

DUINPOLDERWEG

infokrant

voor de bewoners van Zuid-Kennemerland en de Noordelijke Bollenstreek.

De Duinpolderweg: **niet** nuttig, **niet** noodzakelijk en een **ramp** voor de regio!

De provincies Noord en Zuid Holland hebben bedacht dat er een weg moet komen tussen de N206 bij De Zilk en de Nieuwe Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer die aansluit op de A4. De betrokken bestuurders hadden zelfs al gekozen voor een tracé. Deze zogenaamde Noordelijke Voorkeursvariant (Duinpolderweg) loopt vlak ten zuiden van de dorpen Vogelenzang, Bennebroek en Zwaanshoek. De weg is grotendeels 2 x 2-baans, er mag 80-100 km per uur gereden worden en er rijden straks zo'n 30.000 auto's per etmaal over.

Om de aanleg van de Duinpolderweg te rechtvaardigen beroepen bestuurders en projectteam zich op de zogenaamde Grensstreekstudie, waarin 7 doelstellingen voor de regio genoemd zijn, waarom deze weg er zou moeten komen. Door diverse deskundigen is inmiddels echter aangegeven dat deze 7 doelstellingen voor een belangrijk deel achterhaald zijn, of oplossingen zoeken voor problemen die er niet zijn.

Eén van de 7 doelstellingen van de Duinpolderweg is het vergroten van de veiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen, maar de Duinpolderweg heeft het karakter gekregen van een stroomweg (dat is een lange afstands-autoweg), die gebruikt gaat worden door automobilisten die niet de Bollenstreek of Zuid-Kennemerland als bestemming hebben. Hierdoor zullen de leefbaarheid en veiligheid van Bennebroek, Vogelenzang, De Zilk, delen van Hillegom en Heemstede juist achteruit gaan. In 2005 reden er 12000 voertuigen over de Rijksstraatweg (N208) door Bennebroek. In 2020 zouden dat er 14000 zijn, maar door aanleg van de Duinpolderweg worden dat er 26.000! En daarnaast zullen ook nog eens 30.000 voertuigen per etmaal over de Duinpolderweg zelf gaan rijden!

Aanzuigende werking

In alle analyses is niet of nauwelijks rekening gehouden met verkeer van buiten de regio dat de Duinpolderweg gaat gebruiken als doorgangsroute. Bijvoorbeeld verkeer vanuit het Westelijke Randweggebied in Haarlem dat naar de A4 moet, zal eerder kiezen voor de Duinpolderweg dan omrijden via A9 en A5. Omdat er echter geen goede verbinding is tussen de Westelijke Randweg en Bennebroek zal er sluipverkeer op gang komen, o.a. via de Herenweg voor Heemstede en langs de Leidsevaart, Zwartweg, Glipperweg en Binnenweg in Bennebroek en langs de Bekslaan, Vogelenzangseweg en Leidsevaart in Vogelenzang.

Verlies van uniek natuur- en cultuurlandschap

Het karakter van het unieke cultuur- en natuurlandschap van Zuid-Kennemerland zal ingrijpend en voor altijd worden veranderd. Het noordelijke voorkeustracé loopt langs de Waterleidingduinen, over de Vogelzangse Strandvlakte, en door het laatste stukje oorspronkelijk, ca. 15.000 jaar oud duingebied, dat op het terrein van GGZ in Geest ligt. Ook de Oosteinderpolder, met een inrichting die nog dateert uit de middeleeuwen, wordt onherstelbaar aangetast. Men zou verwachten dat deze feiten terug te lezen zijn in de rapportages over de Duinpolderweg, met een goede impactanalyse. Maar helaas ontbreken daarin duidelijke feiten en heldere cijfers over dit stuk Duinpolderweg.

De provincie beslist

Na een periode met een schijn van 'inspraak' van bewoners en gemeenten, hebben de provinciale bestuurders nu aan de raadsleden van de betrokken gemeenten laten weten dat zij beslissen! Zelfs als alle gemeenten over een bepaalde tracévariant een andere mening zouden hebben dan de provincie, kan de provincie het plan nog steeds doorzetten. Het "algemeen provinciaal belang" is leidend boven lokale belangen. Aldus de bestuurders.

De bewoners zullen op informatieavonden door de provincie worden geïnformeerd. Van de gemeenten verwacht de provincie dat zij wel zullen bijdragen aan de kosten van de weg.

De Duinpolderweg zal meer problemen opleveren dan deze oplost. De kosten van dit project worden geschat op € 120 miljoen. En dit belastinggeld zal door de bestuurders op basis van foutieve argumentatie en rammelende onderzoeksrapporten worden uitgegeven.



Wordt de Bollenstreek een onderdeel van de stadsregio Amsterdam?

Eén van de grote voorstanders van de Duinpolderweg is de Stadsregio Amsterdam.

Onlangs heeft deze regio € 468.000 ter beschikking gesteld voor de verdere tracékeuzestudie van de Duinpolderweg, een weg die grotendeels in Zuid-Holland komt te liggen. Het is volstrekt onduidelijk wat de belangen zijn van Stadsregio Amsterdam om financiële middelen ter beschikking te stellen voor infrastructuur in een andere provincie. Infrastructuur die bovendien een groot negatief effect heeft op het leefklimaat in de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Deze ontwikkeling roept vraagtekens op. Hebben de gemeenteraden en de bevolking nog wel iets in te brengen in deze regio?

Deze krant wordt u aangeboden door:

Wijkraad Oostduin (Hillegom)

Dorpsraad Vogelenzang

Dorpsraad Bennebroek

Team NOG beter

Platform de Zilk

Stichting Niet door De Zilk

Stichting Bescherming Erfgoed Zuid-Kennemerland

Milieudefensie Haarlem

Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland

Vereniging Behoud de Polders

Stichting DuinBehoud

Vereniging tot behoud v/h landelijk karakter van Vogelenzang (VLKV)

Het waarom van deze krant

Wij menen dat u als bewoner van deze regio de correcte informatie hoort te krijgen over deze ingrijpende ontwikkeling, die van grote invloed zal zijn op uw woongenot en leefklimaat.



Duinpolderweg door De Polders en het bos GGZ in Geest: *Eeuwig zonde*

De Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder (De Polders) zijn met de Elsbroekerpolder de laatste overgebleven natte veenweidegebieden in Hillegom.

Deze oude polders zijn cultuurhistorisch zeer waardevol en vormen een uniek natuur- en stiltegebied voor weidevogels, amfibieën, vlermuizen, hazen etc. Als een klein puzzelstukje maakt het gebied – net als alle andere weidegebieden in Nederland – deel uit van een grote puzzel, de rijke natuurgebieden voor flora en fauna in West Europa.



Inmiddels zijn er al 93 soorten vogels in De Polders gespot. Voor veel soorten weidevogels en trekvogels is het gebied immers een rustig foerageergebied en een belangrijk broedgebied met een hoge nestdichtheid.

In het gebied verblijven bedreigde weidevogels, zoals Grutto's, Slobeenden, Tureluurs, Watersnippen, Wintertalingen en Gele Kwikstaarten, etc. Deze vogels hebben met elkaar gemeen dat ze met uitsterven worden bedreigd, omdat steeds meer weidegebieden door menselijke activiteit verdwijnen, of ongeschikt worden.

De Polders hebben ook een rijke flora van ca. 230 soorten, waaronder Waterdrieblad, Wilde orchideeën, Lange ereprijs, Kruisbladwalstro, Zomerklokje, Valse kamille, Gele ganzenbloem. Genoemde soorten zijn beschermd omdat ze zeer zeldzaam zijn.

Er bestaat een grote kans dat de Duinpolderweg door de Oosteinderpolder wordt aangelegd, waardoor deze polder wordt opgeofferd voor de bovenregionaal economische vooruitgang. Of deze weg werkelijk bijdraagt aan economisch vooruitgang is te betwijfelen. In ieder geval wordt met de komst van deze weg de natuur in deze polder verwoest. Ook de unieke cultuurhistorische waarden van 'Oostender', zoals deze polder op oude kaarten uit de 17^e en 18^e eeuw staat vermeld, zal vergoed verloren gaan.

In het geval dat de Duinpolderweg tegen de grens van Bennebroek wordt aangelegd, zoals de provinciale bestuurders



voorstaan, gaat de weg dwars door het bos GGZ in Geest, het allerlaatste stukje unieke bos en enige oude strandwal die Hillegom nog rijk is. Bovendien is dit gebied aangewezen als Ecologische Hoofd Structuur gebied en heeft daardoor een speciale beschermingsstatus.

