

Van: "Rob Mark" <[redacted]>  
 Aan: <post@heerhugowaard.nl>; <griffie@heerhugowaard.nl>;

CC: <[redacted]>  
 Verstuurd: 14/04/2017 10:04  
 Onderwerp: ondertunneling spoorwegovergang Zuidtangent

Heerhugowaard, 14 april 2017

Geachte leden van de gemeenteraad Heerhugowaard,

Onder verwijzing naar mijn eerdere aan u toegestuurde mails doe ik u bijgaand een uitgewerkte schets toekomen van mijn alternatieve plan inzake de ondertunneling van de spoorwegovergang in de Zuidtangent. Deze schets (met dank aan de anonieme maker er van!) geeft wellicht een beter inzichtelijker beeld dan alleen tekst.

Ik wil hieraan nog de volgende punten ter overweging toevoegen.

1. Mijn plan( in het vervolg Plan M genoemd) vereist geen overige aanpassingen in de infrastructuur, zoals afsluiting Stationsweg/Umbriëllaan voor gemotoriseerd verkeer( wel evt. een beweegbare paal voor bussen) in het collegeplan. Dit is een recente aanpassing in het collegeplan. In het oorspronkelijke plan was juist de Umbriëllaan de voornaamste aan-en afvoerroute naar het Stationsplein. Die gedachte is blijkbaar verlaten.
2. De beide kruispunten aan weerszijde van het spoor worden in plan M vervangen door rotondes/ovatondes. Het verkeer kan dan blijven doorstromen. In het collegeplan wordt het kruispunt met de Bevelandseweg(na de aanpassing onder 1.) voorzien van verkeerslichten! De hoofdtoegangsweg naar het Stationsplein wordt nu de Zuidtangent i.p.v. de Umbriëllaan. Daarom worden ook in het aangepaste voorstel verkeerslichten aangebracht op het kruispunt met de Bevelandseweg, evt. gekoppelde verkeerslichten met die bij het kruispunt Westtangent/Zuidtangent. De filevormende spoorwegovergang wordt in dit aangepaste collegevoorstel vervangen door een slechter, met verkeerslichten voorzien, kruispunt met eventueel vaste wachttijden(gedurende 24 uur). Het gevolg van deze nieuwe keuze is ook, dat, komende vanuit de vierbaanstunnel op de helling uit

de tunnel in de richting van de Bevelandseweg het verkeer plotsklaps zal worden geconfronteerd met verkeerslichten. Een gevaarlijk kruispunt wordt op deze wijze gecreëerd! Een eventuele koppeling van verkeerslichten is geschikt voor stroomwegen, zoals bijvoorbeeld de westelijke ringweg Alkmaar. Op deze plaats in Heerhugowaard zal dit leiden tot extra files op de Westtangent en natuurlijk op de Zuidtangent. Voorst wordt in het aangepaste collegevoorstel de W.M. Dudokweg afgesloten van de Bevelandseweg. Dit om het verkeersaanbod op het kruispunt Bevelandseweg/Zuidtangent te verminderen. Gevolg is wel een omrijdroute voor het verkeer van en naar Beveland, dat dan gebruik moet maken van het kruispunt Westtangent/ G.Rietveldweg! De door het college gewenste snelle 4 baansverbinding tussen Westerweg en Westtangent wordt door al deze aangepaste plannen volledig teniet gedaan. Ter vergelijking met plan M, daarin wordt de doorgaande weg tussen Westerweg en Westtangent kruisingsvrij met één tunnel(twee banen) uitgevoerd.

3. De tunnel in plan M bestaat uit twee banen, voor iedere richting één. Het verkeersaanbod op de Zuidtangent is thans en in de toekomst op basis van recent cijfermateriaal zodanig, dat absoluut geen vierbaansweg noodzakelijk is. Daarnaast zijn in plan M twee rijbanen opgenomen voor lokaal verkeer aan beide zijden van het spoor vooral ter handhaving van de huidige verbindingen, m.a.w. er blijven vier rijbanen beschikbaar tussen Westerweg en Westtangent.

