

E2 0183u 810

Van: <[redacted]>  
 Aan: "[redacted]"  
 <a href="#">[redacted]  
 <av>  
 <v>  
 <nt>  
 @<[redacted]>  
 <w>  
 <nl>  
 @liv<[redacted]>  
 <f>  
 <f>  
 C/<[redacted]>  
 St<[redacted]>  
 <[redacted]>  
 <g>  
 Verstuurd: 26  
 C<[redacted]>  
 Bijl: CCE31082018\_00000.002.JPG, CCE31082018\_00000.003.JPG, CCE31082018\_00000.004.JPG, CCE31082018\_00000.005.JPG, CCE01092018\_00000.JPG, CCE01092018\_00000.002.JPG

Heerhugowaard, 26 september 2018

Aan de leden van de gemeenteraad Heerhugowaard

Geachte raadsleden,

Het is alweer enige tijd geleden, dat ik u deelgenoot heb gemaakt van mijn visie op en de gang van zaken over het project Stationsgebied. De ongeïnteresseerde reacties van de meerderheid van uw raad daarop zijn mij bekend. Wellicht is het daarom nuttig nu eens met elkaar en zonder vooringenomenheid de balans op te maken van de huidige stand van zaken. Ik stuur u ten behoeve daarvan mede een schrijven toe aan de leden van de klankbordgroepen met een soortgelijke strekking. De klankbordgroepen zijn, zoals u bekend, door het college gepresenteerd als bepalende adviseurs voor de koers van het college in dit project.

Ultimo 2012 verscheen het rapport over het Stationspark Heerhugowaard, met als ondertitel : "Een Structuurvisie op het Stations gebied". U kent dit allen ongetwijfeld, omdat in dit bijna 130 pagina's tellende rapport o.a. de basis wordt gelegd voor de huidige herstructurering van de Zuidtangent. Als een rode draad door het rapport komen in het kader van de verkeersafwikkeling de begrippen "betere doorstroming", "veiligheid" en

“goede bereikbaarheid” als sleutelwoorden regelmatig voor. Op bladzijde 77 wordt wat deze onderwerpen betreft een specifiek punt extra belicht. Er staat: “ Een deel van de oplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het stationsgebied wordt gevonden door het verkeer, dat geen relatie of bestemming heeft met het stationsgebied beter af te wikkelen”. Deze zinsnede heeft vanzelfsprekend vooral betrekking op de Zuidtangent, waar 70% van het verkeer doorgaand verkeer is met de bestemming Langedijk en Broekhorn en dus geen enkele relatie of bestemming met het stationsgebied heeft. Dit gegeven was derhalve richtinggevend voor de herstructurering van de Zuidtangent. Inmiddels weten we, dat dit heeft resulterend in een collegevoorstel met een voor het doorgaande verkeer belemmerend VRI-kruispunt aan de oostzijde van het spoor en een onverantwoorde, onveilige fly-over aan de westzijde van het spoor met instandhouding van een gevaarlijk kruispunt met de Industriestraat. Met andere woorden, precies tegenovergesteld aan de randvoorwaarden en taakstellende opdracht, die het college zichzelf in 2012 had gesteld. Voor een gedetailleerder overzicht van de beoogde verkeersafwikkeling in het collegeplan en de “kwaliteit” daarvan verwijs ik naar de bijlage.

