



Veiligheid voorop!

Nabeschouwing van de Burgerwerkgroep
op het ontwerpproces van
het station Hazerswoude-Koudekerk



*Jelke Bethlehem, Harry Körmeling, Dirk Kuijper,
Henk Molenaar & Ben Oostdam*

2 november 2016

December 2014: een weg met een slinger

In december 2014 worden door het college van B&W van Alphen a/d Rijn aan een raadscommissie twee varianten voorgelegd voor de inpassing van een nieuw station bij de Gemeneweg in Hazerswoude-Rijndijk. Uitgangspunt is een omlegging van de Gemeneweg in westelijke richting, een gelijkvloerse overgang voor alle verkeer met het spoor en de bouw van het nieuwe station midden op de Gemeneweg. De eerder afgesproken fietstunnel zou technisch niet mogelijk zijn vanwege de aanwezigheid van een hogedruk gasleiding.

Bij het peilen van de voorkeur kan de raadscommissie in december 2014 slechts kiezen tussen een slingervariant met een hoge fietsbrug of een slingervariant met een gelijkvloerse kruising voor al het verkeer. Bij die beperkte keuze laten de meeste politici zich verleiden tot een keuze voor de gelijkvloerse variant. Andere onderzochte varianten zonder slinger worden vreemd genoeg niet aan de commissie voorgelegd.

Het ontstaan van de Burgerwerkgroep

Enkele burgers uit Hazerswoude-Rijndijk zijn niet gelukkig met de gang van zaken rond de keuze van een nieuw station. Daarom richten zij de Burgerwerkgroep Station Hazerswoude-Koudekerk op, kortweg de Burgerwerkgroep. De Burgerwerkgroep ziet zich niet als de vertegenwoordiging van een bepaalde groep inwoners, maar als deskundigen die hun kennis en ervaring willen inzetten om te komen tot betere voorstellen voor een goede en veilige inpassing van het nieuwe station in de omgeving. Zij hebben veiligheid heel hoog in het vaandel staan. Daarbij horen zeker fietsers en voetgangers.

De beste oplossing in de ogen van de Burgerwerkgroep is een volledig ongelijkvloerse kruising van Gemeneweg en spoor. Ook ProRail en NS propageren ongelijkvloerse kruisingen uit het oogpunt van veiligheid. Er wordt echter aangegeven dat de spoorwegovergangen in Zoeterwoude (Burg. Smeetsweg), in Leiden (Kanaalweg) en in Alphen a/d Rijn (Leidsch Schouw) al ongelijkvloers worden. Daarmee is het traject tussen Leiden en Woerden theoretisch al voldoende veilig. Bovendien zijn de financiële middelen beperkt. De wethouder noemde deze veiligste variant 'niet kansrijk', ook al geeft hij niet aan wat deze variant gaat kosten.

De Burgerwerkgroep vindt het ook belangrijk om inwoners en andere betrokkenen goed op de hoogte te houden van het proces. Daarom wordt meerdere malen via de pers (met name de Groene Hart Koerier) gecommuniceerd en later ook een via een eigen website van de Burgerwerkgroep.

Het niet bestaande raadsbesluit.

In januari 2015 zendt wethouder Tseard Hoekstra een brief naar Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. Daarin geeft hij aan dat de gemeenteraad van Alphen haar voorkeur heeft uitgesproken voor de realisatie van een geheel gelijkvloerse variant (dus zonder fietstunnels) met een omlegging van de Gemeneweg door het toekomstige Westvaartpark. Dit is feitelijk onjuist. De raadscommissie heeft in december 2014 weliswaar totaal onvoorbereid aangegeven dat ze de voorkeur geeft aan deze variant, maar een formeel raadsbesluit is nooit genomen. De raadscommissie is ook niet op de hoogte gesteld van allerlei andere varianten. Het is tot dan toe alsof die andere varianten niet bestaan. In februari 2015 maakte de Burgerwerkgroep de gemeenteraad attent op de brief van de wethouder aan Gedeputeerde Staten met onjuiste informatie. De gemeenteraad spreekt uit dat de brief moet worden teruggenomen en neemt deze daarom niet voor kennisneming aan.

