

Voorzitter, leden van de gemeenteraad en college van burgemeester en wethouders en toehoorders. Mijn naam is Gerard de Boer woonachtig in Schagerbrug en lid van de dorpsraad Schagerbrug commissie Verkeer en Infra.

Vanuit deze positie ben ik nu meer dan 4 jaar bijna 5 betrokken bij het ontwerp van de Schagerweg. Een opzet van het ontwerp werd in 2017 als volgt geformuleerd:

De gemeenteraad heeft uitgesproken de intentie te hebben de Schagerweg, binnen de contouren die zijn aangegeven op bijgaande tekening, her in te richten. Duurzaam Veilig is daarbij de leidraad.

Tevens werd in deze bespreking het volgende geformuleerd:

De vormgeving van de Schagerweg gaat bepaald worden in samenspraak met de belanghebbenden, waarbij de dorpsraad een grote inbreng heeft. Ook andere belanghebbenden die niet via de Dorpsraad vertegenwoordigd zijn, kunnen zich aanmelden als inspraak partner. De gemeente zal initiatief nemen de inwoners en belanghebbenden hierover te informeren.

Dit is totaal mislukt, maar daar komt een van de andere sprekers op terug

Er wordt een plan gemaakt om het deel van de Schagerweg, aangegeven op bijgaande tekening, her in te richten. Deze planvorming zal worden begeleid door een landschapsarchitect, om een goede samenhang te krijgen tussen de verschillende onderdelen, zoals rijbaan, wandelgebied, groen, parkeren en straatmeubilair. Het principe van Duurzaam Veilig, zoals geschreven door de CROW is de basis bij het ontwerp. De weg is door de gemeente gecategoriseerd als een erftoegangsweg. In grote lijnen houdt dat in dat de maximum snelheid 30 km/uur gaat worden. Geen voorrangmaatregelen, algemene verkeersregels, zoals rechts heeft voorrang zijn dan van kracht, verkeersstromen, zoals fietsers en auto's worden niet gescheiden. De vormgeving van de weg zal de maximum snelheid moeten afdwingen.

Een prachtig beginprincipe waarvan nu niets meer over is. Met name het afdwingen van de snelheid.

Daar waar de gemeente niets in het werk stelde om te meten en zaken te berekenen, maar wel in bijna geheel 2019 het ontwerp verdedigde, was daar in november 2019 plotseling een ommezwaai. Een ommezwaai die in de krant zo prachtig verwoord werd als klinkers, klinkers.... en opeens is het asfalt.

Dit zou door een ervaringsdeskundige van een van de aanwonende aan gedragen zijn. Bijzonder daar de commissie V&I meer als 80 jaar ervaring heeft en (dat is wel heel kwalijk) ondanks het meerdere keren aanbidding van deze ervaring en kennis nooit om haar inhoudelijke inbreng gevraagd is. Ik heb zelf namelijk meer als 40 jaar in de wegenbouw gewerkt en daar werken van klein tot groot mogen maken. Zowel binnenstedelijk, als bouw en woonrijp maken. Echter moeilijke ontwerpen kwamen daar ook voorbij. Parkeer garage op 16 meter diepte midden in Haarlem met allerlei aandachtspunten als het bepreken van geluidsoverlast, het beperken van trilling overlast en het zuiveren van verontreinigd grondwater zonder schade en verzakkingen van de omliggende huizen te veroorzaken. Hierdoor is een groot netwerk ontstaan waarbij zeer veel kennis op het gebied van grondmechanica, trillingsmetingen en andere zaken binnen handbereik is.

Tevens zijn er binnen dit netwerk veel deskundigen die op het ontwerp van de Schagerweg een objectief oordeel kunnen geven. Een geraadpleegde deskundige rekende voor dat er licht trillingshinder te verwachten is, echter is dat geen trilling schade! Deze deskundige die wereldwijd ontwerpen beoordeeld en op zijn ontwerpen een hoge verzekering heeft, is ondanks herhaaldelijk verzoek niet door de gemeente geraadpleegd.

Er zou een enquête gehouden zijn onder de bewoners van de Schagerweg, echter een goede enquête vraagt om zorgvuldigheid. Indien en uitslag van een enquête onder 16 miljoen Nederlanders een resultaat van 8 miljoen oplevert, kan je stellen dat je een goede score heb behaald, echter indien het antwoord gegeven wordt door 8 miljoen mannen, moet je de uitslag tegen een ander licht houden.

