteld zijn? (Hillegom uitgezonderd). Zeker in deze tijd van economische crisis die naar verwachting nog wel enige jaren zal duren.

Pag xi

Tekst: In de referentiesituatie (2020+) is sprake van fors meer verkeer ten opzichte van de huidige situatie (2005). Vooral op de N205 (+ 173 %) en de N206 (+ 54 %) is sprake van een forse toename.

Waarop zijn de toenamecijfers gebaseerd? Een gekwantificeerde onderbouwing ontbreekt in het rapport. Deze cijfers zijn zeer onrealistisch op basis van groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Nederland. Ook al in het jaar 2005. (zie cijfers Centraal planbureau en Centraal Bureau voor de Statistiek)

In het figuur 6.1. op pagina 55 staat alleen de groei gespecificeerd:

| plaats | Aantal inwoners 2010 | prognose aantal inwoners 2020 | groei | Toename in 10 jaar | opmerkingen |
|---------|----------------------|-------------------------------|-------|--------------------|---|
| Haarlem | 149500 | 170500 | 21000 | 14% | Haarlem verwacht in 2040 echter 158.000 inwoners. Dat is een gemiddelde toename van ca 300 inwoners per jaar. (zie website) |

Aantal arbeidsplaatsen (zie pag 68 van deel 1; Bereikbaarheidsstudie)

| plaats | Aantal arbeidsplaatsen in 2005 | prognose aantal inwoners 2020 | groei | Voorspelde toename vlg het MIRT rapport in 15 jaar | status in 2011 | opmerkingen |
|----------------|--------------------------------|-------------------------------|-------|--|--|---|
| Haarlemmermeer | 112000 | 184000 | 72000 | 64% (ofwel gemiddeld 4,3% per jaar) | 114000 (ofwel een groei van 0,3% per jaar) | Gemiddelde groei van het aantal arbeidsplaatsen in Nederland tussen 1990 en 2005 bedroeg volgens het CBS: 1,3% per jaar. Voorspelde groei volgens CPB in september 2005 voor het jaar 2006: bedroeg 1%. |

Opmerking: Op deze gegevens zijn wel de geprognosticeerde toename van het autoverkeer gebaseerd!!

Pagina xii:

Tekst: *De verbindingsweg ontlast de kernen van Hillegom, Bennebroek, Zwaanshoek, Beinsdorp, Vogelenzang en Heemstede waardoor de bereikbaarheid (en leefbaarheid) zal verbeteren. De nieuwe verbindingsweg zorgt met name voor een ontlasting van parallelle oost-westverbindingen:*

- de N442 (t.h.v. de Zilk) (-1.000 mvt/etmaal);
- de N443 (-1.200 mvt/etmaal);
- De Delfweg-Stationsweg (tussen Ruigenhoek en Lisse) (-1000 mvt/etmaal).

1. Volgens figuur S9 is er sprake van een toename van het verkeer door Bennebroek 8500 mvt/etmaal in N-Z richting.
Dit is dit in conflict met de eerste opgave vastgelegd in de grensstreekstudie (Geen toename van N-Z verkeer door Zuid-Kennemerland)
Opmerking: De verkeerstoename wordt veel groter dan S9 aangeeft (zie eerdere onderbouwing)
2. Is een Duinpolderweg te rechtvaardigen als er volgens (het foutieve) verkeersonderzoek er sprake is van een toename van 12000 mvt door een woonkern (Bennebroek) terwijl daar een afname over de N422; N443 en de Stationsweg van slechts 3200 mvt/etmaal tegenover staat? Dit is niet te verklaren.

Pag xiii

tekst: *Per saldo trekt de nieuwe weg enig nieuw verkeer aan.*

Het woord 'enig' moet 'veel' zijn vooral uit de regio Haarlem (zie eerdere onderbouwing)

Pag xiii:

De nieuwe verbindingsweg vormt zowel een belangrijke regionale verbinding tussen de Bollenstreek en de A4 (oost-westverbinding) alsmede tussen de Bollenstreek en Rijksweg A9/Haarlem (noord-zuidverbinding). Hierdoor neemt het aantal alternatieve routes in het gebied toe en ontstaat een robuuster netwerk in het studiegebied;

Vraag: Waarom zou je vanuit de bollenstreek via de Duinpolderweg en A9 rijden als de route via Benenbroek en Heemstede naar Haarlem veel sneller en korter is? Is dit wel goed onderzocht?

pag Xiii Ecologie

Tekst: Grote verschillen tussen mogelijke effecten bij de verschillende alternatieven zijn niet aanwezig. Vanuit ecologisch oogpunt scoort het Noord-alternatief het negatiefst. De alternatieven Midden en Zuid scoren gelijk en staan op de tweede plaats. Het alternatief Kleine Maatregelen scoort vanuit ecologisch oogpunt het minst negatief.

