



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

Aan de Colleges en Raads- en Burgerleden
van de Gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Heemstede en Zandvoort

Hillegom, 14 januari 2013

Verzoek: Draag niet bij aan het Regionaal Mobiliteitsfonds Zuid-Kennemerland

Geacht College, Raads- en Burgerleden,

Onlangs hebben wij vernomen dat het College van Burgemeester en Wethouders aan uw gemeenteraad het verzoek gaat voorleggen om gedurende 15 jaar financieel bij te dragen aan het Regionaal Mobiliteitsfonds Zuid-Kennemerland.

Omdat de geplande Duinpolderweg duidelijk als eerste grote project in de prioriteitenlijst van het Mobiliteitsfonds staat, zijn wij van mening dat uw gemeente niet aan het mobiliteitsfonds zou moeten bijdragen zolang (veel) geld naar dit omstreden project dreigt te gaan. Daarom is het ook te vroeg om in te stemmen met het leveren van een financiële bijdrage aan dat fonds.

Ondergetekende organisaties hebben al in het verleden bij de provinciale en regionale overheden toegelicht dat ze het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg sterk in twijfel trekken. Twee nieuwe, onafhankelijk van elkaar opgestelde rapporten laten nu zien dat deze weg **helemaal niet nodig** is. Deze conclusie is goed beschouwd niet eens zo bijzonder. Want in 2004 kwam het provinciebestuur van Noord-Holland na diepgaand onderzoek tot eenzelfde conclusie, dat deze weg onvoldoende oplost.

In oktober 2012 hebben wij de Statencommissie Wonen en Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland en in december 2012 de Statencommissie Verkeer en Mobiliteit van de Provincie Zuid-Holland verzocht de Duinpolderweg uit hun infrastructurele mobiliteitsprogramma's te schrappen (zie bijlage 2).

Ons verzoek is momenteel voorgelegd bij de Statencommissies van deze provincies en in behandeling genomen bij de commissie Wonen en Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland.

Beste auteur, denkt u aan het
afschrift van het antwoord!

s.v.p. sturen aan de Griffie

Nut en noodzaak ontkracht door nieuwe rapporten

Intussen zijn twee, onafhankelijk van elkaar opgestelde rapporten verschenen die de sterke twijfels aan het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg bevestigen:

- Het onderzoeksrapport *Duinpolderweg, hoe nu verder?* van verkeersdeskundige Martin Bunnik (september 2012).
- *Geén Duinpolderweg, maar Nulplus-alternatief* van Stichting Duinbehoud, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en vereniging Behoud de Polders (**juli 2012, zie bijlage 3**);

Sterker nog: nut en noodzaak van een weg worden in beide rapporten met argumenten ontkracht. In **bijlage 1** bij deze brief zijn deze argumenten kort samengevat. Voor meer informatie verwijzen wij korthedshalve naar de beide rapporten. Op beide rapporten hebben de projectleiders tot nog toe niet gereageerd.

Verzoek

Daar nut en noodzaak voor de Duinpolderweg niet degelijk is onderbouwd en aangetoond, doen wij een verzoek aan u **om af te zien van mee-financiering aan de geldverslindende Duinpolderweg**, die naar het nu laat aanzien, al meer dan 200 miljoen euro gaat kosten en o.a. door de burgers van uw gemeente moet worden opgebracht.

Aanbeveling en alternatieven

Er zijn ruim voldoende en betere alternatieven voorhanden om de problemen die er in de regio wel zijn, aan te pakken. Onze organisaties hebben deze alternatieven aan de gemeenten en provincies voorgesteld (**zie bijlage 3 en 4**).

Onze alternatieven:

- zijn goedkoper wat belangrijk is in een tijd van bezuinigen;
- zorgen voor het behoud van natuur- en bollenlandschap wat van grote waarde is voor de natuur- en cultuurhistorie, recreatie en toerisme in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland;
- dragen met name door minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij aan een goed en gezond leefgebied voor Bennebroek, Vogelenzang en Hillegom;
- bieden een alternatief voor behoud van groen en minder wegen en perspectief voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Samenvattend: Daarom doen wij een dringend beroep aan u financieel (voorlopig) niet bij te dragen aan het Mobiliteitsfonds Zuid-Kennemerland.

Met belangstelling zien wij uit naar uw reactie op ons voorstel.

Met vriendelijke groet,

Hans Vader
Chris Brunner
Ton van de Reep
Stichting Duinbehoud
Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland
Vereniging Behoud de Polders

Henk Verboon
Milieudefensie afd. Haarlem e.o.
Stichting Milieu- en Natuurbescherming
Kennemerland

Correspondentieadres
Haarlemmerstraat 144
2181 HE Hillegom,
023 584 28 54
ton.vd.reep@hotmail.com

Bijlagen:

1. Nut en noodzaak Duinpolderweg ontkracht
d.d. 28 oktober 2012
Stichting Duinbehoud, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland,
Vereniging Behoud de Polders, Milieudefensie afd. Haarlem e.o.
Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland
2. brief aan de Provincie Noord-Holland, Statencommissie Wonen en Mobiliteit,
d.d. 28 oktober 2012
3. Géén Duinpolderweg, maar Nulplus-alternatief
d.d. 1 juli 2012
Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland,
Stichting Duinbehoud
4. Openbaar Vervoer & Duurzaamheidsvariant
d.d. juni 2012.
Milieudefensie Haarlem e.o. en Stichting Milieu- en Natuurbescherming
Kennemerland.

Bijlage 1: Nut en noodzaak Duinpolderweg ontkracht

Volgens de provinciale rapporten zou de Duinpolderweg nodig zijn om een oplossing te bieden voor 'de 7 opgaven'. Nadere bestudering leert echter dat geen van de geformuleerde 7 opgaven concreet is onderbouwd; er worden ook geen concrete knelpunten aangewezen waarom de 7 opgaven een kostbare en deels verwoestende weg noodzakelijk zouden maken. Uit twee nieuwe rapporten – 'Duinpolderweg: hoe nu verder' en 'Geen Duinpolderweg maar Nulplus-alternatief' – blijkt nu zelfs dat voor het invullen van de 7 opgaven helemaal geen nieuwe verbindingsweg tussen de N205 en 206 nodig is. In onderstaande tabel wordt dat in het kort aangetoond.

De 7 opgaven	Nieuwe verbindingsweg nodig?
1. Terugdringen omgevingshinder door noord-zuid-verkeer Zuid-Kennemerland;	- Om welke knelpunten het gaat wordt niet duidelijk gemaakt; er zijn namelijk nu geen echte knelpunten in het noord-zuid-verkeer, behalve verkeersproblemen in Vogelenzang; maar ook daar neemt het verkeer al jaren af (en niet toe zoals wordt beweerd). - De Duinpolderweg creëert daarentegen op de cruciale plekken – Zwarteweg en Rijksstraatweg in Bennebroek – een nieuw onoplosbaar knelpunt. - Het verkeersmodel geeft een te mooi beeld: Met de komst van de snelle Duinpolderweg dreigt nog veel meer sluipverkeer door Bennebroek te ontstaan (zie rapport 'Duinpolderweg – hoe nu verder').
2. Slechten barrière Ringvaart tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer;	- Er zijn nu al voldoende verbindingen tussen Haarlemmermeer en Bollenstreek (o.a. N201, N207). - Het aandachtspunt van de lang geopende bruggen kan goed worden opgelost door de tijden van de brugopeningen aan te passen.
3. Bereikbaarheid van de Greenport garanderen;	- De Greenport is met de komst van de Rijnlandroute en de verdubbeling van de N207 al voldoende ontsloten. - De bedrijvigheid van de Greenport ligt vooral in het zuiden van de Bollenstreek (Rijnsburg, Lisse/Hillegom); een weg aan de noordzijde voegt weinig toe. - Er is nauwelijks een logistieke relatie tussen de Greenport en de Mainport Schiphol.
4. Voldoende capaciteit hoofdwegen Haarlemmermeer garanderen;	- De hoofdontsluiting van de Haarlemmermeer is de A4. - Verbetering van de wegenstructuur <u>in</u> de Haarlemmermeer richting A4 voldoet om dit probleem op te lossen.
5. Herstructureren verouderde autoverdeelsstructuur vanaf de A44	De Duinpolderweg ligt ver af van de A44 en draagt niets bij aan deze opgave.
6. Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;	- De sterk veranderde woningmarkt maakt grootschalige woningbouw buiten de bestaande steden veel minder nodig. - De nog wel actuele locaties liggen veraf van de Duinpolderweg of hebben deze weg anderszins niet nodig; ook daarvoor is alleen de verbinding naar Hoofddorp en de A4 belangrijk.
7. Opwaarderen aanbod OV op groeimarkten;	- Uiteraard een prima zaak en dringend nodig. - Maar: er is nog geen enkele visie welke verbeteringen in de ov-verbindingen in deze grensstreek nodig zijn. - De bevolkingsconcentraties liggen in het zuiden van de Bollenstreek; een wegverbinding aan de noordkant lost niets op.

