

Van: "Rob Mark" <rb.mark@kpnmail.nl>
Aan: <Raadsleden%HEERHUGOWAARD@heerhugowaard.nl>;"Commissieleden-niet"
<Raadslid%HEERHUGOWAARD@heerhugowaard.nl>;<griffie@heerhugowaard.nl>
CC: <b.blase@heerhugowaard.nl>
Verzonden: 16/11/2017 11:56
Onderwerp: stationsgebied
Bijlage(n):
Bericht:

Heerhugowaard, 16 november 2017

Onderwerp: Stationsgebied

Geachte leden van de gemeenteraad Heerhugowaard,

Precies een jaar geleden presenteerde het college het plan voor de herstructurering van de Zuidtangent, dat ons sindsdien intensief heeft bezig gehouden. Veel kritische kanttekeningen zijn geplaatst, zowel over de inhoud, als de financiële haalbaarheid. Tevens zijn inmiddels 48 bezwaarschriften ingediend. Recent was het dan zover, dat de raad in een commissievergadering een eerste reactie kon afgeven. Nog steeds kritiek op de inhoud en zorgen over de financiën. Het aanzetten van de applausmachine door de VVD bezorgden velen het gevoel ineens naar een andere film te kijken. Een onrealistische vertoning van een onthutsende naïviteit door een partij, die werkgelegenheid en overheidsfinanciën altijd hoog op de agenda hebben staan, en passant de 48 ondernemers met 400 medewerkers bruusk schofferend. Opmerkelijk.

En dan nu op naar de raadsvergadering van november.

In verband daarmee nog enkele bijzondere punten uit de aanbiedingsbrieven van zowel ons college aan de raad, als GS aan de Staten.

. Het stationsgebied Heerhugowaard en dan in het bijzonder de Zuidtangent heeft volgens de aanbiedingsnota een "vliegwielfunctie", zelfs bijna voor de gehele Zaanccorridor? Daarom heeft de bereikbaarheid een topprioriteit. Uitgaande van 75% doorgaand verkeer op de Zuidtangent, praten we dus voor de bereikbaarheid over het resterende 25% bestemmingsverkeer. Goed bereikbaar voor dit verkeer

wordt in het collegeplan opgelost door een ingewikkelde fly-over, verkeerslichten op de kruising Zuidtangent/Stationsplein, het aanbrengen van "knippen" op de Stationsweg/Umbriëllaan en de Dudokweg/Bevelandseweg en omrijden via de Westerweg. Ziedaar de definitie van een vlotte ontsluiting en een goede bereikbaarheid.

. De groene entree, eveneens een topprioriteit. In mijn vorige mail naar aanleiding van de valse reacties(plan Movares) op het plan Van de Starre heb ik al gewezen op de verdiepte Zuidtangent in mijn plan met daardoor een hoog groen gehalte in plaats van uitzicht op doorlopende files en een asfaltvlakte in het collegeplan. Daarbij komt nog aan de westzijde van het spoor, dat het enige stuk vrij groen wordt gebruikt voor de fly-over rondom twee bedrijfsgebouwen, waardoor in het geheel geen groen meer resteert. Weg groene entree.

. Het stationsgebied Heerhugowaard heeft door de "vliegwielfunctie" een aantrekkingskracht op Zaankanters voor museumbezoek in Broek op Langedijk? Want nog geen 100 meter van het station(haven Broekhorn) is een opstapplaats voor de boot naar de Broekerveiling. Nu wordt het poldermuseum verbouwt en straks betrokken door een ondernemer, die behalve de horeca, u gelooft het niet, boottochtjes wil organiseren naar de Broekerveiling. Opmerkelijke concurrentie!

.In de aanbiedingsnota wordt voorts terloops opgemerkt, dat de waterhuishouding in het stationsgebied(o.a. verleggen Westertocht) betaald wordt uit het rioleringsbudget? Deze kosten van zeker enige miljoenen worden dus niet zichtbaar in de raming van de kosten voor de renovatie van het stationsgebied. En als binnen enkele jaren de bijdrage voor de rioolheffing voor alle burgers omhoog moet, dan is de oorzaak natuurlijk niet het stationsgebied. Over transparantie gesproken.

.Het applaus voor de woningbouw in de Nijverheidsstraat zal snel verstommen, als blijkt, dat de grondvervuiling van o.a. de Verzinkerij en andere zware industriële bedrijven in een grote cirkel rond deze complexen opgelost moet worden op kosten van de gemeenschap, die eveneens niet zichtbaar zijn gemaakt in de huidige raming. Deze jarenlange grondvervuiling is weliswaar destijds binnen de bestaande regels en normen gebleven, maar is sindsdien niet geheel verwijderd.

. Als woningbouw in de Nijverheidsstraat wordt toegestaan zullen zich voor de toekomstige bewoners twee hinderlijke zaken gaan aandienen, welke thans geen probleem vormen, omdat de bedrijven binnen de wettelijke normen op dat punt functioneren. Dat is geluidsoverlast door de aard van de bedrijvigheid en dit op meerdere momenten van de dag, zowel overdag, 's avonds en 's nachts, maar ook geluidsoverlast door vrachtverkeer op dezelfde tijdstippen en dan in beide richtingen van de Industriestraat. Bij bewoning zullen deze zaken ineens worden aangemerkt als geluidsoverlast, waardoor de bedrijven in de problemen komen, terwijl dit nu in het geheel niet het geval is. Is dit billijk?