Duinpolderweg niet nodig

De regionale natuur- en milieuorganisaties trekken het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg sterk in twijfel. Twee nieuwe, onafhankelijk van elkaar opgestelde rapporten, *Duinpolderweg, hoe nu verder* van deskundige Martin Bunnik en *het Nulplus alternatief* van de regionale natuurorganisaties laten zien dat deze weg helemaal niet nodig is. Deze conclusie is niet eens zo bijzonder. Want in 2004 kwam het provinciebestuur na een diepgaand milieuraapportage onderzoek waarin ook de verkeerseffecten waren meegenomen tot eenzelfde conclusie, dat verbindingsweg N206-N205 onvoldoende oplost.

Lang zijn er bij vele betrokkenen ernstige twijfels aan de juistheid van de door de provincie van Noord-Holland en Zuid-Holland geformuleerde opgaven, die vermeld staan in hun rapporten.

Zo wordt bij het terugdringen van de omgevingshinder door het noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland in de provinciale rapporten niet duidelijk gemaakt om welke knelpunten het gaat. Er zijn namelijk nu geen echte knelpunten in het noord-zuidverkeer, behalve in Vogelenzang, maar ook daar neemt het verkeer al jaren af, en niet toe zoals wordt beweerd.

Met de komst van de Duinpolderweg dreigt juist een enorm knelpunt in de dorpskern van Bennebroek te worden gecreëerd. Ook de visie dat de Duinpolderweg er moet komen vanwege de verkeersproblemen die zich voordoen bij de Ringvaartbruggen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer deugt niet, omdat dit kan worden opgelost door de tijden van de brugopeningen aan te passen. Momenteel zijn er al voldoende verbindingen tussen de Bollenstreek en de Haarlemmermeer, onder ander de brug bij Heemstede en bij Hillegom de N207.

Voor de Greenport Duin- en Bollenstreek is de Duinpolderweg overbodig, omdat de tuinbouwbedrijven hoofdzakelijk zijn gevestigd in het zuiden van de Bollenstreek namelijk Rijnsburg, Lisse en Hillegom. Een weg aan de noordzijde van de Bollenstreek voegt hier als route amper iets aan toe.

Het transport van deze bedrijven gebeurt al via de N207

om bijvoorbeeld Greenport Aalsmeer of de A4 in de Haarlemmermeer te bereiken. Tevens is er nauwelijks een logistieke relatie tussen de Greenport Duin- en Bollenstreek en de Mainport Schiphol aangetoond.

De toekomstige woningbouwprojecten tussen Noordwijk en Noordwijkerhout en in de Haarlemmermeer wordt eveneens als argument gebruikt om de geplande Duinpolderweg te rechtvaardigen. Op dit moment zijn er echter geen concrete woningbouwprojecten waarvoor een dergelijke weg nodig zou zijn.

De natuur- en milieuorganisaties vinden dat er ruim voldoende en betere alternatieven zijn om de problemen die er in de regio wél zijn, aan te pakken. Ze hebben hun alternatieven aangeboden bij de gemeenten en provincies: Géén Duinpolderweg, maar Nulplus- alternatief en de Openbaar Vervoer & Duurzaamheidsvariant. Deze alternatieven zijn aanzienlijk goedkoper dan de geldverslindende Duinpolderweg die meer dan 200 miljoen euro gaat kosten en door de belastingbetaler moet worden opgebracht. Ook zorgen deze plannen voor het behoud van natuur- en bollenlandschap wat van grote waarde is voor de natuur, cultuurhistorie, recreatie en toerisme in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. De alternatieve plannen dragen met name, door minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging, bij aan een goed en gezond leefgebied voor Bennebroek, Vogelenzang en Hillegom. En ze zorgen voor behoud van groen en minder wegen en perspectief voor (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer. Voor meer informatie 023 584 28 54.

Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland, Stichting Duinbehoud,

Milieudefensie afdeling Haarlem, Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland

Voor informatie Ton van de Reep Tel. 023 584 28 54
ton.vd.reep@hotmail.com



Team NOG BETER

Team NOG Beter bestaat uit betrokken inwoners van de Grensstreek en verkeersdeskundige Elof Nieuwenhuis. Ons pakket gaat uit van een serie maatregelen gericht op het oplossen van concrete knelpunten in de regio. Daarbij zijn we uitgegaan van de zgn 'ladderstructuur', wat inhoudt dat er meer verbindingen worden gelegd tussen dorpskernen en de Drie Merenweg (N205). Een voorbeeld is de verbinding vanaf de Weerlaan in Hillegom naar de Drie Merenweg, waardoor Hillegom beter wordt ontsloten. Verder houdt ons pakket in dat de Drie Merenweg, die nu loopt van de A9 langs Hoofddorp tot aan de N207 ten zuiden van Hillegom, wordt doorgetrokken naar de A44. Dit was ook de opzet van de Drie Merenweg, maar dat oude plan is nooit afgemaakt. Door de Drie Merenweg door te trekken naar de A44 ontstaat een robuuste ontsluiting van de Grensstreek en de Bollenstreek, die veel goedkoper is en minder schade aanricht dan het huidige plan, nl het doortrekken van de N206 bij de Zilk richting de A4 bij Hoofddorp. Ons plan is voorgelegd aan de provincie NH. Daar heeft men het plan beoordeeld en ons beloofd dat het zou worden meegenomen als serieus alternatief naast de Duinpolderweg. Helaas is dat niet gebeurd. De provincie heeft uit het pakket slechts één maatregel genomen, nl de ontsluiting via de Weerlaan in Hillegom, en deze bovendien aangepast door de weg door te trekken naar de N206 bij de Zilk. Dit is om twee redenen slecht: 1) ons plan heeft alleen zin als alle maatregelen worden meegenomen. Het is een totaalpakket en alle voorgestelde oplossingen grijpen op elkaar in en 2) door een verbinding te maken met de N206 wordt het in Hillegom te druk. Deze verbinding zal veel verkeer vanaf de N206 door Hillegom sturen dat richting de A4 wil rijden. Wij hebben er daarom gepleit alsnog ons hele pakket mee te nemen in het vervolgonderzoek. De gedeputeerde Elisabeth Post (VVD) van de provincie NH heeft op 17 december 2012 publiekelijk verklaard dat zij bereid is het complete pakket NOG Beter te laten onderzoeken als volwaardig alternatief naast de Duinpolderweg. Wethouder A Schep (Bloemendaal) heeft dit bevestigd en wij zullen de gedeputeerde aan deze belofte houden. Wilt u het pakket zelf beoordelen, kijkt u dan op de site: www.nietdoorhetbos.nl. U kunt zich op de nieuwsbrief van nietdoorhetbos gratis abonneren, zie de homepage helemaal rechts onder. Zo blijft u op de hoogte van het laatste nieuws en kunt u het pakket downloaden.



De Duinpolderweg, onvoorstelbaar!

In 2004 waren de bestuurders er glashelder over. Na een uitgebreid onderzoek (MER) naar de voor- en nadelen van een verbindingsweg tussen de N206 en de N205 was er maar één conclusie mogelijk: direct stopzetten dat project! De aanleg van de verbindingsweg zou tot grote en nieuwe capaciteitsproblemen leiden op aansluitende wegen en alle onderzochte tracés zouden zorgen voor ernstige aantasting van het milieu en de woonomgeving. Bovendien werden de kosten gezien als veel te hoog en onverantwoord. Van de 4 getoetste varianten bleek vooral de noordelijkste de slechtste optie voor mens en milieu.

Wie vervolgens denkt dat daarmee de kous af was, vergist zich ernstig. In alle stilte, binnen een besloten vergadering van provinciale bestuurders en wethouders (Breed Bestuurlijk Overleg) werd in 2008 toch weer gesproken over een verbindingsweg tussen de N206 bij De Zilk en de N205/A4. Met

nauwkeurige bestudering van deze 'opgaven' dringen zich echter direct twee cruciale vragen op. Ten eerste kan bij elk van de 'opgaven' de vraag gesteld worden: bestaat dit probleem werkelijk, hoe is dat gekwantificeerd en voor wie geldt het nu eigenlijk? De tweede, logisch daaropvolgende vraag is: hoe groot is het oplossend vermogen van de Duinpolderweg voor elk van deze 'opgaven'? Als we die vragen proberen te beantwoorden dan blijkt dat géén van de zeven 'opgaven' goed is onderbouwd en dat bovendien voor het grootste deel van de opgaven de Duinpolderweg niet eens een oplossing biedt!