Kortom: de Duinpolderweg is nergens voor nodig en voor opgave 1 zelfs contraproductief

Vereniging

Behoud de Polders



Vogelwerkgroep
Zuid-Kennemerland



Afdeling Haarlem



Provincie Noord-Holland
T.a.v. de Statencommissie Wonen en Mobiliteit
Dreef 3
2012 HR Haarlem

Hillegom, 28 oktober 2012

Verzoek: Haal de Duinpolderweg uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur

Geachte commissieleden,

Maandag 29 oktober staat het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2013 – 2017 op de agenda van uw commissie. In dit programma staat ook de planning van de Duinpolderweg (zie blz. 2) vermeld. De realisering van deze kostbare en landschapsverwoestende weg legt een zwaar beslag op uw budget voor infrastructuur, terwijl de financiering nog geenszins is verzekerd.

Ondergetekende organisaties hebben al in het verleden bij de provinciale en regionale overheden toegelicht dat ze het nut en de noodzaak van de **Duinpolderweg** in twijfel trekken. Twee nieuwe, onafhankelijk van elkaar opgestelde rapporten laten nu zien dat deze weg **helemaal niet nodig** is. Deze conclusie is goed beschouwd niet eens zo bijzonder. Nog in 2004 kwam uw provinciebestuur na diepgaand onderzoek tot eenzelfde conclusie, dat deze weg onvoldoende oplost.

Onderbouwing nut en noodzaak in provinciale rapporten achterhaald

Al lang zijn er bij vele betrokkenen ernstige twijfels aan de juistheid van de door de provincies geformuleerde 7 opgaven, die vermeld staan in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (zie blz. 5). Tijdens de op 4 juli en 10 oktober gehouden werksessies met belangenorganisaties heeft een meerderheid van de aanwezigen bij de projectleiders met klem aangedrongen op een hernieuwde discussie over en een nadere onderbouwing van nut en noodzaak.

Op deze dringende vraag werd echter nauwelijks gereageerd. Opnieuw werd verwezen naar de bestaande rapporten – de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland, deel 2: oplossingsrichtingen (2008) en het MIRT / Deciso rapport “Van Greenport tot Mainport” (2010), die overigens nooit aan een openbare discussie zijn onderworpen. En dit ondanks het feit dat de informatie in deze rapporten door de economische crisis, de sterk veranderde woningmarkt en het feit dat de verkeersintensiteiten op de meeste wegen in de regio al jaren teruglopen, zijn achterhaald en aantoonbaar onjuistheden en onvolkomenheden bevatten.

Door deze ontwikkelingen kunnen de 7 opgaven in feite niet meer op deze wijze staande worden gehouden als onderbouwing van de weg.

Tevens zijn er grote twijfels aan de juistheid van het gehanteerde verkeersmodel waardoor de verkeersprognose over de effecten van de varianten voor de Duinpolderweg onjuist en onbetrouwbaar zijn.

Nut en noodzaak ontkracht door nieuwe rapporten

Intussen zijn twee, onafhankelijk van elkaar opgestelde rapporten verschenen die de sterke twijfels aan het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg bevestigen:

- Het onderzoeksrapport *Duinpolderweg, hoe nu verder?* van verkeersdeskundige Martin Bunnik (september 2012).
- *Géén Duinpolderweg, maar Nulplus-alternatief* van Stichting Duinbehoud, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en vereniging Behoud de Polders (juli 2012, zie bijlage 2);

Sterker nog: nut en noodzaak van een weg worden in beide rapporten met argumenten ontkracht. In **bijlage 1** bij deze brief zijn deze argumenten kort samengevat. Voor meer informatie verwijzen wij korthedshalve naar de beide rapporten. Op beide rapporten hebben de projectleiders tot nog toe niet gereageerd.

Verzoek

Op grond hiervan verzoeken wij u om af te zien van de geldverkwistende Duinpolderweg, die meer dan 200 miljoen euro gaat kosten en door de burgers moet worden opgebracht. Met als resultaat een toekomstige provinciale verbindingsweg tussen de A4 en N206 die leidt tot natuurverwoesting en verslechtering van het leefklimaat voor veel burgers. Terwijl juist beloofd werd dat de weg in belangrijke mate zou bijdragen aan een verbetering van het leefklimaat in de woonkernen in de regio. Echter, veel burgers in de woonkernen van Bennebroek, Vogelenzang en Hillegom noord en natuurliefhebbers verzetten zich fel tegen de weg omdat zij ervan overtuigd zijn dat het leefklimaat met de komst van deze weg sterk achteruit zal gaan.

Nu het nut en de noodzaak van de Duinpolderweg niet zijn aangetoond doen wij een dringend beroep op u om de Duinpolderweg uit het Provinciaal Meerjarenprogramma te schrappen.

Aanbeveling en alternatieven

Er zijn ruim voldoende en betere alternatieven voorhanden om de problemen die er in de regio wel zijn, aan te pakken. Onze organisaties hebben deze alternatieven aan de gemeenten en provincies voorgesteld, namelijk:

- Géén Duinpolderweg, maar Nulplusalternatief van vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en Stichting Duinbehoud (**bijlage 2**) ;
- Openbaar Vervoer & Duurzaamheidsvariant van Milieudefensie Haarlem e.o. en Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland (**bijlage 3**)

Onze alternatieven:

- zijn goedkoper wat belangrijk is in een tijd van bezuinigen;
- zorgen voor het behoud van natuur- en bollenlandschap wat van grote waarde is voor de natuur- en cultuurhistorie, recreatie en toerisme in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland;
- dragen met name door minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging bij aan een goed en gezond leefgebied voor Bennebroek, Vogelenzang en Hillegom;
- bieden een alternatief voor behoud van groen en minder wegen en perspectief voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Met belangstelling zien wij uit naar uw reactie op ons voorstel.

Met vriendelijke groet,

Hans Vader
Chris Brunner
Ton van de Reep
Stichting Duinbehoud
Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland
Vereniging Behoud de Polders

Henk Verboon
Milieudefensie Haarlem e.o.
Stichting Milieu- en Natuurbescherming
Kennemerland

Correspondentieadres
Haarlemmerstraat 144
2181 HE Hillegom
023 584 28 54
ton.vd.reep@hotmail.com

cc. Mw. E. Post, Gedeputeerde Statenlid van de Provincie Noord-Holland
Mw. I.G.M. de Bondt, Gedeputeerde Statenlid van de Provincie Zuid-Holland

Losse bijlagen:

2. Géén Duinpolderweg, maar Nulplus-alternatief
d.d. 1 juli 2012
Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland,
Stichting Duinbehoud
3. Openbaar Vervoer & Duurzaamheidsvariant
d.d. juni 2012.
Milieudefensie Haarlem e.o. en Stichting Milieu- en Natuurbescherming
Kennemerland.

