

Correspondentieadres:
Gravin Adahof 22
2114 DW Vogelenzang

www.geenduinpolderweg.nl
✉ platformnog@geenduinpolderweg.nl

Nut en noodzaak Duinpolderweg opnieuw niet aangetoond. Dringende oproep: stop project Duinpolderweg!

Meer dan een jaar is verstreken sinds de behandeling van de zogenaamde Actualisatiestudie in de Statencommissies en gemeenteraden. De Staten van Zuid-Holland hebben in januari 2015 in grote meerderheid laten weten **niet overtuigd te zijn van nut en noodzaak van een Duinpolderweg**. Ook diverse gemeenten gaven aan dat nut en noodzaak eerst maar overtuigend moeten zijn aangetoond voordat er verdere stappen worden genomen. De nu eindelijk verschenen **‘Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek’** – het belangrijkste resultaat van de Tussenstap – **toont echter nut en noodzaak opnieuw niet aan**. Nu dat na meer dan acht jaar studie wéér niet lukt, is naar ons oordeel **maar één conclusie mogelijk: stop met dit onzalige project, zeker in deze vorm**. Onderstaand onderbouwen wij deze conclusie in korte bewoordingen.

Geen economische noodzaak voor ontsluiting Greenpoort

We beginnen met iets wat in het nieuwe rapport nauwelijks meer voorkomt. Is het u al opgevallen dat het belangrijkste argument dat in eerdere rapporten werd aangevoerd als noodzaak van een nieuwe stroomweg tussen N206 en N205, in het nieuwe rapport nog slechts zijdelings wordt genoemd? Het MIRT rapport in 2010 droeg zelfs nog de naam “Van Greenpoort tot Mainport”, omdat altijd is gesteld dat de Duinpolderweg dringend nodig zou zijn voor een adequate ontsluiting van de Greenpoort richting Schiphol en A4. Platform NOG heeft dit argument herhaaldelijk weersproken; de kern van de Greenpoort ligt immers in de zuidelijke Grensstreek, dus niet in het gebied waar de Duinpolderweg is gepland. En zie hier: dit belangrijke argument is in het nieuwe rapport ineens stilletjes onder tafel verdwenen. Dat kan ook moeilijk anders nu **de LTO en KAVB** – toch de belangrijkste beroepsorganisaties van de Greenpoort – per brief van 10 maart expliciet **laten weten geen nut en geen noodzaak te zien voor een grootschalige wegverbinding tussen het gebied ten westen van de N208 en de N205/A4**. Dit geldt te meer daar er in de gehele noordelijke Bollenstreek geen files zijn en volgens het gebruikte VENOM-model ook in de toekomst niet zijn te verwachten.

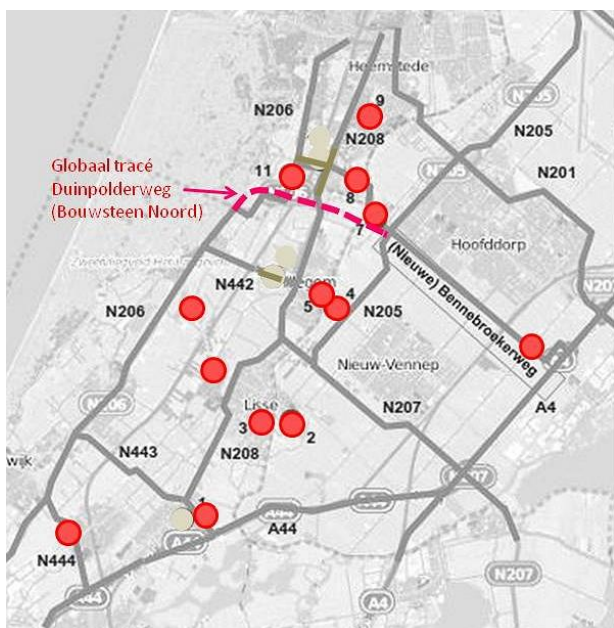
Minder goede bereikbaarheid kleinere kernen geen reden voor aanleg stroomweg

De nieuwe ‘Probleemanalyse’ voert daarentegen een nieuw argument aan: de matige bereikbaarheid van een aantal kernen in de Grensstreek. Op basis van de zogenaamde Bereikbaarheidsindex stelt het rapport dat met name de kernen Noordwijkerhout, Vogelenzang en Bennebroek in bepaalde richtingen minder goed via de weg bereikbaar zouden zijn. **De grote vraag is echter: hoe erg is dat? Daarop geeft het rapport helaas geen antwoord.**

