

+ bijlage (brief aan
PS, dakem
niet behoren)

Heilloze Weg

Inspreektekst
9 oktober 2017

Geachte Voorzitter, dames en heren,

Voorafgaand aan mijn insprektekst wil ik kort stil staan bij het punt bestuurlijke integriteit. Heilloze Weg heeft de gemeenteraad verzocht om in het dossier Overeenkomst Nieuwe Strandwal (ONS), waar de Aansluiting A9, Zandzoom, Zuiderloo en de Boekelermeer deel van uitmaken, alle schijn van belangenverstrengeling te voorkomen.

De fractievoorzitters hebben verbolgen gereageerd op dit verzoek en eisen excuses. Er is zelfs een oproep gedaan om zich tijdens ons inspreken nu "zeer ongeïnteresseerd te tonen". Waarom? Volgens onze advocaat is het een volstrekt legitieme vraag van inwoners aan de raad om de wet te handhaven. Mede met oog op de komende Raad van State procedure. Alleen al daarom zal Heilloze Weg geen excuses aanbieden.

Hoe dan ook, ik heb hier 2 uittreksels uit het kadaster waaruit blijkt dat één van de raadsleden vanaf 2014 tot vandaag grondbelangen heeft in het plangebied ONS.

Voorzitter, Heilloze Weg vraagt u hierbij om een schriftelijke uitleg waarom hier geen sprake is van een schijn van belangenverstrengeling.

Dan nu onze insprektekst.

Ooit, decennia terug, wilde een VVD burgemeester een aansluiting op de A9 bij Heiloo. Rijkswaterstaat vond dat geen goed idee. Andere aansluitingen hadden hogere prioriteit en te veel aansluitingen op te kleine afstand van elkaar is niet alleen slecht voor de doorstroming, maar het is ook onveilig.

Toen kwam er rond de eeuwwisseling een VVD gedeputeerde, Hooijmaijers, die graag zijn project "Wonen in het Groen" wilde realiseren. De gemeente Haarlemmermeer vond dat geen goed idee. Heiloo wel. Meer woningen zou een geschikt argument kunnen zijn voor de aansluiting A9. Zo werd Wonen in het Groen vertaald in Zuiderloo en Zandzoom.

In 2017 stelde VVD gedeputeerde, Post, in een Statenvergadering dat er geen enkele relatie is tussen Hooijmaijers en de Aansluiting A9. Wel, hier heb ik een persbericht van de Provincie NH uit 2005 waarin Hooijmaijers expliciet uitlegt hoe het tracé van de Aansluiting A9 er uit gaat zien.

In 2005! Terwijl NOFA 1, de Nadere Overeenkomst Financiële Afspraken over die aansluiting, pas in 2008 zou worden ondertekend. Terwijl de Variantkeuze pas in 2010 zou plaats vinden! Een variantkeuze waar uiteindelijk, hoe kan het ook anders, de variant van Hooijmaijers van 2005 uit rolde "omdat er onvoldoende draagvlak voor de andere varianten zou zijn".

Sinds 2005 wordt er gewoon een toneelstuk opgevoerd. Een toneelstuk voor een klein aantal grote spelers, waarin de spellijn bepaald wordt door de deadlines voor de bestuurlijke besluitvorming en het verlopen van subsidies. De inhoud doet er niet toe.

Even werd het spannend in 2013, toen Heiloo geen geld bleek te hebben. Geen nood. Met de Provincie werd de Overeenkomst Nieuwe Strandwal opgetuigd. Versneld op speciaal verzoek van Heiloo vanwege -zoals de CvdK zei- "de dynamiek van de gemeenteraadsverkiezingen 2014". In die overeenkomst werd nogmaals bekrachtigd dat de afslag A9 zou worden betaald uit de winst op Zandzoom, Zuiderloo en het bedrijventerrein Boekelermeer.

Zo kon het toneelstukje weer voort. In de daaropvolgende aktes kreeg de gemeenteraad pas inzage in de Realisatieovereenkomst Aansluiting A9 nadat deze getekend was. Werd het aan alle kanten rammelende Voorontwerp Bestemmingsplan -dat door de gemeenteraad terecht was terugverwezen- toch door het college ter inzage gelegd. Werden vele, vele zienswijzen van inwoners straal genegeerd, bleek inspraak keer op keer een wassen neus en bleek de natuurcompensatie een sigaar uit eigen doos.