Bijlage 1: Nut en noodzaak Duinpolderweg ontkracht

Volgens de provinciale rapporten zou de Duinpolderweg nodig zijn om een oplossing te bieden voor 'de 7 opgaven'. Nadere bestudering leert echter dat geen van de geformuleerde 7 opgaven concreet is onderbouwd; er worden ook geen concrete knelpunten aangewezen waarom de 7 opgaven een kostbare en deels verwoestende weg noodzakelijk zouden maken. Uit twee nieuwe rapporten – 'Duinpolderweg: hoe nu verder' en 'Geen Duinpolderweg maar Nulplus-alternatief' – blijkt nu zelfs dat voor het invullen van de 7 opgaven helemaal geen nieuwe verbindingsweg tussen de N205 en 206 nodig is. In onderstaande tabel wordt dat in het kort aangetoond.

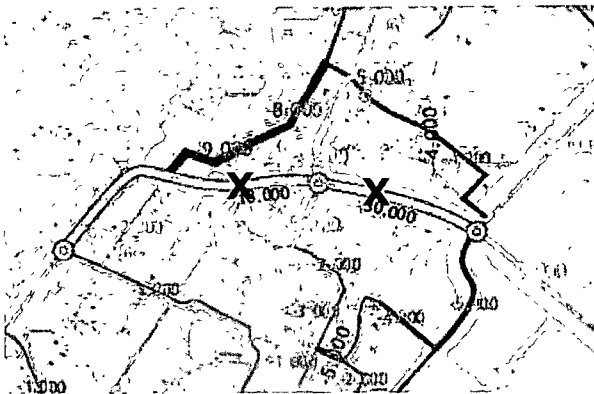
De 7 opgaven	Nieuwe verbindingsweg nodig?
1. Terugdringen omgevings-hinder door noord-zuid-verkeer Zuid-Kennemer-land;	• Om welke knelpunten het gaat wordt niet duidelijk gemaakt; er zijn namelijk nu geen echte knelpunten in het noord-zuid-verkeer, behalve verkeersproblemen in Vogelenzang; maar ook daar neemt het verkeer al jaren af (en niet toe zoals wordt beweerd). • De Duinpolderweg creëert daarentegen op de cruciale plekken – Zwarteweg en Rijksweg in Bennebroek – een nieuw onoplosbaar knelpunt. • Het verkeersmodel geeft een te mooi beeld: Met de komst van de snelle Duinpolderweg dreigt nog veel meer sluipverkeer door Bennebroek te ontstaan (zie rapport 'Duinpolderweg – hoe nu verder').
2. Slechten barrière Ringvaart tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer;	• Er zijn nu al voldoende verbindingen tussen Haarlemmermeer en Bollenstreek (o.a. N201, N207). • Het aandachtspunt van de lang geopende bruggen kan goed worden opgelost door de tijden van de brugopeningen aan te passen.
3. Bereikbaarheid van de Greenport garanderen;	• De Greenport is met de komst van de Rijnlandroute en de verdubbeling van de N207 al voldoende ontsloten. • De bedrijvigheid van de Greenport ligt vooral in het zuiden van de Bollenstreek (Rijnsburg, Lisse/Hillegom); een weg aan de noordzijde voegt weinig toe. • Er is nauwelijks een logistieke relatie tussen de Greenport en de Mainport Schiphol.
4. Voldoende capaciteit hoofdwegen Haarlemmer-meer garanderen;	• De hoofdontsluiting van de Haarlemmermeer is de A4. • Verbetering van de wegenstructuur <u>in</u> de Haarlemmermeer richting A4 voldoet om dit probleem op te lossen.
5. Herstructureren verouderde autoverdeelstructuur vanaf de A44	• De Duinpolderweg ligt ver af van de A44 en draagt niets bij aan deze opgave.
6. Ontsluiten van de bouwontwikkelingen Westflank Haarlemmermeer;	• De sterk veranderde woningmarkt maakt grootschalige woningbouw buiten de bestaande steden veel minder nodig. • De nog wel actuele locaties liggen veraf van de Duinpolderweg of hebben deze weg anderszins niet nodig; ook daarvoor is alleen de verbinding naar Hoofddorp en de A4 belangrijk.
7. Opwaarderen aanbod OV op groeimarkten;	• Uiteraard een prima zaak en dringend nodig. • Maar: er is nog geen enkele visie welke verbeteringen in de ov-verbindingen in deze grensstreek nodig zijn. • De bevolkingsconcentraties liggen in het zuiden van de Bollenstreek; een wegverbinding aan de noordkant lost niets op.

Kortom: de Duinpolderweg is nergens voor nodig en voor opgave 1 zelfs contraproductief

Géén Duinpolderweg

maar

Nulplus – alternatief



Beperkte verbetering bestaande wegen

in plaats van een dure en verwoestende verbindingsweg

Vereniging

Behoud de Polders



Vogelwerkgroep
Zuid-Kennemerland

Duin

BEHOUD

1 juli 2012

1. Waarom dit alternatief?

Voorgeschiedenis in kort bestek

Al sinds decennia worden om de zoveel jaren plannen gepresenteerd voor een oost-west wegverbinding door de polders tussen Hillegom en Bennebroek die de N206 en de N208 zou moeten verbinden met rijksweg A4. Op basis van al die vele studies en plannen hebben bestuurders elke keer weer opnieuw geconcludeerd: **zo'n weg lost niets op**. De geringe verbetering die zo'n weg brengt is het geld en de schade aan het milieu niet waard. Nog in 2004 hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland op basis van de Tracénota/ MER 'Verbinding N205-N206' (opnieuw) geconcludeerd dat een nieuwe wegverbinding niet nodig of zinvol is. Gesteld werd dat **"de inzet van middelen zou onvoldoende effectief zijn, vanwege onder andere de hoge kosten en onvoldoende oplossend vermogen."**

Toch wordt al enkele jaren later wéér een nieuw plan voorbereid – nu Duinpolderweg geheten. De studie 'Van Greenport tot Mainport' uit 2010 stelt ineens dat er nieuwe omstandigheden zouden zijn die zo'n weg wel noodzakelijk maken. Ineens lijkt het zelfs alsof er geen discussie meer kan bestaan dat de weg er moet komen. Er worden alleen nog (voorlopig) drie varianten voor de ligging van de weg ter discussie gesteld. Zouden de bestuurders van toen het dan allemaal bij het verkeerde eind hebben gehad??

Nut en noodzaak Duinpolderweg niet aangetoond

Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en Stichting Duinbehoud zijn het niet eens met deze gang van zaken. Wij vinden nut en noodzaak van een Duinpolderweg (nog steeds) niet aangetoond, laat staan kwantitatief onderbouwd. Sterker nog: **het belangrijkste argument** voor de regionale verbindingsweg – de 'ruimtelijke opgave' in de grensstreek van Haarlemmermeer en Bollenstreek – **is nauwelijks meer aan de orde**, onder meer door de crisis. Ten onrechte wordt bovendien gesteld dat de weg de leefbaarheid in de kernen zou helpen verbeteren. Zoals alle eerdere studies al hebben laten zien, is eerder het tegendeel waar: **de weg veroorzaakt meer problemen dan hij oplost**. De **N208 in Hillegom Noord, Bennebroek en Heemstede**, die sinds de komst van de Driemerenweg (N205) eindelijk een beetje acceptabel is geworden **wordt opnieuw één groot onoplosbaar knelpunt**. Om van gevolgen voor de gezondheid van bewoners en de immense schade aan de natuur die de Duinpolderweg aanricht, nog niet eens te spreken.

Nulplus-alternatief: verbetering wegennet voor weinig geld

Wij pleiten daarom voor een geheel ander alternatief waarbij de beperkte lokale problemen die er wel zijn, met vooral lokale maatregelen zo goed mogelijk worden opgelost. Wij stellen voor:

- Los de (toekomstige) **bereikbaarheidsproblemen ten zuiden van Hoofddorp** op door **lokaal de wegenstructuur te verbeteren**.
- Maak de bestaande **lokale oost-westroutes in de grensstreek veiliger en stiller** door de aanleg van fietspaden, een veiliger weginrichting, het waar mogelijk instellen van een vrachtautoverbod en gebruik van 'stil asfalt' in dorpen en bebouwingslinten én door een betere regeling van de brugopeningen.
- **Verbeter het openbaar vervoer tussen Bollenstreek en Schiphol** en geef daarmee het gebruik van het openbaar vervoer een sterke impuls.