Noord-zuidverkeer zal toenemen, niet afnemen!

Om onbegrijpelijke redenen heeft men in de verkeersanalyses verzuimd om rekening te houden met de aanzuigende

Duinpolderweg nauwelijks enige toegevoegde waarde levert. Transport van bloemen en planten en het toerisme spelen zich vooral af in het zuiden van de bollenstreek. Het verkeer dat deze activiteiten met zich meebrengen, loopt vooral via de A44 en in de toekomst via de Rijnlandroute.

Het transport van bloembollen heeft een heel ander karakter, want dat vindt plaats gedurende 4 maanden per jaar, als de bloembollen niet in de grond zitten. Ook is in die periode snel transport niet noodzakelijk omdat bloembollen nauwelijks aan bederf onderhevig zijn. Verder ligt ca 90% van de bollenbedrijven tussen de N208 en N206, en zij zullen voor het transport gebruik blijven maken van de diverse dwarsverbindingen naar de N208 en N207. Alleen bedrijven bij De Zilk en ten noorden van Hillegom zullen bloembollen en dergelijke vervoeren over de Duinpolderweg.

Fouten in het MIRT rapport

Deskundigen hebben de MIRT-rapportage nauwkeurig bestudeerd. Dit document, waarop bestuurders menen hun be-



de resultaten van het MER- onderzoek van 2004 nog vers in het geheugen was het hoogst merkwaardig dat daar de voorkeur werd uitgesproken juist voor het eerder zo slecht scorende noordelijke tracé, vlak tegen de zuidkant van Vogelenzang en Bennebroek aan. De bestuurders baseren zich ditmaal op een in 2010 uitgevoerde 'Bereikbaarheidsstudie voor de Grensstreek van Noord en Zuid-Holland', aangevuld met een 'Regionale verkenning wegverbinding N205-N206' (MIRT rapport 'Van Greenport tot Mainport'). Deskundigen die deze rapporten hebben bestudeerd vallen echter van de ene verbazing in de andere. De rapporten staan vol fouten en ongefundeerde aannames. Maar het belangrijkste probleem is dat nergens in deze rapporten een goede onderbouwing wordt gegeven voor aanleg van deze 120 miljoen euro kostende Duinpolderweg. Welk regionaal verkeersprobleem rechtvaardigt nu eigenlijk de aanleg?

'Nut en noodzaak' niet aangetoond.

Normaal vormt de probleemanalyse een belangrijk onderdeel van de verkenningsfase van nieuw aan te leggen wegen. Nut en noodzaak van een maatregel moeten eerst worden aangetoond en gekwantificeerd. Er moeten bijvoorbeeld heldere cijfers komen over verkeersongevallen en rijtijdverliezen. Het is schokkend om te constateren dat noch de bereikbaarheidsstudie, noch het rapport 'Van Greenport tot Mainport' daarin voorziet.

Zeven opgaven nader bekeken.

In de 'Grensstreekstudie' worden 7 opgaven gesteld, waarvan de Duinpolderweg zou moeten voldoen (zie inzet). Bij

De Zeven opgaven:

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 Greenport 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 West-flank Haarlemmermeer;
7. Opwaarderen aanbod OV op groeimarkten.

werking van de Duinpolderweg, dus het verkeer van buiten de regio dat de Duinpolderweg gaat gebruiken als doorgangsroute. Verkeer vanuit het Westelijke Randweggebied in Haarlem bijvoorbeeld (ongeveer 90.000 inwoners), dat naar de A4 moet, zal eerder kiezen voor de Duinpolderweg dan omrijden via A9 en A5. Omdat er echter geen goede verbinding is tussen de Westelijke Randweg en de oprit naar de Duinpolderweg bij Bennebroek zal er sluipverkeer op gang komen, o.a. via de Herenweg in Heemstede en via de Leidsevaart en de Zwarteweg in Bennebroek. Dit verkeer zal gaan vastlopen op kruispunten als de Zandvoortselaan met de Herenweg in Heemstede en de Zwarteweg met de Rijksstraatweg (N208) in Bennebroek.

De veiligheid en leefbaarheid voor dorpen als Heemstede, Hillegom, Bennebroek, De Zilk en Vogelenzang is daarmee verder weg dan ooit. Dit terwijl volgens de derde 'opgave' de 'leefbaarheid' juist zou moeten verbeteren.

Het is onvoorstelbaar dat bestuurders blijven volhouden dat de situatie er beter op wordt.

Waarom de Ringvaart 'slechten' (opgave 2)

In het MIRT-rapport wordt niet onderbouwd waarom het gewenst zou zijn om 'de Ringvaart als barrière tussen de Haarlemmermeer en de Bollenstreek nog verder te slechten'. Beide gebieden zijn redelijk autonoom. Veruit de meeste banen in de Bollenstreek worden door inwoners van het gebied vervuld. Wel is er volgens de Grensstreekstudie sprake van knelpunten in het woon-werkverkeer in het zuidelijke deel van de bollenstreek (Noordwijk en Noordwijkerhout), maar op welke gronden dan gekozen wordt voor een Duinpolderweg in het uiterste noorden van de Bollenstreek is voor veel bewoners van de grensstreek niet te begrijpen. Zij vragen zich ook af waarom er geen verbinding gemaakt wordt van de N207 bij de Steenfabriek naar de N206 ten zuiden van De Zilk.

De Duinpolderweg is niet nodig voor de greenport.

Volgens opgave 3, zou de Duinpolderweg er moeten komen om de 'bereikbaarheid van de greenport te garanderen'. Daarbij gaat het om bloembollen, bloemen en planten en toerisme in de Bollenstreek. De MIRT-analyse laat echter ook hier verstek gaan. Er is geen enkele inventarisatie of becijfering van aard en omvang van de bijbehorende vervoersstromen. Wanneer deskundigen naar deze problematiek kijken, komen die tot de conclusie dat de

sluitvorming te kunnen baseren, kan echter absoluut de toets der kritiek niet doorstaan en staat vol aantoonbare fouten, inconsistente bevindingen, onlogische conclusies en niet-relevante zaken. Er zijn voorbeelden te over.

Zo vermelden de verkeerstellingen een toename van 2000 motorvoertuigen per etmaal over de Herenweg in Heemstede, op dezelfde weg -een eind verderop in Bennebroek- is deze toename ineens 8500 per etmaal. Waar deze 6500 voertuigen ineens vandaan komen is een groot raadsel. In 2005 zouden er 10.000 voertuigen per etmaal langs de Leidsevaart onder de traliebrug door gereden zijn. Dit is bijna gelijk aan het aantal motorvoertuigen dat over de Rijksstraatweg in Bennebroek rijdt! Bovendien laat de capaciteit van de weg bij de traliebrug een dergelijk aantal helemaal niet toe vanwege de verkeersregeling ter plaatse.

Grote onrust in de regio en wantrouwen naar de overheid.

Bestuurders blijven maar wijzen op de voordelen van de Duinpolderweg. Er is echter nooit een gedegen en gekwantificeerde probleemanalyse verricht en het heeft er alle schijn van dat eerst de oplossing is bedacht en dat het probleem er later bij moest worden geconstrueerd. Voor degenen die de lokale situatie goed kennen, is direct duidelijk dat verkeerstellingen en onderzoek naar verkeersstromen in de MIRT-studie niet kunnen kloppen. De zeven opgaven worden door veel bewoners in de grensstreek helemaal niet als probleem herkend. Bovendien is in alle planning tot nu toe helemaal geen rekening gehouden met cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Dit alles heeft geleid tot grote onrust in de regio en wantrouwen naar de overheid. Bestuurders lijken vooralsnog echter niet van zins om toe te geven hoe verkeerd men de situatie heeft ingeschat en doen er alles aan om de doordenderende trein van politieke besluitvorming rond de Duinpolderweg op gang te houden.



De Duinkolderweg: de gevolgen voor de dorpen

Verslechtering van het leefklimaat in Vogelenzang

Van de vier door het projectteam uitgekozen varianten zijn de noordelijke en de middenvarianten (met hele of halve aansluiting) funest voor het dorp Vogelenzang.

