

De herstructurering van de Zuidtangent West te Heerhugowaard

Bevindingen, Conclusies en Aanbevelingen

*G.M. Ligthart
R. B. Mark
Heerhugowaard
mei 2018*

Inhoud

Inleiding	blz. 2
Beoordeling ontwerpplan	blz. 3
Inspraakprocedure	blz. 3
Kritiekpunten op het gemeentepan	blz. 4
Landelijke ontwikkelingen, richtlijnen en adviezen	blz. 5
Overige aandachtpunten	blz. 6
Conclusies	blz. 7
Klemmende vragen	blz. 7
Aanbeveling	blz. 8
Tot slot	blz. 8
Geraadpleegde informatie	blz. 8
Bijlagen	blz. 8
	Rapport Goudappel/Coffeng
	Tekeningen
	Reacties op alternatief plan

Inleiding

De gemeente Heerhugowaard heeft een aantal jaren geleden het voornemen uitgesproken om de Zuidtangent-west via een tunnel onder het spoor te leiden. De Zuidtangent-west is een weggedeelte van ca. 500 m en ligt tussen de zuidelijke ontsluitingsweg, de Westtangent en de provinciale weg, de Westerweg/ N242. De Zuidtangent is de ontsluitingsweg vanuit Heerhugowaard- centrum naar het station Heerhugowaard, de bedrijventerreinen Beveland en de Zandhorst en vervolgens naar de buurgemeente Broek op Langedijk. Op het betreffende weggedeelte bevinden zich twee kruispunten en een spoorwegovergang. Het merendeel van het verkeer, meer dan 70%, is doorgaand verkeer naar Broek op Langedijk, hetgeen de hoofdfunctie van deze weg als oostelijke uitvalsweg bevestigt.

De Zuidtangent is ca. 35 jaar geleden aangelegd ter vervanging van de voormalige oost-westverbinding, de Stationsweg, die als woonstraat niet meer geschikt was het toenemende verkeer te verwerken. De nieuwe Zuidtangent werd als vierbaansweg met opstelstroken voor het afslaand verkeer aangelegd. Al betrekkelijk snel na de aanleg bleek de weg zeer onveilig. Dat heeft ertoe geleid, dat in de loop der jaren meerdere aanpassingen aan de weg hebben plaats gevonden. Oversteekplaatsen werden verwijderd, opstelstroken werden afgesloten en in westelijke richting werd een versmalling aangebracht. Het resultaat was in oostelijke richting een weg met twee rijstroken annex opstelstroken, behalve bij de Westtangent en de Westerweg, voorts in westelijke richting één aaneenschakeling van achtereenvolgende opstelstroken. Fietspaden bevinden zich nog aan beide zijden van de weg. Voetgangerspaden alleen aan de noordzijde en tussen de Westtangent en de afslag Beveland aan de zuidzijde. Het fietspad aan de zuidzijde sluit aan op de fietstunnel onder de N242 richting Broekhorn/Broek op Langedijk. Desondanks bleef de weg onveilig om in 2010 zelfs als tweede te eindigen op de lijst van gevaarlijkste kruispunten in Nederland. Tegelijk met het aangekondigde tunnelplan moesten van het college daarom ook de beide kruispunten worden aangepakt.

In december 2016 wordt een voorlopig plan bekend gemaakt en vervolgens in september 2017 wordt een definitief voorstel tot herinrichting van de Zuidtangent-west gepresenteerd. Gekozen wordt wederom voor een vierbaansweg, waarbij het kruispunt aan de oostzijde, dat is de afslag naar het station in noordelijke richting en in zuidelijke richting naar het bedrijventerrein Beveland, wordt voorzien van een verkeerslichtinstallatie; het kruispunt aan de westzijde wordt afgesloten voor kruisend verkeer en gehandhaafd voor invoegend verkeer. Ter vervanging van de kruispuntfunctie wordt aan de westzijde een zgn. fly-over aangelegd om alsnog kruisend verkeer mogelijk te maken. Zie tekening 1 van bijgevoegde set tekeningen in bijlage 2. De fiets- en voetgangerspaden worden slechts aan één zijde, de zuidzijde, gehandhaafd. De gehele weg wordt via een tunnel onder de spoorweg Alkmaar/Den Helder geleid.