Wij noemen dit het nulplus-alternatief. Géén nieuwe verbindingsweg tussen N205 en N206! Maar vertrek vanuit de huidige situatie (de 'nulsituatie') en geef het wegennet een belangrijke 'plus' door gerichte maatregelen daar waar het nodig is.

De voordelen liggen voor de hand. Vél minder kosten (in deze tijden van crisis en begrotingstekorten niet onbelangrijk!), géén aantasting van natuur en landschap en echte verbetering van het leefklimaat.

In de navolgende tekst lichten we dit nader toe.

2. Wegverbinding N205 – N206 niet noodzakelijk!

2.1 Waarom zou een extra regionale weg nodig zijn?

Argumenten provincies

De studie 'Van Greenport tot Mainport' en de andere stukken zijn er niet helemaal helder over waarom de beide provincies de weg zo graag willen realiseren. Grofweg zien wij vier soorten overwegingen die worden aangevoerd:

- De weg moet de bereikbaarheid van de Bollenstreek verbeteren en daarmee de regionaal-economische structuur versterken.
- De weg is nodig omdat er in de regio ruimtelijke ontwikkelingen (waaronder woningbouw) op ons af komen die moeten worden ontsloten.
- De weg moet de 'barrière' van de Ringvaart in de onderlinge bereikbaarheid tussen Haarlemmermeer en Bollenstreek 'slechten'.
- De weg moet de lokale problemen in de verkeersafwikkeling en verkeersleefbaarheid oplossen.

Al deze overwegingen worden niet of nauwelijks kwantitatief onderbouwd; behalve met een zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) die zeer voor discussie vatbaar is.

Vereniging Behoud de Polders, Vogelwerkgroep Zuid-Kennemerland en Stichting Duinbehoud zijn het met deze argumentatie volstrekt niet eens. Zoals we onderstaand laten zien, snijden al deze argumenten geen hout. De uitkomsten van de MKBA achten wij uitermate twijfelachtig en zeer voor discussie vatbaar.

De grote nadelen van de weg: reden om de argumenten kritisch tegen het licht te houden

Over de grote nadelen van de weg wordt in de officiële stukken nauwelijks gesproken. Wij vatten ze hier kort samen:

- Het voorkeurs tracé van de weg heeft verwoestende effecten voor nu nog gawe polders en een bosgebied die beide hoge landschaps- en natuurwaarden hebben.
- Een nieuwe verbindingsweg trekt veel onnodig extra verkeer door een al vrij sterk belast gebied met negatieve gevolgen voor de gezondheid van de bewoners (geluidsoverlast en luchtverontreiniging) en voor het duingebied (extra stikstofdepositie in dit zeer kwetsbare Natura 2000-gebied door het vele extra verkeer op de N206).
- De weg veroorzaakt ook nieuwe grote knelpunten voor het lokale verkeer en de verkeersleefbaarheid langs de N208.
- De weg kost zeer veel geld; volgens de huidige ramingen € 115 tot 130 miljoen (maar dat wordt vast nog meer). Het Rijk heeft nog geen bijdrage toegezegd. Provincies en regio hebben beloofd een groot deel van de hoge kosten zelf te willen betalen. In tijden van crisis en begrotingstekorten van de overheid is er alle reden om te kijken of zo'n grote investering echt wel nodig is.

2.2 Versterking regionaal – economische structuur?

De Bereikbaarheidstudie van 2008 en het daaruit volgend Rapport 'Van Greenport tot Mainport' benoemen een drietal regionaal-economische factoren om de noodzaak van een wegverbinding tussen N206 en A4 te onderbouwen:

- a. Het belang van de Bollenstreek als Greenport;
- b. De noodzaak van een Verbinding tussen de Bollenstreek met Schiphol en Aalsmeer;
- c. De NZ-problematiek toegespitst op bollenvervoer vanuit De Noord.

Onderstaand gaan wij kort na wat de realiteitswaarde van deze argumenten is.

ad a. Belang van de Bollenstreek als Greenport

Dit belang wordt schromelijk overdreven. De werkgelegenheid in de Bollenstreek steekt schril af tegen Aalsmeer. De Bollenstreek telt 9400 voltijds arbeidsplaatsen, Aalsmeer 50.000! De 9400 arbeidsplaatsen zijn geconcentreerd in bollenteelt, toerisme (Noordwijk en Katwijk), en bloemen- en plantenteelt (400 kwekers in Rijnsburg en een handvol in Noordwijkerhout) en zijn maar voor een klein deel in het noorden van de Bollenstreek gesitueerd.

Het belang van de Bollenstreek als Greenport neemt bovendien sterk af. Tulpen kunnen door in de negentigerjaren geïntroduceerde nettenteelt heel efficiënt worden geteeld op klei- en lössgrond. Narcissen volgen nu. Omdat hierbij gewerkt wordt met dure GPS-gestuurde tractoren, is schaalgrootte van de kavels essentieel voor het rendement. De kavels in de Bollenstreek zijn te klein. Hyacinten blijven (voorlopig) over. Maar met een oogst van eenmaal in de 5 jaar aan hyacinten houd je de bollenteelt in de streek niet overeind. - Nettenteelt opent inmiddels ook de mogelijkheden voor bollenteelt in landen als Brazilië. Mede door de crisis zijn grote afzetgebieden als Japan en de VS praktisch verloren gegaan.

Ook de bloementelelt in Rijnsburg en Noordwijkerhout heeft het zwaar te verduren. Steeds meer bloemen en planten komen uit Afrika (Kenia en Zambia). Verwacht wordt dat in de toekomst alleen nog bloemen en planten in Nederland gekweekt zullen worden, die niet in de tropen gedijen (niche-markt).

De toeristenindustrie in de Bollenstreek staat sterk onder druk. Sinds 1989 is voor Duitsers de mooie, vaak zonnige en relatief goedkope Oostzee in Mecklenburg-Vorpommern weer bereikbaar. Wie er eenmaal geweest is hoeft nooit meer naar Noordwijk. Ze komen dan ook steeds minder. Sinds 1989 heeft er daardoor geen enkele significante uitbreiding van de capaciteit voor toeristische doeleinden meer plaats gevonden in de Bollenstreek.

Conclusie:

Door het afnemend economisch belang van de Bollenstreek als Greenport is een nieuwe robuuste wegverbinding N205-N206 niet nodig. Bovendien ligt het zwaartepunt van de bedrijvigheid in de Bollenstreek ten zuiden en zuidwesten van Hillegom, in een gebied waar al goede oost-westverbindingen liggen of gepland zijn.

ad b. Verbinding Bollenstreek met Schiphol en Aalsmeer

Schiphol en Aalsmeer zijn voor bollen niet interessant. Bollenvervoer vindt per (speciaal) containervervoer plaats. In Europa hoofdzakelijk per vrachtwagen; overzee per schip, niet via luchtvracht. Dat is te duur en bovendien onnodig. Bollenvervoer kent geen tijdsdruk.

Flora Rijnsburg is een onderdeel van Flora Holland, een bedrijf met 6 fysieke veilingen, waaronder 3 voor de export, te weten in Aalsmeer, Rijnsburg en Poeldijk. Kwekers kunnen in toenemende mate aanleveren bij de dichtstbijzijnde veiling omdat er al meer dan 50% van de omzet via internet geveild wordt. De Internetverkoop wordt snel uitgebreid. Kwekers uit Rijnsburg en Noordwijkerhout rijden daardoor in sterk afnemende mate naar Aalsmeer. Wel vindt er vrachtwagenverkeer plaats tussen de exportveilingen van Flora Holland, vooral door exporteurs die hun dagelijkse inkopen moeten verzamelen en hergroeperen per klant, en daarna verzenden. Ook vindt er vrachtwagenverkeer plaats tussen Flora Rijnsburg en Schiphol.

