

Nota Reikwijdte en Detailniveau, RTG op 9 oktober 2014

Hans Krüse, namens IVN Alphen a/d Rijn e.o.

Het IVN Alphen a/d Rijn e.o. heeft antwoord gekregen op zijn zienswijze op het startdocument voor de mer N 207 Zuid (de Mededeling aan Bevoegd Gezag).

We hebben naar aanleiding van die beantwoording nog enkele opmerkingen, die vooral betrekking hebben op de lokale 3 varianten.

Nut en noodzaak en ladder van Verdaas

Wij hebben niet als enige inspreker gewezen op het gebrek aan onderbouwing van nut en noodzaak. Het antwoord is dat nut en noodzaak van de maatregelen in detail worden beschreven aan de hand van de ladder van Verdaas en op basis van een nieuw verkeersmodel. Tevens wordt op kwalitatieve wijze een robuustheidstoets uitgevoerd voor het jaar 2030. Dat is een verbetering. Echter:

De Commissie mer vraagt om een meer gedetailleerde onderbouwing van de trechtering van alternatieven. In de ladder van Verdaas is de aanleg van nieuwe wegen de laatste stap. Wij missen in de Nota Reikwijdte en Detail de maatregelen die in de eerdere stappen van de ladder worden ingezet om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren en op hun effecten zullen worden getoetst.

Om aan te geven wat wij bedoelen: uit de Nota van Beantwoording destilleren wij de volgende maatregelen die passen in de eerdere stappen van de ladder:

*Mobiliteitsmanagementsonderzoek levert naar verwachting op dat oost-west ritten van vrachtverkeer tussen de afzonderlijke bedrijven overbodig worden. De provincie heeft onlangs 5 ton vrijgemaakt voor mobiliteitsmanagementsmaatregelen bij de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen.

Op een andere plek in de Nota van Beantwoording is echter te lezen dat de lokale 3 varianten bedoeld zijn als alternatief voor die Oost-Westverbinding. Waarom zou een dergelijke nieuwe weg nodig zijn als de oost-west ritten op een andere manier overbodig kunnen worden gemaakt?

*Verbetering van de interne verkeersstructuur voor de Greenport wordt apart onderzocht in een gemeentelijke studie. Wij willen weten welke maatregelen worden bestudeerd en vragen om deze expliciet mee te nemen in de mer.

* Wij zijn benieuwd naar overige kansrijke en milieuvriendelijke maatregelen zoals bedoeld door de Commissie MER.

In het licht hiervan bevreemdt het ons dat er een derde variant voor de aanleg van nieuwe wegen is toegevoegd. Deze komt voor ons uit de lucht vallen en staat haaks op de insteek die de Commissie mer kiest.

Nut en noodzaak en scenario's

In de mer worden actuele verkeerstellingen gebruikt en er wordt rekening gehouden met een geringer bouwtempo. De bandbreedte mag wat ons betreft echter nog wat ruimer naar beneden worden bijgesteld. Immers het verkeer neemt al jaren af in ZH en het bouwvolume van woningen wordt regelmatig naar beneden bijgesteld. Er wordt zelfs al hardop gezegd dat we al genoeg hebben gebouwd. Verder is er mbt de Greenport sprake van krimp (20-25% minder omzet, vele bedrijven die willen stoppen of noodgedwongen al zijn gestopt). Dat betekent dat het zinnig is om ook een scenario door te rekenen met economische groei 0 of zelfs een scenario met krimp. Dat is o.i. ook nuttig en nodig voor de robuustheidstoets voor 2030.

De gemeente Alphen a/d Rijn wil een duurzame gemeente zijn. Dat betekent dat je net iets breder kijkt dan gebruikelijk. En dat je bij onzekerheid aan de voorzichtige kant gaat zitten en ook tegenvallers meeneemt in je scenario's. Uit voorzorg.

Nut en noodzaak en onderzoek naar de positie van Greenport Boskoop

De gemeente en de provincie denken dat de Greenport zich zal herstellen en willen geen financieel-economisch onderzoek laten verrichten. Dat vinden we erg onverstandig. Ook op andere terreinen zijn signalen soms niet tijdig opgevangen met vervelende economische gevolgen, bv. bij het optreden van krimp en bij de bouw van kantoren en bedrijfsterreinen.

Er is na 2008 een andere wereld ontstaan met een lagere groei, lagere budgetten en een veel lagere consumptie. Er is daardoor 20-25% minder omzet in de sierteelt. Het PCT-terrein komt nauwelijks van de grond. Er worden daar gronden gekocht om te gaan speculeren. Men wil daar een algemene bedrijfsbestemming verkrijgen, dus geen specifieke sierteeltbedrijfsbestemming. De vraag is hoe de toekomst van de Greenport Boskoop eruit ziet in het licht van structurele veranderingen.

De sierteeltwereld is namelijk zelf veranderd. Bulkproductie in het buitenland, waar de grond veel goedkoper is. Veel verkoop via internet. Onze indruk is dat de Greenportfunctie van Boskoop verschuift naar het oosten, bv. Venlo, omdat daar de grootste afzetmarkten liggen.

Er is dus behoefte aan een inzicht in de positie van Boskoop op de kaart van Nederland en Europa.

Wij vinden het logisch en verstandig om dat objectief te laten onderzoeken, bijv. door het LEI of CPB. De gemeente loopt een gerede kans dure wegen aan te leggen die geen oplossing bieden omdat intussen de werkelijkheid is veranderd. Wij wijzen in dit verband op de Oostelijke Rondweg Boskoop, die vele miljoenen heeft gekost en veel te weinig wordt gebruikt.

Het opstellen van de mer moet wat ons betreft wachten op de resultaten van een dergelijke economische structuurstudie. De resultaten hiervan bepalen namelijk wat in de mer moet worden getoetst.