Zo is het hier ook, mensen die op een vergadering de elementenverharding prachtig vonden, hebben hun handtekening gezet omdat een van de vraagstellers een goede vriend is!

Een ander handtekening is van een dochter van de eigenaar, een ander handtekening is niet gezet!?

Daarnaast werd door de wethouder en ook door enkele raadsleden aan gedragen dat we geen situatie Langedijk in Schagerbrug wilde hebben. In Langedijk is namelijk een aangelegde elementenverharding vervangen door asfaltverharding.

Een rapport van Sweco en van een ervaringsdeskundige toont aan dat niet het ontwerp, maar de uitvoering hier debet aan is.

Tevens is in het afgelopen jaar de Schagerweg veranderd van erftoegangsweg naar verbindingsweg. Zo maar opeens, heel bijzonder, daar de dorpsraad al deze jaren al strijd om via verkeerbesluiten en bebording het vrachtverkeer en landbouwverkeer met uitzondering van het bestemmingsverkeer uit Schagerbrug te krijgen. Een argument van de wethouder dat een gedeelte van de weg van het Hoogheemraadschap is en dat het hierover niet makkelijk is om verkeersbesluiten te nemen werd heel bijzonder, daar nu de weg van de gemeente is er nog geen interesse is om dit plan te omarmen. Borden verwijderen na het overnemen van de wegen van het Hoogheemraadschap zonder verkeersbesluit lukte echter wel. Hierbij een oproep aan u als gemeenteraad en college om dit te onderkennen en gepaste maatregelen te nemen. Zodat bewoners van de Lagerdijkerweg de belofte om vrachtverkeer over de N- wegen te sturen, ooit gedaan door de toenmalige gemeente Schagen en Zijpe ingelost wordt.

Ook de fietsersbond, het advies van het eigen gemeentelijke IBO, de landschapsarchitecte en het advies bureau gaf aan de genoemde uitgangspunten behaald zouden worden met elementenverharding.

Het LTO zou aangegeven hebben dat zij een voorstander zijn van asfalt, echter om de reden van geluidsoverlast en zij hebben de wens van een aparte ontsluitingsweg / randweg om niet meer door Schagerbrug te rijden. Wat echter niet vermeld wordt is dat er elementenverharding is wat minder geluid geeft dan asfalt.

Tevens werden er bij vorige aansprekingen aan U voorbeelden gebruik van verzakkingen van huizen door verkeer. Dit is onjuist en wil ik hierbij rechtzetten, Het huis van Schagerweg 40 heeft tijdens de laatste reconstructie werkzaamheden van 2008 schade opgelopen wegens het te lang onttrekken van grondwater bij de aanleg van de riolering. Dit als gevolg van een zware elektriciteit kabel die verlegd moest worden.

De schade van huisnummer 51 is veroorzaakt door een heeel droge zomer, waardoor de grondwaterstand zoveel gezakt was dat de grond ging zetten en het niet onderheid huis hier niet tegen kon.

Overigens woont deze familie ook op een kruispunt van de Schagerweg en is bij de discussie over het invullen van de kruispunt in elementen verharding en het overig deel in asfalt NOOIT betrokken gevraagd. Dit is natuurlijk heel kwalijk. Hier komt de volgende spreker op terug.

Dit compromis van het ontwerp, (waarbij een compromis over veiligheid in de branche waarin ik werk en bijvoorbeeld in de olie-industrie uit den boze is) is bereikt door de voorzitter van onze dorpsraad en belooft door de wethouder om dit te bewerkstelligen.

Echter door hierin weer geen contact op te nemen met de dorpsraad, maar zijn oor weer laten hangen naar de andere groep heeft hij dit om zeep geholpen. Jammer maar waar.

Kortom technisch is er door te meten en de juiste berekeningen door ervaringsdeskundige aangedragen door de dorpsraad nog heel veel winst en duidelijkheid te verkrijgen over het juiste ontwerp van de Schagerweg. Een oproep aan de gemeenteraad om dat alsnog door de wethouder te laten doen!

Einde mijn deel van het verhaal.