Op 28 mei 2015 heeft de Burgerwerkgroep in het Provinciehuis in Den Haag een gesprek met verantwoordelijk Gedeputeerde Floor Vermeulen. In dit gesprek blijkt dat de gewraakte brief met het zogenaamde raadsbesluit nog steeds niet is ingetrokken. In de ogen van de Burgerwerkgroep is dit geen integere wijze van besturen.

Meer varianten

In mei 2015 komt het College van B&W alsnog met het rapport van Movares waarin vier varianten onderzocht blijken te zijn. Daarbij zit ook een variant 1 met een fietstunnel onder het spoor. Die variant vertoont grote gelijkens met een (suboptimale) variant 1A die inmiddels op hoofdlijnen is uitgewerkt door de Burgerwerkgroep. ProRail vindt deze variant ook prima uitvoerbaar.

Deze gang van zaken is echter merkwaardig. Wethouder Hoekstra heeft immers verschillende malen gezegd dat een fietstunnel onder het spoor technisch niet mogelijk is, omdat de hogedruk gasleiding van de Gasunie in de weg ligt. De Burgerwerkgroep toont aan dat dit feitelijk onjuist is. Er kan wel degelijk een fietstunnel worden aangelegd die niet te dicht in de buurt van de gasleiding komt.

Variant 4 en variant 1A

In mei 2015 tekenen zich twee varianten af waartussen zou kunnen worden gekozen. Variant 4 is de voorkeursvariant van de gemeente. Bij deze variant is alles gelijkvloers. Er komt een slinger in de Gemeeneweg, zowel voor de auto's als fietsers (en voetgangers). De spoorwegovergang wordt ca. 100 m naar het westen verschoven. Zie figuur 1.

Figuur 1. Variant 4



Variant 1A is de variant van de Burgerwerkgroep. Bij deze variant staat de veiligheid voorop. De Gemeeneweg blijft zoals hij was. Langzaam verkeer en autoverkeer zijn volledig gescheiden. Er komen twee tunnels voor het langzaam verkeer: een tunnel onder het spoor en een tunnel onder de Gemeeneweg. Zie figuur 2.

Figuur 2. Variant 1A



De website

De communicatie van de gemeente Alphen over de voortgang van het proces is minimaal. Daarom start de Burgerwerkgroep in juli 2015 een eigen website. Die website bevat het laatste nieuws, een beschrijving van de verschillende varianten, allerlei documenten van de gemeente en de berichtgeving in de media over het nieuwe station. Het adres van de website is www.stationhazerswoude.nl

Figuur 3. De website van de Burgerwerkgroep



De groep Zitman / direct omwonenden

Medio 2015 vormt zich een groep bewoners uit de Guido Gezellestraat en directe omgeving die zich verzetten tegen de variant van de Burgerwerkgroep. De voorman van die groep, Gijsbert Zitman, woonde aanvankelijk als één van de geïnteresseerden de bijeenkomsten van de Burgerwerkgroep bij, maar geeft in de zomer van 2015 aan dat hij het niet eens is met de koers van de Burgerwerkgroep. Hij wil geen volledige ongelijkvloerse kruising. En ook is hij tegen variant 1A van de Burgerwerkgroep. Enkele uitspraken van Zitman zijn: 'Ik heb al lang genoeg last van de Gemeneweg', 'ze rijden wel 100', 'die weg moet zoveel mogelijk naar het westen', 'een tunnel voor fietsers mag wel maar van mij hoeft dat niet, ze kijken maar een beetje uit' en 'tunnels zijn sociaal onveilig en leiden tot overlast van hangjongeren'.

Zitman weet de gevoelens van onrust over de komst van het nieuwe station te mobiliseren en om te zetten in een protest tegen de variant 1A van de Burgerwerkgroep. Dat de locatie van het station in de twee varianten slechts 40 m verschilt blijft voor de meeste directe bewoners onderbelicht. Ook kan niet goed worden onderbouwd dat er meer overlast in de wijk zal ontstaan bij keuze voor de variant van de Burgerwerkgroep

Op 11 september 2015 organiseert de groep Zitman een eigen bijeenkomst in het Anker in Hazerswoude-Rijndijk. Tijdens die bijeenkomst wordt de Burgerwerkgroep verweten onvoldoende te communiceren met de bewoners. Dat is een onterechte beschuldiging aangezien de Burgerwerkgroep de bewoners regelmatig op de hoogte houdt via de website en via berichten in de Groene Hart Koerier, en Zitman persoonlijk via allerlei informatiemails.