Platform NOG stelt daar tegenover: Ok, als het om belangrijke economische centra als Hoofddorp en Haarlem zou gaan, zou een minder goede bereikbaarheid een reden kunnen zijn om in te grijpen. Maar bij kernen van deze schaal die helemaal niet zo slecht bereikbaar zijn? Er zijn vast nog veel meer kernen van deze schaal in de beide provincies die ook niet beter via de weg zijn ontsloten, zonder dat daar om die reden de aanleg van een grootschalige stroomweg wordt overwogen. Als vertegenwoordiger van twee van de betrokken kernen willen wij luid en duidelijk laten weten: **de wat minder goede bereikbaarheid van Bennebroek en Vogelenzang is geenszins een reden om grootschalige en kostbare nieuwe weginfrastructuur aan te leggen.** En al helemaal niet een weg als de Duinpolderweg die de kwaliteit van natuur en landschap ernstig aantast en bovendien nieuwe verkeersproblemen veroorzaakt. Enigszins cynisch zouden we willen zeggen: we gaan toch ook geen stroomweg naar Vlieland en Ameland aanleggen omdat deze eilanden minder goed over de weg bereikbaar zijn? Zelfs naar Zandvoort leggen we geen nieuwe stroomweg aan, terwijl daar in tegenstelling tot de Grensstreek wel degelijk, voor iedereen zichtbaar, een bereikbaarheidsprobleem ligt.

Lokale verkeersproblemen verspreid over de Grensstreek. Één grootschalige stroomweg kan deze nooit oplossen

Het rapport 'Probleemanalyse' brengt daarnaast de verschillende 'problemen' in de Grensstreek ten aanzien van verkeersleefbaarheid in beeld. Dat doet het in bredere vorm dan in de eerdere rapporten was gebeurd. Dat is op zich een goede zaak. Alleen is het zo jammer dat de 'problemen' niet echt SMART zijn gemaakt. In tegendeel, het rapport houdt veel slagen om de arm. Zelfs in de presentatie van de resultaten aan Statenleden op 24 maart werd bij herhaling benadrukt dat een aantal constatering van het rapport nog verre van zeker zijn. **Geheel onduidelijk blijft welke van deze 'problemen' echte knelpunten zijn die dringend opgelost zouden moeten worden.** In het bijzonder ontbreekt ook na acht jaar voorbereiding nog steeds een onderzoek naar de werkelijke verkeersonveiligheid (daadwerkelijke ongevallen) en hinder ter plaatse. Een veel scherpere analyse is absoluut nodig om te beoordelen welke type maatregelen nodig en wenselijk is. **De Probleemanalyse toont in ieder geval geenszins de noodzaak van een kostbare regionale grootschalige stroomweg aan als oplossing van deze mogelijke 'problemen'.**



Spreiding 'problemen' volgens het rapport 'Probleemanalyse' (tabellen 9+11 en blz. 44): één weg kan dit nooit allemaal oplossen.

Wat uit het rapport wel duidelijk wordt is dat het om lokale 'problemen' van specifieke weggedeelten op heel verschillende locaties gaat, sterk verspreid over de gehele Grensstreek. In het nevenstaande kaartje geven wij een overzicht van al deze locaties. **Daaruit wordt in een oogopslag duidelijk: één grootschalige stroomweg als de Duinpolderweg kan nooit en te nimmer al deze 'problemen' oplossen!**

Zo'n complexe reeks van lokale verkeersproblemen moet naar onze overtuiging ook **niet met één grootschalige weg worden opgelost maar uitsluitend met een pakket van verschillende lokale maatregelen.**

Als voorbeeld noemen wij het enige probleem dat wij in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk als een knelpunt ervaren: de Bennebroekerweg ten oosten van Hoofddorp, tussen Spoorlaan en de nieuwe aansluiting op de A4. Ook dat knelpunt kan, geheel los van een Duinpolderweg, heel goed (en waarschijnlijk zelfs beter en sneller) met een lokale maatregel – de aanleg van een nieuw/ verbeterd wegvak – worden opgelost.

Groei woningbouw en bedrijvigheid vooral buiten invloedsgebied Duinpolderweg

Het rapport stelt vervolgens dat de lokale problemen relevant zouden toenemen als gevolg van de groei van de bevolking en bedrijvigheid. **Overduidelijk is dat het rapport op dat punt zwaar overdrijft en de ontwikkelingen niet in de juiste context schetst. De werkelijke groei van woningbouw en bedrijvigheid vindt volstrekt buiten het invloedsgebied van de Duinpolderweg plaats.** De tabellen 2 en 5 laten duidelijk zien dat alleen in de gemeenten Haarlem, Haarlemmermeer en Katwijk (locatie Valkenburg) een substantiële groei wordt verwacht. Haarlem en Katwijk (locatie Valkenburg) liggen buiten het invloedsgebied van de Duinpolderweg. De groei van de werkgelegenheid in de Haarlemmermeer concentreert zich sterk rond de A4. Voor de bereikbaarheid daarvan is geen Duinpolderweg nodig. Alleen een deel van de Haarlemmermeerse woningbouw vindt in het grensgebied plaats in de vier 'Parels aan de Ringvaart'. Maar ook van deze acht bouwlocaties liggen slechts twee van de kleinere in de nabijheid van de Duinpolderweg. Van deze twee locaties is ook nog niet eens bekend op welke wijze ze ontsloten kunnen worden. **Dus kunnen ook de effecten daarvan nog helemaal niet op een verantwoorde wijze worden voorspeld.**