Beoordeling ontwerpplan

Na het bekend worden van het aanvankelijke voorstel ultimo 2016 brak een storm van kritiek los, vooral bij ondernemers vanwege de slechtere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen. Voorts werd ernstig betwijfeld of een veiliger situatie ontstond, in het bijzonder bij het kruispunt aan de westzijde van het spoor. Naar aanleiding van deze commotie werd door een voormalig wethouder van de gemeente een alternatief plan ingediend, dat bij de ondernemers veel bijval oogstte. Dit plan is als tekening 3 in de bijlage weergegeven. In dit plan wordt het doorgaande verkeer via een open tweerijbanen tunnelbak onder het spoor door geleid, alsmede onder de beide kruispunten, die over de verdiepte weg door rotondes, resp. ovondes worden vervangen. Het bestemmingsverkeer wordt via een parallel circuit geleid over de te handhaven, doch qua rijbanen, gehalveerde spoorwegovergang geleid. Doorgaand verkeer, ca. 70% en bestemmingsverkeer, ca. 30% worden derhalve gescheiden. Het parallelle circuit kan zo nodig ook via een eigen tunnel worden geleid, zie tekening 16 in bijlage 2. De gemeente wees het alternatief plan af, overigens zonder opgaaft van redenen. Wel werden regelmatig negatieve opmerkingen over het plan gemaakt, zie bijlage 3.

Inspraakprocedure

De gemeente koos vervolgens voor het instellen van klankbordgroepen om hun plan te bespreken. Daarbij werd als voorwaarde aan de deelnemers gesteld het conceptplan op hoofdlijnen, d.w.z. de keuze van een vierbaansweg, te onderschrijven. Voorts moesten de deelnemers een belang hebben bij het plan, m.a.w. via een bedrijf of ter plekke wonen. Enige deskundigheid op verkeersgebied werd niet verlangd. In de klankbordgroepen namen ook een vertegenwoordiger van ProRail en de Fietsersbond plaats. Het gevolg van deze aanpak betekende een doorslaggevende invloed van de gemeentelijke projectgroep op de gang van zaken a.g.v. het grote kennisverschil. Tevens werd de discussieruimte enorm beperkt door de onmogelijkheid over de hoofdlijnen te kunnen praten.

Het alternatief plan werd ook in de klankbordgroepen besproken, maar zonder aanwezigheid van de indiener om vervolgens door de ambtelijke projectgroep als onhaalbaar te worden afgewezen, overigens zonder inhoudelijke argumenten te noemen. Het college heeft vervolgens de gemeenteraad op de hoogte gesteld van de besluiten van de klankbordgroepen, die naar het oordeel van het college zeer zwaar moesten wegen bij de besluitvorming in de raad. De raad ging vervolgens in meerderheid dan ook akkoord, echter onder de voorwaarde, dat zonder voldoende financiële dekking (er was een tekort van 25%) niet met de werkzaamheden mocht worden begonnen. Het college hoopt bij de provincie dit tekort van 6 miljoen euro als subsidie te kunnen claimen met als voornaamste argument een veiliger Zuidtangent en een betere bereikbaarheid van het station, dat door de provincie inmiddels is aangewezen als OV-knooppunt. Deze procedure loopt thans bij de provincie.

Tegen het gemeenteplan zijn inmiddels ca. 50 bezwaarschriften ingediend door belanghebbende ondernemers. Naar het oordeel van de gemeente kunnen deze bezwaarschriften pas worden behandeld als de definitieve plannen te inzage worden gepubliceerd, hetgeen waarschijnlijk over minstens één jaar het geval zal zijn.