Op 29 september organiseert de gemeente Alphen samen met de Provincie een informatieavond in het Anker. Tijdens die bijeenkomst worden alle varianten toegelicht door vertegenwoordigers van de provincie, ProRail en de Burgerwerkgroep. Vertegenwoordigers van de groep Zitman manifesteren zich luidruchtig. De vertegenwoordiger van de Burgerwerkgroep krijgt amper de gelegenheid om de variant 1A adequaat te presenteren.

Gesprek met de wethouder

Op 14 oktober 2015 heeft de Burgerwerkgroep een gesprek met wethouder Tseard Hoekstra. Dit gesprek vindt plaats op verzoek van de Burgerwerkgroep. De wethouder herhaalde zijn standvastige mening. Zijn variant 4 vindt hij veilig genoeg. Een tunnel voor langzaam verkeer, laat staan twee tunnels, vindt hij niet nodig. Volgens hem zijn er wel plaatsen in Alphen waar het harder nodig is. Wat Hoekstra betreft is een variant 5 (dat is variant 4, maar dan met een fietstunnel onder het spoor) voor hem niet aan de orde. De wethouder wenste een mooi voorplein met kiosk. Het gaat hem in de eerste plaats om de uitstraling en niet om de veiligheid.

Risicoanalyse overwegen

De Derde Kadernota Railveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt dat er geen nieuwe gelijkvloerse spoorwegovergangen meer aangelegd mogen worden, tenzij er goede redenen zijn om dat niet te doen. In dat geval moet er naast het opstellen van een risicoanalyse ook op het tracé compensatie voor de veiligheid gevonden worden. Omdat er een bestuursakkoord tussen gemeente en de Provincie van kracht is, waarmee de veiligheid voor langzaam verkeer door een tunnel onder het spoor gegarandeerd is, zijn die redenen hier niet van toepassing.

Hoe veilig zijn straks de spoorwegovergangen als er op het traject Leiden-Woerden meer treinen gaan rijden? De provincie Zuid-Holland heeft aan ProRail gevraagd de oude risicoanalyse voor de RijnGouweLijnOost aan te passen aan de nieuwe situatie. In februari 2015 heeft ProRail hierover gerapporteerd.

Voor de Burgerwerkgroep Station Hazerswoude-Koudekerk is vooral de situatie bij het nieuwe station in Hazerswoude-Rijndijk van belang. Uit het rapport van ProRail blijkt dat de overweg onveiliger wordt als variant 4 van de Gemeente wordt gerealiseerd. ProRail spreekt zelfs van een zeer hoge risicotoename. Dat risico verdwijnt echter volledig voor het langzaam verkeer met de tunnel onder het spoor, zoals bij variant 1A van de Burgerwerkgroep.

Na een verzoek aan B&W verkrijgt de Burgerwerkgroep het veiligheidsrapport van ProRail. De Burgerwerkgroep stuurt het rapport vervolgens aan de leden van de gemeenteraad omdat de wethouder dat niet nodig vond.

Peilingen

De discussie spitst zich steeds meer toe op een keuze tussen twee varianten. De Burgerwerkgroep stelt veiligheid voorop met tunneltjes voor fietsers en voetgangers, één onder het spoor door en één onder de Gemeneweg. De Gemeneweg blijft zoals hij is. Dit is variant 1A.

Wethouder Hoekstra vindt een spoorwegovergang zonder tunneltjes veilig genoeg. Bij zijn variant komt er een slinger in de Gemeneweg om het station heen. Fietsers en voetgangers blijven zowel het spoor als de Gemeneweg gelijkvloers kruisen. Dit is variant 4.