We zijn nu twee jaar verder na de eerste openbare presentatie in november 2016. Vanaf die tijd toch een ruime periode tot heden, waarbinnen dit plan voldoende duidelijk uitgewerkt had kunnen worden. Trouwens, wat is er dan de daaraan voorafgaande 6 jaar eigenlijk gebeurd? De door het college ingestelde en zeer deskundig geachte klankbordgroep had toch samen met de ambtelijke organisatie allang een advies over zo'n plan kunnen uitspreken, temeer daar men daarover één jaar geleden al een eerste positief advies had uitgebracht, hetgeen door een meerderheid van de raad kritiekloos is overgenomen. Recent zouden weer plannen in de klankbordgroep worden besproken, maar op het laatste moment is de bijeenkomst afgelast, overigens zonder opgaaf van redenen. Op de agenda prijkte trouwens een besprekingspunt over de tunnel met de inspirerende tekst: “ Op de achtergrond wordt o.a. met de spoorpartijen gewerkt aan een toekomstige spoorconfiguratie, die relevant is voor de uitwerking van de spooronderdoorgang Zuidtangent”. Een veelzeggende tekst, vooral als u bedenkt, dat de twee jaar geleden gepresenteerde onzinnige fly-over niet uitvoerbaar zal blijken te zijn in combinatie met de tunnel, tenzij vanzelfsprekend de spoorconfiguratie wordt aangepast. Een nogal kostbare ingreep, waarover nooit eerder is gerept! Er wordt blijkbaar wanhopig naar een oplossing gezocht, terwijl er eigenlijk maar één conclusie is, namelijk de door het college voorgestane en door de raad overgenomen oplossing voor de herstructurering van de Zuidtangent blijkt niet uitvoerbaar. Dus gewoon opnieuw beginnen met ondersteuning van een onafhankelijk bureau met echte deskundigen, zou dan de voor de hand liggende vervolgstap moeten zijn. Maar prestigeverlies, onkunde of beide verhinderen zulks.

Om nog duidelijker te maken, dat de gekozen oplossing faalt, het volgende.

Aan de oostzijde van het spoor wordt in Beveland de Dudokweg afgesloten met een zgn. knip met het verzonden argument van sluipverkeer. Een aantal ondernemers wordt hiervan de dupe en zullen ongetwijfeld bezwaar aantekenen. De bedoeling van deze afsluiting is om minder afslaan bewegingen te veroorzaken bij het kruispunt met de Zuidtangent om zodoende de langere wachttijden voor dit kruispunt t.o.v. de huidige



spoorwegovergang zoveel mogelijk nog enigszins te beperken. Tevens om filevorming in de tunnel te vermijden. Al deze maatregelen veroorzaken elders weer problemen of vereisen ingrepen. Zie in dit verband het rapport Goudappel/Coffeng, dat overigens nooit diepgaand in de raad noch in de klankbordgroepen is besproken. De betreffende bladzijden uit dit rapport zijn bij de bijlage gevoegd. Ook hier worden problemen door het college verdoezelt door deze te verplaatsen, wederom zonder een falend plan te erkennen.

Opmerkelijk is overigens voorts, dat, ondanks de bij de start van dit college met enige trots aangekondigde transparantie, dit blijkbaar nog niet van toepassing is verklaard op dit project. Zelfs de indertijd gelouterde klankbordgroepen worden nu niet eens meer op de hoogte gebracht. Nog opmerkelijker is, dat de indertijd in het rapport over het Stationspark geopperde voorwaarden inzake doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid in het geheel niet worden nagekomen. De oorzaak van de huidige, vrijwel zeker onoplosbare problemen is het hardnekkig blijven vasthouden door het college aan een volledige vierbaansweg voor de Zuidtangent zonder gebruik te maken van het bijzondere gegeven, dat 70 % van het verkeer doorgaand verkeer is en een scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer een zeer voor de hand liggende oplossing is. Het gebrek aan transparantie geldt ook voor eventuele woningbouwplannen tot aan het Nijverheidsplein. De ondernemers dringen al een jaar aan op duidelijkheid, die het college weigert te geven. Vragen van ondernemers, ingebracht door hun woordvoerder, de heer Ligthart, blijven door het college onbeantwoord. Zelfs een beroep op de burgemeester is tevergeefs. De beloofde openheid gaat ook hier in oranje rook op.

