

Provincie Noord-Holland
t.a.v. mevrouw E. Post, gedeputeerde 'mobiliteit en wonen'
Postbus 123,
2000 MD Haarlem.

Cc:

- Commissieleden 'Mobiliteit en Wonen' van de Provincie NH
- Mevrouw Ingrid de Bondt, gedeputeerde van de Provincie ZH.

Betreft: Duinpolderweg - Het rapport: *Hoe nu verder?*

Geachte mevrouw Post,

Sinds eind juni 2012 ben ik betrokken geraakt bij het project 'Duinpolderweg'¹. Wat mij opviel waren de grote tegenstellingen tussen de bewoners van de grensstreek en de projectgroep van de Provincie. Op aanmoediging van de commissie 'Grondzaken' van de gemeente Bloemendaal heb ik een onderzoek gedaan op een aantal belangrijke documenten waarop de besluitvorming van de Duinpolderweg gebaseerd is waaronder:

- de Grensstreekstudie
- het 'Eindrapport regionale verkenning conform MIRT: N205 – N206'

Tijdens mijn documentenonderzoek heb ik geen contact gehad met voor- en tegenstanders van de Duinpolderweg of met leden van het projectteam, dit om mijn neutraliteit te bewaken. Als leidraad voor mijn onderzoek heb ik de MIRT-spelregels en -handreiking van Rijkswaterstaat (RWS) gebruikt.

Tijdens het lezen van deze rapporten over de Duinpolderweg viel ik van de ene in de andere verbazing door:

1. de zeer slechte onderbouwing van het Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg.
2. het ontbreken van toetsingscriteria en -resultaten voor de keuze van het zoekgebied tussen Bennebroek en Hillegom en de keuze voor de voorkeursvariant (Noord-Tracé Duinpolderweg).
3. de vele onvolkomenheden en fouten die in het rapport staan.
4. de vele pagina's tekst over zaken die niet relevant zijn terwijl wel relevante zaken ontbreken.

De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- Het niet volgen van de MIRT-systematiek. Belangrijke stappen zijn overgeslagen zoals de probleemanalyse en toetsing.
- Onvoldoende verificatie van de inhoudelijke kwaliteit van de twee eerder genoemde rapporten.

De resultaten van mijn onderzoek, vastgelegd in het rapport '*Hoe nu verder?*', zijn op 15 augustus 2012 met het projectteam besproken waarbij de projectleider wegens vakantie niet aanwezig was.

Het was een zeer constructief gesprek en de verkeersdeskundige beaamde dat er:

- in het verkeersmodel onvolkomenheden/fouten staan.
- sprake is van aanzienlijke toename van verkeer door Zuid-Kennemerland en ook door Heemstede.
- Een nieuw onderzoek plaats zal vinden waarbij alle opties weer open zijn; ook het doortrekken van de N207 naar de N206 (bij de kalkzandsteenfabriek).
- verbeterde verkeersmodellen gebruikt zullen gaan worden.

¹ Hieronder bedoel ik alle varianten van een wegverbinding tussen Hillegom en Bennebroek van de N206 naar de N205.

Tevens heeft men mij beloofd terug te komen op de inhoud van mijn rapport. Dit is ondanks vele initiatieven van mijn zijde tot op heden niet gebeurd (behalve in een zeer korte e-mail).

Tot eind september is mijn rapport zeer beperkt verspreid namelijk alleen aan het projectteam en aan mevrouw A. Schep, wethouder van de gemeente Bloemendaal. Op 30 september, vlak voor mijn vakantie, heb ik besloten mijn rapport vrij te geven aangezien ik ondanks herhaalde verzoeken geen inhoudelijke terugkoppeling ontving terwijl de bevindingen in mijn rapport over de Duinpolderweg buitengewoon ernstig zijn.

Na het mislukken van de werkgroepbijeenkomst van 10 oktober in Vogelenzang is het rapport gepubliceerd. Tijdens mijn vakantie is het rapport in handen gekomen van het Haarlems Dagblad. Op een verzoek voor een interview met de pers ben ik niet ingegaan totdat de projectleider van de provincie mij liet weten dat hij mijn ongevraagde hulp van meet af aan niet op prijs had gesteld en niet verder met mij wilde praten. Een eerlijk antwoord overigens. Een toezegging van de projectleider op 9 november jl. om toch nog een reactie te geven voor het einde van de maand november is men ook niet nagekomen. Ik vraag me dan ook af waarom er niet gereageerd wordt. Als de inhoud van het rapport onjuist is dan kan dat toch eenvoudig weerlegd worden?

In het artikel in de NRC van 4 december jl. stelt de heer W.J. Verheul dat naast een aantal goede projecten in Nederland er ook veel geld verloren gaat aan projecten die niet nodig zijn of mislukken vanwege politieke ambities en dat er naar kritische geluiden niet geluisterd of dat dit zelfs volledig genegeerd wordt. Ik begin er inmiddels van overtuigd te raken dat de politieke ambities ook op dit project leidend zijn waarbij bestuurders en het projectteam geheel vastzitten aan één oplossing namelijk een weg van de N206 naar de N205 tussen Hillegom en Bennebroek. Goed onderbouwd onderzoek of de Duinpolderweg aan een maatschappelijke en een economische behoefte voldoet, is inmiddels volledig ondergeschikt aan politieke ambities.

