

Van: <rb.mark@kpnmail.nl>

Aan:

Datum: 29-07-2018 16:47

Onderwerp: Structuurvisie Stationsgebied 2012 Heerhugowaard

Aan: Het college van Burgemeester en Wethouders van de

gemeente Langedijk en de leden van de gemeenteraad Langedijk

Onderwerp: Parkeervoorzieningen Stationsgebied Heerhugowaard/Langedijk

Geachte leden van beide bestuursorganen van de gemeente Langedijk,

Onlangs heb ik uw aandacht gevraagd voor de toekomstige parkeervoorzieningen na de beoogde renovatie van het gezamenlijke stationsgebied van de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard. Ik doe u in dit verband "De Structuurvisie Stationsgebied" toekomen, zodat u zelf een beter oordeel kan vellen over een aantal spraakmakende onderdelen daarvan.

Bijzonder is, dat in de pers u het verwijt kreeg deze nota niet te kennen.

Alsof u, evenals u geacht wordt alle wetten in dit land te kennen, ook deze structuurvisie uit uw hoofd moet weten. De plannen of wensen van uw buurgemeente kunt u dus nu hiermee beoordelen en tevens vaststellen of een "landmark" van 20 verdiepingen, die blijkbaar vanuit de ruimte zichtbaar moet zijn, noodzakelijk is om ons beider stationsgebied op de kaart te zetten. Waarvoor ik uw aandacht vraag is de bijzondere opmerking op bladzijde 61, namelijk: "Naast de 6 meter hoge fietsbrug over de N 242 is een subtiel hoogte accent denkbaar". U weet inmiddels, dat bouwbedrijf Henselmans ter plekke een fors gebouw van 8 verdiepingen gaat neerzetten. U kunt hieruit opmaken, welke definitie het college Heerhugowaard aan het woord subtiel" verbindt. Voorts kunt u de visie lezen om het gebied zó aantrekkelijk als verblijfsgebied te maken, dat u dit regelmatig gaat, zelfs moet, bezoeken, natuurlijk met gebruikmaking van de gesuggereerde uitstekende OV verbindingen vanuit uw gemeente of anders met uw elektrische fiets. U kunt er van verzekerd zijn, dat u door het college van Heerhugowaard bijna vanuit de wolken in het restaurant op de 20e verdieping wordt gade geslagen met hun trotse gevoelens over de vele kansen, die zij de burgers van deze stad doorlopend bieden.

Met de auto dit gebied bezoeken wordt echter een apart verhaal en daarom daarover aan de hand van de toegestuurde nota nog een aantal opmerkingen.

De nota start met veel opmerkingen over de noodzaak het gebied ook per auto goed bereikbaar te maken, zie bladzijde 13. Echter vanaf bladzijde 39 vindt een duidelijke omslag in denken plaats. De volgende teksten komen dan voorbij: "auto minder dominant", "de auto is te gast", "blik moet uit het blik", "parkeren aan het zicht onttrekken", "P+R -ruimte op grotere afstand van het station", "meer gebruik maken van elektrische fietsen", "parkeernormen worden afgestemd op de gunstige ligging t.o.v. OV, zowel uit Heerhugowaard als Langedijk", "parkeren op eigen terrein", "dubbel gebruik van parkeerplaatsen stimuleren", enz.

Deze laatste opmerkingen slaan op de meerdere forse bouwwerken, die in het gebied komen.

Echter, per bouwwerk komen minder plaatsen op eigen grond dan het aantal woningen.

M.a.w. als er meer auto's komen of bezoekers, dan moeten die gebruik maken van andere parkeerplaatsen? Het college Heerhugowaard heeft trouwens al eerder uitgesproken, dat wonen binnen een afstand van 1 kilometer van een station het autobezit overbodig maakt. Op basis van die visie is de parkeernorm flink naar beneden bijgesteld. U bent inmiddels bekend met de subtiel opmerkingen van het college Heerhugowaard. Al deze uitspraken bij elkaar opgeteld, voorspelt dit weinig vertrouwen in voldoende parkeerplaatsen voor de treingebruikers, ook voor uw gemeente Langedijk.

Als er dan bovendien wordt opgemerkt, dat 50% van de treingebruikers met de fiets komt, is de onderliggende bedoeling duidelijk. Overigens wordt met geen woord gerept over de slechts 3% treingebruikers, die via het OV naar het station komen, terwijl de OV voorzieningen (ook vanuit alle(!) wijken van Langedijk, zie bladzijde 51) toch meer dan voortreffelijk zijn? Kortom, alle aanleiding om wantrouwend te zijn en blijven.

Ik wil u voorts nog in het kort informeren over de in de nota aangegeven "fantastische herstructurering van de cruciale verbindingsweg", de Zuidtangent, tussen onze beide gemeenten (zie bladzijde 11). De werkelijkheid is enigszins anders. In het u eerder toegezonden verslag van bevindingen wordt daarop uitvoerig ingegaan. Daarom, toch nog even in het kort, de markante

verschillen tussen het collegevoorstel en het alternatieve plan, het plan Mark. Daarbij als eerste opgemerkt, dat het niet gaat om een wedstrijdje tussen plannen. Met behulp van de aangereikte alternatieven moet een beter plan mogelijk zijn.

