

Van: Rob Mark [<mailto:rb.mark@kpnmail.nl>]

Verzonden: donderdag 27 juli 2017 21:22

Aan: 'b.blase@heerhugowaard.nl'

Onderwerp: RE: voortgang herstructurering Zuidtangent, een tussenbalans

Geachte heer Blase,

Deze freudiaanse vergissing kan gebeuren. Ik hoop, dat onze wethouder dit deelt. Verwijzend naar uw antwoord en het volste vertrouwen, dat u uitspreekt in de klankbordgroepen, moet ik opmerken die zienswijze niet te delen. Hetgeen ook moge blijken uit mijn uitgebreide toelichting. De leden van de klankbordgroepen zijn immers niet geselecteerd op verkeerstechnische kennis of hebben niet het verzoek gekregen zich daarin te verdiepen door alle beschikbare sites daarover te raadplegen. Sterker nog, het verkeerstechnisch onderdeel viel buiten hun verantwoordelijkheid. Het lidmaatschap van de klankbordgroepen hield juist in het accepteren van de hoofdpunten van het plan en dat was nu juist het verkeerstechnische deel. De verschillende leden van de klankbordgroepen, die ik heb gesproken, verbazen zich over deze kwaliteit, die door u van hen wordt verwacht.

Door de gevolgde procedure (de heer Rentinck weigerde met mij in discussie te gaan, maar mocht na mijn vertrek wel vrijuit commentaar leveren) werden de leden toch beïnvloed. Hetgeen betekende, dat ze zich wel degelijk door een individuele ambtenaar hebben laten leiden. Dat is een puur menselijk reactie, omdat men niet uitgaat van onjuiste voorlichting.

We kunnen hierover natuurlijk eindeloos gedachten blijven uitwisselen en van mening verschillen, maar dat brengt ons niet dichterbij het doel, namelijk het voeren van een eerlijke en open discussie over deze kwestie. Daarom verzoek ik u om de gespreksleider, de heer Weststrate te vragen mijn reactie op het verslag, alsmede de uitgebreide toelichting daarop, welke ik u heb geschreven, te agenderen voor de eerstvolgende vergadering van de klankbordgroepen op 30 augustus. Wellicht kan dan een beter beeld worden verkregen van de werkelijke mening van de klankbordgroepen. Zo'n zuiverder beeld moet toch eigenlijk ook de wens van het college zijn. Dat geldt daarna voor de gemeenteraad, die toch ook mag aannemen, dat de voorbereidingen zuiver en objectief zijn afgewikkeld.

Tot slot, het gaat hier om een goed plan voor de gemeente en niet om de naam van de bedenker.

Mag ik rekenen op uw begrip en medewerking,

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark

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

Verzonden: donderdag 27 juli 2017 16:50

Aan: Rob Mark

Onderwerp: Re: voortgang herstructurering Zuidtangent, een tussenbalans

Excuus voor de foutieve aanhef. Dit dient uiteraard de heer Mark te zijn.

Bert Blase

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 27 jul. 2017 om 15:16 heeft Bert Blase <b.blase@heerhugowaard.nl> het volgende geschreven:

Geachte heer Stam

Dank u wel voor uw uitvoerige email. Het is jammer dat uw bezoek aan de klankbordgroep niet heeft opgeleverd wat u ervan heeft verwacht. Ik zeg dit, omdat ik juist verheugd was om te vernemen dat de klankbordgroep zoveel ruimte en tijd heeft willen besteden om uw suggesties tot zich te nemen en te betrekken. Dat is/was ook precies in lijn met de suggestie die wij u hadden gedaan in ons gesprek in het gemeentehuis.

Ik ga er nog steeds vanuit dat deze klankbordgroep mans genoeg is, om dit te doen op de door hen gewenste manier, en zich niet laat leiden door de mening van een individuele ambtenaar. Voor de zekerheid heb ik die opvatting van mij ook nog doorgegeven aan de voorzitter/gespreksleider van de klankbordgroep.

U geeft aan uw inzet voor verandering van het plan desalniettemin voort te zetten. Daartoe staat u natuurlijk volledig in uw recht.