Kritiekpunten op het gemeentepan

In algemene zin is de belangrijkste kritiek, dat dit plan geen verbeteringen, doch eerder verslechtingen oplevert t.o.v. de huidige situatie. Dit betreft de volgende punten:

1. Het kruispunt aan de oostzijde van het spoor veroorzaakt door het kruisend verkeer, met name het langzame verkeer, een 1,5 keer langer oponthoud per uur dan de huidige wachttijd voor de spoorwegovergang. Daarmee wordt een belangrijk argument ter bevordering van de doorstroming, resp. de bereikbaarheid teniet gedaan. De vraag is dus aan de orde, welke meerwaarde de tunnel in het gemeentepan dan eigenlijk oplevert gezien de vertraging in doorstroming? Teneinde deze wachttijden te beperken worden ook nog zowel in het industriegebied Beveland als in de Stationsstraat zgn. knippen aangebracht om het betreffende kruispunt op de Zuidtangent met minder verkeer te belasten. Het gevolg van deze maatregel is, dat elders problemen ontstaan., doordat dit verkeer moet omrijden. Zie in dat verband ook het rapport van Goudappel/Coffeng. Het verplaatst derhalve de problemen. Vooral het kruispunt Zuidtangent/Westtangent zal dit treffen. Dit kruispunt, dat tijdens de spits al bijna de maximum voertuigbelasting te verwerken krijgt, zal dan ongetwijfeld voor files gaan zorgen. Deze files zullen ook op de Zuidtangent ontstaan, waardoor de beoogde doorstroming ernstig wordt gehinderd.
2. Het kruispunt aan de westzijde van het spoor blijft voor invoegend verkeer gehandhaafd. Juist dit invoegend verkeer was steeds de oorzaak van veel aanrijdingen, vooral door langzaam optrekkend zwaar vrachtverkeer naar en van de bedrijfsterreinen. Op dit punt wordt ook door het ingeschakelde bureau Goudappel/Coffeng gewezen. De veiligheid op dit kruispunt wordt dus niet verbeterd. De gemeente denkt dit te kunnen oplossen door extra lange roodstanden voor het doorgaande verkeer op het kruispunt aan de oostzijde om op die manier ruimte te scheppen om in te voegen 180 m verderop? Overigens wordt daarmee in ieder geval de wachttijd voor het doorgaande verkeer op het kruispunt aan de oostzijde nog meer verlengd, zie punt 1.
3. De fly-over, ter vervanging van afslaand kruisend verkeer op het kruispunt aan de westzijde, wordt pal langs het pand Waarderpoort geleid om via 5 haakse bochten het industriegebied de Zandhorst te kunnen bereiken. Op dit traject van amper 100 m wordt driemaal een fietspad gekruist. Dat zal zeker tijdens de spits files veroorzaken op de Industriestraat, waardoor ook het verkeer op de fly-over vastloopt.
4. De tunnel veroorzaakt een visuele verslechtering voor het verkeer rijdend naar de kruispunten, die kort na de tunnel aan beide zijden op maaiveldniveau liggen. Het vierbaans tracé bevordert bovendien het harder rijden dan 50 km op een traject van slechts 500 m met 5 hindernissen, namelijk de twee kruispunten aan beide einden van het traject en voorts de inliggende kruispunten en de tunnel. De korte afstanden tussen de tunnel en de kruispunten beperkt de nodige lengte van de opstelstroken voor afslaand verkeer, waardoor stilstaand/wachtdend verkeer op de hoofdrijbanen zal ontstaan. Ook van dit punt maakt het bureau Goudappel/Coffeng gewag.
5. Het doorgaand verkeer op de Zuidtangent heeft vooral de bestemming aan de westzijde van de provinciale weg, namelijk Broekhorn en Broek op Langedijk. Thans is al sprake van veel filevorming op de N 242 bij het kruispunt met de Zuidtangent. De eind 2018 te openen N 194, voorheen de Westfrisiaweg, zal voor een toename van het verkeer zorgdragen op de N242. Als belangrijke stroomweg zal het kruispunt N242/Zuidtangent binnen een aantal jaren ongelijkvloers worden. De Zuidtangent zal dan onder de N242 worden geleid. Dit betekent voor het gemeentepan, dat na de tunnel onder het spoor en het omhoog rijden naar het kruispunt aan de westzijde, het verkeer vervolgens weer een tunnel in moet rijden onder de N242. Op een afstand van ca. 200 m moet het verkeer dan twee tunnels passeren met daartussen een kruispunt op maaiveldniveau. Zou de gemeente in de toekomst alsnog kiezen voor een zeer voor de hand liggende doorlopende open tunnel, zoals in het alternatieve plan, dan moeten veel kosten worden gemaakt om dit te realiseren.
6. De ontwikkelingen in de Gildestraat-zuid worden in het geheel niet meegenomen, terwijl deze voor een flinke belasting van de fly-over zorgdragen. Het betreft dan vooral het verkeer, dat via de fly-over eerst moet invoegen op de Zuidtangent om vervolgens de N 242 te bereiken. Evenals het overige verkeer uit de Zandhorst moet dit verkeer dan over twee rijbanen “weven” om af te kunnen slaan in de richting Alkmaar, ook als t.z.t. de Zuidtangent onder de N242 wordt geleid. Zie het vorige punt 5.
7. De verblijfstijd van verkeer op het traject tussen Westtangent en Westweg/N242 is door de fly-over (5 bochten) aan de westzijde en de verkeerslichten aan de oostzijde langer geworden. Dit betekent, dat er door het optrekkende verkeer en de langere verblijfsduur van het verkeer meer uitstoot van fijnstof en uitlaatgassen worden geproduceerd. Het gemeentepan is op dat punt niet milieuvriendelijk en strijdig met de woningbouwplannen ter plekke.

