

Inspraakreactie Buurtcomité Bus(ch) en Dam en K. De Wildt op donderdag 7 september 2017 voor Provinciale Staten, commissie MenF, Roelof de Haan, Bus en Dam 1, 1566 Assendelft.

Geachte leden van provinciale staten, geachte voorzitter,

Als belanghebbenden ervaren wij het doorlopen besluitvormingsproces als stuitend en de democratie onwaardig.

Het persbericht meldt over het besluit van GS: GS kiezen geen Voorlopig Voorkeurs Alternatief, het Nul-plusalternatief draagt onvoldoende bij aan het doelbereik en is maatschappelijk onrendabel, het Heemskerkalternatief kost ca. € 200 miljoen meer dan het Golfbaanalternatief. Enerzijds niet kiezen, anderzijds Nulplus en Heemskerk alternatief af serveren. De suggestie is, GS kiest Golfbaan alternatief. Alle objectiviteit vliegt het raam uit.

In de laatste klankbordgroepvergadering is in zeer krachtige bewoordingen, dit PB afgeserveerd en aangedrongen op herstel. Niemand in Krommenie-Assendelft gaat nog een zienswijze indienen, omdat de uitslag al vast lijkt te staan.

Is het Nul-Plus alternatief wel zo slecht als GS in haar PB stellen? Maar qua bereikbaarheid voldoen alle alternatieven aan de doorstroomnormen uit de investeringsagenda NH Infrastructuur. Zie beslisdocument p9. Ook de leefbaarheid verbetert in Krommenie-Assendelft.

GS en PS worden gevraagd, naar de inhoud van het PlanMER te kijken. Daarin staat klip en klaar dat alle alternatieven voldoen aan het gewenste doelbereik en dat de twee gestrekte alternatieven alle nagestreefde ruimtelijk beleid van de provincie met voeten treden. Als u de tabel doelbereik en effecten met elkaar combineert scoort Nul+ 3+, HK 2+ en GB 3+.

Beoordeling doelbereik		Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Bereikbaarheid	Verbetering reistijd	+	++	++
	Robuustheid	+	+	+
Leefbaarheid	Gezondheid	0	+	+
	Barrièrewerking	++	++	++
	Verkeersveiligheid	0	++	++
	Sluipverkeer	0	+	+

Beoordeling effecten		Nul-plus - alternatief	Heemskerk - alternatief	Golfbaan - alternatief
Leefmilieu	Effect op leefmilieu	+	++	++
Natuur	Effecten natuurwaarden	0	--	-
Bodem en water	Effect op bodem en water	-	-	-
Landschap en historisch kapitaal	Effect op UNESCO Stelling van A'dam	0	--	--
	Effect op landschappelijke-, cultuurhistorische en archeologische waarden alsmede kansen	0	--	--
Ruimte gebruik	Effect op ruimtegebruik	-	--	--
Verkeer	Intensiteit/ Capaciteit verhouding	0	0	0

Het ondeugdelijke MKBA.

Als de ongewenste verkeersbewegingen van de gestrekte alternatieven HK en GB uit de MKBA worden gehaald, worden beide alternatieven zwaar negatief. Nergens wordt nut en noodzaak voor het verleggen van de verkeerstromen aangetoond.

Het RIIK heeft erin geïnvesteerd met de Noord-Zuid benadering het verkeer in deze richting te willen sturen. Met de Oost-West benadering doorkruist de provincie dit beleid.

Het Nul-plus alternatief is het ongewenste kind van de onderzoeken. Wij hebben dit telkenmale aangetoond en aangedrongen op een doelgerichte aanpak. De bestaande situatie van Krommenie en Assendelft is complex. Dit hele proces wordt onnodig gestoord door de zogenaamde makkelijke oplossingen, gestrekte alternatieven.

Noord-Holland is qua infrastructuur klaar.

Knelpunten ter plaatse op een slimmere manier oplossen is veel beter.

In plaats te investeren in nieuwe verkeersstromen met nieuwe problemen.

Uw staten hebben eerder aangedrongen op het uitwerken van het tunnel-alternatief

Ook is niet onderzocht de opkoop van huizen langs de N203 om zo ruimte te maken voor een groene buffer en een fly-over naar de N246.

Los het leefbaarheidsprobleem op waar het is.

En verspreid het niet over de Broekpolder, Saendelft en Zaandijk/Coenbrug.

Als je 350 miljoen wil investeren in een Golfbaan alternatief waarbij je het landschap, de recreatie en de biodiversiteit om zeep helpt en de werelderfgoed Stelling van Amsterdam steeds verder afgraaft, dan zou dit geld ook beschikbaar moeten zijn om de allerbeste oplossing voor een Nul-Plus te maken.