Het college zal in de loop van september kennis nemen van het advies van de klankbordgroep. Het college beoordeelt dan of dit advies zich bevindt binnen de kaders van de gegeven opdracht, en of dit advies 'rijp' is om het voor te leggen aan de gemeenteraad. De gemeenteraad zal ongetwijfeld hier een of meerdere besprekingen aan wijden. In die procedure is ook weer ruimte voor beïnvloedingsmogelijkheden. U zult daarin ongetwijfeld uw weg vinden.

Ik hoop dat ik met deze reactie uw zorg heb kunnen wegnemen dat er geen zorgvuldig besluit tot stand komt. Zelf vind ik dat de gemeenteraad en de wethouder juist de vele betrokkenen goed in positie brengt om hun inbreng te leveren en hun expertise in te zetten. Juist om die reden meng ik mijzelf opzettelijk ook niet in de inhoudelijke discussie.

Met vriendelijke groeten

Bert Blase

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Op 27 jul. 2017 om 09:51 heeft Rob Mark <rb.mark@kpnmail.nl> het volgende geschreven:

Heerhugowaard, 27 juli 2017

Geachte heer Blase,

Onder verwijzing naar mijn reactie op het verslag van de heer Weststrate betreffende mijn inbreng bij de klankbordgroepen wil ik u met dit schrijven, zoals al aangekondigd, nog een aantal zaken onder de aandacht brengen.

Het handelt over de stand van zaken en de verdere voortgang van het project nu inmiddels steeds duidelijker gaat worden, dat het collegeplan inzake de herstructurering van de Zuidtangent ongewijzigd zal worden uitgewerkt. Zoals ik al in meerdere schrijven heb aangegeven, maak ik me grote zorgen over het collegeplan, vooral gezien de meerdere onveilige en volstrekt onvoldoende en overtuigend onderbouwde onderdelen. De wijze, waarop vervolgens met mijn wel goed onderbouwd en verantwoord plan wordt omgegaan, baart me extra zorgen. Niet alleen de

bagatelliserende wijze, waarop wordt gereageerd, maar vooral de volstrekt onvoldoende onderbouwing van de gebruikte tegen- argumenten (waarvan een aantal zelfs pertinent onjuist zijn), vind ik een college onwaardig. Ik spreek hierop vanaf nu het college aan, omdat blijkbaar de heer Rentinck en de overige projectleden van het college voor het uitspreken van hun commentaar op mijn plan daartoe alle vrije ruimte van het college hebben gekregen.

Een open discussie over mijn plan wordt door het college nog steeds volledig uit de weg gegaan. Achter de schermen worden de nodige uitspraken over mijn voorstel gedaan, die vervolgens (ook door de wethouder) breed uit en zonder enige remming aan derden worden verkondigd. Ik heb regelmatig (zie mijn voorgaande schrijven) aangedrongen op een faire discussie en elkaar met open vizier tegemoet treden. Daarvan is tot op heden nog niets terecht gekomen. Mijn verwachting dit tijdens de bijeenkomsten met de klankbordgroepen alsnog te kunnen bereiken, is een grote deceptie geworden. Ik wil in dat verband nog eens herhalen, dat het mij niet gaat om een winnaar. Het gaat mij alleen om een verantwoorde en veilige oplossing voor de herstructurering van de Zuidtangent in het belang van onze gemeente.

Ik mag toch aannemen, dat voor het college gevoelens als frustraties, suprematie, irritaties, prestigeverlies, e.d. een open dialoog niet in de weg staan. Zijn dan onzekerheid over keuzes in het collegeplan een sluimerende factor of de gedrevenheid deze verkiezingsperiode vanwege verkiezingsbeloften een project te willen realiseren uit angst voor opkomst van de oppositie in een volgende periode? Wat dit laatste betreft is het bijzondere, dat raads-breed de herstructurering naar mijn mening geen breekpunt behoeft te zijn, evenmin de tunnel. Het is puur de wijze, waarop het college, onder de schijn van een democratische inbreng door klankbordgroepen, dit project doordrukt en geen tegenspraak op hoofdpunten accepteert, waardoor groeiende weerstanden worden opgeroepen. Ik ben ervan overtuigd, dat een open en transparante discussie een zeer bevredigend resultaat zal kunnen opleveren. En is het niet uw politieke visie juist meer zo'n richting met burgers in te slaan? De klankbordgroepen kunnen daarvoor niet als voorbeeld worden aangehaald. Men mocht immers alleen lid worden, als men nota bene de hoofdpunten van het project onderschreef. En als zich bezwaar-makende bedrijven melden, dan wordt een gunstige bestemmingsplanwijziging in het vooruitzicht gesteld (woningbouw) om alsnog steun te verwerven! In wat voor cultuur zijn we in deze gemeente terecht gekomen?