Als nu de balans wordt opgemaakt moeten we met elkaar in alle redelijkheid na 8 jaar voorbereiding het volgende vaststellen:

Wat betreft de herstructurering van de Zuidtangent en de tunnel wordt een slecht plan voorgelegd, dat in het geheel de doorstroming en de veiligheid niet bevordert.

Een onzinnige fly-over blijkt inderdaad onuitvoerbaar, waardoor de gehele beoogde herstructurering van de Zuidtangent stagneert.

Probleem verleggende oplossingen worden gepresenteerd, zoals knippen in de Dudokweg en Umbriëllaan/Stationsweg e.d.

Een renovatieplan van het Stationsplein is nog nooit gepresenteerd.

Onwerkelijke animaties worden getoond.

Onsamenhangende massale woningbouwplannen aan de westzijde van het spoor worden getoond met sterk afwijkende hoogten t.o.v. de oorspronkelijke plannen; een inzichtelijke tekening over de plannen ontbreekt.

Onduidelijkheid over voldoende parkeergelegenheid aan de westzijde van het station, zonder uitspraken over wel of niet betaald parkeren.

Ondernemers worden niet geïnformeerd over de gevolgen van de woningbouwplannen voor hun bedrijf.

Het college weigert openheid over woningbouwplannen in de Nijverheidsstraat te geven, brieven daarover worden niet beantwoord.

Miljoenen euro's aan voorbereidingskosten zijn uitgegeven, zonder aantoonbaar resultaat.

Aan kritische punten, aangereikt door het bureau Goudappel/Coffeng, wordt

geen aandacht besteed.

Onacceptabele tegenstrijdige uitspraken worden gedaan, variërend van enkele maanden tot ruim twee jaar, over de sluiting van de spoorkruising tijdens de bouw van de tunnel.

Een gewenste subsidie van de provincie van 25% van de geraamde kosten wordt door het ontbreken van een breed gedragen plan wellicht verspeeld.

Sinds de in 2016 geraamde kosten van 24 miljoen euro zijn de bouwkosten zeker 20% gestegen, waardoor de financiering onduidelijk wordt.

Verkeersproblemen aan de westzijde van het spoor als gevolg van de massale woningbouw, het verplaatsen van de parkeervoorziening voor treinreizigers en de voorgenomen verplaatsing van het busstation, dat allemaal gebruik moet maken van de fly-over, wordt gebagatelliseerd.

Verkeersproblemen op de fly-over na volledige bebouwing met bedrijfspanden in de Gildestraat wordt compleet genegeerd.

Invoegproblemen op de Zuidtangent vanuit de Industriestraat worden volledig onderschat.

Gezien deze lijst lijkt het mij gerechtvaardigd te spreken van een aantoonbare zorgelijke stand van zaken en op grond daarvan zou ik u dringend willen verzoeken het college op te dragen een pas op de plaats te maken en een heronderzoek te laten uitvoeren. Het college kan toch deze kritieken niet blijven wegzuiven met ontkenningen of anderszins. Beste raadsleden, nu overduidelijk kritieken op het collegeplan bewaarheid worden en ontkenningen worden doorgeprikt, kunt u toch niet aan de zijlijn blijven toekijken? Wat is nu na 8 jaar voorbereidingen eigenlijk bereikt? Zo langzamerhand mag ook wel eens de verantwoordelijk wethouder verantwoording afleggen aan raad en bevolking over de reeds bestede miljoenen, zonder dat enig resultaat is geboekt.

Er moet een beter en goedkoper plan mogelijk zijn. Laat daarom een nieuw projectteam dit plan uitwerken, o.l.v. een deskundig extern bureau. De burgers van Heerhugowaard en Langedijk zullen u dankbaar zijn.

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark





u wordt nu simpel buiten spel gezet, eigen zeer beledigend. Ik adviseer u dan ook dringend óf de vergadering alsnog te laten doorgaan óf een nieuwe uit te schrijven om opheldering. Nogmaals, de uitgaven lopen alleen maar op, zonder dat een verantwoorde oplossing in zicht is.

