

Aan : Het College van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Kopie: Commissie RWW
Onderwerp: Tunnelplan in Heerhugowaard

Heerhugowaard, 3 januari 2018

Geacht college,

Enige weken geleden heb ik uw commissie RWW een schrijven doen toekomen, waarin ik mijn zorgen heb uitgesproken over de gang van zaken rond een ondertunneling van de spoorwegovergang in Heerhugowaard. In de raadsvergadering van eind november heeft de gemeenteraad van Heerhugowaard zich over deze plannen uitgesproken en zich akkoord verklaard met een ondertunneling onder voorwaarden, dat eerst de financiën aantoonbaar beschikbaar moeten zijn. Zo niet, dan moet de raad zich opnieuw over het voorstel beraden. Aan de besluitvorming ging een uitgebreide discussie vooraf, waarin evenals bij het voorafgaande commissieberaad door meerdere partijen veel twijfels over het ontwerp werden uitgesproken. Aangedrongen werd op een heronderzoek, dat door het college met steun van de collegepartijen werd geweigerd. De druk van het college om hun besluit door de raad toch over te nemen, was vooral ingegeven om de subsidieverzoeken bij de provincie te ondersteunen en werd tenslotte, onmiskenbaar beïnvloed door electorale argumenten(er moet een vierde wethouder bijkomen uit één van de niet-collegepartijen!), bij een meerderheid van stemmen toch aangenomen. Het “eclatante” succes, zoals het college dit uitdraagt, is dus maar zeer betrekkelijk en valt dan ook minstens enigszins te betwijfelen.

Nu de gemeenteraad dit besluit heeft genomen, is de vraag of mijn indertijd uitgesproken zorgen over het collegeplan zijn weggenomen. Dit is helaas in 't geheel niet het geval, omdat het college in het overleg met de raad heeft aangegeven niets te zullen aanpassen. Het collegeplan blijft derhalve op twee essentiële punten nog steeds onveilig en voldoet geenszins aan de door de provincie gestelde voorwaarde om stationsgebieden goed bereikbaar te maken, inclusief een adequate verkeersdoorstroming. Wat dit laatste punt betreft, is er zelfs sprake van een veel slechtere situatie dan thans bij de spoorwegovergang. Kort samengevat betreft dit het volgende.

Door de aanleg van een VRI op het kruispunt aan de oostzijde van het spoor wordt het doorgaande verkeer namelijk minstens 1,5 keer langer per uur opgehouden dan nu het geval is voor de huidige spoorwegovergang. Dit kruispunt ligt ook nog ca. 100 m dicht bij het drukste kruispunt in Heerhugowaard, waardoor zeker in de spits ernstige verkeersopstoppen niet uitgesloten moeten worden. Deze problemen worden door het college wel erkend doch meteen weer gebagatelliseerd. “Dat is de prijs voor een mooier stationsgebied!” Het antwoord op de indringende vraag uit de raad, wat dan de meerwaarde van een tunnel eigenlijk wordt, werd door het college uit de weg gegaan. Dit betreft kanttekeningen bij het kruispunt aan de oostzijde van het spoor.

Aan de westzijde van het spoor is de situatie nog ernstiger. Met het doortrekken van de middenberm wordt kruisend verkeer op het toegangskruispunt naar het industrieterrein onmogelijk gemaakt. Daarvoor in de plaats komt een spaghettiachtige omleiding met vijf haakse bochten, waarvan al het verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer en langzaam verkeer vanaf de Westerweg(N242) naar het industrieterrein De Zandhorst gebruik moet maken. Het verkeer, dat de omgekeerde route wil volgen, moet op dit kruispunt (zonder VRI) trachten in te voegen op een vierbaansweg. Vanuit de tunnel komt dan verkeer, dat op het kruispunt moeilijk is te zien aankomen, hetgeen voor invoegend en langzaam optrekkend vrachtverkeer zeer lastig wordt. De laconieke oplossing van het college is dan vervolgens om de VRI aan de oostzijde van het spoor(op 100 meter afstand) langer op rood te laten staan om een vrije baan te laten ontstaan en het invoegen mogelijk te maken. De filevorming, die hierdoor op het industrieterrein gaat ontstaan, blokkeert vervolgens weer één van de

toevoerwegen. Kortom een aanpak voor een verkeersoplossing te beschamend om te durven presenteren. Vooral tegen deze “oplossing” van dit kruispunt zijn bijna 50 bezwaarschriften ingediend door ondernemers van bedrijven direct grenzend aan deze weg.

