

Aan: de gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland
p/a Provincie Noord-Holland
T.a.v. Mevr. R. Luchtenburg
Postbus 3007
2001DA Haarlem

Uw kenmerk: 1030959/zienswijze planstudie

Ons kenmerk: Zienswijze GL/BH

Hillegom, 17 februari 2018

Onderwerp: Zienswijze fracties Bloeiend Hillegom en GroenLinks Hillegom betreffende
Duinpolderweg

Geacht college,

Op 19 december 2017 heeft u een besluit genomen over een voorgenomen voorkeursalternatief Duinpolderweg 'Zuid', dat gebaseerd is op een samenstel van verbindingen. Ook de fracties van Bloeiend Hillegom en GroenLinks in de gemeenteraad van Hillegom zijn verbijsterd over uw voorgenomen voorkeursalternatief (hierna te noemen VKA). Onze fracties volgen het Duinpolderweg-dossier, net als veel direct betrokkenen, zeer intensief.

Wij hebben kennis genomen van de vergaderingen van beide Statencommissies, de commissievergadering in de Haarlemmermeer en hebben op 5 februari een groot aantal inwoners gesproken tijdens een door onze raad georganiseerde inloopavond in het Hillegomse gemeentehuis. Ook via contacten met belangengroepen, berichten in diverse media en vanuit onze politieke verantwoordelijkheid hebben wij een goed beeld van de opvattingen binnen ons dorp.

Op grond van de inzichten die dit ons heeft opgeleverd en na onderling overleg zijn wij tot de volgende zienswijze gekomen.

Wij wijzen het voorkeursalternatief en alle overige in de MER benoemde alternatieven en daarop gebaseerde samengestelde oplossingen af. Dit doen wij op grond van de volgende argumenten;

- Nut en noodzaak van een regionale wegverbinding (of samenstelling van regionale wegverbindingen) is niet aangetoond.
- Het VKA en de overige varianten en samengestelde oplossingen betreffen uitsluitend wegverbindingen; anno 2018 zijn dergelijke eenzijdige asfaltoplossingen volkomen achterhaalt.
- De Zuid-variant en de Middenvariant brengen grote schade aan in respectievelijk de Vosse- en Weerlanerpolder en de Oosteinderpolder. Dit zijn gebieden met een grote natuurwaarde,

o.a. door zijn grote verscheidenheid aan weidevogels. In de ontwerp Omgevingsvisie Hillegom 2030 wordt juist ingezet op het versterken van de natuurwaarden in deze gebieden.

- De Zuid-variant vernietigt tevens het industrieterrein Horst ten Daal, zorgt daarmee voor het verdwijnen van veel werkgelegenheid en leidt tot hoge kosten, welke niet zijn doorgerekend.
- Het besluit is tot stand gekomen in een ondemocratisch en ondoorzichtig proces waarin voornamelijk gezocht is naar draagvlak in het bedrijfsleven; Inwoners, andere belangenorganisaties en gemeenteraden zijn daarbij buitenspel gezet.
- Mede als gevolg van punt 5 ontbreekt het draagvlak onder inwoners en in gemeenteraden vrijwel volledig.
- Wij stellen voor om, gehoord alle reacties op het besluit van 19 december (van insprekers, in ingediende zienswijzen, van leden van de Statencommissies, etc.), mogelijk noodzakelijke regionale en lokale maatregelen opnieuw te bezien en hier nadrukkelijk meer duurzame vormen van vervoer bij te betrekken (voor Holland Rijnland dient hierbij de Mobiliteitsagenda het uitgangspunt te zijn).
- Dit laatste, d.w.z. punt B, te doen in een democratisch en transparant proces waarin alle relevante partijen worden betrokken op een manier die recht doet aan hun maatschappelijke rol en belangen.

Bij punt B willen wij een onderscheid maken tussen enerzijds (deel)oplossingen die zijn geprojecteerd in Hillegom en/of hiermee direct verbonden zijn en anderzijds de overige (deel)oplossingen (zoals bv. de omleidingsweg bij Zwaanshoek). De fracties van Bloeiend Hillegom en GroenLinks willen namelijk in het regionale belang graag over de grenzen van onze gemeente heen kijken, maar realiseren ons tegelijkertijd dat we terughoudend moeten zijn als het gaat over (deel)oplossingen op het grondgebied van andere gemeenten. In dit licht pleiten wij in de eerste plaats voor het opnieuw bezien van een mogelijk noodzakelijke verbinding tussen de Noordelijke Bollenstreek cq. Hillegom en de Haarlemmermeer. In zijn algemeenheid dringen wij er op aan de deeloplossingen gefaseerd uit te voeren, waarbij de effecten van gerealiseerde deeloplossingen worden betrokken in de besluitvorming over definitieve uitvoering van andere deeloplossingen.