Ik heb hierboven aangegeven, dat onzekerheid bij het college een factor zou kunnen zijn, die een open discussie verhindert. Daarom een voorbeeld ter illustratie.

In het collegeplan is een vierbaans-tunnel (2 x 2 rijstroken) opgenomen. Als argumenten worden aangevoerd de capaciteit, en de huidige weg, die ook voorzien zou zijn van dubbele rijstroken. Deze argumenten worden althans aangevoerd tegen mijn plan (zie het verslag van de heer Weststrate). Beide argumenten zijn echter onjuist. Uit officiële gegevens blijkt immers, dat het aantal dagelijkse voertuigbewegingen ver onder de richtlijn ligt voor een weg met dubbele rijstroken. Thans rijden per etmaal ca. 21000 voertuigen over de Zuidtangent (beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld). Met als zwaarste belasting de spitsuren. Dan is de wegintensiteit ca. 1150 pae/uur (naar boven afgerond i.v.m. de woningbouwplannen ter plekke). Overdag is dit aanmerkelijk minder. Dit aantal zal in ieder geval afnemen door de in gebruik name van de Westfrisiaweg en afname van het sluipverkeer (via Westtangent en Zuidtangent om de dagelijkse files op de N242 te vermijden) als het kruispunt Westerweg/Zuidtangent over een aantal jaren filevrij wordt gemaakt door een ongelijkvloerse kruising. Daar tegenover staat een lichte toename door het bebouwen van de Broekhorn. Maar, een gebiedsontsluitingsweg weg (2 x 1), dat is de Zuidtangent, kan zeker, zoals ingericht in mijn plan 1400-1600 pae/uur verwerken.

Ter verdere vergelijking met mijn plan. Allereerst heeft mijn plan ook 4 rijbanen onder het spoor door, echter gescheiden, dus 4 x 1. In mijn plan is een rechtstreekse verbinding voorzien met een tweebaansweg (2 x 1) voor het doorgaande verkeer tussen Westtangent en Westerweg (dus zonder

onderbreking van een VRI). Aanvankelijk heb ik steeds een verdeling van de verkeersstromen tussen doorgaand verkeer en afslaand verkeer aangenomen in de verhouding 70/30. Daarbij is ook rekening gehouden met een volgebouwde De Gildestraat, welke vooral voor afslaand verkeer zorgt. Maar om daarover onnodige discussies te vermijden kan zo nodig ook een verhouding 85/15 worden aangehouden, welke wellicht de voorkeur van het college heeft. Rekenend met de verdeelsleutel 85/15 betekent dit in ieder geval een afname in wegentensiteit voor het doorgaande verkeer in mijn plan a.g.v. de scheiding van het doorgaande verkeer en het afslaande verkeer. Dit betekent een belasting van ca. 980 pae/uur tijdens de spitsuren. Er is in mijn plan dus nog extra ruimte voor ca. 400-600 pae/uur voor het doorgaande verkeer. Ondanks de reeds naar boven bijgestelde cijfers (mede al voor toekomstig verkeer) is er daarenboven nog 40 á 60% ruimte, ook voor toekomstig verkeer. Dit betekent een zeer royale overcapaciteit!

