

Van: Jan Schouten [mailto:]
Verzonden: maandag 3 september 2018 09:42
Aan: Statengriffie
Onderwerp: Zienswijze tevens pleitnota Planstudie Duinpolderweg

Aan alle leden van de Provinciale Staten van Zuid-Holland

Geachte dames en heren,

Als burger, begaan met de ontwikkelingen m.b.t. het milieu en de infrastructuur in de streek, doe ik U naar voortschrijdend inzicht bijgaand mijn zienswijze tevens pleitnota inzake de Planstudie Duinpolderweg voorheen de NOG (Noordelijke Ontsluiting Greenport) genoemd toekomen. De inhoud spreekt voor zich.

In het vertrouwen dat het bij mag dragen aan de objectivering en professionalisering van de besluitvorming verblijf ik inmiddels met de meeste hoogachting.

Jan Schouten



Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10



Virusvrij. www.avg.com



OP DE GOEDE WEG Een zienswijze tevens zijnde pleitnota inzake de Planstudie Duinpolderweg voorheen de NOG (Noordelijke Ontsluiting Greenport) genoemd.

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 \(dokument ML-MR20030478 d.d.dec.2003\)](#)

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 van de gemeente Hillegom 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.

Een weg is ook geen doel op zich maar een mogelijke oplossing voortkomende uit een probleem analyse en stelling waarbij de gehele infrastructuur in het doelgebied onderzocht is

De onderzoekresultaten uit de verkenningen in 2008 en 2010 zijn niet geschikt om als basis te dienen voor verder onderzoek. Regels en data zijn genegeerd en of verkeerd gehanteerd en geïnterpreteerd. Tevens is er een verkeerd uitgangspunt gebruikt.

Toch vervolgt het bevoegd gezag haar weg op grond van de voornoemde verkenningen.

Voor plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben wordt de procedure van milieueffectenrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Het bevoegd gezag, de PNH en PZH, stelt daarom een voorlopige [Notitie Reikwijdte en Detailniveau \(NRD\)](#) vast waarop iedereen zienswijzen kan indienen. Daarbij gaat het niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen maar wat men in het MER onderzocht wilt hebben.

De zienswijzen zijn door de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.), een bij wet ingestelde onafhankelijke adviseur bij m.e.r.-procedures, betrokken bij de advisering aan de Colleges van Gedeputeerde Staten van de provincies Noord- en Zuid-Holland over de [Notitie Reikwijdte en Detailniveau](#).

De Colleges hebben vervolgens een [Nota van Beantwoording](#), waarin is opgenomen op welke wijze de zienswijzen worden betrokken in het MER en verdere planvorming, en de definitieve [Notitie Reikwijdte en Detailniveau d.d. 24 september 2013](#) , opgesteld.

Het bevoegd gezag stelt vervolgens aan de hand van o.a. de onderzoeksrapporten uit 2008 en 2010 een [Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek d.d. 7 november 2014](#) op met daarin:

- de meest recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen;
- eventuele nieuwe uitgangspunten of randvoorwaarden uit (nieuw) beleid;
- eventuele nieuwe gebiedsdoelstellingen voor de Grensstreek.

Actualisatie van rapporten waarin regels en data zijn genegeerd en of verkeerd gehanteerd en geïnterpreteerd voldoet echter niet aan de gestelde opgaven.

Alleen al om die reden had Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op **16 december 2014 nooit het besluit mogen nemen in te stemmen met de uitkomsten van de rapportage Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.**

Het bevoegd gezag heeft, gehoorgevend aan de vele reacties uit de samenleving, opdracht gegeven naar voortschrijdend inzicht een probleem analyse te maken en stelling te nemen , waarbij de gehele infrastructuur in het doelgebied onder de loep genomen wordt en zaken zoals de economische behoefte (bereikbaarheid – rijtijdenverliezen -toekomstige ontwikkelingen) en de voor- en nadelen m.b.t. leefbaarheid en veiligheid van de bewoners met inachtneming van de cultuurhistorische waarden aan de orde komen.

