

Van: "Rob Mark"  
Aan: <post@heerhugowaard.nl>  
CC: ;@heerhugowaard.nl>  
Verstuurd: 11/01/2017 09:13  
Onderwerp: ondertunneling spoorwegovergang

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Kopie: Leden van de Gemeenteraad

Geacht college,

Onder verwijzing naar mijn eerdere bijdrage in de discussie over de ondertunneling van de spoorwegovergang in de Zuidtangent wil ik u met dit schrijven mijn bevindingen van de gevoerde gesprekken weergeven. U zult ongetwijfeld daarover via de ambtelijke organisatie een verslag hebben ontvangen. Desondanks ben ik van mening, dat u ook recht hebt op mijn reactie. Allereerst wil ik u dank zeggen voor de tijd, die de betrokken projectleden hebben uitgetrokken om mijn relaas aan te horen en te becommentariëren. In een open gesprek is ruimhartig over het project gediscussieerd. Dat geldt zowel voor het afzonderlijk gevoerde gesprek, als voor het gezamenlijke gesprek met de bedrijfskring. Dat we elkaar niet (volledig) hebben kunnen overtuigen, is in ieder geval daaraan niet te wijten. Veeleer kwamen er punten aan de orde, die voor mij aanvankelijk een bijkomende rol hadden, maar die thans blijken een veel voornamere rol, zo niet de meest bepalende invloed op het gemeentelijke voorstel te hebben gespeeld. Ik zal dit vanzelfsprekend nader toelichten. Alvorens deze punten aan de orde te stellen eerst een aantal reacties op het ambtelijk commentaar inzake mijn voorstel.

1. Hetgeen ik niet heb kunnen vermoeden bij het indienen van mijn voorstel, is de enorme aandacht, die zulks heeft gekregen. Met dank vanzelfsprekend aan de verslaggever van de Alkmaarsche Courant, de heer Gert van der Maten, die daartoe de mogelijkheid heeft geboden. De vele instemmende reacties stemmen tot nadenken. Vooral ook de vrees, dat het gemeentelijk plan wordt doorgedrukt, ondanks de aangekondigde toezegging van wethouder Stam inzake een serieus onderzoek naar ingediende alternatieven. Mijn inschatting, gehoord alle reacties(ook binnen de muren van het gemeentehuis), is, dat eigenlijk niemand echt gelukkig is met het gemeentepan. Hetgeen wellicht ook geldt voor de collegeleden zelf. Maar de tijd dringt en de situatie noopt, dus ruggen recht en doorgaan, lijkt

het beleid. De gewetensvraag is dan ook of dit de basis mag zijn voor een weloverwogen besluit. De vraag stellen is deze beantwoorden. De daarvoor toetsende en beslissende gemeenteraad is, wat betreft de collegepartijen, op dit punt nog bijzonder stil! De vraag dringt zich dan ook op, of dit is opgelegd, is de kritische vraag van velen! Let wel, ik zal de eerste zijn om te erkennen, dat het zoeken naar een oplossing binnen de bestaande infrastructuur lastig is, maar niet onmogelijk. En ook al is men al jaren bezig, rechtvaardigt dit nog geen overhaast besluit. Maar in dat verband wil ik verderop in mijn reactie ingaan op een aspect, dat daartoe wellicht heeft bijgedragen.

2. Eerst wil ik ingaan op de verkeerstechnische reacties op mijn voorstel door de projectgroep. Het belangrijkste verschil in beide voorstellen is vooral de tunnelbreedte. Bij de gemeente 4 banen, in mijn voorstel 2 banen. Als gevolg daarvan ontstaat in mijn voorstel de mogelijkheid bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer te scheiden, weliswaar met instandhouding van de spoorwegovergang. De projectgroep geeft aan, gezien het aantal verkeersbewegingen, dat een vierbaansweg onvermijdelijk is en dat op grond daarvan mijn voorstel onaanvaardbaar is. Voorbij gegaan wordt in dit verband aan twee zaken. Allereerst heeft mijn voorstel ook 4 banen, verdeeld weliswaar over twee tunnelbanen en twee maaiveldbanen met een verkeersverdeling van 70%, resp. 30%. Wordt deze onaangevochten verdeelsleutel op mijn voorstel toegepast, dan kan een tunnel met twee banen dit verkeersaanbod gemakkelijk aan. Ten tweede wordt in het geheel niet ingegaan op mijn opmerking inzake de West- Frisiaweg. Deze weg zal een beduidende vermindering tot gevolg hebben van het verkeersaanbod op de Zuidtangent. Ik wil in dit verband verwijzen naar mijn eerder gedaan voorstel, waarin dit wordt toegelicht. Het zou trouwens zeer vreemd zijn, als dit niet het geval zou zijn. Want waarom hebben we dan deze weg om Heerhugowaard aangelegd? Een ander verkeerstechnisch punt is de hellingshoek van de tunnelbanen. In mijn voorstel belangrijk om de beide kruispunten(Bevelandseweg en Industriestraat) in takt te kunnen laten. Ook op dit punt ben ik met de projectleiding niet tot overeenstemming gekomen. De projectgroep houdt vast aan een hellingshoek van 5%. Dit is een advies voor tunnels en brugopgangen in snelwegen en vooral bedoeld om zwaar vrachtverkeer vaart te kunnen laten houden. Dit geldt hier absoluut niet. Het verkeersaanbod op de Zuidtangent is vooral en hoofdzakelijk bestelwagens en personenwagens. Voor zover er sprake is van zwaar verkeer is dit met name verkeer, dat straks gebruik maakt van de West-Frisiaweg. Het aanhouden van een advies van een helling van 5% is derhalve niet noodzakelijk. Mijn advies is het hanteren van een helling van 5 graden, vergelijkbaar met bijvoorbeeld de tunnel in de Bergerweg in Alkmaar, ook onder het spoor. Voorts lijkt het mogelijk, gezien de verwachte wijzigingen in de bestemming van het gebied rond de Industriestraat, om een herindeling van het gebied te realiseren, waardoor het kruispunt enigszins verplaatst kan worden in oostelijke richting. Kortom, op basis van de verkeerstechnische voorwaarden is mijn voorstel nog steeds haalbaar.