Hieronder volgt een nadere toelichting op bovenstaande.

In de Tracé nota MER december 2003 lazen wij al:

‘In het noordelijk deel van de regio Duin- en Bollenstreek is het busnetwerk grofmazig. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar buiten de regio onvoldoende. Met name de oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist. Op structureel niveau ontbreekt het aan een goede hoogwaardige oost- west verbinding voor openbaar vervoer om echt concurrentie te kunnen bieden voor de auto’.

Eveneens in de MER 2003: ‘Voor fietsers ontbreken enkele kortsluitende rechtstreekse verbindingen. Op sommige routes ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. De kwaliteit van de oost-west structuur is (ook voor de recreatieve fietsers) zeer matig’.

Inmiddels zijn we 15 jaar verder en zijn we ons meer bewust geworden van de noodzaak om de opwarming van de aarde een halt toe te roepen en als onderdeel daarvan de uitstoot van het autoverkeer drastisch te verminderen. Vorig jaar heeft Holland Rijnland een Mobiliteitsagenda opgesteld dat een goede basis is voor het invullen hiervan. In lijn hiermee heeft de provincie Zuid-Holland een fietsplan opgesteld, met als doelstelling om forenzen op afstanden tot 10 km te stimuleren de fiets te nemen.

In een onderzoek dat in 2013 is uitgevoerd in opdracht van de gemeente Hillegom lezen we: 'Holland Rijnland heeft de visie ontwikkeld om met de provincie Zuid Holland, als Openbaar Vervoersautoriteit, het Openbaar Vervoer in de regio fors te verbeteren. Station Hillegom is gekarakteriseerd als regionaal knooppunt met de aansluiting van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) bus op regionale treindiensten. Dit net kent snelle, directe verbindingen en wordt gekenmerkt door een zo gestrekt mogelijke lijnvoering. Dit is, samen met de frequentieverhoging, de kracht van dit net en levert voor reizigers een tijdwinst op' (op grond van een verondersteld te laag reizigerspotentieel is dit project helaas afgeblazen).

Het voorkeursalternatief en de andere varianten zoals onderzocht in de MER betreffen alle slechts wegverbindingen waarmee het autoverkeer wordt gefaciliteerd en gestimuleerd. Hiermee geeft GS aan geen nota te nemen van c.q. niet aan te sluiten bij de heersende opvattingen inzake duurzaamheid en meer specifiek de klimaatproblematiek, en de hiermee samenhangende overige vormen van mobiliteit.

De besluitvorming is bestuurlijk voorbereid c.q. heeft voor een groot deel plaatsgevonden in de Stuurgroep. Deze Stuurgroep heeft in volledige beslotenheid geopereerd, waarbij raden en inwoners van betrokken gemeenten niet zijn betrokken, anders dan het achteraf en uiterst summier melden van de uitkomst. Ondanks pogingen vanuit onze fracties om deze beslotenheid te doorbreken is het proces voortgezet op deze ondemocratische en ondoorzichtige wijze.

Holland Rijnland heeft mede namens het college van de gemeente Hillegom eind november 2017 ook weer in beslotenheid een standpunt ingenomen en ingebracht in de Stuurgroep. Ook onze gemeenteraad was hiervan niet op de hoogte. Het onderwerp is uiteindelijk door de raad behandeld op 15 februari 2018.

Voor dit project is op 15 oktober 2013 het 'Communicatieplan Plan van aanpak planfase Duinpolderweg' opgesteld met als doelstelling: 'Komen tot een voorkeurstracé waarvoor zowel onder bestuurders, raads- en Statenleden als bewoners zo veel mogelijk draagvlak bestaat'. Kijkend naar het verloop van het project in de afgelopen jaren t/m het besluit van december 2017 kunnen we slechts concluderen dat deze doelstelling niet behaald is.

Voor een deel valt dit wellicht te verklaren door de volgende passage uit dit communicatieplan: 'Het bedrijfsleven is gebaat bij de DPW en werkt graag mee om te komen tot een voorkeursalternatief. We kunnen dit intensiveren door het bedrijfsleven (bestuurlijk) te verleiden tot het pakken van een grotere rol (lobby), ook richting media en het publiek'.