Het grote verschil tussen beide plannen/voorstellen is, dat in het plan Mark het doorgaande verkeer(ca. 70%) vanaf de Westtangent naar Broekhorn/Langedijk v.v. gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer(ca. 30%) naar Beveland en het Stationsplein aan de oostzijde van het spoor en Zandhorst/ Gildestraat aan de westzijde van het spoor. Dit doorgaande verkeer wordt vanaf de Westtangent met een tweebaansweg verdiept aangelegd, gaat vervolgens onder het kruispunt Beveland/ Stationsplein door om via een tunnel onder het spoor door te gaan en verder weer verdiept onder het kruispunt Industriestraat/Gildestraat om tenslotte via een tunnel onder de N242 uit te komen in Broekhorn en verder richting Langedijk. Een vlotte doorstroming derhalve zonder hindernissen. Aangenomen wordt in dit plan, dat het kruispunt met de N242 t.z.t. ongelijkvloers wordt.

Het bestemmingsverkeer gaat via parallelwegen eerst op maaiveldniveau en dan eveneens via een tunnel onder het spoor naar de beide eerder genoemde kruispunten( in de eerder toegezonden tekeningen uitgevoerd als rotondes).

Omdat dit slechts 30% van het verkeersaanbod betreft, ontstaat een veel rustiger en veiliger verkeersafwikkeling, ook voor het langzame verkeer in het stationsgebied. Beide wegen, dus zowel de doorgaande verkeersroute, als de bestemmingsverkeersroute hebben op basis van nationale richtlijnen voldoende capaciteit voor de toekomst. Bovendien draagt de nieuwe Westfrisiaweg nu al bij aan een verkeersafname op de Zuidtangent.

In het gemeentepan is geen scheiding aangebracht tussen doorgaand- en bestemmingsverkeer, waardoor al het verkeer(dus 100%) gebruik moet maken van de beide kruispunten. Aan de oostzijde moest daarom onvermijdelijk het kruispunt worden voorzien van een verkeerslichtinstallatie, waardoor overigens voor het doorgaande verkeer de wachttijden per uur nota bene langer worden dan thans voor de spoorwegovergang. Aan de westzijde wordt het kruispunt geheel afgesloten voor het kruisende verkeer komend vanuit Langedijk en de N242, waarvoor in de plaats een ingewikkelde spaghettiachtige omleidingsroute, een zgn. fly-over, wordt aangebracht. De vele bochten daarin(5), alsmede het meerdere keren kruisen van voetgangers- en fietspaden dragen beslist niet bij tot een hogere veiligheid, laat staan een vlotte doorstroming. In de nota wordt dit op bladzijde 77 op de inmiddels bekende subtiële wijze beschreven als: "Om de verbinding tussen de Industriestraat en de Gildestraat compleet te maken is een parallelle route langs het spoor ingepast". Wellicht, dat u over enige tijd door de pers weer wordt verweten, dit hadden te kunnen weten. Kunt u zich voor stellen, dat er een 50-tal ondernemers uit het stationsgebied via een bezwaarschrift aandringen op openheid en duidelijkheid.

Om verkeer vanuit de zijwegen aan de oostzijde van het spoor zoveel mogelijk te belemmeren, worden vervolgens zgn. knippen in de vorm van bewegende paaltjes aangebracht in de Umbriëllaan en de Dudokweg, waardoor verkeer komend vanuit Langedijk moet omrijden om Beveland te bereiken of locaties op de Umbriëllaan. Deze knippen zijn in het plan Mark niet nodig. Belangrijk is voorts nog te melden, dat het plan Mark in twee fasen kan worden uitgevoerd, waardoor, zoals in het collegeplan, geen langdurige afsluiting van de spoorwegovergang in de Zuidtangent behoeft plaats te vinden. Vanuit Broekhorn/Langedijk zal dan door zoâ'n afsluiting flink en omgereden moeten worden om de oostzijde van het spoor te bereiken, zoals bijvoorbeeld Middenwaard en diverse scholen, maar ook het oogcentrum in Beveland en de dependances van het MCA en het ziekenhuis Hoorn.

Ik heb u deze verschillen in beide plannen toch nog even onder de aandacht willen brengen. Het college Heerhugowaard is gevraagd om een heronderzoek/second opinion, hetgeen zonder opgaaf van redenen recent botweg is geweigerd.

Met vriendelijk groeten,

R.B. Mark

P.S.

Ik zend u deze informatie t.b.v. uw belang in de bereikbaarheid van uw station. De discussie over de slechte verkeersafwikkeling zet ik onverminderd door met de gemeenteraad Heerhugowaard. In dit verband start er binnenkort een serie afleveringen, met als titel: "Gaaf u rustig slapen", daarbij doelend op de ontkennende en bagatelliserende opmerkingen van het college Heerhugowaard over mijn alternatief en mijn zorgen rond het collegeplan, alsmede het verschuilen achter adviesbureaus en klankbordgroepen, waarvoor ik t.a.v. de betrouwbaarheid daarvan verwijs naar eerder toegestuurd verslag van bevindingen. Overigens zijn ondanks eerdere ontkenningen inmiddels twee zeer essentiële punten van kritiek door het college schoorvoetend ingezien, maar nog niet uitgesproken. Prestige? De raad van Heerhugowaard blijft tot op heden in meerderheid het volste vertrouwen uitspreken in het college.