3. Vervolgens rest dan de vraag, waarom de gemeente persé de spoorwegovergang wil verwijderen. Uit eerdere publicaties, maar ook uit de recente gesprekken, is de wens van het college naar voren gekomen om mee te liften met een door de NS beoogde frequentere spoorverbinding met Amsterdam. Daartoe wordt al flink gelobbyd door het beschikbaar stellen van grond voor de benodigde rangeerterreinen in de Vaandel. Als een dergelijke metroachtige verbinding er ooit zou komen, dan is de spoorwegovergang een bottleneck, dus weg ermee. Daarmee is dit punt verreweg de belangrijkste ontwerpeis geworden van dit project. Ik wil daarover het volgende opmerken. Een metroachtige dienstverlening vanuit Heerhugowaard zal blijken een illusie te zijn. Ook al zou de spoorwegovergang in de Zuidtangent verdwijnen, dan zijn zowel het Noord Hollands kanaal als de Helderseweg in Alkmaar onoverbrugbare hindernissen voor een hogere frequentie van de spoorverbinding. Voorts zal voor zo'n

type verbinding ander materieel dan het huidige nodig zijn. Met dubbeldeks treinen is een snellere verbinding niet te realiseren. De in- en uitstaptijden nemen daarvoor te veel tijd in beslag. Langere treinen helpen dan ook niet. Ter vergelijking wijs ik op de randstadrail tussen Den Haag en Rotterdam, de enige metro/treinverbinding in Nederland, die goed op tijd en zeer frequent(!)rijdt. Het ingezette materieel draagt daartoe bij, namelijk niet te lange treinen met veel deuren om snel in- en uitstappen te bevorderen. Voorts relatief meer staanplaatsen. Kortom, treinen zoals die in bestaande metro's over de gehele wereld worden toegepast. Het streven naar zo'n verbinding vanuit Heerhugowaard naar Amsterdam is dan ook echt een illusie. Desondanks heeft de NS/Prorail opstelruimte nodig, ook al voor het huidige spoorboekje. Om dan grond in Heerhugowaard aan te bevelen, wetende, dat een metroachtige verbinding er nooit zal komen, lijkt mij niet verstandig. Allereerst belast dit de spoorwegovergang extra zonder enig nut voor Heerhugowaard. Maar bovendien wordt de Vaandel opgezaagd met een rangeerterrein zonder enige toegevoegde waarde. Geen reclame voor bedrijven, die zich daar in de toekomst willen vestigen. In plaats van een rangeerterrein kan beter worden ingezet op lobbywerk in Noord Duitsland en Denemarken of elders in de wereld. Het Ministerie van E.Z. heeft 15 jaar geleden bij een bezoek de regionale bedrijfskringen al eens gewezen op de suggestie ons gebied op de internationale kaart te zetten door het benoemen van de regio Alkmaar als Amsterdam-Noord! Zeker met de ook weer recent uitgesproken wens de West-Frisia weg op te waarderen tot snelweg naar Zwolle en mogelijk verder naar Noord Duitsland. Dan komt de grond van de Vaandel goed van pas. De bedrijfskring, met de heer Frans Kramer voorop, zou zich daarvoor warm moeten lopen in plaats van zich zorgen te maken over een fusie van de Hal gemeenten. Op de "slakkracht" van de gemeente Alkmaar moet niet worden gerekend. Die kiezen voor een toeristisch versterkend kaasimago in de wereld, hetgeen alleen maar het plattelandssymbool versterkt en geen uitnodiging is voor een internationale handelsbevordering. Maar dit allemaal ter zijde. Mijn advies is dan ook, stop met het Prorail overleg en de rangeerterreinlobby. Als dit zou leiden tot chantage van Prorail niet mee te willen werken aan een andere oplossing dan een volledige ondertunneling, dan biedt een rechter uitkomst. De vraag is overigens ook aan de orde of de frequentie van de verbinding(vooral tijdens de spits) met Amsterdam nog verder moet worden opgevoerd. Natuurlijk is het welkom als er meerdere treinen rijden, maar of dit nu echt nodig is...? Alle mooie toezeggingen van Prorail en de NS ten spijt, maar tegen de tijd(over 20 jaar) dat die organisaties ooit zover zijn om een metroverbinding tot stand te brengen, kondigt de magneetrail verbinding zich al aan. Dan komt er een 20 minuten verbinding tot stand vanuit een station aan de oost zijde van Heerhugowaard langs de A-7 naar Amsterdam-Noord met een prachtige aansluiting op de metro van Amsterdam.