Zo is er nog steeds geen met bewoners afgestemd verkeersplan. Wel een verkeersmodel, dat onomstotelijk aantoont dat alle verkeersscenario's mét Aansluiting A9 verkeerstechnisch NIET mogelijk zijn. Daarop stelt het college doodleuk dat het "model niet de gewenste effecten oplevert" en weigert ze de aansluiting zelf ter discussie te stellen.

Ondertussen worden telkens weer extra projecten en extra kosten opgevoerd om al het extra verkeer van de afslag in goede banen te leiden. En enig zicht op de totale kosten is er nog steeds niet, ondanks vele wob-verzoeken (zie bijlage antwoorden Provinciale Staten NH).

Wel is duidelijk dat de Aansluiting A9 steeds duurder wordt en Zandzoom, Zuiderloo en de Boekelermeer tesamen geen winst, maar miljoenenverliezen opleveren. De Overeenkomst Nieuwe Strandwal blijkt voor Heiloo één grote misrekening is. Een misrekening omdat er tot op heden nog nooit een ordentelijke maatschappelijke kosten baten analyse is uitgevoerd.

Nu staan we hier; de zoveelste akte van dit toneelstuk dat toch vooral op tijd moet eindigen. Namelijk nog voor de gemeenteraadsverkiezingen 2018. Want stel je voor dat er een andere politieke wind gaat waaien in Heiloo.

Op 14 maart 2014 bent u, raadsleden, gekozen om ons, de inwoners van Heiloo, te vertegenwoordigen. De zorg voor het wel in wee in deze gemeente ligt in uw handen. Uw beslissingen raken ons én de generaties na ons.

Gaat u akkoord met een Bestemmingsplan Aansluiting A9 zonder dat u de beschikking heeft over het toegezegde Verkeersplan? Zonder dat u zekerheid heeft over hoe de 17 hectare opgeofferde natuur wordt gecompenseerd? Zonder dat u weet wat de effecten zijn van al het extra verkeer op de lucht- en leefkwaliteit? Zonder dat u weet wat de financiële consequenties van de Aansluiting en alle aanverwante projecten zijn voor de komende 30 – 60 jaar?

Stichting Heilloze Weg doet met de grootst mogelijke klem een beroep op u om VANAVOND NIET in te stemmen met het Bestemmingsplan Aansluiting A9. U heeft te weinig informatie om een verantwoord besluit te nemen. Dat u eerder ja heeft gezegd, wil niet zeggen dat u nooit meer nee kunt zeggen. Niet aanleggen van de Aansluiting A9 is en blijft ook een optie!

Bestuur Stichting Heilloze Weg



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, 2^e etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. Duivenvoorde

BEL/BOSE

Doorkiesnummer (023) 514 3577

duivenvoordp@noord-holland.nl

1 | 4

**Betreft: Beantwoording openstaande vragen uit de
informatiebijeenkomst van de commissie M&F van 31 augustus jl.
en de reguliere commissie M&F van 7 september jl.**

Verzenddatum

Geachte leden,

Kenmerk

686250/ 686273

Tijdens de informatiebijeenkomst van de commissie Mobiliteit & Financiën op 31 augustus jl. is toegezegd schriftelijk terug te komen op een vraag bij de presentatie over de aansluiting van de A9 Heiloo. Verder heeft de gedeputeerde Mobiliteit tijdens de reguliere commissie Mobiliteit en Financiën van 7 september toegezegd schriftelijk terug te komen op een drietal vragen die tijdens deze vergadering zijn gesteld.

Uw kenmerk

In deze brief vindt u de antwoorden op vragen over de volgende onderwerpen:

1. Verandering van verkeersstromen door aansluiting A9 bij Heiloo
2. Wegenverordening 2015
3. Omvang van BDU in relatie tot eventuele kortingen in het verleden
4. Drukke bij de R-nethalte Pa Verkuyllaan in Badhoevedorp

Zoals gebruikelijk worden de vragen beantwoord in een brief aan PS. Wij hechten er namelijk aan dat alle leden van PS op de hoogte worden gebracht van het antwoord, opdat eenieder over dezelfde informatie kan beschikken.