N.B. Geen van deze bezwaren komen voor in het alternatieve plan. Door het scheiden van het doorgaande verkeer worden de kruispunten slechts met 30% van het totale verkeersaanbod belast. In het gemeentepan worden de kruispunten met 100% van het verkeersaanbod belast. Het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer vormt de kern van het verschil tussen beide plannen, terwijl evengoed 4 rijbanen in beide plannen beschikbaar zijn.



Landelijke ontwikkelingen, richtlijnen en adviezen

In Nederland bestaan twee organisaties, die zich indringend bezig houden met de verkeersveiligheid. Deze zijn het SWOV, (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en het CROW (voorheen Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek, thans uitsluitend CROW). Beide organisaties beijveren zich voor een betere verkeersveiligheid door het verstrekken van adviezen en het opstellen van richtlijnen, ook om uniformiteit bij alle gemeenten te bevorderen. De SWOV pleit daarvoor via een Duurzaam Veilig pleidooi, waarbij de interactie van mens, voertuig en weg wordt benadrukt. Op basis van wetenschappelijk onderzoek worden eveneens adviezen en richtlijnen verstrekt.

Een belangrijk punt betreft de aard van de weg en de beleving van de weggebruiker daarvan. Vastgesteld is, dat deze beleving zich vertaalt naar een bepaald rijgedrag. Als voorbeeld de Zuidtangent bij de eerste aanleg. Een voorrangsvierbaansweg met opstelstroken, goed voorzien van de vereiste inrichting en belijning. Desondanks veel ongelukken. Oorzaak bleek vooral het te snel rijden, omdat de weg bij de weggebruiker een beleving bezorgde van een weg, waarbij harder dan 50 km mocht worden gereden. Ander voorbeeld is de Westtangent-zuid. Toen deze weg vierbaans werd, werd niet de maximum snelheid 50 km, doch de minimum snelheid. De politie wilde aanvankelijk op deze weg niet handhaven, omdat naar hun oordeel deze weg was ingericht als 70 km weg en dus vanzelfsprekend tot een hogere snelheid aanleiding gaf. Nog steeds wordt op deze weg te hard gereden tot zelfs snelheden van 100 km. Ondanks deze constatering en de adviezen van de SWOV kiest de gemeente Heerhugowaard toch weer voor een vierbaansweg voor de herinrichting van de Zuidtangent-west.

Een ander belangrijk punt voor wegen, in het bijzonder uitvalswegen, is het zo veel mogelijk beperken van hindernissen in de vorm van kruispunten. Doorstroming verlangt vrije rijbanen of bijvoorbeeld groene golven. Ondanks deze aanbevelingen kiest de gemeente Heerhugowaard voor kruispunten met verkeerslichten en het gedeeltelijk in stand houden van een druk kruispunt ter weerszijden van het spoor. De tunnel veroorzaakt voorts een beperkt zgn. stopzicht naar de beide kruispunten, zodat zeker bij te hard rijden plotseling remmen gaat optreden met alle gevolgen van dien.