Ik houd u op de hoogte,

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark

Heerhugowaard, 20 september 2018

Geachte leden van de klankbordgroep,

Zoals u bekend, heb ik mij vanaf de eerste bekendmaking van de tunnelplannen afwijzend opgesteld tegen het collegevoorstel, niet tegen de tunnel zelf, maar wel tegen de gekozen verkeersafwikkeling aan beide zijden van het spoor. Omdat naar mijn mening bij het leveren van kritiek ook hoort het aanreiken van tegenvoorstellen, heb ik een alternatief plan ingediend. Ik heb daarbij steeds aangegeven, dat het niet om een wedstrijdje tussen twee plannen moet gaan. Met de gedane suggesties moest een beter plan ontwikkeld kunnen worden. Het college was daartoe niet bereid, waarbij ook werd verwezen naar reacties uit de klankbordgroepen. Al eerder had het college, ook naar de gemeenteraad, aangegeven het oordeel van de klankbordgroepen zeer zwaar te laten meewegen in hun eindbesluit. Dat is er vervolgens ook gekomen en de meerderheid van de gemeenteraad heeft dit voorstel kritiekloos overgenomen.

We zijn nu bijna een jaar verder en inmiddels beginnen een aantal eerder genoemde zorgen over het collegeplan erkend, c.q. bevestigd, te worden. Met dit schrijven wil ik u daarop wijzen om vervolgens u met klem te verzoeken of u gezien deze stand van zaken daarin geen aanleiding vindt uw eerdere zienswijze en uitspraken te heroverwegen en het college te adviseren over te gaan tot een heronderzoek. We spreken hier immers over een miljoenenproject, waarover toch geen twijfel mag bestaan t.a.v. de kwaliteit ervan en waartegen geen bezwaren van belanghebbenden kunnen blijven voort bestaan.



Ik wil u vervolgens de problemen tegen het collegeplan nog eens voorleggen.

Als eerste wil ik echter het volgende opmerken. Daags na de publieke presentatie van het collegeplan op 19 september 2017 verscheen het rapport van het door het college ingeschakelde adviesbureau Goudappel/Coffeng. Dit rapport is u eerder toegestuurd als bijlage van het Verslag van Bevindingen, dat ik samen met de heer Ligthart heb geschreven. In dit rapport staan een aantal aandachtspunten, c.q. zorgen over de naaste toekomst wat betreft de verkeersafwikkeling, welke grotendeels overeenkomen met zowel door de ondernemers, als door mij eerder uitgesproken punten van zorg/kritiek. De klankbordgroepen hebben van deze punten uit dit rapport geen kennis kunnen nemen bij het opstellen van hun eindadvies. Dat is natuurlijk bijzonder vreemd, omdat daarover dus nooit een discussie heeft kunnen plaats vinden. Ik heb daarom enkele bladzijden uit het rapport als bijlagen meegestuurd om u daarvan kennis te laten nemen. Het gaat daarbij niet alleen om de punten als zodanig, maar vooral ook over de niet genoemde kosten, die daarmee gepaard gaan. De voorspelde invoegproblemen van verkeer uit de Industriestraat naar de Zuidtangent en verder naar Alkmaar zijn wellicht de meest ingrijpende punten voor zover oplosbaar in het collegeplan.