1. Waarom wordt dan gekozen voor de noordelijke variant als voorkeur?
2. Waarom wordt de Duinpolderweg (voorkeursvariant) door een EHS gebied aangelegd?

Pag xvii: MKBA en tabel S3.

De grootste post in de directe baten van de MKBA zijn de rijtijdwinsten die vooral ontstaan door minder files en snellere verbindingen. Om rijtijdwinsten goed te kunnen berekenen moet je een goede probleemanalyse maken van de huidige en 2020+ situatie. Kwantificering van rijtijdverliezen zijn hierbij essentieel. Nergens is een specificatie te vinden van een probleemanalyse per knelpunt en wat de rijtijdwinsten zijn na realisatie van de Duinpolderweg.

Pag xvii ; belanghebbendenanalyse

Zijn de bewoners ook geen belanghebbenden? Waarom zijn die niet geraadpleegd tijdens de grensstudie en verkenning Duinpolderweg zoals de MIRT-spelregels voorschrijven?
Opmerking: als een rapport gepubliceerd wordt, is het te laat.

Pag 5: De Verkeers en vervoersproblematiek grensstreek

Opmerking: zoals uit de grensstudie blijkt, bevinden zich de meeste knelpunten in het zuidelijk deel van de Bollenstreek waar de westelijk gelegen gemeenten (Noordwijk, Noordwijkerhout, Katwijk) geen robuuste verbindingen hebben met het snelwegennet. Dit is ook weergegeven met een rood ovaal in figuur 1.1

Hier wonen tienduizenden mensen en verblijven veel toeristen. In het noordelijk deel van de Bollenstreek (de Zilk) is dit niet het geval.

Waarom wordt voor de Duinpolderweg dan in het noorden van de bollenstreek aangelegd? Waarom geen robuuste verbinding in het zuiden van het gebied waar de belangrijkste knelpunten liggen?

Pag 9:

De nieuwe verbindingsweg voorziet in twee – op dit moment ontbrekende - schakels: ten eerste zal de nieuwe verbindingsweg zorgen voor een belangrijke verbinding tussen de Bollenstreek en de A4 (robuustheid van wegennet in oost-westrichting). Ten tweede maakt de nieuwe verbinding onderdeel uit van een verbinding tussen de Bollenstreek en Haarlem (noord-zuid georiënteerd verkeer). De beheersbaarheid en robuustheid van het wegennet zal door de nieuwe verbindingsweg in de regio verbeteren.

Opmerking: Dit is in tegenspraak met figuur S9 op pagina xii want daar staat dat er sprake is van een afname van verkeer uit Haarlem. Is dit niet inconsequent? Het verkeer zal juist toenemen vanwege de robuuste verbinding.

Pag 16: Ruimtelijke plannen

De gemeente (Hillegom) wijst een regionaal bedrijfsterrein af, legt het accent op inbreiden in plaats van uitbreiden, zorgvuldig omgaan met cultuurhistorische/landschappelijke waarden en aanleg van nieuwe verkeerswegen primair ten bate van een betere lokale ontsluiting.

Vraag: Waarom dan een weg door het enige overgebleven oude stukje historische duinwal in Hillegom en waarom wordt er een golfsterrein en een weg in de Oosteinderpolder aangelegd waarvan de structuur nog uit de middeleeuwen stamt?

Pagina 19:

Kloppen de volgende gegevens:

- 2,7 miljoen overnachtingen in de bollenstreek?
- Aantal bedrijven land- en tuinbouw: 402 areaal: 4011 ha? (in vergelijking met de bloembollen: 223 bedrijven en 2309 ha). Is er wel sprake van landbouw in de bollenstreek?

Pag 23: landschappelijke analyse

De invalshoek voor het aspect landschap in de regionale verkenning N205-N206 is dat landschap primair als 'toetsend' aspect wordt gehanteerd en niet als 'sturend' aspect met betrekking tot de probleemstelling. In de probleemstelling staat namelijk het verkeerskundig oplossend en leefbaarheid verhogend vermogen van een nieuwe wegverbinding tussen de N206 en de N205 centraal bij het beantwoorden van de nut- en noodzaakvraag. Voor landschap geldt dan als opgave: "Veronderstel dat tussen N206 en N205 een nieuw verbinding aangelegd gaat worden, wat zijn dan de eisen aan trasering + inpassing tussen Vogelenzang - Bennebroek - Zwaanshoek en De Zilk - Hillegom - Beinsdorp?"

Dus nut, noodzaak en daaruit voortvloeiende eisen aan aantal punten, wegprofielen en dergelijke van de weg (in de vorm van verkeerskundige tracéalternatieven) worden voor een beoordeling van effecten op het landschap primair als invoergegevens beschouwd. Wel kunnen vormgeving en uitvoering van de weg in wisselwerking met ondermeer landschapseisen nader ingevuld worden.