Veel bloemen worden als luchtvracht verzonden. Dit vrachtwagenverkeer vindt echter via de A44 plaats. Flora Rijnsburg ligt aan de A44, met een goede 4-baanstoegangsweg tot de A44 van 1 km lang die buiten het dorpscentrum van Rijnsburg ligt. Dus het verkeer hoeft niet door het centrum van Rijnsburg, zoals in 'Van Greenport tot Mainport' staat.

Conclusie:

Een wegverbinding N205-206 heeft voor bollenteelt en voor Holland Flora geen enkel belang.

ad c. NZ-problematiek toegespitst op bollenvervoer vanuit De Noord

Gesteld wordt dat de grootste verkeersoverlast in Vogelenzang wordt veroorzaakt door het bollenvervoer vanuit De Noord, dat is een bollenteeltgebied ten Zuiden van Den Helder, met een opbrengst die vele malen groter is dan die van de Bollenstreek. De bollen worden echter via de exporteurs in de Bollenstreek verzonden. Jaarlijks zouden er daardoor ca. 8500 vrachtauto's door Vogelenzang rijden, die via de Westelijke Randweg rond Haarlem naar en van de Bollenstreek rijden. Volgens exporteurs wordt deze route echter nu al nauwelijks meer genomen. De auto's rijden inmiddels naar de Bollenstreek via de A9, de N205 en de N207.

Door Vogelenzangers wordt dat niet weersproken.

Conclusie:

Voor het verminderen van de verkeershinder door verkeer Bollenstreek-De Noord is geen robuuste wegverbinding N205-N206 nodig.

2.3 Ontsluitingsweg voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen?

Gesteld wordt dat de Duinpolderweg nodig zou zijn voor de ontsluiting van belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in de regio. De Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer-Bollenstreek diende daarbij tot nog toe als leidraad. Het belangrijkste onderdeel daarvan is de toen voorziene woningbouw in de westflank van de Haarlemmermeer (10.000 woningen) en in de Bollenstreek (6.700 woningen). Daarnaast wordt ook de Vestiging van een groot logistiek centrum bij Schiphol (ACT) als argument aangevoerd dat grote extra verkeersstromen zou veroorzaken. Beide ontwikkelingen zijn echter volstrekt achterhaald.

Woningbouw in de grensstreek

De provincies Noord en Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap Holland Rijnland en de gemeente Haarlemmermeer hebben intussen de plannen voor de Westflank sterk aangepast. In plaats van de 10.000 woningen komen er slechts 4.000. Dit omdat zij vinden dat vooral de locatie bij Zwaanshoek niet te realiseren is, in verband met de aanleg van een 380kV-hoogspanningslijn door de Westflank. Bovendien is de woningmarkt sterk ingekrompen. Zowel in de Haarlemmermeer als in de Bollenstreek zullen in de komende jaren véél minder woningen worden gebouwd dan eerder voorzien.

Van de geplande woningen in de Westflank resteren alleen (mogelijke) locaties bij Cruquius en Lisserbroek. Deze hebben geen enkele relatie met de Duinpolderweg. Voor de ontsluiting in oost-westrichting wordt gebruik gemaakt van de bestaande verbindingen N201 resp. N207. Ook de geplande woningen in de Bollenstreek hebben de Duinpolderweg voor een goede ontsluiting niet nodig. De in voorbereiding zijnde Rijnlandroute en de N207 die thans wordt verbreed, bieden een voldoende ontsluiting in oost-westrichting.

Conclusie:

De woningbouw in de Westflank nabij de geplande Duinpolderweg gaat niet door; er is bovendien in het geheel véél minder woningbouw in de grensstreek. De woningbouw die er wel komt ligt nabij de bestaande oost-westverbindingen en heeft voor de ontsluiting geen nieuwe regionale wegverbinding nodig.

Vestiging logistiek centrum nabij Schiphol

Ook dit grootschalige plan is inmiddels geannuleerd. Overigens zou, zoals eerder aangetoond, een dergelijk centrum geen functie hebben voor de Bollenstreek. Bollen worden niet vervoerd via Schiphol en voor bloemen en planten van Flora Holland is geen extensieve tussenopslag nodig. De veiling in Aalsmeer ligt naast Schiphol en die van Rijnsburg (zeker volgens internationale maatstaven) ook.

Conclusie:

Ook deze ontwikkeling gaat niet door. Ook al zou dit in andere vorm nog wel doorgaan, ook dan zou er geen extra verkeer in de Bollenstreek ontstaan als gevolg van de vestiging van een logistiek centrum bij Schiphol.

2.4 'Slechten barrière' Ringvaart?

Barrière in Ringvaart een probleem?

In de Bereikbaarheidsstudie uit 2008 wordt als argument ook aangevoerd dat de 'barrière' tussen Bollenstreek en Haarlemmermeer zou moeten worden 'geslecht'. Wat die barrière precies inhoudt en waarom deze zou moeten worden geslecht wordt niet erg duidelijk. Ook niet waarom dit argument in de Tracéstudie/ MER uit 2004 nog niet is benoemd. Opvallend is ook dat dit argument twee jaar later in de MIRT-studie Van Greenport tot Mainport nauwelijks meer voorkomt. Dus zó belangrijk is dit argument kennelijk ook weer niet.

Bedoeld wordt dat de lokale bruggen in de Staande Mastroute via de Ringvaart Lisse/Lisserbroek, Hillegom/Beinsdorp en Bennebroek/ Zwaanshoek vooral tijdens het zomerhalfjaar veelvuldig open staan. In de spitsperioden ontstaan dan bij alle drie de bruggen opstoppen, wat gepaard gaat met hinder voor omwonenden en verkeersonveilige situaties. Dat wordt nog versterkt doordat deze routes in de spits mede worden gebruikt door sluipverkeer, waaronder ook vrachtverkeer.

Lokale problemen met lokale maatregelen oplossen

Wij beschouwen dit echter vooral als een lokaal probleem dat met gerichte maatregelen op alle drie de locaties moet worden opgelost. Een nieuwe verbindingsweg zou dit lokale probleem alleen bij de brug van Zwaanshoek verminderen. Maar in ruil daarvoor ontstaat op de N208 weer een nieuw probleem (zie hierna). Bij de andere twee bruggen lost dit niets op.

Conclusies:

Het probleem van de 'barrière' is vooral te maken met de brugopeningen op de Staande Mastroute. Daardoor ontstaan lokaal problemen op drie locaties. Een nieuwe wegverbinding brengt hooguit verbetering op een van de drie locaties.

Veel beter (en goedkoper) is het dit probleem voor alle drie de bruggen en wegverbindingen als volgt op te lossen:

- Laat de bruggen net als in Haarlem niet meer openen tijdens de spitsperioden.
- Laat de bruggen voor het overige op vaste tijden open gaan.
- Stel (waar nodig) een vrachtautoverbod in met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Stem de verkeerslichtenregeling af op de brugopeningen.

2.5 Oplossing lokale verkeersproblemen?

Het lijkt geen twijfel: de regio kent diverse lokale wegen met een te hoge verkeersbelasting. Het vele verkeer tast op verschillende plaatsen de verkeersleefbaarheid aan. Het betreft een verzameling van lokale problemen die het beste met lokale maatregelen kunnen worden opgelost. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de (toekomstige) bereikbaarheidsproblemen in de Haarlemmermeer en de lokale in de verkeersleefbaarheid in de Grensstreek.

