

Van: Bert Blase [<mailto:b.blase@heerhugowaard.nl>]

Verzonden: maandag 19 juni 2017 15:03

Aan: Rob Mark

Onderwerp: Re: herstructurering Stationsgebied

Beste Rob

Dank voor je email. Ik kan (en wil) de gang van zaken niet beoordelen, omdat deze zich afspeelt onder de hoede van de klankbordgroep. De leden in die groep zijn in mijn ogen mans genoeg om zich te uiten, ook als zij commentaar zouden hebben op de manier waarop zij ondersteund worden. Kortom, opmerkingen over de ondersteuning van deze groep, loopt via de klankbordgroep!

Vriendelijke groeten

Bert Blase

Verstuurd vanaf mijn iPad

> Op 18 jun. 2017 om 20:10 heeft Rob Mark <rb.mark@kpnmail.nl> het volgende geschreven:

>

> Heerhugowaard, 18 juni 2017

>

>

>

> Waarde Burgemeester, Geachte heer Bert Blase,

>

>

>

>

>

>

>

> Zoals al aangekondigd hierbij mijn bevinding over het functionele gedrag van
> Patrick Rentinck tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroepen. Alhoewel
> ik vanzelfsprekend niets kon eisen, was het voor een objectieve discussie en
> beeldvorming beter geweest voor de leden van de klankbordgroep als Patrick
> had gereageerd op mijn plan, alsmede op mijn reacties inzake het
> collegeplan. Dan was een discussie ontstaan, waaraan de leden vervolgens een
> eigen conclusie hadden kunnen verbinden. Patrick weigerde echter beide
> avonden iets te zeggen. Daarentegen had hij na mijn vertrek wel kritisch
> commentaar op mijn opmerkingen. Nu hebben een aantal leden van de
> klankbordgroepen daar wel doorheen gekeken, maar anderen weer niet. Ik wil
> dit aan de hand van twee voorbeelden illustreren.

>

> De eerste betreft de gekozen VRI(verkeerslichten) op de kruising
> Zuidtangent/Bevelandseweg/Stationsplein, een noodgedwongen oplossing na het
> wegvallen van de omleidingsroute Umbriëllaan. Ik heb, gebruik makend van
> informatie over bestaande VRI' s in Heerhugowaard en adviezen/richtlijnen
> van SWOV en RVV, zorgvuldig de wachttijden berekend voor het doorgaande
> verkeer op de Zuidtangent. Dat komt neer op totaal 20 minuten wachttijd
> binnen één uur. Dat betekent altijd nog, dat gedurende één uur het verkeer
> 40 minuten kan doorrijden. Op zich niet eens een slecht resultaat voor een
> belangrijke uitvalsweg; veel gemeenten in den lande zouden daarvoor tekenen.
> Echter, vergeleken met de spoorwegovergang in de Zuidtangent, die overdag
> buiten de spits gemiddeld 13 minuten per uur gesloten is(opgave ProRail),
> betekent dit, dat het onderhavige kruispunt per uur 1,5 keer langer gesloten
> is dan de spoorweg! Maar wat gebeurt er weer? Niet waar ik bij ben, maar aan
> anderen wordt door Patrick de onjuistheid van deze constatering doorgegeven.
> Als argument wordt een computerprogramma ingebracht, met informatie tot