In de klankbordgroepen is de bedrijfskring vertegenwoordigd door personen, die blijken belangrijke investeerders in het stationsgebied te zijn of te gaan worden. Daarmee vond en vindt ook regelmatig vooroverleg plaats (zie de bijlage). Op zich is overleg met investeerders vanzelfsprekend. Een vraagteken kan echter worden gezet achter hun objectieve bijdrage in de klankbordgroepen. Immers, kunnen zij, gezien hun eigen belang en de door het college aangeboden kansen, nog wel kritiek leveren op collegewensen? Ik zou er dan ook voor willen pleiten deze vertegenwoordigers niet meer te betrekken bij de discussies en zeker niet bij de finale besluitvorming. Het zou deze personen, resp. hun woordvoerders of zelfs familieleden, overigens sieren zich zelf terug te trekken. Ik wil u in dat verband wijzen op de ca. 50 bezwaren, ingediend door ondernemers, die vooralsnog niet in behandeling zijn genomen, omdat de definitieve plannen nog niet ter inzage liggen. De betreffende vertegenwoordigers van de bedrijfskring hebben over het bestaan van deze bezwaren merkwaaarderwijs nooit gerept. Wel de heer Ligthart, die hen vertegenwoordigt, maar in die rol tegen de zin van de betreffende ondernemers door het college nauwelijks wordt geaccepteerd gezien beledigende uitspraken van de wethouder, mevr. Stam ("Minder Ligthart").

Het kruispunt aan de oostzijde, Zuidtangent/Stationsplein/Beveland, wordt voorzien van verkeerslichten, een VRI. De medio 2017 geopperde en toen door het college ontkende bezwaren hiertegen, namelijk het minstens 1,5 keer langere oponthoud voor het doorgaande verkeer dan thans voor de spoorwegovergang, worden nu door het college erkend en bevestigd. Het college ziet hierin echter toch geen probleem vanwege het meer in de tijd gespreide oponthoud. Daarbij wordt geheel voorbij gegaan aan het aantoonbare verminderen van de capaciteit van de Zuidtangent, terwijl dit zo'n belangrijk uitgangspunt was. De vraag is dan ook gerechtvaardigd, waarom een tunnel wordt aangelegd als de capaciteit van en de doorstroming op de Zuidtangent verslechtert? Of heeft de tunnel alleen maar als doel de kans op het meeliften met het spoorboek-loze 10 minuten treinverkeer tussen Alkmaar en Amsterdam te vergroten, terwijl de NS en ProRail al duidelijk de onmogelijkheid daarvan heeft uitgesproken?