Maar wat vinden de inwoners van Rijnwoude ervan? Om hierachter te komen, organiseert de Burgerwerkgroep in november 2015 een representatieve peiling. Alle inwoners kunnen op het internet een korte vragenlijst invullen. 325 inwoners doen dit. 90,5% blijkt voorstander van een fietstunnel onder het spoor. In Rhynenburch-West, het deel van de wijk vlakbij het station, wil 72,1% een tunnel onder het spoor. Verder wil 89,8% van de respondenten een tunnel onder de Gemeneweg. En in Rhynenburch-West wil 72,1% zo'n tunnel. De conclusie is duidelijk: de overgrote meerderheid is voorstander van variant 1A van de Burgerwerkgroep.

Groene Hart Rijnwoude organiseert ook een peiling. Deze middelbare school heeft veel leerlingen die dagelijks heen en weer fietsen over de Gemeneweg en daarbij het spoor kruisen. 196 van de 340

leerlingen vullen de vragenlijst in. 76% van de leerlingen is voorstander van een tunnel onder het spoor.

De hoorzitting van 3 december 2015

Op 3 december 2015 is er een vergadering van de Raadscommissie. Er zijn maar liefst 22 insprekende burgers en organisaties. Het blijkt dat er een breed gedragen verzet is tegen de variant van de gemeente. 20 insprekers spreken zich uit tegen die variant die geen tunnel(s) voor het langzame verkeer kent. Zij zijn voorstanders van de variant van de Burgerwerkgroep. Er vallen termen als 'historische vergissing', 'leed' en 'immoreel'. Het Groene Hart Rijnwoude pleit nadrukkelijk voor veilige schoolroutes. Ook anderen wijzen op de veiligheidsrisico's van een gelijkvloerse kruising. Velen herinneren het College eraan dat al in 2013 in een bestuursovereenkomst tussen de toenmalige gemeente Rijnwoude en de Provincie is overeengekomen waarin staat dat er een fietstunnel onder het spoor moet komen.

Na een indringende discussie is het resultaat van de bijeenkomst dat de bestuursovereenkomst tussen Provincie en Rijnwoude gerespecteerd zal worden. De tunnel onder het spoor komt er dus. Verder geeft de Raadscommissie aan dat de twee varianten 1A en 4 (maar dan met fietstunnel) op een gelijkwaardige manier verder uitgewerkt moeten worden. Ook belooft de wethouder de verkeersprognoses beschikbaar te stellen. En de ontwikkeling van de stationslocatie zal integraal worden behandeld met de infrastructuur van de nieuwe woonwijk Westvaartpark. De wethouder zegt dit alles toe. Vanuit de commissie en de insprekers werd een klemmend beroep gedaan op de wethouder om vooral samen te gaan werken met de Burgerwerkgroep en anderen die zich daarvoor aanmelden. Met samenwerking behaal je immers de beste resultaten.

Ontwerpateliers

In de maanden april 2016 t/m juli 2016 organiseert de gemeente drie ontwerpateliers. Het is de bedoeling dat groepjes betrokkenen komen tot een gezamenlijk plan voor de uitwerking van het stationsgebied. Dat lukt helaas niet. De ideeën van de Burgerwerkgroep (veiligheid voor iedereen) en de groep Zitman (geen overlast in de buurt) blijven ver uiteen liggen.

Ingenieursbureau Arcadis krijgt opdracht om de twee varianten gelijkwaardig uit te werken. Dat zijn variant 1A van de Burgerwerkgroep en variant 5 van de gemeente (variant 4 + fietstunnel onder het spoor). In eerste instantie komt Arcadis echter met alleen een uitwerking van variant 5. Afspraken en toezeggingen van wethouder Hoekstra worden weer eens niet nagekomen. Er is geen verkeersprognose, gestelde vragen zijn niet beantwoord, en er is geen integrale behandeling met het Westvaartpark. Wel garandeert de wethouder dat de Gemeeneweg altijd op de Rijndijk zal uitkomen op de plek waar dat nu het geval is. Ondanks de niet nagekomen afspraken neemt de Burgerwerkgroep toch deel aan de discussies.

Na het eerste atelier hadden leden van de Burgerwerkgroep in de wandelgangen van het raadhuis nog een gesprek met de wethouder. Deze bleek zeer boos te zijn over de opmerkingen van de Burgerwerkgroep dat er wel heel selectief mensen waren uitgenodigd voor het eerste atelier, dat de groep Zitman toch wel veel nimby-gedrag vertoonde ('not in my back yard'), het weer ter discussie stellen van de volledig ongelijkvloerse kruising en de matige organisatie van het eerste atelier.