1. Hoe zit het met de veranderingen in de verkeersstromen bij Heiloo na de aanleg van de aansluiting op de A9?

Binnen Heiloo neemt het verkeer vooral toe op een aantal oost-west verbindingen, omdat het verkeer andere routes neemt om Heiloo uit te komen. In onderstaande afbeelding is te zien dat rond de Stationsweg een kantelpunt ligt: verkeer dat afkomstig is uit het rode gebied ten noorden van de Stationsweg, zal de Kennemerstraatweg nemen om richting Alkmaar te gaan. Naar het zuiden toe zal dit verkeer naar

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 514 3143

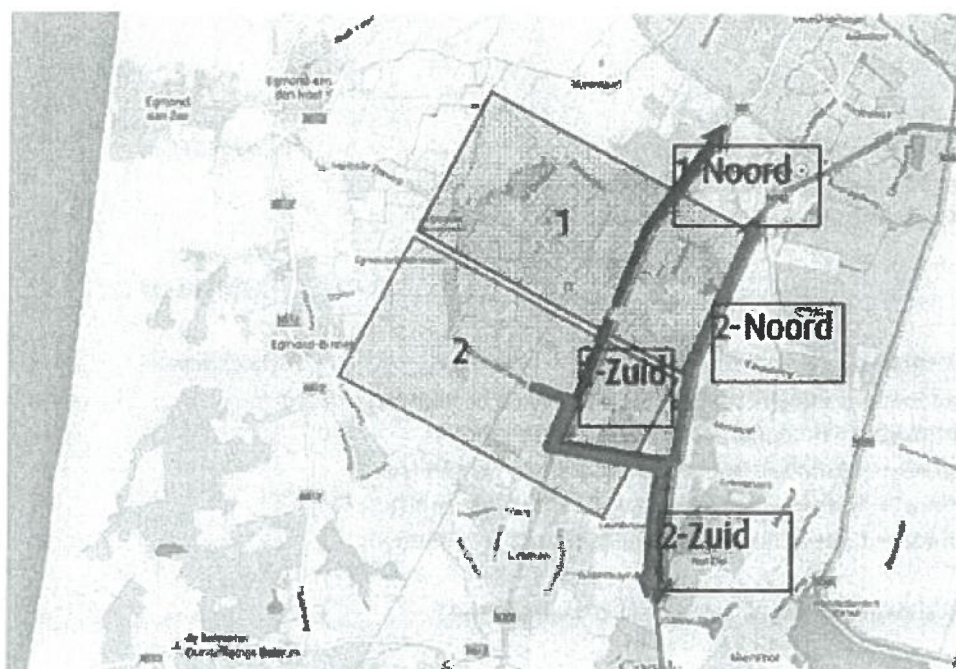
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem [2012 DE]

www.noord-holland.nl

verwachting wél de nieuwe aansluiting nemen. Verkeer uit het blauwe gebied 2 zal zowel in noordelijke als in zuidelijke richting de nieuwe aansluiting nemen. Op de noord-zuid assen neemt het verkeer vooral af omdat de A9 dan een geschikt alternatief blijkt. Voor een aantal kruisingen en verbindingen staat onder de afbeelding het effect van de aansluiting op het autoverkeer genoemd.



Effecten van aansluitingen op een aantal punten in het netwerk:

- Lagelaan (nieuw): ca.22.900 mvt/etm
- Parallelweg A9 (nieuw): 7.500 mvt/etm
- Kennemerstraatweg: - 22 %
- N203 Castricum – Uitgeest A9: - 40 %
- Smaragdweg – N242: - 16%
- Effect op A9: + 5 tot 9 % (afhankelijk van exacte locatie op A9)
- Vennewatersweg + 15%
- Kanaalweg + 64%*
- Stationsweg + 28%
- Zeeweg + 24%

Om met name de forse toename op de Kanaalweg te herverdelen over andere wegen, doet de gemeente Heiloo momenteel onderzoek naar maatregelen die de gemeente zelf zal treffen op het lokale wegennet.

2. Met enige regelmaat kunnen we in weilanden grote borden zien waarop politieke reclame wordt gemaakt. Meestal in verkiezingstijd dus. Maar ook zie ik borden met daarop religieuze teksten. Ook in het

weiland. Ik ben benieuwd of deze nu vallen onder de vergunningsplicht volgens de artikelen 4.1.c en/of 5.1.e en/of 8.7?