Het bestemmingsverkeer voor Stationsplein/Beveland en Zandhorst, dus 15%, wordt over de andere, parallelle en gescheiden rijbaan geleid. Doordat in mijn plan geen belemmeringen zijn in de vorm van een VRI (welke trouwens tot een verlaging van de pae in het collegeplan leidt) kan een vlottere doorstroming worden gegarandeerd. Het bestemmingsverkeer en het afslaande verkeer wordt via twee rotondes/ovatondes ter weerszijden van het spoor naar de bestemming geleid. De 15% voertuigbelasting op de rotondes/ovatondes ligt overigens ook ver onder de maximale richtlijn (20.000-25.000 mvt/etm), zodat ook hier een goede doorstroming kan worden gegarandeerd. Vooral ook voor het langzame verkeer. Het voordeel van mijn plan is voorts, dat door het lange tunneltracé voor het doorgaande verkeer en de geringe verkeersintensiteit op de rotondes/ovatondes een zeer rustig beeld in het gebied ontstaat (weinig verkeer te zien). Dit is een gunstige bijdrage in het groene streven in het gebied. In het collegeplan is een VRI voorzien met remmend en optrekkend verkeer op maaiveldniveau! Ik wil met deze toelichting aantonen, dat de kritische opmerkingen over de capaciteit naar mijn plan dus onjuist zijn. Ik wil voor deze gegevens verwijzen naar de sites van RWS, www.wegenwiki.nl/Capaciteit, de Provincie, CROW, de Stichting SWOV, ANWB, ProRail, Fietzersbond e.d., die ongetwijfeld bij onze ambtelijke organisatie bekend moeten zijn. Waarom wordt van deze gegevens geen gebruik gemaakt, dan wel waarom wordt hiervan afgeweken? Vanwege onzekerheid?

Dan de kritische opmerking in het verslag van de heer Weststrate over de Zuidtangent als een bestaande vierbaansweg. Eerst een stukje voorgeschiedenis. Vroeger was de Stationsweg de verbinding tussen Heerhugowaard en Broek op Langedijk, via de Westergweg. De groei van de gemeente en dus ook van het verkeer vereiste een nieuwe verbinding, dat werd de Zuidtangent. Eerst werd de Zuidtangent-West aangelegd (gezien vanaf de Westtangent). De gemeente koos voor een vierbaansweg, ook met een toekomstverwachting t.a.v. het verkeer. Cijfers, zoals hierboven aangegeven, bestonden in die jaren nog niet. De gevolgen van de aanleg van een vierbaansweg waren duidelijk. De gebruikers waanden zich op een snelweg en verhoogden hun snelheid en gingen fors inhalen. Veel ongelukken, mede door de beide kruispunten ter weerszijden van het spoor waren het gevolg en beide kruispunten drongen dan ook door tot de top tien van gevaarlijkste kruispunten van Nederland, waarvan één (Zuidtangent/Bevelandseweg/Stationsplein) zelfs geruime tijd de tweede plaats innam. De gemeente heeft toen maatregelen genomen om het verkeersgedrag terug te dringen. De weg werd versmald door in-en uitvoegstroken te verwijderen en het eerste stuk vanaf de Westtangent werd ter hoogte van de Bevelandseweg teruggebracht tot één rijstrook. De rest van de weg werd gescheiden in één doorgaande rijbaan en één rijbaan voor het afslaande verkeer. Naderhand werd dit weer iets gewijzigd. Om de doorstroming minder te belemmeren werden ook nog eens voetgangersoversteekplaatsen verwijderd. Ondanks al deze maatregelen bleef een zeer onveilig weggedeelte bestaan. Als de gemeente nu aangeeft, dat thans deze weg vierbaans is (daarmee suggererend vier rijstroken), is dit dus onjuist. Wel zijn er vier banen, maar met gescheiden functies, namelijk voor doorgaand en afslaand verkeer. Dat zijn dus niet allemaal rijstroken, zoals het college aangeeft, maar voor een deel zgn. opstelstroken, die niet aan elkaar gelijk kunnen worden gesteld. Als er dan commentaar is op mijn plan, is dit zeer merkwaardig, omdat mijn plan twee rijbanen telt voor het doorgaande verkeer en twee voor het afslaande verkeer via de

rotondes/ovatondes. Dus zonder opstelstroken, daardoor veel veiliger maar vooral ook doorstromings-bevorderend.