Hoe is het dan toch mogelijk, dat zo’n project stand houdt? Alhoewel de vraag, hoe zo’n ronduit slecht project na 6 jaar voorbereiding, überhaupt het daglicht heeft kunnen zien, net zo belangrijk is! Het antwoord daarop kan alleen maar als volgt worden verklaard.

1. Het uitgangspunt van het plan.

De huidige Zuidtangent heeft 2x2 rijbanen, eigenlijk 2x1, omdat naast de doorgaande rijbaan de andere rijbaan dient als uitvoegstrook, resp. opstelstrook om af te slaan bij de beide kruispunten ter weerszijde van het spoor. Daarom heeft het college voor het nieuwe plan vast gehouden aan vier banen, die niet door het later ingeschakelde bureau Goudappel Coffeng noch door ingestelde klankbordgroepen ter discussie konden worden gesteld. Achteraf gezien niet verstandig, omdat deze keuze andere en wellicht betere en/of goedkopere oplossingen blokkeerde. De keuze voor 2x2 rijbanen beperkte eveneens het vinden voor een goed alternatief voor de beide kruispunten ter weerszijde van het spoor met als resultaat de huidige zeer aanvechtbare en aantoonbaar onveilige “oplossing”, die geen verbetering t.o.v. de huidige situatie oplevert, eerder een slechtere. Toen bij de eerste presentatie van de plannen dan ook een storm van kritiek losbarstte, zette het college de hakken in het zand en werd de basis gelegd voor de ontstane prestigestrijd.

2. De procedure

De presentatie van de plannen vond plaats in november 2016. Toen werd aangekondigd, dat de plannen besproken zouden worden in nog in te stellen klankbordgroepen. Dit overleg begon in het voorjaar van 2017 en bleek achteraf niets meer te zijn dan een schijn-democratisch proces. Immers, de hoofd-uitgangspunten van het plan(2x2 rijbanen) konden niet ter discussie worden gesteld. De samenstelling van de klankbordgroepen was ook zeer arbitrair door de aanwezigheid van belanghebbende projectontwikkelaars en mede met behulp van een ingehuurde “gespreksleider” stond het positieve besluit van de klankbordgroepen al bij voorbaat vast. Vervolgens werden de klankbordgroepen de hemel in geprezen en gezien als schoolvoorbeeld van inspraak door burgers. Helaas voor het college was er, ondanks pogingen deze persoon te weren, één dissident, die namens bijna 50 ondernemers bezwaar aantekende tegen de plannen. Dit wordt waarschijnlijk niet door het college onder de aandacht gebracht van de provincie bij de subsidieaanvraag. Evenals het feit, dat bij enkele andere projecten in Heerhugowaard de inbreng van burgers wordt genegeerd of zelfs geschoffeerd. Alleen meestemmers van collegeplannen worden bij inspraak doodgeknuffeld en heilig verklaard!

Bijzonder is voorts te vermelden, dat het ingeschakelde bureau Goudappel Coffeng in zijn eindrapport wijst op een flink aantal toekomstige problemen in het collegeplan(men noemt het bescheiden “aandachtspunten”). Dit bureau was niet verantwoordelijk voor de basiskeus voor het project, doch wel voor de verdere uitwerking ervan. Overigens alle waardering voor dit bureau om deze punten in hun eindverslag te durven noemen. Deze door dit bureau genoemde problemen(overigens niet opgenomen in de kostenraming van het project) komen voor een deel overeen met de bezwaren van de bijna 50 ondernemers. Voorts ontstaat door de noodzakelijk te verbreden onverantwoorde fly-over(de spaghetti achtige omleidingsroute) een te steile helling aan de westzijde van het spoor, waardoor de afslag richting industrieterrein wellicht 1 á 1,5 meter zal moeten worden uitgegraven. Vervolgens komen er problemen bij de aansluiting met de provinciale

weg N242. Geen van deze kosten zijn meegerekend! Samengevat kan dan ook achter de gehele kostenraming van het project een dik vraagteken worden gezet. Niet alleen door niet meegerekende toekomstige kosten op andere locaties rond het stationsgebied, maar ook door algemene kostenstijgingen. Hiervoor is slechts een gering bedrag voorzien, terwijl de plannen pas over twee jaar in gang kunnen worden gezet en de raming van 24 miljoen euro al dateert van medio 2016.