De veel bekritiseerde fly-over aan de westzijde van het spoor is na vele jaren van voorstudie ontworpen als een rustige en enigszins idyllische woonerftoegang, voorzien van bloembakken, zonder voet -en fietspaden. De werkelijkheid is echter een verbindingsweg naar een industriegebied, waar veel auto's, motoren, brommers, vrachtauto's, bestelwagens, zwaar vrachtverkeer en bussen van gebruik maken. De voetgangers, dat zijn bijvoorbeeld bezoekers van het hotel, maar ook slechtziende patiënten van de stichting Visio en natuurlijk kantoorpersoneel, evenals fietsers, moeten ook van deze weg gebruik maken. Zie in dit verband de laatste bijlage, de tekening van de fly-over. Een onbegrijpelijke en volkomen misplaatste animatie van de realiteit. Na de kritiek, vooral vanwege de zeer onveilige situatie, is een aanpassing door het college toegezegd, maar nog steeds niet getoond. De onveiligheid van de fly-over wordt ook veroorzaakt vanwege de 5 bochten, die het verkeer vanaf de N 242 moet maken om de Zandhorst te kunnen bereiken, waarbij driemaal een voetpad en een fietspad moet worden gekruist. Dat is een duidelijke verslechtering t.o.v. de huidige situatie en dus in geen geval een aanpassing, waarvoor een subsidie van de provincie kan worden verkregen. De fly-over moet derhalve een flink stuk breder worden dan op de tekening, niet alleen voor de rijweg, maar ook voor fiets en voetpaden. De weg komt dan rakelings en dus onaanvaardbaar dicht langs het gebouw Waarderpoort. De eigenaar is inmiddels toegezegd, dat de voet- en fietspaden ter plekke vervallen en vanaf de Zuidtangent direct op de fly-over worden aangesloten. Of dit een acceptabele helling voor fietsers en/of rolstoelgebruikers veroorzaakt moet nog blijken. In ieder geval wordt de fly-over zo breed, dat de tunnel langer moet worden en er een flink steile helling ontstaat naar het kruispunt met de Gildestraat. Het college weigert antwoord te geven op de vraag of de hellingshoek binnen de door hen zelf vastgestelde 5% blijft. In dat verband is het interessant te vernemen, wat bedoeld wordt met het agendapunt op uw a.s. vergadering met de naam "toekomstige spoorconfiguratie...." Overigens heeft u kunnen lezen uit de u onlangs toegestuurde kritiekpunten op het plan Mark, dat dit mede is afgewezen vanwege het ontbreken van de mogelijkheid de perrons in zuidelijke richting te verlengen. In het collegeplan zijn echter in het geheel geen verlengd perrons naast de fly-over te zien. Dan zou de fly-over nog verder/breder naar het westen komen met alle gevolgen voor de helling naar de Gildestraat en bovendien niet meer passen binnen de afstand tot de Waarderpoort. De flinke kritiek op de fly-over blijft dus terecht en ook gedurende het afgelopen jaar heeft het college nog geen duidelijkheid kunnen geven, hoe de situatie nu wordt opgelost, voor zover dit zelfs kan! Overigens is in het geheel nog geen rekening gehouden met een volgebouwde Gildestraat, die vervolgens veel verkeer zal opleveren, dat eveneens via de fly-over zijn bestemming moet bereiken. In het rapport Goudappel/Coffeng wordt aangegeven, dat de uitvoegstrook vanuit de tunnel voor afslaand verkeer naar Beveland te kort is en de tunnel dus zou moeten worden verbreed t.b.v. een afslagstrook! Het college heeft al aangegeven, dat dit te duur gaat worden. Om afslaand verkeer te beperken, wordt nu op Beveland de Dudokweg afgesloten. Het college geeft daarbij het verzonnen argument aan om sluisverkeer via Beveland te verhinderen en tracht dit met een recente meting gedurende enkele weken tijdens de vakantie te "bewijzen". De ondernemers op Beveland hebben hun kritiek inmiddels al uitgesproken over dit plan. Dit soort ingrepen veroorzaken alleen maar het verplaatsen van problemen zonder te erkennen, dat het hoofdontwerp de schuld hiervan draagt. In het rapport Goudappel/Coffeng wordt ook gewezen op de invoegproblemen voor verkeer, in het bijzonder langzaam optrekkend zwaar vrachtverkeer en bussen, vanuit de Industriestraat naar de Zuidtangent en vervolgens richting Alkmaar. In het collegeplan komen de auto's met flinke snelheid



uit de tunnel omhoog en dat kan gevaarlijke invoegsituaties veroorzaken. De keuze van het college voor een vierbaansweg veroorzaakt een gemiddelde rijnsnelheid van het verkeer hoger dan 50 km/uur, zie in dit verband het verkeersgedrag op het zuidelijk deel van de Westtangent. Daar is de maximum snelheid geen 50 km/uur, doch de minimum snelheid. Het college heeft als oplossing daarvoor overwogen om de VRI- installatie aan de oostzijde van het spoor langer op rood te houden voor het doorgaande verkeer om het invoegen aan de westzijde(200 m verderop) mogelijk te maken. Nog los van de absurditeit hiervan, kiest het college dus voor een nog langere wachttijd voor de VRI dan de al aangegeven 1,5 keer langere dan voor de huidige spoorwegovergang. De problemen worden hierdoor dus ook weer verplaatst.