Het splitsen van doorgaand en bestemmingsverkeer wordt in Nederland steeds meer toegepast. Voorbeelden zijn de Utrechtse baan in Den Haag, de nieuwe ringweg in Den Haag in industriegebied de Binckhorst en de doorgaande ringweg in Zoetermeer. Dit zijn voorbeelden van gecombineerde open tunneltracés met parallelle bestemmingscircuits vergelijkbaar met de Zuidtangent in Heerhugowaard. Vergelijkbare tunnels onder een spoor zijn te vinden in Harderwijk, Amersfoort en Leeuwarden. Zelfs op snelwegen wordt de scheiding inmiddels toegepast. In de rondweg Eindhoven wordt het doorgaande verkeer vanuit Den Bosch richting Maastricht gescheiden van het bestemmingsverkeer rond Eindhoven. Het scheiden van dit verkeer levert niet alleen een rustiger verkeersbeeld op, doch verhoogt ook de capaciteit van de wegen vanwege de goede doorstroming.

Gezien deze ontwikkelingen is het volstrekt onbegrijpelijk, dat de gemeente Heerhugowaard deze negeert en dan ook nog zonder een duidelijke verklaring of uitleg. De organisaties SWOV en CROW geven, eveneens op basis van metingen en onderzoek, adviezen over de voertuigbelasting van verschillende type wegen. Daaruit blijkt, dat het alternatieve plan door de aangebrachte scheiding meer capaciteit heeft dan het gemeenteplan en zeker voor de toekomst geen beperkingen heeft.

Overige aandachtspunten

In deze analyse over de huidige stand van zaken over het tunnelplan zijn een aantal onderwerpen niet meegenomen. Dit betreft bijvoorbeeld de bouwplannen aan de westzijde van het station met als gevolg een toename van het verkeer, ook het langzame verkeer. Dit langzame verkeer wordt in het gemeentepan uitsluitend aan de zuidzijde van de Zuidtangent ondergebracht en moet dus voor het bereiken van het station of het industriegebied de Zandhorst altijd de Zuidtangent kruisen. De ontwikkelingen t.a.v. E-bikes wijzen op deelname aan het snelverkeer. In het gemeentepan moeten deze weggebruikers echter op het fietspad blijven, omdat de hoofdverkeersrijbanen aansluiten op de N 242, waar deze weggebruikers niet zijn toegestaan. Uit de registratie van ingevallen blijkt, dat steeds meer ongelukken plaats vinden met E=bikes op fietspaden, vooral op tweezijdige fietspaden, zoals in het gemeentepan. Dit fietspad wordt derhalve onveiliger.

De herinrichting van het stationsgebied is nog niet bekend. De kans bestaat, dat parkeren voor een belangrijk deel naar de westzijde wordt verplaatst. Dit zou wederom een extra belasting voor de fly-over betekenen, vooral tijdens de spits.

Bij het ongelijkvloers worden van het kruispunt Zuidtangent/N2424 zal de provincie het verderop gelegen kruispunt met de Edisonstraat afsluiten(toegang caravanboulevard). Het verkeer met die bestemming zal dan gebruik moeten maken van het kruispunt Zuidtangent/N242 en vervolgens via de fly-over naar Zandhorst 2 moeten rijden. Andermaal een flinke belasting van de fly-over.

In deze analyse worden voornamelijk de kosten buiten beschouwing gelaten. Van belang is om eerst een verantwoord plan op te stellen. Indien de kosten dan niet zijn op te brengen, moet worden overwogen om de plannen in twee fasen uit te voeren. In het alternatieve plan is dit zeer goed mogelijk. Voorts is het gewenst te wachten op de provincie totdat de ongelijkvloerse kruising met de N242 is gerealiseerd. Het op elkaar afstemmen van deze projecten kan alleen maar kostenbesparing opleveren.

De discussies over samenwerking en wellicht op termijn samenvoeging tussen de gemeenten Heerhugowaard en Broek op Langedijk rechtvaardigen de aanwezigheid van een veilige en goed doorstromende verbindingsweg. Mede daarom is een tunnel onder de N242 zeer verdedigbaar. Met het gemeentepan dreigt deze verbinding echter slechter te worden.