Toekomstige bereikbaarheidsproblemen Haarlemmermeer

In de stukken wordt daar niet zo duidelijk over gesproken. Maar een van de doelen van de Duinpolderweg is ook enkele in de nabije toekomst voorziene lokale verkeersproblemen ten zuiden van Hoofddorp mede te helpen oplossen. Voor zover wij kunnen nagaan betreft dit twee (mogelijke) problemen:

- Bennebroekerweg nabij A4: In 2013 wordt aan de zuidkant van Hoofddorp de nieuwe aansluiting op de A4 geopend. Maar de aansluitende weg (de Bennebroekerweg, gedeelte tussen A4 en Spoorlaan) is volstrekt niet berekend op de extra verkeersstromen die de nieuwe aansluiting zal aantrekken. Bovendien vindt aan de zuidkant van Hoofddorp nog steeds woningbouw plaats (Hoofddorp-Zuid). Zonder verbetering van de infrastructuur ontstaan in dit gebied grote opstoppen en problemen met de verkeersveiligheid.
- Driemerenweg: Volgens de gegevens van 'Van Greenport tot Mainport' ontstaan in de toekomst ook verkeersafwikkelingsproblemen op de Driemerenweg (N205, tussen de Noordelijke Randweg van Nieuw Vennep en de Nieuwe Bennebroekerweg. De twee rijstroken van dit weggedeelte zijn te smal om het berekende verkeer te kunnen verwerken. Het is echter de vraag of dit probleem daadwerkelijk optreedt, nu er in het gebied minder woningen worden gebouwd.

Als oplossing voor deze problemen is echter hoe dan ook geen nieuwe verbindingsweg nodig. Deze problemen kunnen beter (en goedkoper) worden opgelost door lokaal de betreffende weggedeelten te verbreden.

Lokale verkeersproblemen Grensstreek

De diverse problemen en aandachtspunten in de Grensstreek hebben vooral betrekking op de verkeersleefbaarheid met zeer uiteenlopende oorzaken:

- De drukke N206 door Vogelenzang vormt al jaren een aandachtspunt. Het vele verkeer heeft vooral een relatie met Zandvoort, Aerdenhout en Haarlem Zuid-West. Een nieuwe, oost-west gerichte verbindingsweg kan echter nauwelijks soelaas bieden voor dit noord-zuid georiënteerde verkeer. De omweg via Duinpolderweg – N205 en N201 is simpelweg te groot om voor dit verkeer aantrekkelijk te zijn. Verbetering is bijvoorbeeld nog wel mogelijk door het instellen van een vrachtautoverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer. **Een nieuwe weg lost hier dus niet echt iets op.**
- De N208 in Hillegom Noord, Bennebroek en Heemstede kende in het verleden een veel hogere verkeersbelasting en was structureel overbelast met alle problemen van dien. Sinds de aanleg van de Driemerenweg (N205) is er eindelijk sprake van een enigszins acceptabele situatie. Op dit moment maakt er vooral nog lokaal verkeer gebruik van. Ook voor deze noord-zuidroute lost een oost-westverbinding niets op. In tegendeel, het wordt er veel erger. Volgens 'Van Greenport tot Mainport' neemt de verkeersbelasting nabij Bennebroek met een nieuwe weg weer met 50% toe en wel zodanig dat wellicht zelfs een verdubbeling van de weg naar vier rijstroken nodig is! **Een nieuwe weg lost hier niets op maar leidt juist tot een nieuw probleem.**
- De lokale oost-westroutes tussen de Haarlemmermeer en de Bollenstreek in Zwaanshoek/Bennebroek, Beinsdorp/ Hillegom en Lisse/ Lissersbroek zijn wel drukker dan gewenst en niet optimaal veilig ingericht. De ervaring is wel dat deze problemen in de afgelopen jaren niet of nauwelijks zijn toegenomen en op sommige plaatsen zelfs verminderd. De grootste problemen doen zich vooral voor tijdens de brugopeningen in de spits (zie hiervoor). Een nieuwe verbindingsweg kan alleen op één route – in Bennebroek (Meerweg) en Zwaanshoek - tot verbetering leiden. Voor de overige verbindingen lost hij niets op. Tegenover de verbetering op de Meerweg in Bennebroek staat het nieuwe onoplosbare knelpunt bij de N208. **Een nieuwe weg brengt alleen op één route een merkbare verbetering, maar dat gaat ten koste van een nieuw knelpunt elders.**

Gebruikte gegevens achterhaald

De noodzaak van de weg wordt in de provinciale stukken onder andere onderbouwd door een veronderstelde sterke toename van het verkeer in de regio in de komende jaren. Beweerd wordt zelfs dat er daardoor een heus verkeersinfarct in de regio op komst is. Wij bestrijden deze veronderstelling ten zeerste. De afgelopen jaren is het verkeer op de wegen in de Grensstreek gemiddeld niet relevant toegenomen, op sommige plekken zelfs afgenomen. Overal in Nederland wordt geconstateerd dat het verkeer op de regionale en lokale wegen niet of nauwelijks meer toeneemt. Door het wegvallen van de ruimtelijke ontwikkelingen (stopzetten plannen voor de Westflank, sterk verminderde woningbouw en ontwikkeling bedrijventerreinen) is ook wat dat betreft – anders dan in de studies tot nu wordt verondersteld – ook geen relevante verkeerstoename te verwachten.

Deze stelling wordt extra ondersteund door het feit dat de verkeersdruk na 2020 sterk zal afnemen. De babyboomers gaan nu met pensioen; de samenleving vergrijst. Mensen in ruste rijden maar een fractie van het aantal kilometers dan zij tijdens hun werkzame leven reden.

Conclusie: Duinpolderweg brengt meer problemen dan een oplossing

De Duinpolderweg wordt nu aangeprezen als oplossing voor alle verkeersproblemen. De weg zou inderdaad op een aantal plaatsen enige verbetering brengen. Maar opgelost worden de problemen niet. Wij vinden echter dat de bereikte verbetering niet opweegt tegen de hoge kosten van de weg en de grote schade aan landschap en natuur. En wij staan daarin niet alleen. Nog in 2004 hebben ook de provincies deze vraag nog negatief beantwoord. Op basis van de Tracénota/ MER 'Verbinding N205-N206' hebben ze zelf (opnieuw) geconcludeerd dat een nieuwe wegverbinding **onvoldoende oplossend vermogen heeft**. Daar komt nog bij: In alle stukken wordt

gemakshalve voorbij gegaan aan de nieuwe grote problemen die de weg vooral op de N208 in Hillegom Noord, Bennebroek en Heemstede oproept.

2.6 Wegen de baten op tegen de zeer hoge kosten?

Om aan te tonen dat de weg nuttig is, is een 'maatschappelijke kosten-baten analyse' (MKBA) uitgevoerd. Een duur woord voor een blackbox van cijfers die burgers en bestuurders niet kunnen doorgronden. De uitkomsten tonen hoegenaamd aan dat de weg (bij een noordelijk tracé) loont, dat de kosten maatschappelijk gezien (net aan) weer zouden worden terugverdiend.

Ernstige twijfels aan de uitgevoerde berekening

Wij hebben echter ernstige twijfels aan de juistheid van deze conclusie. Onze twijfels worden ingegeven door de volgende constatering:

- De berekende baten zijn slechts in geringe mate (maximaal 15%) hoger dan de kosten. Als de kosten slechts 20% hoger uitvallen (wat zeer waarschijnlijk is) loont de weg al niet meer.
- De berekende baten hebben voor het overgrote deel met de behaalde reistijdwinst te maken. De 'winsten' zijn berekend over onbepaalde tijd (zeg maar 50 of 100 jaar). Dus het duurt wel héél erg lang tot de kosten worden 'terugverdiend'.
- In de berekening van de baten zijn ook kosten per uur toegerekend aan het woon-werkverkeer en zelfs aan het 'overige verkeer' (zeg maar voor boodschappen, kinderen naar school en het recreatieve verkeer, ongeveer 40% van al het verkeer), dus uren die formeel geen geld kosten. Als je daarvoor geen kosten meerekent is, loont de weg al niet meer.
- De berekeningen zijn uitgevoerd met veel te hoge verkeersintensiteiten. De groei van het verkeer zal echter volgens huidige inzichten in de komende decennia veel minder hoog zijn. Dus loont ook de weg niet meer.
- De grote schade aan natuur langs het tracé en in de duinen (Natura 2000) en aan de gezondheid van bewoners is in de berekeningen onvoldoende meegenomen.