Wat ons tot op heden irriteert is de volstrekte stilte van GS ten aanzien van het beheer van de Stelling. GS vindt alles best, alleen de reactie van ICOMOS brengt iets te weeg. De provincie ontkend in alle toonaarden haar eigen verantwoordelijkheid.

Is hier zo langzamerhand het predicaat onbekwaam niet van toepassing?

Gezien de eerdere discussie dd. 29 juni 2017, roepen wij Provinciale Staten op een motie aan te nemen waarin de opdracht aan GS ten aanzien van de Verbinding A8-A9 wordt aangepast en GS de opdracht krijgt om het knelpunt van de N203 op adequate wijze op te lossen in Krommenie.
En gaan over tot de orde van de dag.

Ik dank u voor uw aandacht.

Buurtcomité:

Willem Röling, 06-55358099

Roelof de Haan, 06-54302525

Kees de Wildt, expert Stelling van Amsterdam

Zie ook de bijlagen.

Hoezo fileprobleem? Files zijn helemaal geen probleem!

Waarom meer asfalt geen bal helpt om de files te bestrijden

Algemeen Dagblad 21-8-2017

'Hoezo fileprobleem? Files zijn helemaal geen probleem!'

Gerben van 't Hof 21-08-17, 06:55 Laatste update: 11:07



Vakantie voorbij? Dat wordt weer aanschuiven in de file. Geen probleem, vindt verkeersplanoloog én automobilist Karel Martens van de Radboud Universiteit in Nijmegen. „Autobezitters zijn een verwend volkje.”

De lange rijen op de snelweg zijn juist een bewijs van het succes van het autoverkeer, stelt verkeersplanoloog Karel Martens van de Radboud Universiteit. „Zelfs mét een file is de auto blijkbaar een uiterst aantrekkelijk vervoermiddel. Anders sta je daar niet, toch? Blijkbaar is het openbaar vervoer langzamer, duurder, minder comfortabel. Toch is het geklaag niet van de lucht als automobilisten in een opstopping terecht komen. Ik vraag me af of de overheid daar haar oren naar moet laten hangen.”

Psychologen stellen dat files leed veroorzaken omdat automobilisten er geen controle over hebben. Daardoor ligt agressie op de loer.

„Die agressie wekken we zelf op door continue te stellen dat file onacceptabel is. Nee, de file blijft vaak de snelste weg van A naar B. Gek genoeg zijn we gaan geloven dat het allemaal kommer en kwel is. Zelfs mensen die niet eens een auto hebben, noemen de file het grootste vervoersprobleem. Dat ze zelf zonder auto zeker twee keer zo lang onderweg zijn, of soms helemaal niet op hun bestemming kunnen komen, accepteren ze gedwee. Ondertussen horen ze elke dag de verkeersinformatie, meteen na het nieuws. Dan is het dus belangrijk. Die files schijnen een ramp te zijn!”

De schade door files voor de Nederlandse economie is jaarlijks 1,1 miljard euro. Ondernemersvereniging EVO en Transport en Logistiek Nederland noemen dat bedrag alarmerend.

Karel Martens

Karel Martens (50) is als verkeersplanoloog verbonden aan de Radboud Universiteit in Nijmegen en aan het Technion Israel Institute of Technology in Haifa. Hij maakte ruim vier jaar deel uit van de Gelderse Raad Omgevingsbeleid en werkte eerder als consultant bij Royal Haskoning en Bouwfonds. Martens is getrouwd en heeft drie kinderen.

„Zulke bedragen zijn gebaseerd op studies die aantonen dat Nederlanders bereid zijn een klein bedrag te betalen als ze daarmee sneller op hun bestemming zijn. Al die kleine bedragen van al die automobilisten levert jaarlijks een enorme som geld op die wordt gepresenteerd als economische schade. Maar is dat werkelijk zo? Ja, er is wel eens een pallet te laat bij het distributiecentrum. En ja, het gebeurt wel eens dat een werknemer niet stipt op tijd achter zijn computer zit. Maar de concurrentie heeft daar toch ook last van? Er is nauwelijks onderzoek dat laat zien dat minder vertraging leidt tot meer economische groei. Toch roepen weggebruikers dat de overheid meer moet investeren in het weggennetwerk. Het werkt in Afrika, waar een nieuwe weg ondernemers in staat stelt om goedkoper te produceren en nieuwe markten te veroveren. Maar niet in Nederland, dat al een fantastische infrastructuur heeft."