Conclusies

1. De gemeente Heerhugowaard kan in algemene zin, gezien de vele punten van kritiek, niet aannemelijk maken, dat hun plan aantoonbaar veiliger is dan de huidige situatie. De bereikbaarheid is via de beoogde wegenstructuur duidelijk slechter geworden. Tenzij de gemeente met bereikbaarheid doelt op uitbreiding van parkeergelegenheid bij het station. Maar daarover zijn nog geen plannen gepresenteerd, dus konden in deze beschouwing niet worden meegenomen.
2. De bedrijfskring van Heerhugowaard blijkt geen representatieve vertegenwoordiger te zijn van de bedrijven, zeker niet van die in het stationsgebied. Gezien de ca. 50 bezwaarschriften is het opmerkelijk, dat de bedrijfskring in de klankbordgroepen hiervan geen melding heeft gemaakt en steeds zelfs zonder voorbehoud heeft ingestemd met de plannen.
3. De bespreking van het alternatieve plan in de klankbordgroepen heeft niet objectief plaats gevonden. De door de gemeente ingehuurde gespreksleider heeft geen hoor en wederhoor tussen de indiener van het alternatieve plan en de ambtelijke organisatie laten plaats vinden, waardoor de leden van de klankbordgroepen een goed beeld hadden kunnen krijgen van de kritiekpunten over en weer. De gespreksleider heeft daarmee de schijn van partijdigheid als indruk doen ontstaan.
4. De wachttijden voor het oostelijke kruispunt zijn door de VRI installatie zeker langer dan de ca. 15 minuten voor de huidige spoorwegovergang in de periode van 07.00 uur tot 19.00 uur op werkdagen. De indruk bestaat, dat de gemeente uitsluitend rekening heeft gehouden met kruisend en afslaand snelverkeer in hun berekeningen. Aantoonbaar is, dat veel fietsers en voetgangers gebruik maken van deze oversteek, niet alleen vanwege de verbinding station/industriegebied Beveland, maar vooral ook doordat het fietspad aan de zuidzijde is gepland, waardoor veel oversteken in beide richtingen noodzakelijk is. Opmerkelijk in dit verband is de instemming van de vertegenwoordiger van de Fietsersbond, die daarmee niet in lijn van de adviezen van de landelijke organisatie handelde. Of de wachttijd 1,5 keer de huidige wachttijd voor het spoor is, hangt vanzelfsprekend af van de wachttijden, die in de VRI worden ingevoerd. Bij de berekening van de 1,5 bevinding is uitgegaan van de standaard door RWS en de SWOV geadviseerde oversteektijden. Als de gemeente daarvan gaat afwijken, zal de door de SWOV gesignaleerde roodlichtnegatie ontstaan. Fietsers en voetgangers gaan dan bij een langere wachttijd dan 45 seconden ondanks de roodstand toch oversteken. Zeker bij een route naar een station moet dit gedrag om op tijd een trein te halen niet worden uitgesloten.
5. Het kruispunt aan de westzijde biedt in de plannen geen verbetering t.o.v. de huidige situatie. Het vele verkeer, dat van de fly-over gebruik moet maken zal zelfs files gaan veroorzaken. De oorzaak daarvan is vooral de 5 haakse bochten in deze fly-over en het moeten kruisen van meerdere fiets- en voetgangerspaden, waardoor geen sprake is van een vlotte doorstroming van het verkeer, vooral niet door de aanwezigheid van veel zwaar vrachtverkeer naar het industrieterrein de Zandhorst. De bezwaren van de ondernemers kunnen dan ook als terecht worden aangemerkt. Van deze situatie wordt trouwens ook in het rapport van het bureau Goudappel/Coffeng melding gemaakt!

Klemmende vragen

1. Als de feiten uitwijzen, dat door het VRI- kruispunt aan de oostzijde een slechtere doorstroming ontstaat dan thans voor de spoorwegovergang; als voorts het kruispunt aan de westzijde, inclusief de fly-over aantoonbaar geen verbeteringen brengt in de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid in het algemeen en als tot slot op grond van adviezen van SWOV de Zuidtangent door de vierbaans inrichting onveiliger wordt, dan rijst de vraag of een besteding van een op dit moment begroot bedrag van 24 miljoen euro een verantwoorde investering is? De enige verbetering betreft voor dit bedrag een veiliger kruispunt aan de oostzijde!
2. De investering van 24 miljoen euro maakt wel de (spoor)weg vrij om een door het college uitgesproken wens mee te kunnen liften met een 10 minuten dienstregeling tussen Alkmaar en Amsterdam dichterbij te brengen. Is dit dan het belangrijkste doel van de investering, terwijl de NS en ProRail nota bene al hebben aangegeven, dat de gewenste dienstregeling tot Heerhugowaard niet uitvoerbaar is?
3. Verzoeken om het alternatieve plan door een extern bureau te laten beoordelen werden niet gehonoreerd, terwijl wel een door een raadslid opgesteld plan ter beoordeling aan het bureau Movares werd voorgelegd. Mede gezien de discussies in de Raad en gezien de ingediende bezwaarschriften zou een second opinion van het gemeentepan in combinatie met het alternatieve plan nuttige informatie kunnen verschaffen over de uitgesproken kritieken en inzicht kunnen geven over eventuele aan te passen mogelijkheden.