Begrijp ik hieruit dat we in Nederland op elke plaats wegen mogen aanleggen ook in kwetsbare natuurgebieden en in gebieden met een cultuur historische waarden als we de weg maar inpassen in het landschap? Is dit niet in conflict met de structuurvisie infra en ruimte van het Rijk?

Hoofdstuk 4.2: Analyse via een lagenbenadering

Een goede analyse ontbreekt van het landschap ontbreekt. Wel 7 pagina's algemene theorie over lagenbenadering van een (willekeurig) landschap dat in een MIRT-rapport niet thuis hoort.

4.4 Landschap: defensieve of offensieve benadering.

Traditioneel krijgt het aspect Landschap bij het toetsen op effecten door nieuwe ingrepen zoals wegeaanleg een 'defensieve' rol opgedrukt. De landschapper moet dan aan de hand van landschapskwalificaties verdedigen waarom een bepaalde ingreep niet kan of ongewenst is. En als het al onvermijdelijk is, hoe dan inpassing en mitigatie de effecten moeten verzachten.

Is er wel een landschapper betrokken geweest bij het onderzoek en de besluitvorming? Zo ja, en wat waren zijn bevindingen? Moet dat niet in het rapport staan?

Pagina 36:

Maar in feite ook voor het nu hooggewaardeerde zanderijlandschap, terwijl het ontstaan ervan toentertijd de bijna totale verwoesting van een zeer fraai binnenduיןrand-gebied impliceerde.

Dus het laatste stukje duinwal in Hillegom op het terrein van GGZ kan ook wel weg?

Hoofdstuk 4.4. en 4.5

Een goede impactanalyse op het landschap voor de drie tracés ontbreekt

Blz: 33: Tekst in het MIRT-rapport: *De Nieuwe Weg, een smalle verbinding tussen de Margrieteweg en de N208, met een hoge passage over het spoor, biedt een aantrekkelijk uitzicht over het zanderijlandschap van bollenkavels en brede weteringen, met af en toe nog hagen. De groene begrenzingen van het zanderijlandschap door ondermeer de Leidsche Vaart met laanbeplanting en bebouwing en de bossen van Vogelenzang geven het verder open landschap een intieme schaal. Bij de aansluiting van Nieuwe weg op de N208 staat een groot verpleegtehuis.*

De eerste tekst is volstrekt onrelevant. De tekst wel van belang is, had moeten zijn:

De weg gaat door het enige stukje nog oorspronkelijk 15000 jaar oude duingebied (1 en 2^e strandwal) op het terrein van GGZ-inGeest dat aansluit op het niet-afgegraven duingebied binnen Noord-Holland. Op het terrein waar de weg gepland is, staan monumentale bomen. Verder ligt er een kerkhof waar nog bestaande grafrechten op rusten. In het bos waar de weg komt, liggen nog enige honderden voormalige patiënten van Stichting Vogelenzang begraven.

Pag 44:

Om de impact van de tracés op het landschap en bestaande bebouwing zoveel mogelijk te beperken, moet worden gezocht naar tracés die de waardevolle elementen in het landschap en de moeilijk te amoveren bebouwing zoveel mogelijk ontzien.

Waarom wordt er dan een voorkeursvariant gekozen die in zeer waardevolle landschappen liggen?

1. De strandvlakte ten zuiden van Vogelenzang (zie gebiedsvisie Vogelenzang-Zuid
2. Het nog bestaande strandwal
3. De Oosteinderpolder?

8.7 Bijlage 7: Geraadpleegde documenten

| Titel | datum | Uitgave door: |
|---|------------------|---|
| Spelregels van het MIRT | Januari 2009 | Ministerie van I&M |
| MIRT-Handreiking | | Ministerie van I&M |
| Programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek. | 29 juni 2011 | Holland Rijnland |
| MKBA Greenport Duin- en Bollen-streek | 26 maart 2010 | Rigo Research & Advies BV in opdracht van het samenwerkingsorgaan Holland Rijnland |
| Samenwerkingsagenda Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Provincie Noord-Holland en Zuid-Holland | ongedateerd | |
| Brochure: Een vitale economie in een vitaal landschap | ongedateerd | Stichting: Hou het bloeiend en Holland Rijnland |
| Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- Holland en Zuid-Holland Deel 1: Probleemanalyse | 4 april 2008 | Projectteam Goudappel Coffeng |
| Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- Holland en Zuid-Holland Deel 2: Oplossingsrichtingen | 16 december 2008 | Projectteam Goudappel Coffeng |
| Zuid-Kennemerland – Bereikbaar door samenwerking | november 2010 | Schouten Consult in opdracht van de gemeenten Zandvoort, Bloemendaal, Heemstede, Haarlemmermeer. |
| Gebiedsvisie Vogelenzang Zuid Gemeente Bloemendaal - Concept | juli 2012 | Hosper in opdracht van de gemeente Bloemendaal. |