Op 30 april 2016 schrijft de Burgerwerkgroep een 'open' brief aan de Raadscommissie en wijst op het niet nakomen van de afspraken door de wethouder Hoekstra. Deze brief wordt gesteund door de Fietsersbond en het wijkcomité Groenendijk. De brief wordt ook gestuurd aan alle raadsleden, ProRail, de Provincie, de eigen achterban, alle insprekers van 3 december 2015 en de pers. Dit heeft tot gevolg dat de wethouder een begeleidingsgroep uit de gemeenteraad uitnodigt voor een bijeenkomst op donderdag 12 mei 2016.

Op 1 juni 2016 komt de uitnodiging voor het tweede ontwerpatelier. Bij de uitnodiging is een memo gevoegd met daarin de uitkomsten van het eerste atelier. Dit vormt de basis voor het tweede atelier. Er wordt een uiterst beperkt inzicht gegeven in verkeerscijfers. Er is afgesproken dat de twee varianten 1A en 5 parallel aan elkaar verder worden uitgewerkt.

Op 26 mei 2016 ontvangen de deelnemers aan het tweede ontwerpatelier diverse stukken. Daarbij zit een rapport van Arcadis van 18 maart 2016 waarin alleen maar variant 5 is uitgewerkt. Helaas is er niets over variant 1A. Dat maakt het lastig om beide varianten op een gelijkwaardige manier met elkaar te vergelijken. Ook dit is weer in strijd met de toezegging van de wethouder om beide varianten gelijkwaardig uit te werken.

Na het tweede atelier zijn er diverse contacten van de Burgerwerkgroep met Arcadis. Daarin wordt variant 1A nader uitgewerkt. Een belangrijke wijziging is de verplaatsing van de brug aan het einde van de Guido Gezellestraat naar het oosten. Zo wordt eventuele overlast voor de bewoners van de straat verminderd.

Zo ontstaan langzamerhand gelijkwaardige ontwerpen van beide varianten.

Het rapport van Arcadis

Op 18 juli 2016 overlegt Arcadis een rapport met de vergelijking van de twee varianten. Het is een zeer tendentius rapport vol met fouten en suggestieve visualisaties. Enkele voorbeelden:

- Het ruimtebeslag van variant 1A wordt 19% groter voorgesteld dan het in werkelijkheid is. Zie figuur 4. Tegelijk wordt het ruimtebeslag van variant 5 17% kleiner voorgesteld dan het in werkelijkheid is. Zie figuur 5. Zo wordt een geheel verkeerd beeld gecreëerd van het ruimtebeslag van beide varianten.

Figuur 4. Onterechte vergroting van variant 1A



Figuur 5. Onterechte verkleining van variant 5



- Voor het gemak worden de lagere hellingen van 2,5% in de fietslus van variant 1A maar gelijkgesteld aan de steilere hellingen van 3,5% in variant 5.
- De P&R terreinen wordt misleidend afgebeeld. In de gemeentelijke variant 5 wordt het terrein 1 meter lager dan in werkelijkheid afgebeeld, waardoor een fraaier beeld wordt geschetst. Daarentegen wordt het P&R terrein in variant 1A 2 meter te hoog afgebeeld. Volgens de Burgerwerkgroep kan dit geen toevallig misverstand zijn.
- Er wordt vrijwel niets gezegd over de hogedruk gasleiding van de Gasunie ('vergt nadere afstemming'). Variant 5 kruist die gasleiding en variant 1A niet. Een veilige constructie voor die aardgasleiding is zeer duur (ca €2,5 miljoen), maar dit wordt niet gemeld. Ook blijkt dat Arcadis noch de opdrachtgevers contact met de Gasunie hebben gehad over de impact van variant 5 op de gasleiding, zo blijkt uit de contacten van de Burgerwerkgroep met de Gasunie.
- Arcadis maakt visualisaties voor beide varianten. Die van variant 5 zien er aantrekkelijker uit dan die van variant 1A, ook al gaat het om dezelfde situatie. Zie figuur 6. De visualisatie voor 1A is smal, saai, grijs, en zonder voetpad. De visualisatie van variant 5 is breed, aantrekkelijk, groen en met voetpad. Ook komt het parkeerterrein in werkelijkheid hoger te liggen dan hier is aangegeven.