> 2030. Voor een reactie op mijn constatering is echter in 't geheel geen
 > computerprogramma nodig. Ik praat immers niet over morgen of volgende week,
 > laat staan 2030, maar gewoon over vandaag. Patrick's mening is voorts, dat
 > hij zich niet "herkent" in mijn constatering? Met alle respect, maar dit is
 > toch je reinste kletsboek. Een ambtelijke organisatie, die niet in staat zou
 > zijn om mijn berekening te beoordelen door deze simpelweg na te rekenen. Dat
 > gelooft toch niemand. Patrick heeft geen echt argument, wil toch tegen zijn
 > en dan verschuil je je achter een computerprogramma. Opmerkelijk is
 > bovendien, dat tijdens een eerdere uithaal van Patrick naar mijn plan (ligt
 > vast in een verslag) gewag wordt gemaakt van een behoorlijk toenemende
 > verkeersstroom op de Zuidtangent. Let wel, ook op basis van hetzelfde
 > computerprogramma! Deze opmerking werd toen gemaakt om een vierbaans tunnel
 > te rechtvaardigen. Al naar gelang de behoefte wordt blijkbaar dit
 > computerprogramma opgevoerd/gebruikt/misbruikt om voor derden als
 > overtuigend bewijs te dienen. En inderdaad zijn er personen, die zich
 > daardoor laten overtuigen, resp. beïnvloeden. In dit rijtje past ook zijn
 > reactie "technisch niet uitvoerbaar", als het mijn plan betreft. Overigens
 > zonder enige toelichting of onderbouwing. Rond dit optreden van Patrick
 > begint nu enigszins de waas van twijfel en onzekerheid te hangen. Ik heb
 > immers al meermalen (zie de betreffende mails) verzocht om een faire
 > discussie en een overleg met open vizier. Dat wordt steeds uit de weg
 > gegaan.
 >
 > Het gevolg van mijn constatering inzake een 1,5 keer langere wachttijd voor
 > het verkeer op het betreffende kruispunt is wel, dat de staart van de
 > dagelijkse file op de Zuidtangent nu zeker tot op en over de Westtangent
 > grote problemen gaat opleveren. De veiligheid is daarmee allerm minst gediend
 > en ik ben dan ook voornemens om dit voor te leggen aan de provincie. Dit
 > mede vanwege een verzoek van de gemeente Heerhugowaard om in aanmerking te
 > komen voor een subsidie, let wel, met als argument een betere veiligheid op
 > deze wegen! Dat is dus absoluut niet het geval. Ook Patrick's idee de VRI
 > van de Westtangent eventueel te koppelen aan die van dit kruispunt is een
 > tot mislukken gedoemde noodgreep.
 >
 >
 >
 > Een ander punt betreft de westzijde van het spoor. De ondernemers aan die
 > zijde hebben terecht grote zorgen over de beoogde onrealistische
 > omleidingsroute als gevolg van het afsluiten van de Zuidtangent ter plekke
 > van de Gildestraat en de Industriestraat. Namens een groot aantal van deze
 > bedrijven is de heer Ligthart woordvoerder. Tijdens de bijeenkomst van de
 > klankbordgroep van maandagavond presteerde Patrick het om het mandaat van de
 > heer Ligthart te betwifelen. Deze conclusie is gebaseerd op het napraten
 > van een ander persoon, die lid is van de bedrijfskring. De heer Ligthart is
 > geen lid van deze bedrijfskring, evenals meerdere bedrijven trouwens,
 > waaronder een flink aantal, die hij vertegenwoordigt. De bedrijfskring
 > suggereert nu, dat zij en niet de heer Ligthart de vertegenwoordiger zijn
 > van alle bedrijven en de heer Ligthart slechts een kritische eenling is,
 > waarin Patrick nota bene zonder meer meegaat. Al sinds jaar en dag bestaat
 > er enige, doch geen dramatische, controverse tussen beide groepen. Grote
 > conflicten zijn er nooit geweest. Alhoewel de heer Ligthart uitstekend zelf
 > zo'n opmerking kan pareren, vind ik het tekenend voor het optreden van
 > Patrick. Ook hier is wederom de objectiviteit de verliezer. Het begrip
 > "dienend aan de samenleving en koester het bedrijfsleven" is Patrick
 > blijkbaar vreemd. Want juist de door de heer Ligthart vertegenwoordigende
 > bedrijven uit de Nijverheidsstraat en de Gildestraat ondervinden in ernstige
 > mate de gevolgen van deze onverantwoorde omleidingsroute. Om een, overigens
 > niet onbelangrijk probleem als voorbeeld te noemen, het volgende. Het zware
 > vrachtverkeer moet uit Zandhorst 1 naar Alkmaar kunnen rijden. Dan moet het
 > volledige wegtracé van de Zuidtangent, zoals in het collegeplan wordt