Ik besef u met zaken te confronteren, die eigenlijk des Heerhugowaards zijn. Maar, enerzijds gezien het lopende subsidieverzoek van de gemeente voor nota bene een onterecht veiliger oplossing van de Zuidtangent en anderzijds de vastberadenheid van het college hun plan door te zetten en de bewoners van onze gemeente op te zadelen met een slechtere situatie rond het gehele stationsgebied en vrijwel zeker hogere belastingen, ligt het voor de hand een beroep te doen op de provincie om binnen procedurele mogelijkheden hieraan aandacht te besteden door bijvoorbeeld indringend over de schouder van het college Heerhugowaard mee te kijken dan wel hen aan te sporen tot een heronderzoek. Deze opmars naar chaos in Heerhugowaard moet toch gestopt kunnen worden. Ik besef de heftigheid van deze opmerking, doch maak deze in alle ernst. Het college van Heerhugowaard, gedreven, maar ook verblind door ambities en prestige, opgejaagd door projectontwikkelaars, loopt met het hoofd in de wolken, terwijl de gemeenteraad in meerderheid weliswaar twijfels heeft, doch meer aandacht heeft voor de a.s. verkiezingen en de rem niet op het proces durft te zetten. Voorts mag het college van de buurgemeente Langedijk wel eens bij deze plannen worden betrokken. Als beide gemeente zouden fuseren, dan worden de burgers van Langedijk als bruidsschat een flinke belastingverhoging aangeboden om de uit de hand gelopen tunnelkosten in de toekomst mede te helpen financieren. Ik zou u daarom willen verzoeken mij in de gelegenheid te stellen één van uw deskundige medewerkers op dit onderwerp mijn zorgen aan de hand van cijfers en feiten over te mogen brengen om deze zodoende een objectief oordeel voor u te kunnen laten vellen.

Ik heb me in dit schrijven beperkt tot commentaar op het collegevoorstel en bewust het bestaande alternatieve plan niet aan de orde gesteld. Enerzijds, omdat dit bij de provincie bekend is, anderzijds, omdat dit de aandacht als gespreksonderwerp verlegt naar dat plan. Zeker, als u dit schrijven voor commentaar zou voorleggen aan het college van Heerhugowaard. Zij zullen mijn commentaar ongetwijfeld bagatelliseren en afdoen met oneigenlijke en valse argumenten, zoals dit jaar al meerdere keren heeft plaats gevonden. Wellicht zal het college mijn schrijven aan u bestempelen als rancune of teleurstelling over het afwijzen van mijn plan door de klankbordgroepen. Ik kan mij echter als voormalig bestuurder van Heerhugowaard niet veroorloven me te verlagen tot dit soort gedrag. Weest u zich ervan bewust, dat dit schrijven is ingegeven door een zeer betrokken, doch uiterst bezorgde burger van de gemeente Heerhugowaard. Ook al zou er geen alternatief plan op dit moment bestaan, dan nog blijft het gemeenteplan ronduit slecht. Het lost de huidige verkeersproblemen niet op, doch verplaatst deze alleen maar en trekt een volstrekt onzekere en daardoor onaanvaardbare wissel op toekomstige financiële begrotingen. Ik stuur u bijgaand twee mailwisselingen met de burgemeester toe ter verdere toelichting op het gestelde in dit schrijven.

Met de meeste hoogachting,

R.B. Mark

Vm. Wethouder Financiën, Economische Zaken en Openbare Werken van de gemeente Heerhugowaard

Bijlagen.

1. Correspondentie met de burgemeester n.a.v. overleg klankbordgroepen.

2. Correspondentie met de burgemeester over de stand van zaken over het collegeplan en het alternatieve plan.