

SCHRIFTELIJKE VRAGEN AAN HET COLLEGE:

Pag 1 INDIENING

Steller vragen: But Klaasen

Datum: 18 juni 2014

Onderwerp: **Duinpolderweg**

Wijze van beantwoording:
 mondeling

schriftelijk

uiterlijke beantwoording: september

Toelichting: Na de zomer moet de Raad van Heemstede (evenals omliggende gemeenten) een standpunt innemen over de volgende fase van het project Duinpolderweg. Ter voorbereiding daarop zou D66 graag antwoord willen hebben op de volgende vragen die gaan over de woningbouwprognoses, de leefbaarheidsproblemen en het pact van Teylingen.

VRAGEN

1. Woningbouwprognoses

Een van de belangrijke drijfveren voor de realisatie van de Duinpolderweg is de wens tot ruimtelijke en economische ontwikkeling van Haarlemmermeer. De gehanteerde woningbouwprognoses zijn echter niet actueel meer. Ondertussen is een besluit genomen tot aanleg van een hoogspanningsleiding waardoor in een groot gebied minder woningen kunnen komen.

- a. Hoe zien de actuele woningbouwprognoses er uit?
- b. Hoe relevant zijn die woningbouwprognoses voor de aanleg van de Duinpolderweg? (de meeste woningen komen immers ten oosten van die weg, en nieuw verkeer zal vooral naar andere windrichtingen trekken?)

2. Leefbaarheid

Een verondersteld leefbaarheidsprobleem voor Heemstede waar de Duinpolderweg een oplossing voor moet vormen, is het passeren van (vracht)verkeer over ons grondgebied. Het zou dan met name gaan om de Van Merlenlaan. Daarover de volgende vragen.

- a) Gaat het om meer dan de van Merlenlaan, en zo ja, welke straten/lanen?
- b) Wat is de huidige en maximale verkeerscapaciteit van de van Merlenlaan?
- c) Hoeveel klachten heeft de gemeente ontvangen vanwege overlast van passerend (vracht)verkeer door de Van Merlenlaan? En zijn er andere concrete signalen dat het slecht gesteld is met de leefbaarheid in dit gebied?
- d) de vragen b) en c) graag ook beantwoorden voor eventuele andere straten die onder a) genoemd zijn.

3. Pact van Teylingen

In het bollengebied hebben diverse gemeenten bestuurlijke en juridische afspraken gemaakt over het behoud van het landbouw areaal ten behoeve van de bollenteelt. Dit is aanvankelijk vastgelegd in het "pact van Teylingen". De uitwerking daarvan is in diverse ruimtelijke plannen vastgelegd. Onderdeel van dit pact is dat het totale areaal in vierkante meters gemeten even groot moet blijven, en er wordt een soort opslag gerekend bij het onttrekken van deze grond die de grondprijs aanzienlijk kan opdrijven. Daarover de volgende vragen.

- a) Was is precies die opslag en hoeveel bedraagt deze?

- b) Klopt het dat als de Duinpolderweg door bollengrond gepland wordt, dat de kosten vanwege bovengenoemde afspraken en compensatiemaatregelen dan aanzienlijk hoger uitvallen? In welke varianten is dit het geval?
- c) Heemstede heeft een gemeenschappelijke regeling afgesloten met Bloemendaal, Zandvoort en Haarlem en stort daarom jaarlijks geld in een mobiliteitsfonds. Is het mogelijk (gesteld dat daar een meerderheid voor is in de respectievelijke raden) om als voorwaarde te stellen dat het geld van onze regio niet aangewend mag worden voor compensatiemaatregelen voor het verlies van bollengrond? En zo ja, hoe zou een dergelijke voorwaarde opgesteld kunnen worden om kans van slagen te maken?