- > voorgesteld, worden gekruist(weven over meerdere banen). Dat betekent, dat
- > optrekkende vrachtwagens worden geconfronteerd met snel rijdend verkeer uit
- > de tunnel. Zeer onveilig derhalve. De laconieke oplossing van Patrick was om
- > de verkeerslichten aan de oostzijde van het spoor dan zo af te stellen, dat
- > er zo nu en dan enig tijdsverschil gaat ontstaan, zodat het vrachtverkeer
- > kan invoegen. Langere wachttijden dus aan de oostzijde(zie boven!). Maar een
- > oplossing, waarvan echte verkeersdeskundigen griezelen.
- >
- > Dan nog een opmerking over een ondernemer, die Patrick belde met het verzoek
- > de vergadering van de klankbordgroep te mogen bijwonen.(Hetgeen overigens
- > werd geweigerd, maar dat ter zijde). Dit was het eerste contact tussen deze
- > ondernemer en Patrick en ging niet eens inhoudelijk over het collegeplan.
- > Als vervolgens in een discussie wordt verwezen naar deze ondernemer, durft
- > Patrick te beweren een goed contact te hebben met deze persoon! Bluf,
- > intimidatie, je moet maar durven, kies maar? Zeker is, dat dit misplaatst
- > is, stuitend zelfs. Deze informatie gaat vanzelfsprekend rond en is geen
- > reclame voor het college. De klankbordgroepen worden door Patrick geheel op
- > zijn wijze voorgesorteerd op het collegeplan. Ik bedoel daarmee niet te
- > zeggen, dat de leden van de klankbordgroepen ondeskundig zijn. Maar als je
- > op een verkeerd been wordt gezet, wordt het lastig een juiste koers te
- > kiezen. Nogmaals, de door de gemeente aan de westzijde van het spoor gekozen
- > verkeersafwikkeling, is een regelrechte schande en een belediging voor de
- > betrokken ondernemers. Iedere vorm van verkeersrealisme, dan wel
- > verkeersspecialisatie ontbreekt op dit punt in het collegeplan. Ik adviseer
- > dan ook nog eens te kijken naar de gepresenteerde animatie van de
- > fly-over(bijgevoegd), die nota bene als woonerf wordt ingericht! Daarover
- > moeten straks vrachtverkeer van 25 ton en meer(met lengtes van 20 meter en
- > meer), fietsers, voetgangers, patiënten en bezoekers van de Stichting
- > Koninklijke Visio(expertisecentrum voor slechthzienden en blinden),(trein)-
- > hotelgasten voor Jules, al het bestemmingsverkeer Zandhorst 1,
- > treinreizigers uit Broekhorn en de gemeente Langedijk, enz., enz., enz. ,
- > terwijl het gebouw de Waarderpoort compleet wordt ingebouwd(een kansrijke
- > schadeclaim en rechtszaak waardig, maar dat is vanzelfsprekend aan de
- > eigenaar). Het is maar een animatie, is dan Patrick' s reactie. Maar het
- > feit, dat deze toch zo aan het papier is toe vertrouwd, bevestigt het gevoel
- > van prioriteit voor een landschappelijke invulling t.o.v. de
- > verkeersafwikkeling.
- >
- >
- >
- > Inmiddels wordt steeds duidelijker, welke de diepere achtergrond van de
- > controverse tussen mijn voorstel en dat van de gemeente is. Allereerst staat
- > vast, dat het niet een kwestie is van niet kunnen(de ronduit kinderachtige
- > en beschamende argumenten van Patrick bevestigen dit), maar het is een
- > kwestie van niet willen. En dat niet willen komt, doordat de gemeente
- > insteekt op een soort landschappelijke invulling van het
- > Stationsgebied(onthaasten, groen en shared space zijn de toverwoorden in dat
- > verband), terwijl de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid juist een
- > hogere prioriteit dienen te krijgen. In dat verband past ook een opmerking
- > van Patrick over mijn plan t.a.v. mijn tweebaans tunnel, die hij schamper en
- > denigrerend een goot noemt. Ik heb hem wel eens gewezen op soortgelijke
- > constructies in Zoetermeer en Harderwijk. Waarom kan het daar wel? Het is
- > derhalve een fundamentele discussie tussen landschapsidealisten en
- > verkeersrealisten aan het worden, waarbij de laatste groep de verliezer
- > dreigt te worden, zeker de ondernemers aan de westzijde van het spoor. Nu
- > ben ik absoluut niet tegen een groene en fraaie invulling van het
- > stationsgebied, in tegendeel zelfs. Maar het is onrealistisch een soort
- > Vondelpark na te streven, terwijl ons stationsgebied ook ruimte moet bieden
- > aan een belangrijke ontsluitingsweg. Aan die combinatie valt nu eenmaal niet
- > te ontkomen. Dat is lastig verenigbaar en vraagt om compromissen. Het