4. Het plan van de ondertunneling is niet los te zien van andere, deels afhankelijk noodzakelijke, aanpassingen elders in Heerhugowaard. Bijvoorbeeld het stationsplein, de westelijke kant van het station(gebied Industriestraat), maar vooral de Umbriëllaan en de Westtangent. Het uitvoeren van het gemeentepan inzake de ondertunneling leidt tot ingrijpende en kostbare aanpassingen op die locaties. Het ware naar mijn idee dan ook beter voor een complete beoordeling van het tunnelplan geweest deze gebieden meteen mee te nemen. Het huidige plan dwingt vervolgens tot andere noodzakelijke plannen zonder een mogelijkheid van alternatieven. Dat betekent dan stikken of slikken voor de gemeenteraad(!) Het kan dan wel zijn, dat bij a.s. groot onderhoud van de Umbriëllaan geld beschikbaar is uit een ander potje, maar geld is geld. De Umbriëllaan is thans volledig ongeschikt voor het opvangen van de gevolgen van het gemeentelijk tunnelplan. Niet alleen de weg zal moeten worden verbreed, maar ook de belendende percelen zullen grond moeten afstaan. Dat geldt zowel voor het Horizoncollege als de bedrijven in de scherpe, haakse bocht richting Westtangent. Daarvoor is onderhoudsgeld niet bedoeld en wellicht ook niet toereikend. Deze kosten worden dus geacht te behoren bij het

tunnelplan. Dit is allemaal niet zichtbaar gemaakt, maar komt er wel aan. Wellicht, dat ook de stationsweg naar de Westtangent weer open moet als noodzakelijke bus sluis! Ter vergelijking, dit zijn kosten, die in mijn plan allemaal niet nodig zijn. Het lijkt me voor een goede beoordeling van het tunnelplan door de Gemeenteraad toch wel van belang te weten, welke financiële gevolgen in de toekomst nog zijn te verwachten.

5. In de gevoerde gesprekken kwamen vervolgens ook "groene wensen" van het college aan bod. Daarbij werd bedoeld op meer fiets- en wandelbewegingen in het gebied. Ik heb daarbij als kanttekening geplaatst, dat het bevorderen van de fiets altijd een goede zaak is. Maar in den lande is al vaker bewezen, dat het bevorderen van fietsgebruik niet lukt door "autootje pesten". Het gebied zal bovendien vol met verkeersborden komen te staan om de ingewikkelde verkeersstromen te regelen. Niet echt passend bij een groen imago. Als de gemeente het fietsgebruik naar het station serieus wil bevorderen, kies dan voor een goede, bewaakte en vooral gratis fietsstalling. En als er dan iets beslist groen moet worden, ontwerp dan een mooi stationsplein met veel groen en ondergronds parkeren. Dan creëren we een mooie entree vanuit de trein.

Tot slot

Ik besef, dat het niet zo gebruikelijk is om als voormalig wethouder op deze wijze aandacht te vragen voor een gemeente-voorstel. Alhoewel daarover nog geen uitspraak door het college is gedaan, neem ik aan, gezien bovenstaande bevindingen, dat mijn plan zal worden afgewezen, dan wel geen aanpassingen in uw voorstel teweeg zal brengen. Voor zover bij u of anderen de onbedwingbare behoefte bestaat mij als een gefrustreerde verliezer te bestempelen, tegen hen zeg ik "feel free". Ik heb steeds aangegeven, dat het niet om mij gaat. Geen persoonlijke wedstrijdjes of prestigeduels. Het belang van Heerhugowaard staat voorop. Dat was mijn voornaamste beweegreden om te reageren. Want de reacties wijzen op te weinig draagkracht. Het ongewijzigd doorzetten van uw plan leidt wel tot veel "echte verliezers", namelijk de inwoners van Heerhugowaard en andere gebruikers van het stationsgebied vanuit omliggende gemeenten en elders. Voorts zal voor veel inwoners het actuele en algemene gevoel worden bevestigd, dat de politiek niet luistert en door dendert. Ik besef best wel, dat u al jaren bezig bent met de voorbereidingen en dat de tijd dringt. Maar daarom toch een dringend pleidooi voor de volgende gevleugelde oeroude uitspraak: "Bezint eer ge begint". Het zal u sieren de verschillende plannen in samenhang nog eens tegen het licht te houden. Er moet een beter plan zijn te realiseren.

U veel wijsheid toewensend,

Hoogachtend,

R.B. Mark