De gemeente kiest nu wederom voor een vierbaansweg (2 x 2), zoals eertijds. Snelheidsverhoging en inhalen zullen dus weer terug keren, maar nu op een weg voorzien van een VRI, een tunnel en afslagen voor in-en uitvoegend verkeer aan beide zijden van het spoor. Onveiliger kan een weg niet worden ingericht! Wegwuiven van deze bezwaren door het college is volstrekt ongeloofwaardig. Zie de Westtangent-Zuid. Vanaf het moment, dat deze weg vierbaans is geworden vanaf het kruispunt met de Zuidtangent in zuidelijke richting, wordt daar gemiddeld te hard gereden. De minimum snelheid in plaats van de maximum snelheid is daar 50 km; standaard is daar 70 km met doorlopend uitschieters tot meer dan 100 km! Laat dit voorbeeld een les zijn voor de huidige plannen van de gemeente voor de Zuidtangent-West. Om de geschiedenis nog even af te maken. De gemeente heeft na de problemen van de Zuidtangent-West na dringend advies van de gemeenteraad de Zuidtangent-Oost (langs Middenwaard) niet aangelegd met vier banen, maar met twee banen en rotondes. De ruimte voor vier banen was wel al gereserveerd, vandaar de ruime, huidige tracébreedte op dit traject. Na al die meer dan 30 jaren blijkt de toenmalige gedachte, dat vier banen noodzakelijk waren voor de Zuidtangent geheel ongegrond, terwijl in die periode de gemeente qua inwoneraantal is verdubbeld en de Zandhorst is verdrievoudigd. Inmiddels worden deze wegbelastingen bevestigd door ervaringscijfers, waaruit adviezen en richtlijnen zijn voortgekomen. Die moeten worden benut en niet genegeerd. Het vierbaans tracé, zoals door het college wordt voorgesteld, is op basis van feiten, cijfers en geschiedenis absoluut niet te verdedigen.

Ik verwacht met deze uitvoerige beschrijving tussen de verschillen in het collegeplan en mijn plan duidelijk te maken, dat mijn plan niet een op een achternamiddag geschreven gril is. Er is goed over nagedacht en bestaande adviezen en richtlijnen van uiteenlopende organisaties zijn daarbij nauwlettend gevolgd. Zoals al eerder aangegeven, heb ik daarbij dankbare steun ontvangen van andere personen, die net als ik, zich veel zorgen maken over het collegeplan en de gehele gang van zaken daar omheen. Ik steek dan mijn nek uit om alles aanhangig te maken, maar geloof me, als ik zeg, dat veel inwoners zich verbazen en ergeren aan het gehele proces. Zelfs binnen de klankbordgroepen ontstaan inmiddels irritaties, behalve bij de ontwikkelaars en investeerders. Die vinden alles wel goed, als de gang er maar in blijft.

Voorts wil ik nog eens de tunnel en de veel besproken hellingshoeken aan de orde stellen. Ook dit is een punt van commentaar van het college op mijn plan. Beide plannen vergelijk ik vervolgens op dit punt. Allereerst is vanzelfsprekend de vraag "wat is een acceptabele hellingshoek?". Daarover bestaan geen normen, in weerwil van opmerkingen van het college daarover. Als het college spreekt over "te steil", dan moet duidelijk worden gemaakt, welke referentie op dat punt wordt gebruikt, dan wel wie bepaalt dit? Dit lijkt me toch een redelijk en zinnig uitgangspunt voor de beoordeling. Zonder dit gegeven dan toch maar een vergelijking. Aan de oostzijde zijn in beide plannen de hellingshoeken naar en van de tunnel blijkbaar geen probleem. Daarover is naar mijn plan immers nooit een bezwaar gemaakt. Dat zou ook vreemd zijn, omdat in het collegeplan dezelfde helling is opgenomen. Beide hellingen zijn ca. 6%. Voor alle duidelijkheid, mijn rotonde/ovatonde ligt, evenals het VRI kruispunt van het college, op maaiveldniveau. De voorgenomen VRI in het collegeplan aan het eind van een helling komend vanuit de tunnel is trouwens bepaald riskant en zal zeker leiden tot regelmatig stil staand verkeer in de tunnel. Geen veilige situatie derhalve. In mijn plan is ook via een tunnel een doorgaande weg opgenomen zonder enige hindernis, weliswaar eindigend bij een VRI (de N242), maar die VRI vervalt bij het ongelijkvloers worden van dat kruispunt.