De noordelijkste variant, favoriet van de provinciebestuurders, loopt vlak langs Vogelenzang en Bennebroek en zal de dorpen met geluidsoverlast en fijnstof opzadelen. Bovendien loopt het tracé met een ruime boog ten noorden van de Tiltenberg door het bollenland op de Vogelenzangse strandvlakte - historisch en landschappelijk een waardevol gebied. In de landschapsbeschrijving van de gemeente Bloemendaal (2009) worden de strandvlakten en zanderijgebieden aangemerkt als “kernkwaliteiten” van de gemeente. In de structuurvisie van Bloemendaal (2011) staat: “... is het beleid gericht op behoud van de cultuurhistorische en natuurlijke waarde van de landgoederen en de open strandvlakten” (pag. 30). Ook de camping Vogelenzang, vlak ten noorden van de weg,



zal overlast van de weg ondervinden.

De middenvarianten liggen slechts 100 meter verder van de dorpen en doorsnijden nog steeds de strandvlakte met alle al genoemde bezwaren. De geplande aansluiting aan de N206 zorgt voor aanzienlijk meer verkeer door Vogelenzang als deze volledig (d.w.z. naar beide richtin-

gen) wordt uitgevoerd. Met de aanzuigende werking van de nieuwe weg en de daardoor toenemende drukte op de Vogelenzangseweg wordt in de berekeningen echter onvoldoende rekening gehouden.

De rekenmeesters van de provincie hebben niet alleen bij het viaduct onder de spoorlijn bij de Leidsevaart met cijfers gegoocheld (zie vorige pagina). Een ander voorbeeld van onverklaarbare berekeningen is het toenemende aantal voertuigen op de Bekslaan, terwijl op alle andere wegen in Vogelenzang de aantallen zouden afnemen. Zo zitten de berekeningen van de provincie vol met geheimzinnige “verschijningen” en “verdwijningen” van aantallen voertuigen. En op zulke berekeningen wordt de aanleg van een weg gebaseerd!

Het zal duidelijk zijn, dat de leefbaarheid van Vogelenzang na aanleg van de weg flink zal zijn aangetast en dat de rust en de fraaie landschappelijke ligging van het dorp tot het verleden behoren.

Vogelenzang en heel Zuid-Kennemerland worden op grond van onjuiste uitgangspunten met overbodig asfalt opgezadeld dat de bestaande verkeersproblemen niet oplost en nieuwe problemen creëert.

De Zilk, blij wakker en blij opletten!

De Duinpolderweg zoals die is voorgesteld door het provinciebestuur van Noord-Holland en de stadsregio Amsterdam (waaronder Haarlemmermeer) zal ervoor zorgen dat de Zilkerduinweg door de De Zilk een op- en afrit wordt voor de N206. Het verkeer dat via Vogelenzang rijdt (noord-zuid en zuid-noord), zal dan de ontsluiting ten zuiden van De Zilk gebruiken en moet daardoor dwars door De Zilk. Een grote verkeersdruk is het gevolg.

De Noordwijkerhoutse wethouder Visser heeft laten weten dat hij dat niet zal laten gebeuren. De gemeenteraad van Noordwijkerhout heeft ook een ferme motie aangenomen op initiatief van Platform De Zilk. Wij zijn blij met deze toezegging.

Maar gerust kunnen we er zeker niet op zijn dat de De Zilk gevrijwaard blijft van de toenemende verkeersdruk die de Duinpolderweg met zich mee zal brengen.

Het is namelijk helemaal de vraag in hoeverre de provincie Noord-Holland, die de trekker is van deze weg, zich iets aan zal trekken van de wensen van de Noordwijkerhoutse raad en wethouder. Het provinciebestuur heeft namelijk onomwonden duidelijk gemaakt dat zij bezwaren of aanpassingen, die niet overeenkomen met de Noord-Hollandse visie, zullen ‘overrulen’. De provincie NH houdt de regie strak: het gaat hun om het ‘algemeen belang’ en daar kan het Zilks belang wel eens door ondergesneeuwd raken.

Als de op- en afrit ten noorden van De Zilk te duur uitvallen (hetgeen in deze bezuinigingstijd zeer waarschijnlijk is), dan komt er geen ontsluiting en heeft De Zilk



het nakijken. Wel meebetalen aan deze weg, maar geen inspraak over bescherming van De Zilk tegen verkeersoverlast dwars door het dorp, dat wordt dan het scenario.

Dat deze zorg gegrond is, blijkt uit uitspraken van wethouder Bezuijen van Haarlemmermeer, een van de grootste voorstanders van deze stroomweg tussen de A4 – Hoofdorp en Noordwijkerhout. Bezuijen heeft al voorgesteld om een ingewikkelde kruising met het spoor ergens in de Haarlemmermeerpolder te schrappen en daarvoor een goedkopere oplossing te vinden. Luxigheden als verdiept aanleggen, geluidswallen, extra op- en afritten zullen sneuvelen omdat deze weg er moet komen (volgens de bestuurders), maar aangezien er door de provincie ook bezuinigd moet worden, zal het een uitgetrekte tracé worden. Ook de verkeersjuristen van de provincie zien een op- en afrit ten noorden van De Zilk helemaal niet zitten. Niet noodzakelijk en ondermijnend

voor hun voorkeursplan volgens hen en dan kun je erop wachten dat kostenbesparingen ervoor zorgen dat die op- en afrit er ook niet komen. De gemeente Noordwijkerhout heeft geen enkel machtsmiddel om dit te verhinderen.

De op- en afrit ten Noorden van De Zilk zou overigens in Vogelenzang de verkeersdruk doen toenemen door de grote aanzuigende werking van de weg.

Ook al komt de noordelijke op- en afrit er wel, of ook al wordt de Zilkerduinweg op het noordelijke punt (bij de Tiltenberg) elektronisch afgesloten voor doorgaand verkeer (een informeel voorstel van de gemeente), dan nog gaat De Zilk er op achteruit.

De Zilk wordt aan drie kanten ingepakt met een weg die door heel veel verkeer gebruikt gaat worden. Want het is de bedoeling dat deze stroomweg zeer veel verkeer zal aantrekken om andere wegen te ontlasten. Het moet een *bypass* voor de A44 worden, het moet woningbouw in de Haarlemmermeer ontsluiten, want die gemeente heeft grote groeiplannen. De gevolgen zullen zijn: geluidsoverlast, fijnstof en drukte in dit rustige deel van de Bollenstreek.

Waarom de toekomstige vierbaans N207, bij de steenfabriek, niet wordt doorgetrokken naar de N206, is volstrekt onduidelijk. Deze optie wordt nu door de bestuurders niet onderzocht, terwijl die in allerlei studies toch als een zeer relevante oplossing wordt gezien

De provincie NH laat zich nu alleen leiden door een gebrekkig en niet transparant verkeersonderzoek, dat zij zelf heeft uitgevoerd en wil doordrukken dat het noordelijke tracé gerealiseerd gaat worden.

Heemstede word wakker voor het te laat is! De Herenweg door Heemstede wordt Randweg.

Haarlem is groot voorstander van de Duinpolderweg omdat deze weg een onderdeel wordt van de ring rondom Zuid-Kennemerland. De Herenweg - ook onderdeel van deze ring - wordt daarmee een aantrekkelijke verbinding tussen de Westelijk Randweg en de Duinpolderweg. Uit rijtijdberekeningen blijkt dat men sneller vanuit Zandvoort, het Westelijk Randweggebied en zelfs vanuit Velsbroek via de Herenweg en de Duinpolderweg naar Nieuw-Vennep, Leiden, Den Haag en Rotterdam kan rijden. Bovendien is deze route korter. Na de realisatie van de Duinpolderweg zal er veel meer doorgaand verkeer door Heemstede gaan rijden, verkeer dat nu nog door Haarlem rijdt.

De gevolgen voor Heemstede zijn dramatisch. De grote toename van verkeer over de Herenweg zal gevolgen hebben, niet alleen voor de verkeersveiligheid, het milieu maar ook voor de bereikbaarheid van de woonwijken ten westen van de Herenweg. De belasting van de kruisingen bij de Zandvoortselaan en bij station Heemstede zal door het extra verkeer toenemen waardoor langere wachttijden zullen ontstaan. Ook zal het sluipverkeer over de Leidsevaart, Van Merlenlaan, Glipdreef, Glip-

perweg, en Prinsenlaan toenemen om via Bennebroek de Duinpolderweg te bereiken.