Het rapport besteedt ook relatief veel aandacht aan de bereikbaarheid van de Keukenhof (24 vermeldingen!). Hoewel de Keukenhof ontegenzeggelijk van groot belang is voor de regio, moet de verkeersdrukke in verband hiermee ook worden gerelativeerd. De Keukenhof is maar twee maanden in het jaar open en kent alleen een heel beperkt aantal echt drukke dagen. **Maar zelfs de Keukenhof ligt buiten de echte invloedsfeer van de Duinpolderweg.** Ook de bereikbaarheid van de Keukenhof kan dus geen reden zijn om een extra regionale Stroomweg aan te leggen.

Gebruikt verkeersmodel nog steeds ondeugdelijk

Helaas moeten wij bovendien constateren dat **ook dit rapport gebruik maakt van een ondeugdelijk verkeersmodel. Daardoor moeten alle getrokken conclusies op basis van verkeersintensiteiten in twijfel worden getrokken.** Wij hebben al eerder gewezen op relevante fouten in het model. Maar, zoals nu blijkt komt daar nog een ernstig structureel probleem bij in het gebruikte VENOM 2013-model. Platform NOG heeft al eerder verzocht om nadere informatie over de **bij elk verkeersmodel vereiste validering aan feitelijke verkeerstellingen op de in het betrokken gebied relevante wegen.** Ondanks herhaaldelijk aandringen hebben wij op die vraag nooit een onderbouwd antwoord gekregen. Wij hebben daarom onze deskundigen verzocht een toetsing uit te voeren aan de hand van bij ons bekende resultaten van verkeerstellingen. **En wat blijkt: ruim 50% van de betrokken wegen vertoont zodanige afwijkingen dat de norm volgens de eigen handleiding VENOM wordt overschreden; bij ongeveer 20% van de wegen is er zelfs sprake van ontoelaatbare afwijkingen!!** Deze conclusies van de uitgevoerde toetsing zullen wij in een aparte brief aan Gedeputeerde Staten (met afschrift aan de leden van Provinciale Staten) kenbaar maken en nader verantwoorden. Naar ons oordeel betekent dit dat **geen enkele waarde gehecht kan worden aan alle cijfers, conclusies en aanbevelingen van het verkeersonderzoek** die zijn gebaseerd op de resultaten van het VENOM2013 verkeersmodel.

Dringende oproep: stop dit onzalige project

Al deze punten overziend is er naar ons oordeel **maar één conclusie mogelijk: stop met dit onzalige project, zeker in deze vorm**. Nu nut en noodzaak van een Duinpolderweg al acht jaar maar niet kan worden aangetoond heeft het verder onderzoeken van de al bekende oplossingsrichtingen in de geplande MER-studie geen enkele zin. Dat leidt alleen (opnieuw) tot een tunnelvisie die niet kan worden onderbouwd en dus niet breed zal worden gedragen. Aanleg van een stroomweg als de Duinpolderweg staat in geen enkele verhouding tot de aard van de lokale problematiek.

Ook wij onderkennen dat er in de regio een aantal (mogelijke) lokale knelpunten van uiteenlopende aard voorkomen. **Om tot breed gedragen oplossingen te komen is echter een héél ander proces nodig**. In plaats van een MER-studie uit te voeren moet in de eerste plaats **een veel bredere discussie kunnen worden gevoerd over de mogelijke knelpunten**. Vragen die daarbij centraal moeten staan zijn: wat zijn werkelijke knelpunten en kunnen deze met meer kleinschalige lokale maatregelen worden verholpen. Ook oplossingsrichtingen zoals geformuleerd in Pakket NOG Beter moeten daarbij serieus worden overwogen. Zoals de bestuurlijke verkenning van de heer Lokker ook aangeeft dient in een eventueel vervolgt raject bovendien specifieke aandacht te zijn voor aspecten van duurzaamheid in relatie tot natuur, landschap en milieu als belangrijke maatschappelijke waarden.

PLATFORM NOG



vertegenwoordigt:

Dorpsraad Bennebroek
Dorpsraad Vogelenzang
Wijkraad Oostduin
Platform De Zilk
Stichting Niet door de Zilk
Stichting Bescherming Erfgoed Zuid Kennemerland
Vereniging tot Behoud van het Landelijk Karakter van Vogelenzang
Milieudefensie Haarlem