Figuur 6. Visualisatie van het fietspad onder het spoor. Links variantie 1A. Rechts variant 5



In september 2016 heeft de Burgerwerkgroep gesprekken met diverse gemeenteraadsraadsleden en met diverse andere betrokkenen. Zij worden gewezen op de rammelende rapportage van Arcadis.

De kosten van beveiliging van de gasleiding worden door de Gasunie geschat op 2,5 miljoen. De kostenraming van Arcadis zit er volledig naast. De gemeentelijke variant 5 wordt aantoonbaar duurder dan variant 1A van de Burgerwerkgroep.

Behalve de kosten ten gevolge van de hogedruk gasleiding blijven ook de risico's bij aanleg en gebruik geheel onderbelicht. Wat gebeurt er als de gasleiding door een ongeluk zou exploderen? Volgens een risicoanalyse van de Gasunie is dan iedereen binnen een straal van 185 meter dood. En binnen een straal van 405 meter is 1% van de bevolking dood. De Omgevingsdienst West-Holland heeft een kaartje gemaakt waarop is te zien dat er in de wijk bij het station heel wat slachtoffers kunnen vallen.

Commissievergadering op 15 september 2016 en 4 oktober 2016

Op 15 september is er weer een commissievergadering over het station. En weer zijn er tientallen insprekers, zowel van de kant van de Burgerwerkgroep en andere organisaties die het met de Burgerwerkgroep eens zijn, als ook een grote groep omwonenden onder aanvoering van dhr. Zitman. Omdat de inspraak zoveel tijd in beslag neemt, moet de vergadering op een later moment (4 oktober 2016) worden voorgezet. Voorafgaand aan die vergadering komt de Raadscommissie in besloten zitting bijeen. Gesproken is, zo blijkt, met de Gasunie en over de begroting van de varianten.

Wethouder Hoekstra komt ineens met nieuwe argumenten waarom variant 5 zou moeten worden gekozen. De belangen van de direct omwonenden zijn plotseling leidend geworden, ook al is dit maar een kleine groep. Gemakshalve wordt de mening van 90% van de inwoners van Rijnwoude genegeerd. De belangen van de reizigers en passanten vindt hij minder belangrijk. De wethouder meldt ook dat geld geen rol speelt. De Provincie betaalt immers alles.

Positief is dat de wethouder toezeft te willen overwegen of de overweg in de Stationsweg bij de familie Spil gehandhaafd kan blijven. Die overweg zou dan wel beter beveiligd moeten worden.

De gemeenteraadsvergadering van 13 oktober

Tijdens de gemeenteraadsvergadering van 13 oktober wordt een definitief besluit genomen. Het CDA (Jos Ensing) komt nog wel met een onthutsend en verrassend amendement om terug te gaan naar variant 4. Dat zou betekenen dat er helemaal geen fietstunnel komt en ook het door het CDA ondersteunde bestuursakkoord wordt genegeerd. Auto's en fietsers blijven het spoor gelijkvloers kruisen. RGL en Nieuw Elan zijn medeondertekenaars en steunen het amendement. Maar de raadsleden van deze partijen raken geheel verstrikt in de uitleg van het amendement. Volgens hen is het voordeel van variant 4 dat fietsers de Gemeneweg niet hoeven over te steken. Dat dit ook al het geval was bij variant 1A, zijn deze raadsleden kennelijk vergeten. Het verloop van het debat over dit amendement verloopt chaotisch. De indieners spreken elkaar tegen. Het amendement wordt dan ook niet aangenomen.

PvdA en GroenLinks komen nog met een motie om toch te gaan voor de geheel ongelijkvloerse en veiligste variant in het geval de hogere kosten van variant 5 in de buurt komen van de volledig ongelijkvloerse kruising. Immers door de verwachte kostbare voorzieningen voor de bescherming van de hogedruk gasleiding zal variant 5 behoorlijk duur kunnen gaan uitvallen.