Het gemeentebestuur van Heemstede is voorstander van de Duinpolderweg, want uit het verkeersonderzoek van de Provincie Noord-Holland blijkt dat het verkeer in het zuidelijke deel van de Herenweg, ter hoogte van Bennebroek toeneemt, maar dat op een groot aantal andere



wegen in Heemstede de verkeersdruk door de aanleg van de Duinpolderweg zal afnemen. Maar klopt dit wel? Is dit onderzoek waarop de bestuurders van Heemstede hun conclusies trekken wel goed uitgevoerd? Hoe kan het dat de totale verkeersdruk in Heemstede afneemt,

zoals de provincie NH beweert, terwijl nog geen 1,5 km van de grens van Heemstede een 4-baans autoweg komt? Waarom betaalt Haarlem mee aan de Duinpolderweg?

Volgens het verkeersonderzoek van de Provincie NH rijden na realisatie van de Duinpolderweg 9500 auto's meer over de N208 door Bennebroek. Dit is een toename van bijna 100%. Maar nog geen kilometer verder op de grens met Heemstede/Bennebroek is de toename van het verkeer aanzienlijk geslonken naar slechts 2500 auto's per dag. Hoe kan dit?

Rijkswaterstaat zegt in een van zijn aanbevelingen aan projectteams dat de uitkomsten van een verkeersonderzoek verklaarbaar moet zijn om fouten te voorkomen. Maar het projectteam heeft geen enkele verklaring waarom de verkeersdruk in Heemstede minder wordt terwijl de verkeerskundigen van de Provincie NH wel mondeling willen toegeven dat de resultaten niet kunnen kloppen.

Maar er gebeurt niets en de bewoners worden in slaap gesust tot het te laat is en het extra verkeer door Heemstede hen wakker schudt.

WIJK OOSTDUIN aan de noordkant van HILLEGOM

De stoomwals “Planvorming Duinpolderweg” blijft maar doorrollen. Alle door bezorgde burgers en belangverenigingen ingebrachte tegenargumenten worden van tafel geveegd.

Nut en noodzaak van de Duinpolderweg worden door een tweetal rapporten van onafhankelijke deskundigen ontkracht en de kwaliteit van de door de overheid gehanteerde rapporten in twijfel getrokken. Betrokken bestuurders zijn echter ziende blind en horende doof, hebben zich ingegraven in hun eigen gelijk en willen met hun eigen burgers eigenlijk niets meer te maken hebben.

Voor onze wijk zal de keuze voor de voorkeursvariant van de bestuurders, namelijk het meest noordelijke tracé door de Oosteinderpolder en het bos van de Geestgronden, de nekslag voor ons mooie gebied betekenen.

Onze wijk zal doorsneden worden door een vierbaansweg, waarover dagelijks 30.000 voertuigen gaan rijden (max. snelheid 100 km per uur) en een half klaverblad ter hoogte van de ingang van het bos van de Geestgronden en daarmee zal de wijk dus uiteenvallen in twee delen.

De eeuwenoude Zandlaan zal worden opgedeeld in twee helften, die beiden doodlopen op de nieuwe vierbaansweg. De Winterrustlaan zal voor de helft verdwijnen.

Duizenden fietsers en wandelaars die in alle jaargetijden genieten van het landelijke karakter van de Zandlaan, met aan de ene kant de bollenvelden en aan de andere kant de eeuwenoude Oosteinderpolder, zullen dan voortaan alleen nog via allerlei stoplichten en een drukke verkeersweg ons gebied kunnen passeren.

Dit geldt overigens ook voor de jonge schoolgaande kinderen uit onze wijk die doorgaans in Bennebroek naar school gaan.

Het verkeer naar tuincentrum Oosteinde dat nu gespreid over zowel Winterrustlaan als Kennemerbeekweg zijn bestemming bereikt en verlaat, zal dan nog uitsluitend via de Kennemerbeekweg kunnen rijden. Deze smalle weg is daar totaal niet voor geschikt en heeft nu al verkeersproblemen. De verkeerstoename zal leiden tot



veel overlast en gevaarlijke situaties.

De problemen die ontstaan op de Haarlemmerstraat zijn echter van een heel ander kaliber. Het verkeer op de Haarlemmerstraat zal meer dan verdubbelen, zowel uit noordelijke als uit zuidelijke richting.

Aan de zuidzijde van het geplande halve klaverblad liggen de woningen zo dichtbij dat de overlast die hier ondervonden zal worden enorm zal zijn. Geluidsoverlast, stank, luchtverontreiniging, maar ook gevaarlijke situaties bij het parkeren van auto's en het oversteken van de weg. Ook aan de noordzijde zullen deze proble-

men zich gaan voordoen aan de Haarlemmerstraat en in de kern van Bennebroek.

Grote problemen gaan zich ook voordoen op en bij de Nieuweweg. De kruising Nieuweweg/Haarlemmerstraat is nu al gevaarlijk met al het zware vrachtverkeer dat hier afslaat.

Indien Vogelenzang geen eigen aansluiting krijgt op de nieuwe snelweg, dan zal een groot deel van het verkeer uit Vogelenzang via de Bekslaan en de Zwarteweg in Bennebroek naar de Duinpolderweg rijden. Een ander deel van het verkeer zal echter de Nieuweweg als sluiproute naar de Duinpolderweg gaan gebruiken.

Dit zal leiden tot levensgevaarlijke verkeersomstandigheden.

Tenslotte de enorme hoeveelheid natuur- en cultuurlandschap dat door de aanleg van deze weg voor altijd



verloren gaat. Voor de wijk Oostduin en Hillegom gaat het dan om het laatste grote historische veenweidegebied, aansluitend op het laatste stuk oorspronkelijke strandwal met het oude bos van de Geestgronden. Met juist op deze locatie prachtige zichtlijnen over bollenvelden en veenweidegebieden naar de Haarlemmermeer.

Ook de zuidzijde van het bos en de strandwal, waar dit overgaat in bollenland, is vanuit cultuurhistorisch oogpunt zeer de moeite waard en zal ook verloren gaan.

Zeg dus nee tegen de Duinpolderweg en kies voor gezond verstand en een gezonde leefomgeving!!!

Zwaanshoek en Beinsdorp wordt de leefbaarheid in wel zoveel beter?

In een krantenartikel in het Haarlems dagblad van 26 november jl. zegt de wethouder van de Haarlemmermeer dat de Duinpolderweg er moet komen om de leefbaarheid in Zwaanshoek en Beinsdorp te verbeteren. Maar de grote vraag is in hoeverre de leefbaarheid in beide woonkernen daadwerkelijk zal verbeteren met de aanleg van de Duinpolderweg.

Het verkeer over de Bennebroekerdijk en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek zal afnemen, maar daarvoor in de plaats komt er – bij realisatie van de voorkeursvariant - wel een 4-baans autoweg die vlak achter de huizen van de Bennebroekerweg gaat lopen.

Maar ook sluipverkeer door Zwaanshoek is niet uitgesloten. Doordat meer verkeer uit de regio Haarlem door Bennebroek zijn weg zal zoeken naar de Duinpolderweg, is het te verwachten dat er lange wachttijden zullen ontstaan voor de verkeerslichtinstallatie op de kruising van de Rijksstraatweg met de Bennebroekerdijk. Hierdoor zal het sluipverkeer vanuit Heemstede en Bennebroek via de Meerweg en Bennebroekerdijk naar de nieuwe Bennebroekerweg en N205 weer toenemen.

Of de Duinpolderweg de leefbaarheid in Beinsdorp zal verbeteren is ook nog maar de vraag. De Vennepweg is een lokale weg die geen aansluitingen heeft op de grote autowegen zoals de Driemerenweg (N205) en de A4. Daarom wordt deze weg door Beinsdorp

voornamelijk gebruik voor verkeer tussen Hillegom en Nieuw-Vennep. Dit lokale verkeer zal nooit gebruik gaan maken van de Duinpolderweg en zal door Beinsdorp blijven rijden.