Dan de westzijde. Allereerst daarover de opmerking, dat dit een lastig stukje weg is, gezien de vlak achter elkaar gelegen hindernissen (spoor, kruispunt, snelweg). Een simpele oplossing is lastig, dus men zal een acceptabele keuze/compromis dienen te maken, in welk plan dan ook. Door de keuze van het college voor een vierbaanstunnel worden oplossingen extra bemoeilijkt en heeft men

gedwongen moeten uitwijken naar de fly-over, een in mijn ogen verkeerstechnisch rommelige en beslist niet de meest veilige, oplossing. Dit heb ik u al eerder met een uitgebreide toelichting aangegeven, dus ik volsta met een verwijzing daarna. Toch nog één punt daaruit ter verduidelijking en als inleiding voor de discussie over de hellingshoek ter plekke. Komend vanuit de Zandhorst met bestemming centrum moet het verkeer vanuit de Industriestraat linksaf de Handelsstraat in, om vervolgens viermaal (!) rechtsaf te slaan via de fly-over om op de Zuidtangent te komen. In mijn plan rijdt men naar de rotonde/ovatonde om vervolgens na een driekwart rotondebocht te hebben genomen, de Zuidtangent opdraait. Een afslag, zoals er talloze zijn in Heerhugowaard, waar kruispunten door rotondes zijn vervangen. Waarom noem ik dit punt nu? De fly-over krijgt veel verkeer te verwerken door het afsluiten van het kruispunt met de Gildestraat. Dat vereist, vooral gezien de aard van het verkeersaanbod (denk daarbij vooral aan zwaar vrachtverkeer), een verantwoord stukje weg over de fly-over, m.a.w. een wegbreedte en inrichting conform de Nijverheidsstraat met gescheiden fiets- en voetgangerspaden. Ik heb u eerder de tekening laten zien, waarop het college deze weg nota bene als Shared-Space woonerfgebied had ingericht! De achtergrond daarvan is, dat de breedte van deze weg bepalend is voor de hellingshoek van de tunnel in het collegeplan (in mijn plan komt de fly-over overigens niet voor). Voorts moet de weg tussen het gebouw de Waarderpoort en de spoorlijn, waarbij nog rekening dient te worden gehouden met de wettelijke afstand met het spoor. De eigenaar van Waarderpoort heeft inmiddels al bezwaar aangetekend, dus alle aanleiding om voor hem deze weg zo smal mogelijk te maken. Dat heeft er al toe geleid, dat de fiets- en voetgangerspaden achter de Waarderpoort alweer zijn geschrapt. De gebruikers daarvan moeten nu via een hellingbaan langs de Zuidtangent omhoog naar de fly-over en zullen deze ergens op dat tracé dienen te kruisen om bijvoorbeeld bij het station te komen. Al dit soort ingewikkelde lussen zijn zonder meer als onveilig te bestempelen. Het zou in dit verband een slechte oplossing zijn om bijvoorbeeld zwaar vrachtverkeer ter plekke te verbieden en een andere weg te laten nemen. Dat is lapwerk en voor de betrokken ondernemers in Zandhorst 1 ronduit schadelijk. In mijn plan ontkom ik ook niet aan een lastige oplossing voor dit weggedeelte van de Zuidtangent. Dat is niet het gedeelte vanuit de tunnel naar de Gildestraat, maar het tracé tussen de Gildestraat en de N242. Bij de aanleg van een ovatonde is de hellingshoek bijna 7%, overigens vergelijkbaar met de hellingshoek in het collegeplan uitgaande van een normale wegbreedte over de fly-over. Hellingshoeken van 7 % zijn absoluut geen probleem en zijn op meerdere plaatsen in Nederland in binnenstedelijk gebied te vinden, zelfs in onze regio. Maar daarbij komt nog een ander punt, waarop ik eerder heb gewezen, maar dat door het college wordt genegeerd. En dat is de aansluiting van de Zuidtangent met de N242. Deze zal binnen afzienbare tijd ongelijkvloers dienen te worden. De toenemende files en als gevolg daarvan (ook ernstige) ongelukken op de N242 vóór dit kruispunt, vooral vanuit Alkmaar nopen daartoe (zie mijn opmerking over sluipverkeer over de Westtangent). In dat geval ligt een tunnel onder de N242 voor de hand. Dat verlaagt overigens de hellingshoek in mijn plan, want de tunnel wordt dan gewoon langer en doorgetrokken onder de N242. Uit cijfers (Provincie, voorjaar 2017) blijkt immers, dat het meeste doorgaande verkeer tussen Westtangent en N242 doorrijdt naar Langedijk. Ook daarvoor is geen vierbaansweg nodig, gezien de verkeersbelasting. Overigens is mij een goed voorstel aangereikt als oplossing voor deze kruising, waarbij gebruik wordt gemaakt van beide rotondes ter weerszijde van de N242 (alleen uitvoerbaar in mijn plan). De provincie zal hierin zeker zijn geïnteresseerd vanwege de eenvoud en de kosten. Daarom pleit ik er ook voor de provincie in deze discussie te betrekken. Mogelijk heeft dit ook nog financiële voordelen voor onze gemeente. Het huidige collegeplan zal bij zo'n ongelijkvloerse kruising flink moeten worden aangepast. Dat kunnen weer forse kosten met zich meebrengen, welke thans niet zijn voorzien.