Conclusie

De stelling dat de zeer hoge kosten zullen worden terugverdient door de maatschappelijke baten van de weg, is niet (meer) houdbaar.

2.7 Conclusie: Nut en noodzaak zijn niet aangetoond!

Samenvattend kunnen wij niet anders dan concluderen: Nut en noodzaak van de weg zijn geenszins aangetoond!

- Alle in de studie Van Greenport tot Mainport nieuw ingebrachte argumenten snijden geen hout of zijn door recente ontwikkelingen (minder woningbouw, minder verkeerstoename) weer achterhaald. De bestaande oost-westverbindingen bieden een voldoende ontsluiting van de regio op regionale schaal.
- Voor de wel aanwezige lokale problemen is geen nieuwe verbindingsweg nodig. Tegenover enige lokale verbeteringen ontstaan bij de aanleg van zo'n weg ook weer nieuwe problemen. De Tracénota/ MER uit 2003 en het daarop volgende besluit van 2004 hebben daardoor nog steeds hun geldingskracht. De weg heeft onvoldoende oplossend vermogen.
- De stelling dat de zeer hoge kosten van de weg zullen worden terugverdient door de maatschappelijke baten van de weg, is niet (meer) houdbaar.
- De lokale problemen kunnen beter worden opgelost met lokale maatregelen.

3. Nulplus-alternatief als oplossing

Wij pleiten daarom voor een geheel ander alternatief waarbij de lokale problemen die er wel zijn, met vooral lokale maatregelen zo goed mogelijk worden opgelost. Wij noemen dit het **nulplus-alternatief**. Géén nieuwe verbindingsweg tussen N205 en N206! Maar vertrek vanuit de huidige situatie (de 'nulsituatie') en geef het wegennet een belangrijke 'plus' door gerichte vooral lokale maatregelen daar waar het nodig is. In ons (voorlopige) voorstel onderscheiden wij drie typen maatregelen (zie ook figuur).

Bereikbaarheidsproblemen ten zuiden van Hoofddorp

Aan de zuidkant van Hoofddorp zullen de komende jaren waarschijnlijk enkele knelpunten in de autobereikbaarheid ontstaan. Deze worden puur veroorzaakt door de komst van een extra aansluiting op de A4 en de geplande woningbouw. Als oplossing is daarvoor geen regionale verbindingsweg nodig. In plaats daarvan stellen wij voor om:

- De Nieuwe Bennebroekerweg ten zuidoosten van de Spoorlaan door de trekken tot aan de A4
- De Driemereweg (N205) tussen Nieuwe Bennebroekerweg en de Noordelijke Randweg van Nieuw-Vennep zo nodig te verbreden.

Dit soort lokale infrastructuurmaatregelen zijn zonder grote schade aan de natuur en zonder grote gezondheidseffecten voor bewoners uitvoerbaar.

Verkeersleefbaarheid lokale oost-west en noord-zuidroutes in de grensstreek

De grootste problemen op de lokale oost-westroutes hebben te maken met de brugopeningen, vooral tijdens de spitsuren. Daarnaast zijn er hier en daar problemen met sluipverkeer door vrachtauto's en is de inrichting van wegen en kruispunten niet optimaal.

Op de noord-zuidroutes in de omgeving van de geplande Duinpolderweg zijn er vooral nog problemen in Vogelenzang. Ook hier is een nog verdergaande verbetering nodig en mogelijk.

Ons voorstel is: stel voor al deze routes voor een (nader uit te werken) pakket van lokale maatregelen samen om deze wegen veiliger en stiller te maken. Te denken valt daarbij aan:

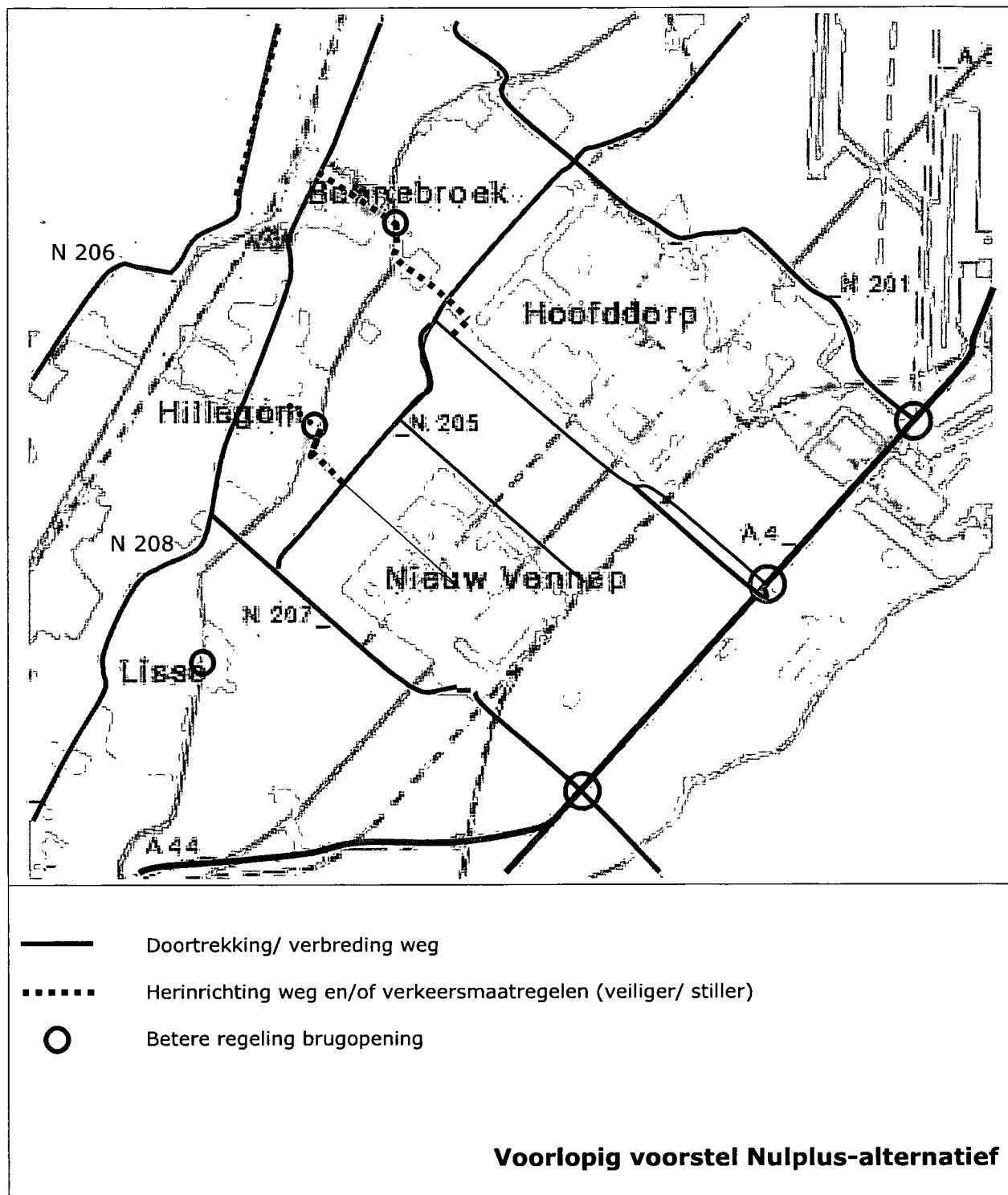
- Laat de bruggen net als in Haarlem niet meer openen tijdens de spitsperiodes.
- Laat de bruggen voor het overige op vaste tijden open gaan.
- Stem de verkeerslichtenregeling af op de brugopeningen.
- Stel (waar nodig) een vrachtautoverbod in met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Pas de inrichting zodanig aan dat sluipverkeer wordt ontmoedigd (waar mogelijk 30 km/uur);
- Zorg voor volwaardige fietspaden.
- Voorzie de 50 km/h-wegen in dorpen en langs bebouwingslinten van 'stil asfalt'.