Bennebroek wordt het afvoerpuntje van de regio Zuid Kennemerland

Als de Duinpolderweg er komt, dan is voor Bennebroek de ellende niet te overzien. De bestuurlijke noordelijke voorkeursvariant krijgt op- en afritten naar de Rijksstraatweg (N208) iets ten zuiden van GGZ in Geest (Verpleeghuis Vogelenzang). Omdat de Duinpolderweg vervolgens 2x2-baans doorloopt via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4 zal dit een aantrekkelijke verbinding zijn voor verkeer dat naar de A4 moet vanuit Hillegom, Bennebroek, Heemstede, Vogelenzang (waar in principe niet is voorzien in een oprit) en vooral vanaf de westelijke randweg rond Haarlem. De Herenweg door Heemstede, de Leidsevaart en de Zwarteweg zullen als aanvoerroutes gaan dienen naar 'oprit Bennebroek'.

De verwachting is dat vooral het kruispunt van de Rijksstraatweg met de Zwarteweg zwaar overbelast zal raken en dat de Rijksstraatweg een drukke verkeersader wordt, die het dorp in tweeën splijt.

Welke bestuurder durft nog in de mond te nemen dat de weg moet worden aangelegd ter 'verbetering van de leefbaarheid'? Fijnstof, lawaai en verkeersdrukten zullen het woon- en leefklimaat in Bennebroek gaan bepalen. Niet voor niets toonde de MER-analyse in 2004 glashelder aan dat aanleg van de noordelijke variant een veel te grote aantasting zou betekenen van natuur, milieu en leefklimaat

Een afvoerpuntje ziet meestal veel vuiligheid en rotzooi aan zich passeren. Ook kan

een afvoer ernstig verstopten en verschrikkelijk stinken. Met de aanleg van de Duinpolderweg zal Bennebroek de bedenkelijke eer ten deel vallen zich met recht voor 100% te mogen noemen: het afvoerpuntje van de regio!



Duinpolderweg, democratie of dictatoriaal besluit?

“Kiezen? Het stadium van kiezen is voorbij wat betreft de nieuwe verbindingsweg van de N205 naar de N206” (Duinpolderweg red.). Zo kopte gedeputeerde Elisabeth Post in het Haarlems Dagblad van juni 2011.

In een stadium dat bewoners nog nauwelijks van de plannen over de Duinpolderweg hadden gehoord, laat staan door de provincie waren geïnformeerd, had deze bestuurder kennelijk al een ferm besluit genomen. Verderop in het artikel zegt zij: “Het wordt de noordelijke variant, vlak langs de dorpen Bennebroek en Vogelenzang en door het bos van de Geestgronden”. Zoals we nu weten is deze ongenueanceerde spierballentaal kenmerkend voor deze bestuurder en voor de verdere procedure zoals die door provincie en gemeente in gang is gezet. Bewoners worden stelselmatig buitenspel gehouden en zijn bijvoorbeeld nooit welkom geweest op de vergaderingen van het geheimzinnige Breed Bestuurlijk Overleg, een vergadering van bestuurders-voorzitters van de Duinpolderweg. “Ik zit hier wel om knopen door te hakken, soms moet het individueel belang wijken voor het algemeen belang...” aldus Post verderop in het HD artikel. Wat dit algemene belang is en wie er nu echt baat heeft bij de aanleg van de Duinpolderweg heeft zij alleen nooit duidelijk kunnen of willen maken.

Om toch de schijn van een democratisch proces hoog te houden mocht in juni 2012 een selecte groep belanghebbenden en bewoners onder leiding van de projectleiders van de provincie meedenken over alternatieve routes voor de noordelijke voorkeursvariant. Tijdens de eerste avond bleek een groot deel van de aanwezigen nog veel

vragen te hebben, vooral over nut en noodzaak van de Duinpolderweg. Dat was duidelijk niet de bedoeling van de projectleiders, er mocht niet meer gesproken worden over ‘of’ de weg er moet komen, maar alleen nog maar over ‘hoe’ die moet lopen. Dit leidde zelfs tot een schorsing van de vergadering, waarna de projectleiders toezegden om bij een volgende gelegenheid nut en noodzaak nog eens helder te onderbouwen. In afwachting daarvan werden er nauwelijks of eigenlijk geen alternatieven getekend op de daarvoor bestemde kaartjes. Tijdens de volgende avond in oktober werd de ware aard en ondemocratische insteek van het hele proces echter pijnlijk duidelijk. Geen belofde uitleg over nut en noodzaak. In plaats daarvan hadden de projectleiders 11 varianten uit de hoge hoed getoverd, waarvan werd volgehouden dat die waren geconstrueerd op grond van de inbreng tijdens de eerdere avond. Voor het ‘gemak’ had men echter alvast wat zitten rekenen en waren er alvast 7 varianten ‘afgevalen’. Uiteraard waren de deelnemers aan de werksessie het spoor bijster en werd de projectleiders dringend verzocht om het rekenproces nader toe te lichten. Men bleek daar echter in de verste verte niet toe in staat. Na dit gegoochel met cijfers bleven er 4 varianten over. Daaronder, dat zal u niet verbazen, natuurlijk het noordelijke bestuurlijke voorkeurs-tracé, dat zelfs als één van de beste varianten uit de bus kwam.

Daarna heeft men gemeend zich niet meer in te hoeven spannen om de inmiddels zeer verontruste bewoners goed te informeren. Op grond van nog steeds ondoorzichtig rekenwerk zullen bovengenoemde 4 overgebleven varianten nu in een zogenaamde MER/MKBA planstudie



worden gebracht (zie voor de 4 varianten het kaartje). Dat de spierballentaal van gedeputeerde Post in 2011 geen incident was bleek eens te meer toen een delegatie van een regionaal bewonersplatform in gesprek ging met de gedeputeerde. Na enkele woorden over de ‘vorm’ van het debat en helaas niet over de ‘inhoud’ werd deze tweemansdelegatie buiten de deur gezet. “Ik ben hier toch zeker degene die beslist!” werd hen door de gedeputeerde nog nagegeven. Democratie of dictatoriaal gedrag? U mag het zeggen.

Duinpolderweg, Duinkolderweg, wethouderskolderweg

Diverse wethouders van de betrokken gemeentes scharen zich achter de provinciebestuurders en geven nauwelijks thuis als bewoners met hun zorgen over de Duinpolderweg bij hen aankloppen. Ze blijven ongenueanceerd wijzen op de vermeende voordelen van de Duinpolderweg en houden hardnekkig vol dat het zoveel “leefbaarder” zou worden in de dorpskernen. Zelfs nu recente analyses uitwijzen dat de Duinpolderweg alleen maar verkeer zal aantrekken en helemaal niets oplost van de lokale verkeersproblematiek.

Wethouder Jan van Griensven van Hillegom is voorstander van de weg en steekt dat niet onder stoelen of banken. Hij wil wel dat de weg zo ver mogelijk naar het noorden wordt aangelegd, tegen Bennebroek aan. Een typisch geval van “niet in mijn achtertuin” dus.

Wethouder Michel Bezuijn van de Haarlemmermeer, zit straks met twee wegen vanaf de A4 die ‘doodlopen’ op de ringvaart, namelijk de nieuwe Bennebroekerweg en de verbrede N207. Hij ziet het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg over de ringvaart als ‘de’ oplossing van zijn infrastructuurprobleem. Ook hij gooit zo de problemen prettig over de schutting. De bewoners uit Zwaanshoek heeft hij voorgelaten dat de Duinpolderweg dé oplossing is om het verkeer door hun dorp te verminderen. Dat Zwaanshoek daar een hoge prijs voor betaalt in de vorm van een 2x2 baans snelweg vlak ten zuiden van het dorp met 30.000 voertuigen per dag wordt soepeltjes vergeten. Een oplossing op eigen grondgebied ligt zeer voor de hand: namelijk het verbreden van het enkellaansdeel van de Driemerenweg (N205) van Zwaanshoek naar de N207 bij Lisse en die vervolgens doortrekken naar de A44. Wethouder Anemieke Schep van Bloemendaal staat ook vierkant achter de provincieplannen. Bezorgde bewoners geeft zij door mediatraining gepolijste



Foto van Sanne Tiebie

antwoorden als “ik begrijp uw zorgen” en “u kunt op mij rekenen dat ik voor iedereen het beste wil”, maar ondertussen gaat zij gewoon haar eigen gang. Toen eind 2012 de gemeenteraad Bloemendaal eindelijk kritische vragen stelde was haar laffe antwoord dat men zich maar moest vervoegen bij provinciebestuur en gedeputeerde.