Als laatste tenslotte nog het volgende. In ons eerdere gesprek heeft u een discussie met mij over mijn plan over willen laten aan de klankbordgroepen. Ik ben daarmee akkoord gegaan in de veronderstelling dan alsnog een open dialoog met het college aan te kunnen gaan. Dat heeft gezien het gebrek aan openheid van collegezijde niet geleid tot een betrouwbare uitspraak van de klankbordgroepen (zie mijn reactie op het verslag van de heer Weststrate). We zijn in feite dus weer

terug bij het begin. Ik diende toen, als bewoner, 8 maanden geleden na een aanmoedigende oproep daartoe door de wethouder een voorstel in en heb sindsdien van het college nog steeds geen officiële reactie daarop ontvangen, anders dan een ontvangstbevestiging. Het gevoerde gesprek met de bedrijfskring bleek later louter onjuiste argumenten te bevatten. Dit, ondanks uitspraken van de wethouder, dat alle voorstellen zeer serieus zouden worden beoordeeld. Daarop wacht ik nog steeds. De alternatieve gespreksronde via de klankbordgroepen kunnen in dat verband niet serieus worden genoemd. Daarom nogmaals een klemmend beroep om het recente verleden dan maar achter ons te laten en vanaf nu eens gewoon met elkaar om de tafel te gaan zitten en serieus deze kwestie grondig door te nemen. Maar dan moet het college zich niet langer verschuilen achter algemene opmerkingen als, “de capaciteit”, “te steil”, “er zijn nog meerdere zaken”, “volgens computerprogramma’s”, “zich niet herkennen in”, e.d. Leg cijfers en feiten naast elkaar en kies voor een open en transparante discussie. Nogmaals, het mag niet gaan om een winnaar. We praten over een zeer dure en belangrijke ingreep in onze infrastructuur.

Ik heb in dit schrijven bewust zeer uitvoerig onze plannen vergeleken. Ik wil u hiermee trachten te overtuigen, dat ik een serieuze bijdrage in dit project wil leveren. Ik ben geen toevallig passerende querulant, doch een vanuit mijn vroegere positie als wethouder nog zeer betrokken burger. Uit de hierboven opgesomde vergelijking (er zijn trouwens nog andere lastige punten, zoals het “weven/invoegen” en de tweejarige afsluiting t.b.v. de herstructurering) mag blijken, dat het collegevoorstel beslist onveilig is met als dieptepunten de fly-over en de VRI. Een zichzelf respecterend college zou een dergelijk voorstel in deze vorm nooit mogen presenteren. Vandaar nogmaals een dringend beroep op u om sans rancune nog eens rustig en opbouwend beide voorstellen te bespreken om gezamenlijk tot een goed voorstel te komen, dat in september naar de raad kan worden gestuurd. Een idee om geen twee jarige afsluiting te veroorzaken bij de aanleg van de tunnel, kan dan ook worden besproken. Ik ben overigens geenszins uit op een vertraging van het project, in tegendeel.

Als ik u met deze uiteenzetting niet heb kunnen overtuigen om een gesprek aan te gaan, zal ik dit uitermate betreuen. Ik zal mijn missie dan echter wel voortzetten vanuit mijn oprechte mening, dat het collegeplan niet de gewenste veilige en infrastructurele verbetering biedt. Ik neem aan, dat u dit respecteert.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

Rob B. Mark

.



www.heerhugowaard.nl