Ook de aanbevelingen van de bestuurlijk verkenner de heer Lokker zijn op een zodanige manier ingevuld dat dit niet heeft geleid tot het brede draagvlak waar hij zo nadrukkelijk voor pleitte. Al met al heeft dit geleid tot onbegrip onder inwoners en de vele belangenorganisaties zoals o.a. de Gezamenlijke Natuur- en Milieuorganisaties en Platform NOG.

'Boos en verontrust' was de kop boven het artikel in de Weekendkrant (huis- aan –huis blad in onze regio), met een verslag van de inloopavond van 5 februari, waarmee de gevoelens van de inwoners en hun belangenorganisaties treffend werden weergegeven.

In de Statencommissie van Zuid-Holland van 7 februari jl. hebben wij veel twijfel en terughoudendheid gehoord bij commissieleden als het gaat om het nemen van volgende stappen in het proces. Op grond van deze signalen, onze hierboven genoemde argumenten en reacties uit de samenleving achten wij het noodzakelijk om de keuze voor het voorkeursalternatief te heroverwegen

en daarbij niet in de eerste plaats te kijken naar de in de MER onderzochte varianten, maar een brede heroriëntatie te doen met inachtneming van de heersende opvattingen inzake mobiliteit, zoals o.a. vertaald in de Mobiliteitsagenda van Holland Rijnland.

Naast het Duinpolderweg project wordt onder verantwoordelijkheid van beide provincies ook gewerkt aan de totstandkoming van een HOV-lijn Noordwijk-Schiphol. Hiermee wordt een goede bijdrage geleverd aan het verbeteren van het OV in onze regio. Mede gezien de luider wordende roep om verduurzaming is dit echter onvoldoende om het OV in de gehele regio concurrerend te maken met de auto. In de reacties van leden van de Statencommissies beluisteren wij ook een nadrukkelijke vraag om meer aandacht voor OV en fietsverbindingen in onze regio. Hierdoor voelen wij ons gesterkt in onze opvatting dat het mobiliteitsbeleid moet worden omgebogen naar duurzame oplossingen.

Nieuwe technieken zoals getest in het programma 'Beter Benutten' in de Metropool regio Amsterdam kunnen hierbij helpen en spreken ons zeer aan. In een artikel in het Haarlems Dagblad van 16/2 2018 lezen wij over een proef op het traject Haarlem – Nieuw-Vennep met slimme verkeerslichten, de zogenoemde intelligente verkeersregelininstallaties. De toelichting van gedeputeerde van NH Mevrouw Post

“ Je kunt verkeerslichten laten praten met vrachtwagens en aangeven dat als ze een bepaalde snelheid rijden ze niet hoeven te stoppen”. Je kunt via een app weggebruikers informeren over hoe lang een verkeerslicht op rood staat. Maar dit gaat ons ook helpen bij de komst van de autonoom rijdende auto. Die moet ook communiceren met allerlei systemen op de weg. Bovendien scheelt het reistijd waardoor spullen sneller van A naar B gaan en levert dit ondernemers geld op. Bovendien scheelt het brandstof. Uiteindelijk gaat het erom dat de totale doorstroming wordt geoptimaliseerd. Op termijn is het de bedoeling dat dit wordt geïntegreerd in de systemen die in de auto's zitten. Ik vind het weergaloos dat we hiermee bezig zijn. Ook al omdat we de bestaande infrastructuur hierdoor beter benutten en dat is altijd nog goedkoper dan nieuwe infrastructuur aanleggen”

We hebben nu echter nog te maken met besluitvorming rond het VKA. Wij vinden dat de democratische legitimiteit van een ingrijpend besluit als dit gewaarborgd dient te zijn. Dat strekt verder dan het strikt hanteren van de formele bevoegdheden en mogelijkheden tot inspraak, namelijk het daadwerkelijk stem geven aan inwoners en de hun vertegenwoordigende organisaties en organen (zoals gemeenteraden). E.e.a. ook in lijn met de heersende opvattingen over burgerparticipatie. Alleen op deze manier zal er voldoende draagvlak zijn voor te nemen maatregelen.

Hoogachtend,

A. Heemskerk- Rekké
Fractievoorzitter Bloeiend Hillegom
Weerensteinstraat 7
2182 GP Hillegom

D. van Egmond
Fractievoorzitter GroenLinks Hillegom
Stationsweg 108
2182 BD Hillegom