Wethouder Christa Kuiper van Heemstede gaat kritiekloos af op de rapporten die in opdracht van de pro-

vincie zijn gemaakt. Zij zegt dat in het zuiden van Heemstede, op de Herenweg de verkeersintensiteit weliswaar flink zal toenemen, maar dat de rest van Heemstede daar voordeel bij zal hebben. Dat het verkeer op de Herenweg zuid ergens vandaan moet komen en dat het wel eens heel erg druk zou kunnen worden op de aanvoerende wegen lijkt zij gemakshalve te vergeten.

Duinpolderweg: verwoesting laatste stukje historisch landschap in de Bollenstreek!

Het noordelijke tracé van de Duinpolderweg loopt door de ‘nieuwe duinen’, een fraaie strandvlakte bij Vogelenzang, een historische duinwal met een eeuwenoud bos bij Bennebroek en de Oosteinderpolder, met een structuur uit de middeleeuwen. Al deze gebieden hebben een hoge natuurwaarde voor flora en fauna.

Zo’n 15.000 jaar geleden was westelijk Nederland een groot deltagebied, dat te vergelijken is met de huidige waddengebied. Lange stroken zand werden opgeworpen door de opkomende zee, waardoor de duinwallen (Strandwallen) ontstonden. Tussen de strandwallen lagen de veenrijke strandvlaktes. In de middeleeuwen was de huidige Bollenstreek dan ook een zeer fraai duinlandschap. In de gouden eeuw was er in Amsterdam een grote behoefte aan zand voor de bouw van huizen. Dit zand werd gevonden in de Bollenstreek. De oude duinen werden afgegraven en dat betekende een bijna totale verwoesting van een zeer fraai landschap. Een zanderijlandschap

kwam daar voor in de plaats, dat later in gebruik genomen werd voor de bloembollenteelt.

In de Bollenstreek zijn nog een paar unieke plekjes met grote cultuurhistorische waarden te vinden, die nu nog een belangrijke bijdrage leveren aan het karakteristiek en afwisselend landschap. Deze kleine stukjes niet afgegraven duin, kunt u in het landschap herkennen aan de verhoogde ligging van wegen en unieke gebieden, waaronder de Tiltenberg en de Keukenhof. Ook het bos op het terrein van GGZ Vogelenzang - waar de weg dwars doorheen gepland is - ligt op een historische strandwal die niet afgegraven is. De kans op archeologische vondsten daar zijn zeer groot. De overheid kiest nu willens en wetens voor een voorkeursvariant die door dit prachtige gebied loopt en de verwoesting betekent van het laatste stukje oorspronkelijk duinlandschap in Hillegom, een stuk bos dat fraai aansluit met de oude duinwal in Bennebroek. In dit bos ligt nog een kerkhof waar nog grafrechten op rusten. Ook

daar trekt de Provincie NH zich niets van aan.

De voorkeursvariant voor de Duinpolderweg loopt ook dwars door de historische strandvlakte bij Vogelenzang. Dit gebied sluit aan bij de onbebouwde weilanden aan de Tweede Doodweg in Vogelenzang. De gemeente Bloemendaal heeft afgelopen jaar door een landschapsarchitectenbureau (Hosper) de waarde van dit unieke gebied laten vastleggen in een rapport, *Gebiedsvisie Vogelenzang Zuid - Gemeente Bloemendaal*, dat u kunt vinden op de website van de gemeente Bloemendaal.

Ook in het rapport van de Provincie NH wordt gesproken over dit unieke landschap, maar waarom dan wordt deze onnodige weg dan door dit unieke gebied gelegd?

Voor de bewoners is het is volstrekt onbegrijpelijk dat de bestuurders de voorkeur hebben voor een tracé door de duinen, de standvlaktes, het oude duingebied en de Oosteinderpolder.

Wat mag de bevolking eisen van de Provincie NH?

De bestuurlijke besluitvorming rond de Duinpolderweg is gebaseerd op twee rapporten, die zijn vastgesteld in opdracht van de provincie Noord-Holland. Het gaat om:

1. De grensstreekstudie
2. Rapport van Greenport tot Mainport, regionale verkenning conform MIRT: N205 – N206: zie www.duinpolderweg.nl (of <http://www.noordholland.nl/web/Projecten/Wegwerkzaamheden/Duinpolderweg/Uitgangspunten.htm>)

Namens verontruste bewoners zijn deze rapporten zorgvuldig bestudeerd door deskundigen en die trekken de volgende conclusies:

1. Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg zijn niet of nauwelijks onderbouwd.
2. Er ontbreken argumenten voor de keuze van het zeer beperkte zoekgebied tussen Bennebroek en Hillegom en voor de bestuurlijke keuze voor de noordelijke voorkeursvariant (vlak ten zuiden van Vogelenzang en Bennebroek)..
3. Er staan zeer veel fouten en onvolkomenheden in de rapporten.
Dit alles is vastgelegd in het rapport 'Duinpolderweg, hoe nu verder?' (zie: www.duinpolderweg.nl) dat op 15 augustus 2012 aangeboden is aan het projectteam van de Duinpolderweg. Tot op heden heeft het rapport geen enkel resultaat opgeleverd en gaan de provinciale bestuurders en het projectteam door met fout op fout te stapelen.

Wat mogen de bevolking en de gemeenteraadsleden van de bestuurders en het projectteam verwachten?

- A. dat het MIRT-rapport van de Duinpolderweg van tafel gaat, omdat het op vele punten niet voldoet aan de MIRT-spelregels en kwaliteitsnormen. Namelijk:
1. de zeer gebrekkige probleemanalyse, waardoor nut en noodzaak van de Duinpolderweg niet aangetoond worden;
 2. een zeer gebrekkig verkeersonderzoek in het bijzon-

der voor het gebied in Zuid-Kennemerland.

3. het gebruik van niet-realistische, onjuiste en niet-relevante gegevens;
 4. het niet onderbouwen van de economische vervoersrelaties tussen de Greenport Bollenstreek en andere centra, zoals het kassengebied bij Rijsenhout;
 5. de vele gemaakte fouten in het rapport;
 6. het gebrek aan toetsingcriteria (bijv. landschappelijke- en natuurwaarden, flora en fauna);
 7. het ontbreken van toetsingsresultaten op de voorgestelde varianten;
 8. het gebrek aan enige vorm van kwaliteitscontrole.
- Meer details en voorbeelden zijn te vinden in het rapport: *Hoe nu verder?*

- B. dat er alsnog een goed onderzoek gehouden wordt, met een probleemanalyse op basis van gekwantificeerde problemen, zoals de MIRT-spelregels van het ministerie dit voorschrijven.

Bij een analyse worden de aard, de oorzaak en de gevolgen van ieder knelpunt onderzocht, zoals rijtijdverliezen, verkeersveiligheid en de capaciteit van een wegvak ten opzichte van de verwachte verkeersintensiteit. Pas als dit duidelijk is, kan een keuze gemaakt worden, welke tracévarianten verder worden onderzocht in MER/MK-BA-studies.

- C. dat er een gedegen verkeersonderzoek gehouden wordt.

Dit betekent dat:

1. de cijfers van verkeerstellingen die in de modellen worden gebruikt actueel zijn, zorgvuldig en eerlijk gemeten en ook controleerbaar;
2. er bij alle berekeningen gebruik gemaakt wordt van de juiste en algemeen geaccepteerde verkeersmodellen;
3. alle resultaten van de berekeningen kunnen worden getoetst en gecontroleerd door een team van deskundigen, waarbij met name gekeken wordt of deze cijfers overeenkomen met de realiteit van dat moment. (Zie MIRT-handreiking van RWS).

- D. dat alle opties in het gehele studiegebied opnieuw bekeken worden.

Dit betekent als eerste een uitbreiding van het zoekgebied buiten het kleine en kwetsbare stukje tussen Hillegom en Bennebroek. Ten tweede een zorgvuldige beoordeling en weging van waardevolle varianten zoals: NOG Beter, het doortrekken van de N207 naar de N206 en het doortrekken van de N205 naar de A44.