Een voorbeeld:

Het project van de N201 is een goed project mede om de bloemenveiling van Aalsmeer beter bereikbaar te maken. Er komen daar ca 10.000 vrachtwagens per dag laden en lossen. Maar hoeveel vrachtwagens gaan nu van de Duinpolderweg rijden van de Greenport Bollenstreek naar de Bloemenveiling? 10 vrachtauto's per dag? Er worden nauwelijks bloemen geteeld langs de N206 die aan de westzijde van de Bollenstreek ligt. Is dit een investering van meer dan € 100 miljoen waard? Dit is een voorbeeld dat dit onderzocht moet worden anders blijf je discussies houden over het Nut en de Noodzaak.

Wat mag de bevolking, de commissieleden en de gemeenteraadsleden van hun bestuurders 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 door:

1. de zeer gebrekkige probleemanalyse waardoor het nut en de noodzaak niet aangetoond wordt. In de grensstreekstudie is alleen een identificatie van de knelpunten te vinden maar niet de aard van het probleem en hoe groot deze problemen per knelpunt zijn. (zie verder punt B)
2. een zeer gebrekkig verkeersonderzoek (vooral door gebruik van een foutief verkeersmodel) in het bijzonder 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's zoals het kassengebied bij Rijsenhout.
5. de vele gemaakte fouten in het rapport.
6. het gebrek aan toetsingcriteria (e.g. landschappelijke, 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 mijn rapport: *Hoe nu verder?* en in het bijzonder bijlage 6.

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

De gepresenteerde probleemanalyse in de rapporten is slechts een probleemidentificatie maar geen probleemanalyse. Bij een analyse wordt de aard, de oorzaak en de gevolgen van ieder knelpunt onderzocht zoals rijtijdverliezen, verkeersveiligheid, intensiteit versus capaciteit, e.d. Dit onderzoek is essentieel om het Nut en de Noodzaak van de Duinpolderweg vast te kunnen stellen, de selectie en toetsing van de varianten en de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA).

C. dat er een gedegen verkeersonderzoek gehouden wordt.

Dit betekent dat:

1. De inputgegevens voor het verkeersonderzoek en de verkeersmodellering geverifieerd is op basis van relevante, realistische en actuele gegevens.
2. Er gebruik gemaakt wordt van een verifieerd en gevalideerd verkeersmodel.
3. De outputdata (o.a. veranderingen van verkeersintensiteiten) door een team van deskundigen geverifieerd wordt op realiteit (Zie MIRT-handreiking van RWS).

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

o.a.: Nog Beter, het doortrekken 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 N-Z verkeer in Zuid-Kennemerland.
 - o het garanderen van de leefbaarheid van de woonkernen (ook Heemstede en Bennebroek)
2. 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 die toetsing is voor dit project niet gedocumenteerd en vermoedelijk overgeslagen.

F dat de bevolking, gemeenteraadsliden en commissieleden 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.

De kernvraag

De kernvraag is of er een Nut en een Noodzaak is om de Duinpolderweg te realiseren. Zoals eerder aangetoond is in de MER-studie uit 2004 creëert de Duinpolderweg meer problemen dan dat het oplost. Een mening waar ik het overigens geheel mee eens ben omdat men met de Duinpolderweg nauwelijks één van de 28 knelpunten oplost die in de grensstreekstudie genoemd worden. Ook zijn er geen economische redenen voor een goede verbinding tussen Greenport Bollenstreek en Mainport omdat bloembollen 9 maanden in de grond zitten en er verder geen enkele vervoersrelatie bestaat met de Mainport (Schiphol).

Vooraf voor de bewoners van Zuid-Kennemerland nemen de problemen toe die veroorzaakt door een ernstige toename van het Noord-Zuid verkeer. Dit is in tegenstelling tot met de door de overheid gestelde opgave; namelijk dat door de realisatie van de Duinpolderweg de omgevingshinder door N-Z verkeer juist teruggedrongen wordt.

Tot slot:

De bewoners van de grensstreek verwachten van de overheid is dat zij zorgvuldig de activiteiten uitvoert die in haar eigen spelregels vastgelegd zijn om zo tot een goed besluit te komen. Zolang dat niet het geval is, zullen velen uit de grensstreek de overheid bestrijden en betichten van het niet nakomen van haar eigen spelregels en opgaven. Het gaat immers om een onverantwoorde investeringsbeslissing van ruim € 100 miljoen waarbij de voorkeursvariant door een gebied met een hoge cultuurhistorische en natuurwaarde gaat.

Indien de bestuurders toch van mening blijven dat er sprake is van grote knelpunten in het gebied van de Bollenstreek en de Haarlemmermeer dan dienen zij het projectteam opdracht te geven het werk over te doen, te beginnen met een gedegen probleemanalyse als onderdeel van de grensstreekstudie waarbij alle opties weer open zijn zoals aanbevolen in mijn rapport.

Voor meer details verwijs ik u naar mijn rapport: ‘ *Hoe nu verder?*’

Graag ontvang ik van u een schriftelijk antwoord op de volgende twee vragen:

1. Waarom worden toezeggingen door het projectteam niet nagekomen?
2. Wanneer kan ik alsnog een inhoudelijke reactie op mijn rapport ontvangen?

Met vriendelijke groeten,

M.H.B. Bunnik
Harp 18,
2121 VZ Bennebroek
tel: 023-5846762
e-mail: martinbunnik@quicknet.nl