Met zo'n totaalpakket aan maatregelen kan veel meer worden bereikt dan met alleen de aanleg van een nieuwe weg.

Openbaar vervoer tussen Bollenstreek en Schiphol

Verbeter de nu buitengewoon slechte openbaar vervoerverbindingen tussen Bollenstreek en Schiphol en geef daarmee het gebruik van het openbaar vervoer een sterk impuls. Op dat gebied heeft de Bollenstreek een veel grotere achterstand dan ten aanzien van de auto-ontsluiting.

De wijze waarop dit het beste kan gebeuren moet in het planproces nader worden uitgewerkt (niet aangeduid op het navolgende figuur).



Duurzaamheidsvariant bereikbaarheid grensstreek



Milieudefensie is voor een variant waarbij de bestaande wegen minder belast worden, waardoor de bereikbaarheid voor alle weggebruikers toeneemt. Dat is de enige echt duurzame aanpak van de bereikbaarheid, ook voor de lange termijn. In die variant ligt het accent op openbaar vervoer.

Milieudefensie wil af van de 20^e-eeuwse reflex om bij elk (verondersteld) bereikbaarheidsprobleem nieuwe wegen te gaan aanleggen. Zeker in de Randstad is de ruimte te kostbaar om die te blijven asfalteren en de milieuproblemen van het verkeer zijn te groot en de overgebleven natuur te schaars om dat eindeloos te laten groeien. Voor de regio Rotterdam kwam Milieudefensie bijvoorbeeld met de het rapport <http://milieudefensie.nl/publicaties/rapporten/rapport-duurzame-mobiliteit-regio-rotterdam/view>

In de grensstreek Noord- en Zuid Holland is een duurzame oplossing nog veel eenvoudiger te realiseren.

Tegen alle door de overheden voorgestelde varianten bestaan ernstige bezwaren door onaanvaardbare natuur- en milieu aantasting en aantasting van de leefbaarheid in dorpen en wijken waar een duinpolderweg dicht langs komt. Het Decisio/Goudappel-Coffeng rapport van 2010 concludeert ook dat de leefbaarheid juist ernstig in gevaar komt als de Duinpolderweg er komt. De gezondheid van de burgers wordt dus niet serieus genomen. Nederland is 1 van de landen met de slechtste luchtkwaliteit van Europa, zie <http://milieudefensie.nl/luchtkwaliteit> Dat komt door het verkeer. Een schandelijke staat van dienst, die dwingt te stoppen met het oproepen van nog meer verkeer.

Bovendien zijn al deze varianten zeer kostbaar. Niet alleen bij de aanleg, maar ook bij het jaarlijkse onderhoud. Ook vinden wij dat onvoldoende is aangetoond dat een duinpolderweg, in welke variant hij ook zou komen, werkelijk problemen oplost. Sterker nog, de problemen die worden opgevoerd, zijn gebaseerd op verouderde aannamen over woningbouw en bedrijvigheid en het is maar de vraag welke deze problemen eigenlijk zijn. Deze dienen opnieuw te worden geïnventariseerd, met gegevens anno 2012, omdat de woningbouwopgaven sterk verminderd zijn en de bedrijvigheid in het bollengebied (alsmede het niet doorgaan van het ACT logistiek knooppunt bij Schiphol) sterk overschat. Bovendien is na het afblazen van een soortgelijk weg aanlegplan in 2004, de Driemereweg aangelegd en wordt nu de N207 grotendeels vierbaans. Er zal dus so-wie-so eerst een up to date onderzoek naar nut en noodzaak moeten komen.

Als een nieuwe weg al een oplossing is van enig bestaand probleem, dan is dat slechts een tijdelijke oplossing, zo is in de vorige eeuw wel gebleken. Door de betere wegverbinding wordt namelijk de reistijd verkort waardoor nieuw verkeer ontstaat en elders of op dezelfde plek opnieuw problemen ontstaan en de bereikbaarheid weer daalt tot het oude niveau.

In het gebied waar de voorgestelde verbinding verlichting zou moeten geven is het openbaar vervoer slecht. De meeste plaatsen zijn slecht of niet bereikbaar met bus, tram of trein. Verbetering daarvan is dus heel eenvoudig, want waar bijna geen voorzieningen zijn is verbetering makkelijk. Het is een kwestie van extra inzet van geld op het openbaar vervoer.

En geld is blijkbaar geen bezwaar. Want er wordt rekening gehouden met een investering van 200 miljoen. Bij zo'n investering, met kunstwerken en verkeerslichten horen jaarlijkse onderhoudskosten van minimaal 1%, zoals ook in het rapport Van Greenport tot Mainport staat. Gemeenten en provincies moeten deze jaarlijkse 2 miljoen opbrengen. Als het rijk al zou willen bijspringen voor de aanleg, dan nog moeten die 2 miljoen elk jaar **lokaal** op tafel worden gelegd. Als de regio daartoe kennelijk bereid is, dan dient naast de varianten waarin een wegverbinding wordt aangelegd ook een variant te worden bestudeerd, waarin 2 miljoen per jaar extra, dus **bovenop** de bestaande lijnvoeringen, in het ov wordt gestopt **in plaats van dat een weg wordt aangelegd**. Milieudefensie is ervan overtuigd, dat van zo'n bedrag een dermate kwalitatief hoogstaand openbaar vervoer kan worden onderhouden, dat het een forse vermindering van het wegverkeer zal veroorzaken. Per saldo zal een betere bereikbaarheid geboden worden dan met de aanleg van die ene weg. Er is immers al ov in de streek, het gaat om een toevoeging die van slecht ov goed ov maakt.

Wij vinden in verband met het voorgaande dat **Rover**, als landelijke ov-organisatie, bij deze planvorming betrokken moet zijn.

Voorafkeer particulier verkeer zal overgaan op het ov. Zakelijk verkeer krijgt weer ruimte.

Deze duurzame variant heeft nog enkele klinkende voordelen tov een duinpolderweg:

- Er is geen investering van 200 miljoen nodig, dus er hoeft niet te worden gewacht op een financiële toezegging van het Rijk.
- De lokale overheden houden hun geplande bijdrage aan de aanleg in hun zak. Dat gaat om tientallen miljoenen. Het kan worden besteed aan betere fietsvoorzieningen.
- Er zijn geen planologische ingrepen, noch onteigeningen nodig, dus is het hele traject van inspraak en bezwaar eenvoudig en kort. Niemand zal ook bezwaar maken tegen beter openbaar vervoer.

In feite kan deze oplossing op korte termijn worden uitgevoerd, terwijl alle wegenvarianten, als zij al ooit financieel haalbaar zijn, jaren kosten

Verdere voordelen zijn:

- Duurzaam, levert een bijdrage aan CO2-reductie, reductie van fijnstof en stikstofoxiden, bandenslijpsel, enzovoort.
- Geen natuurvernielingen en landschapsaantastingen.
- Sociaal. Ook kinderen en andere gezinsleden zonder auto worden mobiel
- Permanente, lokale werkgelegenheid voor veel chauffeurs en ondersteunend personeel, omdat de kosten van ov vrijwel geheel arbeidskosten zijn
- Grotere verkeersveiligheid door minder voertuigen op de weg
- Deze oplossing is ook duurzaam in de zin dat er niet, zoals bij wegeaanleg, nieuwe knelpunten worden veroorzaakt.
- Ook de fiets zal vaker worden gebruikt doordat de rustiger wegen aantrekkelijker zijn om te fietsen. Uiteraard zijn ook betere fietsvoorzieningen mogelijk door de vrijvallende gelden die de regio aan de wegeaanleg had willen bijdragen.

Haarlem, Juni 2012