- E. dat de gepresenteerde (voorkeurs)oplossingen getoetst worden:

1. aan de door de overheid gestelde opgaven en in bijzonder aan de zorg voor:
 - o het terugdringen van omgevingshinder door het noord-zuidverkeer in Zuid-Kennemerland;
 - o het garanderen van de leefbaarheid van de woonkernen (ook Heemstede en Bennebroek).
2. aan in hoeverre de Duinpolderweg voldoet aan het oplossen van de gekwantificeerde problemen en maatschappelijke behoeften m.b.t:
 - o de ca 28 knelpunten genoemd in de Grensstreekstudie (ook nodig voor MKBA);
 - o een verbinding tussen de Bollenstreek van de N206 via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de Mainport. (Bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens van de Duinpolderweg maken gebruik om bloemen te vervoeren naar de veiling in Aalsmeer?)
3. aan zowel de cultuurhistorische als de natuurwaarde van het gebied waar de weg komt te liggen, inclusief een impactanalyse van de gevolgen voor de flora en fauna.

Opmerking: Toetsing is een belangrijke stap in de MIRT-systematiek en die toetsing is voor dit project niet gedocumenteerd en vermoedelijk overgeslagen.

- F. dat de bevolking en gemeenteraadsleden goed en juist geïnformeerd worden.

Dit op basis van een goed en betrouwbaar onderzoek met gebruik van reële gegevens en een volledig en goed uitgebalanceerd overzicht van de voor- en nadelen van de voorgestelde mogelijkheden en oplossingen.



Wij zijn geen actiegroep van bewoners die zeggen: 'niet in mijn achtertuin'

Wij protesteren, omdat we vinden dat de overheid zich aan de door henzelf opgestelde regels van goed onderzoek moet houden (de MIRT). Deskundigen kunnen met elkaar van mening verschillen, maar als belangrijke onderdelen van voorgeschreven onderzoek niet gedaan zijn, dan is dat geen mening, maar een feit. En dat is waar het hier om gaat. Nut en noodzaak van deze weg zijn niet goed onderzocht en wij eisen dat dit wel gebeurt, alvorens wij opgescheept zitten met een weg die inderdaad onze 'achtertuin', een uniek cultuurlandschap, vernietigt.



Wat kunt u doen?

Bent u inmiddels net zo bezorgd als wij over de ontwikkeling van deze zinloze Duinpolderweg?

Krijgt u straks asfalt, fijnstof of lawaai te verduren? Kunnen uw kinderen nog veilig oversteken bij de toenemende verkeersdruk door uw dorp? Is het landelijke karakter van de streek ook echt belangrijk voor u? Of misschien wel alles tegelijk? Laat dan uw stem horen voor het te laat is!

- Belangrijk! Stuur een mail naar info@duinpolderweg.nl en meldt u aan als sympathisant van het Platform tegen de Duinpolderweg.
- Blijf op de hoogte van de allerlaatste ontwikkelingen via onze website www.duinpolderweg.nl



Duurzaamheidsvariant bereikbaarheid grensstreek

Milieudefensie stelt een variant voor waarbij niet wordt uitgegaan van groeiend en milieubelastend autoverkeer maar van een forse verbetering van het openbaar vervoer, waardoor het verkeer afneemt. Op die manier komt er ruimte op de bestaande wegen vrij voor het noodzakelijke verkeer. Omdat daarvoor weinig of geen nieuwe wegen nodig zijn (hier en daar een busstrook) is die aanpak veel duurzamer.

Openbaar Vervoer in grensstreek beroerd

In het verzorgingsgebied van de Duinpolderweg is het bestaande o.v. vrij slecht. Geen wonder dat mensen de auto nemen, het ov kan daar absoluut niet mee concurreren. Zorg voor goed comfortabel ov, dat concurrerende reistijden en verbindingen biedt en er zullen mensen overstappen van auto naar ov.

In het projectplan van de Duinpolderweg is geen cent uitgetrokken voor beter openbaar vervoer. Zo krijg je daar natuurlijk niemand meer in bus en trein als je juist wel nieuwe autowegen aanlegt.

Duurzamer én goedkoper

Deze variant is niet alleen veel duurzamer. Maar ook veel goedkoper én veel sneller te realiseren. Een asfalt-georiënteerde benadering zoals de Duinpolderweg kan nog vele jaren op zich laten wachten door procedures en financieringsproblemen. Met een extra ov-aanbod kan men 'morgen' beginnen.

Waarom geen gratis ov? Het is goedkoper dan een weg.

De kosten zijn geen probleem. Immers, zou de Duinpolderweg er komen, dan moet de regio jaarlijks het onderhoud aan die weg betalen. Daarvoor moet men volgens het rapport Van Greenport tot Mainport rekenen op 1% van de aanlegkosten. Dat komt neer op minimaal 2 miljoen per jaar. Daarvoor kan men een paar zeer aantrekkelijke buslijnen onderhouden. Die kan men desnoods, om extra reizigers uit de auto te lokken, zelfs gratis aanbieden, dan spaart men nog altijd enkele honderden miljoenen uit vergeleken met een nieuwe weg. Daarbij is het waardeverlies aan kostbare natuur nog niet eens meegerekend!

In feite volgt men dan het Hasselt-model. In het Belgische Hasselt heeft men zich 15 jaar geleden al gerealiseerd dat het goedkoper is om gratis bussen te laten rijden in plaats van nieuwe wegen aan te leggen. Sindsdien rijden er nog steeds gratis bussen in Hasselt en is het idee in heel Vlaanderen aangeslagen.

Visie

Het idee dat alle congestieproblemen opgelost kunnen worden door meer wegen getuigt van gebrek aan visie op de toekomst. Het is 20^e eeuws denken en absoluut niet duurzaam. Er zijn anno 2012 meer problemen op te lossen dan alleen een beetje congestie op de weg, bij voorbeeld een klimaatprobleem. Deze duurzaamheidsvariant lost beide problemen op, terwijl een nieuwe weg het ene probleem misschien vermindert (en dan alleen nog maar tijdelijk), maar het andere alleen maar erger maakt.



DE FINANCIERING

De totale kosten van de nieuw aan te leggen Duinpolderweg en de Nieuwe Bennebroekerweg samen worden geschat op minimaal 200 miljoen euro.

Tijdens een onlangs gehouden informatieavond in Hillegom deelde een medewerker van Holland Rijnland (het samenwerkingsverband in de Bollenstreek), mee dat er op dit moment door de diverse partners in het project 130 miljoen euro is toegezegd. Men komt dus nog minimaal 70 miljoen euro tekort, die door het Rijk moeten worden bijgelegd. De beschikbare 130 miljoen euro is als volgt verdeeld:

Provincie Noord Holland	30 miljoen
Provincie Zuid Holland	27,5 miljoen
Stadsregio Amsterdam	45 miljoen
Haarlemmermeer	10 miljoen
Holland Rijnland	12,5 miljoen
MobiliteitsFonds Zuid K'land	4,5 miljoen.

Deze laatste deelnemer, het Mobiliteitsfonds Zuid Kennemerland moet echter nog beginnen met het bijeenbrengen van dit bedrag. Op dit moment wordt door de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten besloten over de bijbehorende overeenkomst en de te storten bedragen. Het Mobiliteitsfonds gaat over een groot aantal projecten, waarvan de Duinpolderweg er een is, en waarvoor dus 4,5 miljoen wordt gereserveerd.

N205-N206 WEG=WEG!

Op natuur, rust en vergezichten moet je zuinig zijn. Zeker in de randstad.

Het is namelijk niet na te maken.

Honderden mensen genieten er elke dag van.

Een stil/rustig gebied in de Randstad, het is er nog.

De 2e Doodweg in Vogelenzang. Voor hoe lang?

Hiervoor geldt: niet te vervangen, door geen enkel natuurpark. Een bos waar je verstopper-tje in kan spelen met je kinderen, het duurt honderden jaren voor je dat in een nieuw aan-geplant bos kan doen. Nu hebben we een prachtig bos, op de grens van Hillegom en Bennebroek, in de Randstad, koesteren dus! Wat is er nu nog mooier dan fietsen door de polder, een polder in het westen van het land, bij de kust, toegezongen door de vogels? In stand houden dus.

Het is niet na te maken, op geen enkele manier. Poldergrond wordt gevormd door natuur-lijke invloeden, duizenden jaren lang! Dus geen snelweg hier doorheen! Wij willen name-lijk ontlast worden, i.p.v. het verkeersprobleem van Haarlem en Holland-Rijnland op te los-sen. Mensen gebruik je verstand, er zijn al genoeg missers. Laat dit niet de volgende worden, want wat verloren gaat is niet meer te herstellen.

Is voorgoed weg!