In de toekomst zal het kruispunt Zuidtangent/ N 242, de Westerweg, ongetwijfeld ongelijkvloers worden, gezien het toenemende verkeer door het gereed komen van de Westfrisiaweg, thans de N 194. Bovendien ontstaan nu dagelijks vanaf 16.00 uur al files op de Westerweg vanuit de richting Alkmaar. Voor de hand ligt in dat geval om de Zuidtangent onder de N 242 te leiden. In het collegeplan zou dan de Zuidtangent vanuit de tunnel onder het spoor eerst omhoog gaan naar de Gildestraat/Industriestraat om vervolgens weer een tunnel in te gaan onder de N242. Dat is beslist geen voor de hand liggende verkeerssituatie en allerminst veilig. Het is dan ook aan te raden in overleg te treden met de provincie over deze toekomstige kruising en daarop de lokale plannen af te stemmen. Alhoewel ik mij uitsluitend richt op de verkeersafwikkeling rond de tunnel en derhalve geen oordeel wil uitspreken over de woningbouwplannen aan de westzijde van het spoor, is het wel van belang de gevolgen voor het verkeer in beeld te brengen. Temeer daar er uitspraken van het college zijn gedaan het parkeren van treinreizigers ook te verplaatsen naar de westzijde, evenals een deel van het busverkeer. De plannen daarvoor zijn nog niet gepresenteerd, maar toch vooruitlopend daarop een reactie. Woningbouw veroorzaakt autogebruik. Ook al zouden alle inwoners met de trein gaan, dan is zeker voldoende parkeerruimte nodig. De auto is immers een deel van ons sociale leven voor het afleggen van bezoeken en het doen van boodschappen. Het type woningen, dat wordt gepresenteerd, zijn geen starterswoningen voor bewoners zonder auto. Daarbij aangetekend, dat een starter niet het gehele leven starter blijft en ook wel eens een auto zal aanschaffen. Aan de westzijde zullen dus gezien de huidige plannen zeker 600 merendeels vrije parkeerplaatsen moeten komen. Dat veroorzaakt vanzelfsprekend veel verkeersbewegingen, die alle gebruik moeten maken van de fly-over of moeten invoegen vanuit de Industriestraat op de Zuidtangent. Het college wil in dat verband de parkeernorm verlagen, maar is recent daarover door de Bezwaarcommissie op de vingers getikt, toen het college voor de nieuwbouwplannen achter het gemeentehuis ook de parkeernorm wilde verlagen. De Bezwaarcommissie achtte niet aangetoond, dat wonen in de omgeving van een station ook minder autobezit tot gevolg heeft. Kortom, gezien de woningbouw aan de westzijde is een verantwoorde verkeersafwikkeling een absolute noodzaak. De huidige verkeersoplossing in het collegeplan draagt niet bij tot een veiliger plan, laat staan een vlotte doorstroming.

In het totaalplan van het college wordt ook een nieuwe inrichting van het stationsgebied aan de oostzijde genoemd. In nog geen enkel document is tot op heden aangegeven, hoe dit eruit gaat zien en welke gevolgen dit heeft voor de verkeersafwikkeling. Vreemd, omdat een subsidieaanvraag zich vooral zou moeten richten op een opknopbeurt van het gebied als OV knooppunt. Tevens heeft het college al bij voorbaat aangegeven, dat de Stationsweg bij de Umbriëlaan zal worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Dit betekent, dat het station alleen maar bereikbaar wordt via de Zuidtangent en veroorzaakt daardoor extra verkeersdruk op het kruispunt

Zuidtangent/Stationsplein/Beveland.

Dit zijn een aantal kritiepunten op het collegeplan, waarvoor (nog) geen adequate oplossingen zijn aangereikt, voor zover deze zelfs mogelijk zijn. Het college heeft de meeste van deze kritiepunten, anders dan met algemeenheden, nooit inhoudelijk bestreden. Opmerkelijk, als het college zo overtuigd is van hun eigen plan. Durf dan de discussie eens aan te gaan.