Volgens de wethouder gaat een geheel ongelijkvloerse spoorwegovergang minstens 40 miljoen euro kosten. Een raming van ca. 40 miljoen is in of voor 2013 gemaakt door de Provincie. De Burgerwerkgroep heeft zijn twijfels over de hoogte van deze raming. De geheel ongelijkvloerse kruising bij Zoeterwoude is immers begroot op hooguit 30 miljoen, terwijl daar ook nog een extra viaduct over de N11 gemaakt moet worden.

Kortom, argumenten spelen geen rol. De wethouder houdt halsstarrig vast aan variant 5 en wenst koste wat het kost zijn aanvankelijke variant te handhaven. De coalitie in de raad steunt hem daarin en het voorstel wordt aangenomen. Gesteld moet worden dat SGP, GH-Democraten, PvdA, Groen Links en 2 leden van de VVD-coalitiefractie zich tegen het voorstel van de wethouder keerden. Zij kozen wel voor veiligheid.

Conclusie

Aan het einde van dit proces gekomen blijven er nog heel veel vragen over:

- 1) Waarom hebben de feitelijke argumenten van de deskundigen in de Burgerwerkgroep voor de Gemeenteraad geen doorslaggevende rol gespeeld in de keuze uit de varianten?
- 2) Waarom hield wethouder Hoekstra halsstarrig vast aan zijn eigen voorstel, terwijl er zoveel argumenten zijn voor een betere oplossing?
- 3) Waarom heeft de wethouder regelmatig onwaarheden uitgesproken en een raadsbesluit bedacht dat niet bestond?
- 4) Waarom ging de gemeenteraad akkoord met een minder veilige en duurdere variant terwijl er een veilige en minder dure variant beschikbaar is?

- 5) Waarom toont de gemeenteraad niet haar tanden als haar cruciale informatie door de wethouder wordt onthouden (een doodzonde in de politiek)? Welke belangen speelden nog meer?
- 6) Waarom gaat de wethouder mee met het luidruchtige en nimby-achtige protest van een beperkte groep bewoners, terwijl 90% van de inwoners zich uitspreekt voor variant 1A?
- 7) Waarom produceert Ingenieursbureau Arcadis zo'n tendentiekus rapport vol fouten en suggestieve teksten en beelden die allemaal proberen variant 1A in een slecht daglicht te zetten? Waarom komt Arcadis haar afspraken met de Burgerwerkgroep niet na?
- 8) Waarom stemt de gemeenteraad in meerderheid voor zo'n slechte oplossing?
- 9) Waarom vervult onze lokale overheid bij dit onderwerp haar kerntaak veiligheid zo slecht?

De Burgerwerkgroep concludeert in elk geval een groot aantal gemeenteraadsleden vooral gevoelig is voor actiegroepen met veel lawaai en emotie en minder aandacht heeft voor afwegingen op basis van juiste en feitelijke informatie.

Tevens kan worden geconcludeerd dat de gemeente Alphen a/d Rijn nog heel ver verwijderd is van de door haar gepropageerde burgerparticipatie.

Veiligheid voorop!

De Burgerwerkgroep heeft de afgelopen twee jaar getracht de ontwikkeling van een passende en veilige treinhalt in Hazerswoude - Koudekerk te bevorderen. We hebben dit met hart en ziel gedaan door het aanbieden en inzetten van onze kennis en inzichten. Een eenvoudig te realiseren, betaalbare variant met de best bereikbare veiligheid voor de zwakste verkeersdeelnemers lag binnen handbereik. Weliswaar hebben we de fietstunnel onder het spoor binnengehaald, maar we zijn niet in staat geweest om met feiten en argumenten omwonenden en de gemeenteraad te overtuigen van de kwaliteit van onze twee-tunnelvariant. Wij betreuren dat zeer. Wel heeft Burgerwerkgroep zich meer dan wie ook ingezet om aan het aspect VEILIGHEID, dé kerntaak van de overheid invulling te geven.

Veiligheid voorop! is dan ook de titel van deze nabeschuiving geworden.

Burgerwerkgroep Station Hazerswoude-Koudekerk

November 2016

Harry Körmeling, Dirk Kuijper, Henk Molenaar, Ben Oostdam, Jelke Bethlehem