> doordrukken van het gemeentepan past daarin als oplossing bepaald niet.

> Het stationsgebied is een primair en functioneel onderdeel van een

> gemeenschap en daar moet iedereen zich thuis kunnen voelen door recht te

> doen aan hun belang(bewoners, reizigers, passanten, bezoekers, bedrijven

> enz.). In dat verband is het ook nuttig om naar de toekomst te kijken. Het

> kruispunt Zuidtangent/Westerweg zal binnen 10 jaar zeker ongelijkvloers

> worden, onder gelijktijdige afsluiting van het kruispunt

> Westerweg/Edisonstraat. Dat heeft grote gevolgen voor de Zuidtangent aan de

> westzijde van het spoor, niet alleen voor de ondernemers in Zandhorst 1,

> maar dan ook voor die in Zandhorst 2. Ook binnen 10 jaar zal het kruispunt

> Westtangent/Zuidtangent ter discussie komen(eveneens ongelijkvloers). Daarom

> moeten deze ontwikkelingen beslist nu in deze discussie meegenomen worden.

> Temeer, daar aan de westzijde(Industriestraat) ook woonfuncties worden

> overwogen, eveneens met grote gevolgen voor de verkeersafwikkeling aan die

> zijde. Ook dit wordt door Patrick allemaal weggewuifd.

>

>

>

> Wij hebben eerder afgesproken elkaar niet meer met inhoudelijke vragen over

> dit project te benaderen. Wat nu voorligt betreft echter meer de procedure.

> De weerstand en irritaties nemen toe en dat is voor zo'n ingrijpend project

> funest. Het gedrag van Patrick om niet op faire wijze om te gaan met

> kritiek, biedt geen garantie voor een rechtvaardige en objectieve

> beoordeling door de klankbordgroepen. Deze worden nu gebruikt als

> democratisch decor. Dat betreurt ik in hoge mate. De ondertunneling is één

> van de belangrijkste en zeker kostbaarste onderdelen van het project en

> wordt in beginsel nota bene door vrijwel iedereen gesteund. Het is daarom

> des te meer onbegrijpelijk, dat de projectleider zo'n houding aanneemt. Ik

> besef, dat mijn kritiek op Patrick niet gebruikelijk is. In feite is de

> betreffende wethouder verantwoordelijk. Ik begrijp ook, dat het college de

> ambtelijke organisatie uit de wind wil houden. Maar, als niemand reageert,

> gebeurt er zeker niets. Alle geruststellende en troostende woorden van

> Patrick daarom ten spijt, zou ik dringend onze burgemeester willen verzoeken

> in te grijpen in dit proces. Er is aantoonbaar dringend behoefte aan een

> "second opinion" door een onafhankelijk en gerenommeerd bureau, zoals

> bijvoorbeeld Arcadis. Op de huidige wijze doorgaan zal naar mijn oprechte

> mening een schadelijke koers voor onze gemeente blijken te worden.

>

>

>

>

>

>

>

> Met vriendelijke groeten,

>

>

>

> Rob Mark

Bedenk, voordat je deze email uitprint of het werkelijk nodig is.



www.heerhugowaard.nl