ANTWOORDEN

- 1a. *De Duinpolderweg heeft vooral de opgaven om de bereikbaarheid van de Bollenstreek te waarborgen, de extra verkeersvraag t.g.v. de woningbouw in de Haarlemmermeer te faciliteren en het beperken van het doorgaande (vracht) verkeer in Zuid-Kennemerland. Vanuit de Bereikbaarheidsstudie grensstreek zijn verschillende opgaven benoemd waarvoor een nieuwe verbinding tussen de N206 en de A4 een oplossing biedt. Eén van die opgaven - maar niet de enige - is het voldoende capaciteit van het wegennet in de Haarlemmermeer garanderen. Dit met het oog op de opgave geformuleerd vanuit het rijk ca. 25.000 woningen in het gebied te realiseren in het kader van de Westflank. Door de komst van een 380kV leiding in het westen van de Haarlemmermeer zijn de plannen geformuleerd in de Westflank Haarlemmermeer onder druk komen te staan. Dit neemt niet weg dat er nog steeds een (rijks)opgave ligt om ca. 15.000 woningen te realiseren in de regio. De gemeente Haarlemmermeer geeft uitwerking aan de woningbouwplannen, de wijze waarop dat gebeurt is verwoord in het document Parels aan de Ringvaart.*
- 1b. *Voor de nut en noodzaak van de Duinpolderweg zijn de woningbouwprognoses minder relevant. Al in de huidige situatie, na openstelling van de aansluiting A4 op de Bennebroekerweg in de Haarlemmermeer is er sprake van een capaciteitsknelpunt in de Haarlemmermeer. De overige opgaven liggen grotendeels in de Bollenstreek of Kennemerland. Voor de dimensionering van de Duinpolderweg kan de woningbouwprognose wel relevant zijn, dit volgt echter in een latere fase van het project.*
- 2a. *De hoop is dat de Duinpolderweg vooral voor een vermindering van het aandeel vrachtverkeer op de Van Merlenlaan moet zorgen aangezien deze weg vanwege het wegprofiel en verharding niet bijzonder geschikt is voor vrachtverkeer. De overige doorgaande wegen (zoals Herenweg) in Heemstede zijn daar in principe beter geschikt voor. Echter, de Van Merlenlaan is de enige west-oostverbinding in Heemstede voor vrachtverkeer en is mede daardoor de adviesroute door Heemstede. Op de Lanckhorstlaan en Prinsenlaan is al jaren een vrachtwagenverbod ingesteld.*
- Daarnaast is de verwachting dat de Duinpolderweg de verkeersdruk op de Heemsteedse Dreef en de Lanckhorstlaan enigszins zal doen afnemen. Deze wegen zitten nagenoeg aan hun maximale capaciteit. Een verlaging van de verkeersdruk moet ten gunste komen van de leefbaarheid aldaar. Een van de opgaven van de Duinpolderweg is het verminderen van het doorgaande verkeer door de kernen van Zuid-Kennemerland. Deze opgave is opgenomen in de Grensstreekstudie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Duinpolderweg.*
- 2b. *De Van Merlenlaan, Heemsteedse Dreef en Lanckhorstlaan zijn gebiedsontsluitingswegen volgens de wegategorisering van Heemstede. Een exacte maximale capaciteit van een wegvak is niet te geven. Voor gebiedsontsluitingswegen is de 'capaciteitswaarde' ongeveer 2.150 motorvoertuigen per uur, maar deze waarde wordt in de praktijk bijna nooit gehaald. De Heemsteedse Dreef heeft in de huidige situatie een verkeersintensiteit van ongeveer 28.000 motorvoertuigen per etmaal en de Lanckhorstlaan een intensiteit van ongeveer 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Een recente telling van de Van Merlenlaan is niet beschikbaar maar een lagere waarde is voor de Van Merlenlaan realistischer omdat de capaciteitswaarde sterk afhankelijk is van de infrastructuur (bochten, verhardingsoort en -kwaliteit, etc.), de omgeving (landschap, bezienswaardigheden, woningen), de verkeerssamenstelling*

(vrachtverkeer, bromfiets op de rijbaan), het verkeersmanagement (toeritdosering, DRIP's) en overige, incidentele factoren (het weer, ongelukken).

- 2c. De afgelopen 2,5 jaar zijn er drie klachten over het (vracht)verkeer op de Van Merlenlaan geregistreerd, 6 klachten over de Lanckhorstlaan en geen klachten over de Heemsteedse Dreef. Verder zijn er geen concrete signalen over een verslechtering van de leefbaarheid in dat gebied buiten de overlast van vrachtverkeer.*
- 3a. Het Pact van Teylingen heeft betrekking op het bollenareaal in Zuid-Holland. In het kader van de MER wordt een aantal alternatieven uitgewerkt. De tracés van deze alternatieven lopen mogelijk door bollengrond. Het onttrekken van bollengrond in Zuid-Holland leidt tot de verplichting dit te compenseren, hetzij door dezelfde kwaliteit bollengrond terug te brengen hetzij een financiële compensatie. De financiële compensatie bedraagt max. € 40 per m² bollengrond*
- 3b. De tracés van de alternatieven worden mogelijk over bollengrond gepland. De gevolgen daarvan worden in het MER in beeld gebracht.*
- 3c. De regio Zuid-Kennemerland levert een bepaalde vaste bijdrage uit het mobiliteitsfonds aan het project. Deze bijdrage is niet gekoppeld aan een bepaald onderdeel van de begroting van de Duinpolderweg. Deze bijdrage is dus ook niet te herleiden tot een bepaalde "bestekpost" zoals de compensatie voor de bollengrond. Als regio kunnen wij niet afdwingen waar de bijdrage wel of niet aan moet worden besteed in het project. Daarnaast kan het compenseren van bollengrond een verplicht onderdeel zijn van de aanlegprocedure van de Duinpolderweg omdat daar eventuele regels voor gelden of bindende afspraken over zijn gemaakt*

datum: 27 augustus 2014

portefeuillehouder: Pieter van der Stadt