Dat heeft geresulteerd in het opstellen van de **Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek d.d. 09-02-2016 door RoyalHaskoning DHV.**

Het bevoegd gezag volgt verder de aanbevelingen op van de heer Jan Pieter Lokker , die een verkenning heeft uitgevoerd naar het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor “ een Duinpolderweg “ en richt een Adviesgroep op die als doel heeft om bedrijven, maatschappelijke organisaties en organisaties van bewoners een vaste plek te geven in de voorbereiding van besluiten over de oplossingsrichtingen voor de verkeerskundige en leefbaarheidsproblematiek in de grensstreek. Behalve het toetsen van voorstellen van de projectorganisatie kreeg de Adviesgroep de ruimte om ook zelf met nieuwe oplossingsrichtingen te komen.

Het bevoegd gezag stelde daarbij de uitdrukkelijke voorwaarde dat de “ probleemanalyse “ niet meer ter discussie stond terwijl werd aangegeven dat voornoemde probleemanalyse , samen met de NRD uit 2013 , het **complete bestuurlijke toetsingskader** vormen.

Dat heeft geresulteerd in een voorstel om als oplossingsrichting zeven alternatieven nader te onderzoeken.

Vervolgens wordt **de Milieu Effect Rapportage (MER Duinpolderweg ref.MO-AF20171012 CWS-HR)** opgestart waarin 7 alternatieven , inclusief het zogenaamde “ nul alternatief “ , worden onderzocht op hun effecten voor het verkeer , het milieu en de economie teneinde een betere bereikbaarheid, doorstroming van verkeer, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer en Duin en Bollenstreek te bewerkstelligen.

Het Nulalternatief dient tevens als referentiekader voor de beoordeling van de andere alternatieven: de effecten van de andere alternatieven worden beschreven en beoordeeld ten opzichte van het Nulalternatief.

Uit de MER rapportage blijkt dat niet 1 van de onderzochte 7 alternatieven het beste is om dit doel te behalen.

Het bevoegd gezag heeft daarop besloten om als voorlopig voorkeursalternatief te kiezen voor een combinatie van onderdelen uit de verschillende alternatieven en dit zonder dat het integraal onderzocht was als basis te gebruiken voor het indienen van zienswijzen en verdere besluitvorming.

Het bevoegd gezag heeft vervolgens een definitief voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld wat een samenstel is op basis van de gedeeltelijke Hillegomse Zienswijze (Midden).

Dit definitief voorkeursalternatief omvat:

een nieuwe verbinding in de Haarlemmermeer, vanaf rijksweg A4 tot en met de Nieuwe Bennebroekerweg;
een verdubbeling naar 2x2 rijstroken op de Nieuwe Bennebroekerweg tot aan de N205;
een nieuwe verbinding met 2x1 rijstrook tussen N205 en N208, conform de ligging van het alternatief Hillegomse Zienswijze (-Midden), met een ongelijkvloerse aansluiting op de N205 en een gelijkvloerse aansluiting op de N208;
een nieuwe verbinding tussen Bennebroekerdijk en Spieringweg bij Zwaanshoek, conform alternatief NOG Beter 2.0;
een afsluiting van de Bennebroekerdijk voor autoverkeer ter hoogte van Zwaanshoek;
een nieuwe verbinding tussen rijksweg A44 en Lisse, conform alternatief NOG Beter 2.0;
een ruimtelijke reservering voor het doortrekken van de nieuwe verbinding tot aan de N206.

Dit definitief voorkeursalternatief is echter nog niet integraal onderzocht en ik bepleit dan ook dat dit alsnog gebeurt omdat een samenstel van maatregelen, zoals het huidige VKA op zich nimmer voldoende (rechts)grond biedt voor een juiste besluitvorming als dit samenstel niet geëvalueerd wordt t.o.v. een solide referentie die SMART gedefinieerd is. Die solide referentie is een afgeleide van de probleemanalyse.

Dit ter objectivering en professionalisering van het besluitvormingsproces zodat er een breed draagvlak kan komen voor de besluitvorming in het algemeen belang.

Jan Schouten

29-08-2018