Een vergunning voor reclame of andere uitingen langs de weg kan worden geweigerd als sprake is van een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Dat kan ook een uiting in een weiland betreffen.

Voor commerciële uitingen/handelsreclame op of aan een onroerende zaak die zichtbaar is vanaf de weg is de gemeente op grond van de Wabo verplicht bevoegd gezag als daarvoor een vergunning nodig is op grond van een provinciale verordening. In artikel 4.1.c. is een omgevingsvergunningplicht opgenomen.

Voor andere uitingen dan commerciële uitingen/handelsreclame op of langs de weg als bedoeld in de Wabo geldt op grond van artikel 5.1.b. een vergunningplicht van GS.

In beide gevallen is artikel 8.7 van kracht, waarin is bepaald dat een vergunning wordt geweigerd als sprake is van reclame of uitingen die niet dienstbaar zijn aan het doel van de weg en deze:

- zich binnen de beheergrens van de weg bevindt;
- binnen een afstand van 13 meter van de weg bevindt.

De afstand van 13 meter komt uit onderzoek van de SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid), waaruit blijkt dat reclame binnen die afstand een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Buiten de 13 meter grens mag de gemeente een omgevingsvergunning alleen weigeren in het belang van de verkeersveiligheid.

3. Is er in het verleden gekort op de BDU?

Per 2011 is een bezuiniging door het Ministerie van I&M op de BDU doorgevoerd. Het gaat hier om een bezuiniging op het relatieve deel van de BDU-middelen vanaf 2011 op Rijksniveau van jaarlijks € 30 miljoen oplopend tot € 200 miljoen in 2018. Met het relatieve deel wordt bedoeld het aandeel van de provincie Noord-Holland in de gehele BDU ter grootte van gemiddeld 3,7%. Hierbij is van belang te noemen dat deze bezuinigingen zijn verzacht door incidentele Rijksmeevallers, zoals de storting van € 3,381 miljoen uit het Lenteakkoord van Kabinet Rutte I ten behoeve van de exploitatie van het OV.

Daarnaast is de indexering van de BDU gewijzigd, hetgeen een verlagend effect op de groei van de toegekende BDU-middelen heeft gehad. In plaats van het hanteren van een forfaitaire index op de BDU-middelen, wordt per 2014 dezelfde index gebruikt als degene die van toepassing is op de begroting van het Ministerie van I&M. Verder wordt deze index pas achteraf toegekend aan de provincie in plaats van

tegelijktijd met het beschikken van de BDU-middelen van het betreffende jaar. Dit betekent meer onzekerheid en een lagere index, dan vooraf was voorzien.

Voorgaande ontwikkelingen heeft onderstaand verloop van de BDU-middelen voor de provincie Noord-Holland gehad:

2010	2011	2012	2013	2014	2015
71.400.000	68.168.000	67.803.000	66.330.000	67.345.000	67.526.000

De bezuinigingen en de index wijzigingen hebben tot gevolg dat er minder beschikbare BDU-middelen zijn, dan in 2010 werd verwacht.

Verder is van belang op te merken dat inkomsten en uitgaven van exploitatie OV vanaf 2007 uit elkaar lopen vanwege enerzijds de bovengenoemde bezuinigingen en indexatiewijzigingen van de BDU en anderzijds vergoeding van de landelijk vastgestelde OV index aan de vervoerders, waar de provincie aan moet voldoen (dit is van toepassing op de concessie Gooi-Vechtstreek vanaf 2011, Haarlem-IJmond vanaf 2016 en Noord-Holland Noord vanaf medio 2018).

4. Er is een krantenartikel verschenen over fietsenstallingsproblemen bij de R-nethaltes bij de Pa Verkuylaan / Schipholweg. Is de provincie daarvan op de hoogte en welke acties worden ondernomen?

Dit probleem is bij ons bekend. In het ontwerp van de halte aan de Pa Verkuylaan is rekening gehouden met een mogelijke (toekomstige) uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen. Het doel is om de huidige capaciteit te vergroten in overleg met de Stadsregio.

Er is met Stadsregio overeenstemming over het uitbreiden van de capaciteit. De stallingen kunnen nu besteld worden, maar hebben een lange productietijd. Doel is om eind van het jaar de uitbreiding van de R-net fietsstallingen gerealiseerd te hebben.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogaanvend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.