Blijkbaar niet fantastisch genoeg. De roep om te investeren in asfalt blijft bestaan.

„Autobezitters dragen wegenbelasting en brandstofaccijns af. Ze beschouwen dat als een betaling voor een dienst en als die niet aan de verwachtingen voldoet, komen ze in het verweer. Al bij een paar minuten vertraging is het de schuld van de overheid en moet het probleem met belastinggeld worden opgelost. Als dat zo is, dan moet die overheid zorgen dat iedereen zich gemakkelijk kan verplaatsen, niet alleen de automobilist. De staat trekt nu miljarden uit voor een groep die met gemak het land doorkruist en dus niks tekortkomt. De mensen zonder auto worden vergeten. Automobilisten zijn een verwend volkje. Trein- en busgebruikers zijn gewend voor elk beetje extra service te betalen. Maar voor de autobezitter legt de gemeente gratis een parkeerplaats aan voor je huis, de werkgever regelt een plek bij het kantoor."

De gemeente en de werkgever zullen wel moeten. Volgens de brancheverenigingen RAI en Bovag zijn de autoverkopen de afgelopen maand opnieuw fors gestegen.

„Die auto's kunnen gewoon aanschuiven in de file en daarna tegen betaling worden geparkeerd in een garage. Niet de autobezitters hebben een probleem, maar de mensen zonder auto. Zij moeten drie keer overstappen om bij het ziekenhuis te komen en laten een doktersafspraak dus maar schieten, wat effect heeft op hun gezondheid. Zij zien hun familie en vrienden minder, wat effect heeft op hun geluk. Zij kunnen geen avondcursus volgen omdat ze dan de laatste bus naar huis niet halen en missen zo nieuwe kansen op de arbeidsmarkt. Ik vind het onbegrijpelijk dat zoiets kan in een rijk land als het onze. We hebben met elkaar afgesproken dat iedereen toegang moet hebben tot onderwijs en elektriciteit. We betalen de openhartoperatie voor een langdurig werkloze. Maar ons verkeer en vervoer is onrechtvaardig. Ja, het openbaar vervoer wordt gesubsidieerd, maar niemand gaat na of het echt een oplossing biedt voor mensen zonder auto."

„Studies uit verschillende landen wijzen uit dat 5 procent van de bevolking vanwege een beperking niet in staat is om een auto te besturen. Een veel groter deel mag geen auto besturen, simpelweg omdat ze er te jong voor zijn. Dan zijn er nog de mensen die zo weinig verdienen dat zij zich geen auto of treinkaartje kunnen

veroorloven. Zelf noem ik dit 'vervoersarmoede'. Het is een onzichtbaar probleem, waar veel mensen aan voorbijgaan."

Die sukkels op de fiets of in de bus hebben pech, is de gedachte.

Karel Martens

„De overheid blijft vooral de automobilist tegemoetkomen. Projectontwikkelaars bouwen megastores en bioscopen op locaties die alleen met de auto goed zijn te bereiken. Die sukkels op de fiets of in de bus hebben pech, is de gedachte. Zelfs de werkgever vindt het jouw probleem als je geen auto hebt. Maar het is een maatschappelijk probleem. Uit een onderzoek in Rotterdam bleek dat nogal wat mensen afzien van een baan omdat ze er niet kunnen komen. Ze moeten om zes uur 's ochtends beginnen of hebben een late dienst tot na middernacht. Alleen rijdt er 's nachts geen bus of metro meer. Die mensen wordt dus de mogelijkheid om te werken ontnomen. Dat is toch een veel groter leed dan een paar minuten in de file staan?"

Waarom meer asfalt geen bal helpt om de files te bestrijden

Door Cas de Jong - 19 Jun 2017 in **Brandpunt**

Het is het paradepaardje van veel rechtse partijen en de ANWB: Kom met meer geld voor asfalt over de brug en de files zullen als sneeuw voor de zon verdwijnen. Maar snijdt dit eigenlijk wel hout? Nee, zegt hoogleraar Bert van Wee. Hij verwijst het verhaal van de asfalt-lobby naar het rijk der fabelen. “Op de lange termijn zorgt meer asfalt uiteindelijk voor méér verkeer en dus voor méér files.”

Maar liefst 80 miljard euro van ons belastinggeld is al vastgelegd voor de komende 30 jaar om extra wegen aan te leggen. Dat zijn nogal wat kilometers aan asfalt dus. Maar goed, wat minder lang stilstaan op de snelweg is voor de meeste Nederlanders bepaald geen overbodige luxe.