.In het rapport Goudappel Coffeng worden meerdere toekomstige werkzaamheden aangekondigd, niet in het minst de aansluiting met de Westeweg. Kosten worden niet zichtbaar gemaakt en waarschijnlijk t.z.t. ondergebracht in onderhoudsbudgetten van de betreffende locatie. Transparantie?

. Naar aanleiding van eerdere opmerkingen over de langere wachttijden voor het VRI-kruispunt Zuidtangent/Bevelandseweg dan thans voor de spoorwegovergang, heeft het college meerdere opstelstroken voor uitvoegend verkeer aangebracht en een knip aangebracht in de Dudokweg. Niet alleen is daardoor de groene doelstelling aangetast door meer asfalt, maar de wachttijden blijven desondanks langer dan voor de huidige spoorwegovergang. Oorzaak vormen de wachttijden voor doorlopend overstekende fietsers en voetgangers. Het risico, dat daardoor de files voor dit kruispunt tot over de Westtangent staan, blijft zeker tijdens de spitsuren aanwezig. En absoluut zeker als aan de westzijde van het spoor de kruising met de Gildestraat vrij moet worden gemaakt door een langere roodstand op het kruispunt met de Bevelandseweg. Alle geruststellende opmerkingen daarover ten spijt worden deze problemen daarmee beslist niet opgelost.

.Heerhugowaard een OV-knooppunt? Iedereen mag dit vinden, maar we beslissen als gemeente zelf of we daaraan meedoen. Zie op dat punt de aanbiedingsbrief van de provincie. Niemand dwingt ons daartoe, anders dan het voorhouden van een subsidie door de provincie om mee te doen. En waarom eigenlijk? Nog geen tien jaar geleden wilde de centrale overheid meer werkgelegenheid in de stationsgebieden ter bevordering van het OV gebruik. Nu moeten we weer wonen bij de stations voor datzelfde OV gebruik, maar nu tegen verdringing van bedrijven en werkgelegenheid. Flexibiliteit heeft een grens! Er zullen nu zeker bedrijven stoppen, hetgeen naast de vermindering van werkgelegenheid ook kapitaalsvernietiging veroorzaakt. En nogmaals, niemand dwingt ons en laten we daarom onze bedrijven koesteren.

. Opmerkelijk is, dat het college alle kritisch vragen afdoet onder verwijzing naar zeer algemene en op onderdelen zeer vage schetsen van hun eigen plan. Zelf wel de meetlat naast andere voorstellen leggen, maar geen duidelijk inzicht geven in de eigen plannen. Met eenvoudige schetsen kan men bij dit soort discussies niet volstaan. Daarbij komt nog, dat in het rapport Goudappel Coffeng voor meerdere onderdelen wordt gewezen op noodzakelijke aanpassingen van andere kruispunten. Dat vereist een verklaring en een toelichting.

. Inmiddels is een eerste indicatie bekend van de subsidieaanvraag bij de Staten. Dat wordt in ieder geval een langere termijn dan verwacht en dan ook nog met een onvoorspelbaar resultaat. Daarom zou uitvoering van de renovatie in Heerhugowaard in twee fasen een haalbaarder optie zijn. Als de eerste fase zelf gefinancierd kan worden, wordt de kans op een subsidie voor de tweede fase groter. Een suggestie voor twee fasen heb ik aangegeven in een eerder voorstel.

Tot slot.

Mijn kritiek op het collegeplan heb ik het afgelopen jaar meerdere keren onder uw aandacht gebracht. Niet ten faveure van mijn plan, maar met mijn voorstel heb ik wel willen aangeven, dat alternatieven mogelijk zijn. Ook t.a.v. de kosten door in twee fasen mijn plan uit te voeren. Het college heeft niet echt kunnen overtuigen met hun omvangrijke plan(voor de VVD zie boven). De vraag is ook of de raad indertijd deze doelstellingen wilde nastreven bij het geven van een opdracht aan het college. Na de vele discussies over "het treintje van Monique" is in de loop van dit jaar ineens de woningbouw op de Nijverheidsstraat in het nieuws gekomen ten koste van bedrijven en werkgelegenheid. Het komt allemaal een beetje ad hoc over. Daarom wil ik u nogmaals dringend adviseren, mede onder verwijzing naar de aarzelingen uit uw eigen raad, maak met de renovatie van het stationsgebied een pas op de plaats. Collegeafspraken hebben ergens een grens, als blijkt, dat de oorspronkelijke ideeën veel vragen oproepen in de uitvoering. Laten we daarom nu eerst eens goed vastleggen, wat we precies willen. Overweeg een objectief heronderzoek, maar dan wel onder regie van de raad. Het renovatieplan van het stationsgebied moet en kan absoluut beter en zeker goedkoper.

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark