

Geacht gemeenteraadslid,

Met goedkeuring van de heer Ligthart stuur ik u hierbij een mail aan de leden van de klankbordgroepen n.a.v. het indienen van het subsidieverzoek van de gemeente bij de provincie. Zoals u kunt lezen, gaat deze mail vooral over het rapport Arcadis. Bijzonder is, dat het rapport niet is besproken in de klankbordgroepen, terwijl wel de indruk wordt gewekt van hun steun aan de volledige inhoud van het rapport. Voorts wil ik u wijzen op de aankondiging van een afsluitende klankbordgroepvergadering op 10 december. Bijzonder daarvan is, dat nog nooit een tekening is getoond van het stationsplein aan de oostzijde in de gewenste toekomstige situatie, evenals de westzijde. Een tekening van de herstructurering van de Zuidtangent en de gevolgen daarvan voor de aansluitende wegen ontbreekt geheel. De klankbordgroepen worden echter wel opgeheven. De gemeente acht blijkbaar hun klus geklaard. Bijzonder, als u bedenkt, dat over de bezwaren van de 50 ondernemers met geen woord wordt gerept, noch dat deze op ordentelijke wijze zijn afgehandeld. Het leek me juist u hiervan in kennis te stellen.

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark

Geachte leden van de klankbordgroepen,

Bijgaand doe ik u de subsidieaanvraag toekomen van de gemeente Heerhugowaard aan de provincie. Na het lezen van deze stukken heb ik mij buitengewoon verbaasd over een aantal onderdelen. Het betreft namelijk onderbouwingen van verkeersoplossingen, waarvoor wordt verwezen naar adviezen van onze klankbordgroepen, terwijl wij daarover nog in het geheel niet zijn geïnformeerd. Terwijl de zeer bloemrijke en tegelijkertijd ontwijkende, dus vage, toelichtingen op deze oplossingen wel aan ons worden toegeschreven. Ik maak daartegen ernstig bezwaar en zou daarover graag uw mening willen weten. De rode draad door de aanvraag is, dat in één klap de gehele verkeersknoop op de Zuidtangent via een uiterst milieuvriendelijke en vooral groene oplossing dankzij onze inbreng tot het verleden behoort en dat het langzame verkeer de absolute winnaar is geworden eveneens en vooral dankzij de inventieve bijdragen van onze klankbordgroepen! Ik neem aan, dat als u verantwoordelijk wordt gehouden voor een uitspraak, u toch minstens de betreffende tekst en onderbouwing eerst moet kennen en hebben goedgekeurd, alvorens deze wordt gepubliceerd. Onze afgelaste vergadering van september was daartoe een prima gelegenheid geweest. Ik krijg nu het gevoel, dat wij als klankbordgroepen worden gebruikt en eigenlijk misbruikt.

Ik wil u wijzen op een aantal volledig tegenstrijdige opmerkingen in de aanvraag ( het Arcadis rapport ).

1. Het woord "groen" komt ontelbaar vaak voor in het verhaal. En meestal niet terecht. Om één voorbeeld te noemen is dat de misleidende

visie op het afsluiten van het kruispunt Zuidtangent/  
Gildestraat/Industriestraat. Dat wordt in het rapport ( zie bladzijde 43 )  
een "consistent groen welkom in Heerhugowaard" genoemd. Je moet maar  
durven. Alhoewel zo'n tekst alleen al aangeeft met welke intentie dit  
rapport is geschreven, is het vooral compleet onjuist. En let wel, onder  
onze naam! Wat er niet deugt van deze groene aanduiding is het volgende.  
De middenberm wordt doorgetrokken. Deze wordt inderdaad groen. Ongeveer  
15x2 meter ofwel 30 m2. Daartegen over staat ( en dat wordt niet vermeld  
) , dat langs het spoor de onzinnige fly-over wordt aangelegd ( in het  
rapport aangeduid als brugdek ), waardoor een stuk groen van zeker 600 m2  
verdwijnt dan wel volledig aan het zicht wordt onttrokken. Immers, de  
groene spoorberm verdwijnt geheel van af het station t/m het gebouw  
Waarderpoort. Dit gebouw wordt zelfs geheel ingepakt met wegen, waardoor  
het huidige royale groen en waterpartij compleet wordt vervangen door  
bestrating.

2. In het rapport wordt melding gemaakt van een herziening van het  
bestemmingsplan binnen een straal van 1200m vanaf het station met de  
bedoeling woningbouw mogelijk te maken in de Nijverheidsstraat t/m het  
Nijverheidsplein. Dit is door de gemeente steeds ontkend, n.a.v. van  
vragen mijnerzijds. Deze bebouwing gaat ernstige gevolgen opleveren voor  
de huidige bedrijven met 400 werknemers. Kunnen deze bedrijven op termijn  
hun activiteiten blijven voortzetten? Het kan toch niet zo zijn, dat wij  
als klankbordgroep met onze besluiten deze ondernemers benadelen.

3. Als het zgn. brugdek flink verbreed moet worden om wel aan  
veilige voorwaarden te voldoen ( breder betekent overigens ook minder  
groen! ), dan is de vraag hoe steil de hellingshoek wordt naar de  
Gildestraat/Industriestraat en voldoet deze dan nog aan de eis van max.  
5%, zoals door de gemeente bepaald? In het rapport van Arcadis wordt  
aangegeven, dat het brugdek op maaiveldniveau komt te liggen. In de ons  
laatst bekende tekening ligt de fly-over op het niveau van de spoorlijn.  
Dat is ca. 1,5 m hoger dan het maaiveld. Als het brugdek nu op maaiveld  
komt, ligt de tunnelvloer ter plekke op 5 m diepte. Gezien de betrekkelijk  
korte afstand tot de Gildestraat zal de hellinghoek dan ruim de 5%  
overschrijden. Waarom worden wij als klankbordgroep daarin niet gekend?  
Dit is vooral van belang voor het invoegend verkeer vanuit de  
Industriestraat, waar overigens ook het bureau Goudappel/ Coffeng in hun  
rapport op heeft gewezen. Onder onze naam wordt dit compleet verzwegen.

4. Zoals u maar ook de gemeente bekend, bestaan er een 50-tal  
bezwaren van ondernemers tegen zowel de fly-over ( o.a. gevaarlijk door  
uitzwaaiend zwaar vrachtverkeer ) en de invoegproblemen ( eveneens  
gevaarlijk door slecht zicht op de tunnel ). Op geen enkele wijze wordt in  
het rapport aangegeven, dat deze bezwaren zijn opgelost. Wij zijn er dus  
naar deze ondernemers verantwoordelijk voor, dat aan hun terechte bezwaren  
niet tegemoet wordt gekomen, in ieder geval geen enkele aandacht aan wordt  
bested. Sterker nog, van het bestaan van deze bezwaren wordt de provincie  
niet in kennis gesteld, maar wordt wel de indruk gewekt van een brede  
steun aan deze oplossing van de verkeersknoop.

5. In het rapport wordt melding gemaakt van een vlottere  
doorstroming op de gehele Zuidtangent. In het bijzonder wordt daarbij  
meerdere keren de voorrang geroemd voor het langzame verkeer. Conform deze  
uitspraak is ook het kruispunt Zuidtangent/Stationsplein/Beveland  
aangelegd, zie de tekening op bladzijde 42. Een prachtig plaatje, toch?  
Berekeningen hebben aangetoond ( die door het college zijn beaamd ), dat  
bij dit kruispunt de wachttijden voor het doorgaande snelverkeer zeker 1,5  
keer langer zijn dan thans voor de spoorwegovergang. Deze berekeningen  
zijn uitgevoerd op basis van een standaard kruispunt. Met de intentie het  
langzame verkeer meer voorrang te geven, betekent dit, dat de wachttijden  
voor het snelverkeer op de Zuidtangent bij dit kruispunt alleen maar

zullen toenemen. Met andere woorden, ook hier weer tegenstrijdigheden. Óf de doorstroming wordt beter, maar dat is geen voorrang geven aan het langzame verkeer, óf het langzame verkeer krijgt voorrang, maar dan is de doorstroming slechter en waarschijnlijk dan zelfs tweemaal zo lang als voor de spoorweg nu. Beide opties tegelijkertijd uitvoeren is niet mogelijk.

6. Een soortgelijke opmerking als onder 5 geldt voor de fly-over, het brugdek. Het kruispunt aan de westzijde wordt vervangen door een omleidingsroute voor al het verkeer, dat vervolgens een aantal keren meer een aantal wegen moet kruisen dan thans. Dan kan een vlottere doorstroming absoluut niet staande worden gehouden.

7. Ik heb u onlangs informatie toegestuurd over het parkeren. Alhoewel de gemeente aangeeft de richtlijnen van het CROW te steunen, wijkt men er toch flink vanaf. De gemeente heeft recent bij de bezwaarcommissie ongelijk gekregen, toen men zonder enige bewijsvoering de parkeernorm achter het gemeentehuis verlaagde. Nu vindt hetzelfde plaats achter het station met als toelichting "slim parkeren", "wonen bij een station betekent minder autobezit" en "auto's delen". Zonder enig bewijs wordt dit geponeerd, maar wel wordt gesuggereerd, dat wij daar als klankbordgroepen achter staan. Ik vind het onacceptabel, dat dit zonder enig overleg met ons aan de provincie wordt geschreven.

8. Dan nog het busstation. Tijdens de informatie bijeenkomst bij Breddels werden wij geconfronteerd met het bericht, dat het busstation niet bij het station wordt aangelegd, maar 100m verder langs de Westeweg. Voetgangers moeten dan via de fietsbrug bij het station komen. Dat lijkt me voor slechtlopende personen of rolstoelgebruikers bepaald geen service, terwijl men juist voorrang wil geven aan dit langzame verkeer. Ook hier is weer hetzelfde aan de orde. De klankbordgroepen zijn hierover niet geïnformeerd.

9. Tot slot. De aanvraag behelst het OV knooppunt met het doel een aantrekkelijk stationsgebied te creëren. Behalve veel toelichting over de Zuidtangent heb ik weinig gelezen, laat staan een tekening gezien van een nieuw stationsplein. In de tekst wordt wel gerept over een gezellig stationsgebied, vooral als verblijfsgebied, maar er wordt op geen enkele wijze aangegeven, hoe dit vorm wordt gegeven.

De gemeente prijst het overleg met de klankbordgroepen doorlopend de hemel in, ook nu weer naar de provincie. De werkelijkheid is, dat wij achteraf van ontwikkelingen op de hoogte worden gesteld of in het geheel niet. Ik vind dit niet alleen buitengewoon verontrustend, maar vooral onaanvaardbaar. Ik ben zeer benieuwd naar uw reactie en hoop deze onze eerstvolgende vergadering op 10 december a.s. te vernemen.

Met vriendelijke groeten,

G.M. Ligthart