Klein detail alleen. Meer asfalt werkt niet. Dat zegt althans Bert van Wee, hoogleraar Transportbeleid aan de TU Delft. “Het is niet bepaald een goede manier om ons belasting geld aan uit te geven, want op de lange termijn los je er heel weinig mee op.”

Maar wat is dan wel de oplossing? En zijn die “asfalt-miljarden” dan allemaal over de balk gesmeten? We leggen het voor aan Bert van Wee.

Meneer van Wee, het lijkt soms wel of we file-record na filerecord boeken als je het nieuws volgt. Staan we nou echt met zijn allen steeds langer stil?

“Na de crisis in 2008 zag je het aantal files behoorlijk afnemen. Echter, de afgelopen 3 jaar neemt het aantal files weer toe. En dat gaat behoorlijk rap.”

Hoe komt dat?

“De hoofdreden is dat het veel beter gaat met de economie. Mensen zijn optimistischer en geven meer geld uit. En daar hoort ook bij dat ze makkelijker de auto pakken. Dat zie ik de komende jaren alleen maar toenemen.”

Glazen bollen zijn altijd ingewikkeld, maar doet u toch eens een poging. Hoe zit het filebeeld er de voor de komende jaren uit?

“Voor de komende vier jaar zou het aantal files wel eens met 10 á 20 procent kunnen toenemen. Zeker als de economie zo in de lift blijft zitten. Heb je het over 2040 dan zou de stijging wel eens in de orde van grote van zo’n 40% kunnen liggen.”

Een stijging van 40%, dat is echt enorm..

“Ja, maar dit is wel het meest sombere scenario. En in de toekomst kijken is altijd lastig. Het zou ook mee kunnen vallen door bijvoorbeeld de opkomst van de zelfrijdende auto en het feit

dat we misschien onze auto veel meer gaan delen met elkaar. Maar voor de komende jaren moeten we wel rekening houden met een fikse stijging van het aantal files.”

En wat kosten deze verloren uren in de file ons allemaal?

“Dan heb je het over een bedrag van ruwweg 3 miljard euro per jaar aan extra kosten. En die nemen natuurlijk alleen maar toe, als het aantal files ook toeneemt. Dus dat is een behoorlijke aanslag op de schatkist.”

Meer asfalt roepen veel politici dan steevast in koor. Is dat dan het ei van Columbus?

“Nee, dat lijkt me niet de meest efficiënte manier om belastinggeld uit te geven. Uiteraard, als je meer asfalt aanlegt op bepaalde knelpunten dan neemt de file-druk op die plekken natuurlijk af. Het probleem is alleen dat het knelpunt zich bijna altijd verplaatst. Bovendien levert meer wegen op de lange termijn bijna altijd meer verkeer op en dus weer meer files. Bovendien is er de komende jaren al voor 80 miljard euro aan extra wegen vastgelegd in de begroting. De vraag is of dat überhaupt iets gaat oplossen.”

Maar waarom roepen politici dit dan zo makkelijk?

“Ik vermoed dat de reden is dat “meer wegen” heel zichtbaar is. Daar kun je als minister of Kamer mooie sier mee maken.”

Dus het is pure “scoringsdrift” van veel politici om altijd maar om meer wegen te schreeuwen?

“Ja, het is een makkelijke en zichtbare manier voor politici om te kunnen scoren.”

Maar als meer asfalt volgens u dus niet werkt, wat werkt dan wel?

“Het beste werkt het om meer teams in te zetten op specifieke knelpunten die bergingswerkzaamheden kunnen verrichten. Als er een ongeluk gebeurt, dan kan er zo snel mogelijk gehandeld worden om de boel op te ruimen. Op die manier staat het verkeer minder lang vast als er ongelukken gebeuren.”

Is dat niet ontzettend duur?

“We hebben dat uitgezocht. Als je op de 50 belangrijkste knelpunten extra bergingsteams inzet, dan levert het al snel 2 keer zoveel op, dan dat het je kost. Want met name bij vrachtwagens duurt het nogal een tijd voordat alles weer is opgeruimd als die een ongeluk krijgen. En burgers ervaren de meeste hinder van files waar ze niet op gerekend hebben. Dus een opstopping die door een ongeluk is veroorzaakt. Als je dat fileleed kunt verzachten, kun je dus optimale winst boeken.”

Dit klinkt nogal logisch, waarom gebeurt dit niet al lang?

“Dat moet je aan Rijkswaterstaat en vooral aan de politiek vragen. Zolang politici makkelijker kunnen scoren door om meer asfalt te roepen, wordt het wel lastig.”