4. De spoorwegovergang blijft in plan M bestaan voor twee rijbanen. Voor fietsers kan in plan M, evenals in het collegeplan een tunnel worden aangebracht. Dan kan het fietspad aan de noordzijde in plan M zo nodig vervallen. Dan resteren slechts 4 slagbomen op de overweg(thans 8). ProRail heeft aangegeven, daarin geen probleem te zien. Slecht als de spoorwegovergang zou worden uitgebreid, zou dit een probleem opleveren. Hetgeen in plan M dus beslist niet aan de orde is.

5. De spoorwegovergang behoeft ook niet te verdwijnen, als de opstelsporen in Heerhugowaard worden aangelegd. De toename van de treinbewegingen is beperkt tot 's ochtends vroeg en in de avonden. Dat zijn tijdstippen, waarop slechts weinig verkeer in plan M gebruik maakt van de overgang. Het doorgaande verkeer kan immers van de tunnel gebruik maken.

6. De beoogde metroverbinding op Amsterdam zal nooit vanuit Heerhugowaard kunnen plaats vinden. Deze uitspraak is inmiddels al meerdere keren door de NS/ProRail gedaan(zie ook mijn eerdere mails). De vraag is zelfs of er ooit zo'n verbinding tussen Alkmaar en Amsterdam komt, gezien de onmogelijkheid om tegelijkertijd stoptreinen en intercitytreinen op het baanvak te laten rijden. Dit als gevolg van het ontbreken van voldoende inhaalmogelijkheden(uitspraak NS) op het betreffende baanvak. Deze wens van het college blijkt dus nu al een illusie. Dat mag dan ook geen reden zijn de spoorwegovergang volledig te vervangen door een tunnel. Vooral gezien de gevolgen.

7. Het kostenplaatje van het collegeplan wordt door allerlei extra infrastructurele maatregelen duurder dan plan M. Zeker, als ook de noodzakelijke tijdelijke maatregelen worden meegenomen. De vierbaanstunnel van het college vereist een volledige afsluiting van de Zuidtangent gedurende 1,5 jaar, of langer bij aanleg in twee fasen, hetgeen ook weer duurder uitpakt. In plan M kan de overgang blijven bestaan tijdens de aanleg van een tunnel.



8. Het gewenste groenplan van het college kan in beide plannen worden uitgevoerd. Echter, nu het college kiest voor de Zuidtangent als hoofdentree van het Stationsgebied, zal in het collegeplan beoogd groen moeten worden ingeruimd voor asfalt. De gewenste bomen blijken de vele palen van de verkeerslichtinstallatie op het kruispunt met de Bevelandseweg te worden! De filevorming op de Zuidtangent a.g.v. de verkeerslichten zal veel luchtvervuiling veroorzaken. De duurzaamheid komt daardoor flink in het geding. De nieuwe verkeerslichten bevorderen trouwens ook de fietsvriendelijkheid niet, zeker bij verplichte wachtstanden in geval van koppeling van verkeerslichten.

9. Het zgn. weefprobleem(het invoegen van verkeer komende uit de Industriestraat naar de Westergweg- Zuid bleek volgens het college een onoverkomelijk probleem in plan M. Binnen één dag was dit opgelost. Opmerkelijk is, dat dit probleem op identieke wijze zich voordoet in het collegeplan, overigens zonder oplossing!

10. Het volgende struikelblok in plan M was de hellingshoek van de tunnel. Ook hier geldt, oplosbaar, maar over exact hetzelfde probleem in het plan van de gemeente wordt met geen woord gerept! Op vragen daarover wordt bovendien niet geantwoord!

11. De meer dan ingewikkelde omleidingsroute in de infrastructuur aan de westzijde van het spoor zal blijken in het plan van het college niet uitvoerbaar te zijn. Aangenomen mag dan ook worden, dat binnen twee maanden aanpassingen zullen komen. Wordt vervolgd derhalve!

12. Plan M zou volgens de voormalige burgemeester Ter Heegde in een schriftelijke reactie zeer zorgvuldig worden bestudeerd. Echter, na één dag verkondigde de verantwoordelijk wethouder al, dat plan M niet uitvoerbaar was. Dat zou kunnen als het inderdaad een slecht plan was. Breng dit dan aan de indiener over. Maar dit is nog steeds niet aangetoond. Bovendien wijzen de vele adhesie betuigingen in een andere richting. De vraag doemt dan ook op, wat de werkelijke reden van het college is? Raad u met mij mee?

Met vriendelijk groeten,

R.B. Mark