Aanbevelingen

De duidelijke twijfels over het gemeentepan rechtvaardigen het maken van een pas op de plaats en het heroverwegen van de reeds ingediende voorgenomen plannen. Gedurende deze onderbreking zal met de provincie overleg moeten plaats vinden over de toekomstige plannen inzake de aansluiting van de Zuidtangent op de Westerweg/N242 en de eventuele gevolgen voor het kruispunt Westerweg/N242 met de Edisonstraat. Vervolgens zal een extern bureau een advies moeten verstrekken over een aangepast plan gebruik makend van het ingediende alternatieve plan. Tevens zou een advies moeten komen over het in de tijd spreiden van de uitvoering van de plannen, een fasering, om daarmee de investeringen te beheersen.

Tot slot

In alle objectiviteit moet als vaststaand feit de langere wachttijd voor het VRI kruispunt Zuidtangent/Stationsplein/Beveland worden vastgesteld t.o.v. de huidige wachttijd voor de spoorwegovergang, alle inspanningen via afsluiting van de Dudokweg en de Stationsweg ten spijt. Als de centrale overheid door allerlei toekomstige maatregelen het OV gebruik bevordert of afdwingt, zal dit kruispunt door toenemend overstekend fiets- en voetgangers verkeer ruimschoots 1,5 keer vertraging opleveren dan thans voor het spoor. Alleen dit feit al, waarvoor als onderdeel van een groter en gekoppeld project minstens 24 miljoen euro gemeenschapsgeld moet worden uitgegeven en dat voor niemand in het geheel geen enkele meerwaarde oplevert, moet het College en de Gemeenteraad, maar ook Provinciale Staten tot serieus nadenken stemmen. Als het College voorts in het collegeprogramma voor de komende 4 jaar de democratische vernieuwing prioriteit toekent, dan moet ook het grote aantal bezwaarschriften tegen de voorgestelde plannen een duidelijk signaal zijn te luisteren. En daarom tot slot de indringende boodschap aan het College en de Raad:

“DAT UW LUISTEREN NAAR DE BURGERS MAG LEIDEN TOT VEEL LUISTER EN WELVAART VOOR DE BEWONERS EN BEDRIJVEN VAN ONZE GEMEENTE HEERHUGOWAARD”

Geraadpleegde informatie

- . Verslag 6 januari 2017, projectgroep/Mark/ bedrijfskring
 - . Verslagen bijeenkomsten klankbordgroepen
 - . Verslag 15 maart 2018, groep Ligthart/gemeente
 - . Correspondentie Mark met gemeenteraad
 - . Correspondentie Mark met de Burgemeester
 - . Correspondentie Mark met het college
 - . Correspondentie Mark met provinciale staten
 - . Planpresentatie 19 september 2017
 - . Diverse krantenartikelen
 - . Rapport Goudappel/Coffeng
 - . Rapport Movares
 - . Publiekelijke uitspraken collegeleden en leden projectteam
 - . Correspondentie Ligthart met Burgemeester
 - . Rapporten en algemene informatie, adviezen en richtlijnen van SWOV en CROV
 - . Opgevraagde informatie over tunnels bij Rijkswaterstaat
 - . Opgevraagde informatie bij RUD, de Regionale Uitvoeringsdienst van de Provincie in Hoorn
 - . Correspondentie bezwaarschriften groep Ligthart
-

Bijlagen

- . Rapport Goudappel/Coffeng
 - . Tekeningen
 - . Punten van kritiek op alternatief plan
-