En dan tot slot als samenvatting de balans. Na vele jaren voorbereiding werd vorig jaar met veel bravoure via een indrukwekkende animatieshow een bijna utopisch renovatieplan getoond, inclusief een paradijselijk groen stationsgebied vrijwel zonder auto's. Na een jaar uitwerken daarvan is het resultaat een uiterst povere, onveilige en verkeerstechnisch zeer omstreden herstructurering van de Zuidtangent, een rommelige, discutabele en onsamenvangende woningbouwvisie aan de westzijde van het station, het ontbreken van een renovatieplan van het Stationsplein en vage uitspraken en bedoelingen over woningbouwplannen in de Nijverheidsstraat, waarvoor in totaal inmiddels wel al enkele miljoenen aan voorbereidingskosten zijn geïnvesteerd. Een inzichtelijke en samenhangende tekening van het beoogde plangebied is nog nooit gepresenteerd! U wordt als klankbordgroepen door het college bepalend en derhalve in belangrijke mate verantwoordelijk geacht voor de besluitvorming over deze plannen. Oordeelt u nu eens over deze stand van zaken en vindt u hierin dan geen aanleiding om een pas op de plaats te maken en alle plannen nog eens kritisch op uitvoering te heroverwegen. Wel met de bestaande uitgangspunten, zoals een tunnel onder het spoor, renovatie van het Stationsplein en woningbouw uitsluitend achter het station. De transparantie van beleid, die het college heeft toegezegd bij het begin van deze collegeperiode, zal dan ook eens inhoud kunnen en moeten krijgen. Zo'n onafhankelijk heronderzoek, hetgeen ik bij u dringend aanbeveel, kan binnen enkele maanden zijn voltooid. En de provincie is best wel bereid een eventuele subsidie aan te houden tot na het gereed zijn van een heronderzoek. Iedereen is immers gebaat bij een goed en breed gedragen plan. Laat dit de belangrijkste doelstelling worden.

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark

P.S.

Alhoewel ik heb aangegeven geen wedstrijdje na te streven tussen plannen, kan ik me uw vraag voorstellen of bovenstaande probleempunten zich dan niet voordoen in het plan Mark. Het antwoord is volmondig "neen". Het



grote verschil tussen beide plannen is, dat in het plan Mark het doorgaande verkeer(ca. 70%) gescheiden wordt van het bestemmingsverkeer. Dit doorgaande verkeer wordt vanaf de Westtangent verdiept via een tweebaansweg onder het kruispunt Zuidtangent/Stationsplein/Beveland geleid, vervolgens via een tunnel onder het spoor en tenslotte ook verdiept onder het kruispunt Zuidtangent/Gildestraat/Industriestraat naar de N 242, met de mogelijkheid in de toekomst via een tunnel onder deze weg door te gaan. Het doorgaande verkeer ondervindt dan tussen de Westtangent en de rotonde in Broekhorn geen enkele onderbreking, zodat een vlotte doorstroming is gegarandeerd. Het bestemmingsverkeer wordt vanaf de Westtangent via parallelwegen naar het station en de Zandhorst geleid, eveneens met een tunnel onder het spoor. Dit is slechts 30 % van het verkeersaanbod , hetgeen een rustige en veilige verkeersafwikkeling garandeert vooral voor het langzame verkeer en bovendien naar de toekomst ruimschoots een eventueel groter verkeersaanbod kan verwerken.

Juist deze unieke en gunstige verkeersverdeling(70/30), die het college blijkbaar niet wil benutten, maakt een nieuw plan kansrijk om te worden uitgewerkt. In het collegeplan wordt al het verkeer (100%) via beide kruispunten geleid, waardoor de boven geschetste problemen ontstaan. Nogmaals, geen wedstrijdje dus, maar een gerenommeerd bureau, bijvoorbeeld Arcadis, een heronderzoek te laten doen. Er moet absoluut een beter plan zijn te realiseren.

- CCE31082018\_00000.jpg  
- CCE31082018\_00000.jpg - CCE31082018\_00000.jpg - CCE31082018\_00000.jpg -  
CCE31082018\_00000.jpg - CCE01092018\_00000.jpg - CCE01092018\_00000.jpg