

Van: "Rob Mark"
Aan:
CC: <griffie@heerhugowaard.nl>; <post@heerhugowaard.nl>;
Verstuurd: 08/02/2017 16:49
Onderwerp: ondertunneling
Bijlage(n): CCE13012017_00000.JPG

Aan: De leden van de gemeenteraad van de gemeente Heerhugowaard

Kopie: Burgemeester en wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Heerhugowaard, 8 februari 2017

Geachte Leden van de Raad,

Het zal u ongetwijfeld niet zijn ontgaan, dat ik mij met een voorstel inzake de ondertunneling van de spoorwegovergang in de Zuidtangent heb gemengd in deze discussie. Mijn bedoeling daarmee is om een alternatief aan te reiken voor het buitengewoon slechte en geldverslindende plan, dat het college voor onze gemeente in petto heeft. Ik heb daarover met het college gecorrespondeerd en bovendien een gesprek gevoerd met de projectgroep. Ik heb verzocht de betreffende stukken ook aan de leden van de gemeenteraad toe te sturen, maar dat heeft, zo ik heb begrepen, niet op de door mij gewenste wijze plaats gevonden. Ik heb inmiddels daarover bezwaar aangetekend bij het college. Ik ben namelijk van mening, dat u, als besluitvormend orgaan binnen onze gemeente, bent aangewezen om daarover te oordelen. Het moet immers geen wedstrijdje worden tussen het college en mij. U moet dan ook over alle relevante stukken kunnen beschikken om een oordeel te vellen. Ik heb begrepen, dat inmiddels wel een door het projectteam opgesteld verslag beschikbaar is. Uit dit zeer

eenzijdige en subjectieve verslag wordt door het college gretig geciteerd, omdat mijn voorstel daarin als onhaalbaar en onuitvoerbaar wordt aangemerkt. Hetgeen overigens niet juist is! Ik heb het college daarop aangesproken, omdat dit incorrecte gedrag een open en eerlijk debat verhindert.

Ik wil u met dit schrijven een toelichting geven op mijn plan, vervolgens wijzen op de vergaande gevolgen van het collegeplan en ingaan op de subjectieve verslaggeving van het projectteam/college.

Maar allereerst het punt, dat de aanleiding vormt voor deze discussie, namelijk de spoorwegovergang in de Zuidtangent. Alhoewel, als we ons oor daarover binnen onze gemeente te luisteren leggen, er bewoners zijn, die de drukte op de Zuidtangent in 't geheel niet alarmerend genoeg vinden en van mening zijn, dat alles zo kan blijven. Ik ben echter van mening en daar steun ik het college in, dat een ingreep ter plekke wel noodzakelijk is. En dan gaat het misschien nog eerder over de beide kruispunten ter weerszijde van de spoorweg dan de overgang zelf. Maar door mijn voorstel om de beide kruispunten in ongelijkvloerse vorm te handhaven, ontstond de mogelijkheid ook onder het spoor door te gaan. Ter voorkoming van vele ongewenste ongemakken(ik kom daarop straks nog uitgebreid terug) als de Zuidtangent volledig onder het spoor doorgaat, heb ik een deel van de weg op maaiveldniveau gehandhaafd, waardoor de spoorwegovergang gedeeltelijk in tact blijft. Dit is de eigenlijke reden, waarom mijn plan onverteerbaar is voor het college. Het college heeft maar één wens, eigenlijk een hoofddoel en deze is, dat de spoorwegovergang weg moet. En daaraan wordt alles ondergeschikt gemaakt. Ik verwijs in dit verband naar één van de bijlagen, waarin de treindroom van het college wordt ontrafeld.

Nogmaals, de situatie op de Zuidtangent vraagt om een oplossing. Helaas is het probleem, dat forse aanpassingen aanbrengen in een bestaande infrastructuur bijna altijd lastig zijn uit te voeren. Wel moet tot het uiterste getracht worden oplossingen binnen het onderhavige gebied te creëren. Dat zal tot compromissen of minder ideale keuzen kunnen of moeten leiden, maar mag nooit soortgelijke problemen elders doen ontstaan. Dat is de problemen simpelweg verplaatsen, hetgeen met het collegeplan aan de orde is. Het daarbij behorende kostenplaatje heeft het college nog niet aangegeven. Waarom overigens niet? Ik verzeker u van een ongekend bedrag. Daarop wil ik nu ingaan.

De volledige ondertunneling(het collegeplan) veroorzaakt aan beide zijden van het spoor problemen door gedeeltelijke afsluiting van de kruispunten van de Zuidtangent met de Bevelandse weg en met de Industriestraat. Door ingewikkelde omleidingsroutes wordt getracht dit op te lossen.

Allereerst de oostzijde, de stadskant. Het kruispunt met de Bevelandseweg wordt zodanig ingericht/afgesloten, dat linksaf slaand verkeer en kruisend verkeer onmogelijk wordt. Dat verkeer wordt naar de Westtangent geleid om via de Umbriëlaan naar het stationsplein te kunnen komen of omgekeerd. Het drukke kruispunt Westtangent-Zuidtangent wordt daardoor extra belast met verkeer, dat daar dus eigenlijk helemaal niet wil of moet zijn. De gevolgen zullen onvermijdelijk vertragingen opleveren in de doorstroming en wellicht leiden tot irritaties van weggebruikers en rijden door "rood" met alle mogelijke gevolgen van dien. Dit zal ongetwijfeld leiden tot aanpassingen van het kruispunt in enigerlei vorm. Kosten?

Vervolgens wordt het verkeer gedwongen de Umbriëllaan te kiezen, zowel van als naar het Stationsplein. Vooral bussen zullen deze route moeten gebruiken. Het kruispunt Westtangent-Umbriëllaan zal deze toename niet kunnen verwerken. Dit kruispunt heeft nu al problemen(in de spits) met het verwerken van het verkeer. Dat zal bij het uitvoeren van het collegeplan in de spits verder verergeren, maar zich ook overdag gaan voordoen. Gevolg? Het kruispunt zal moeten worden heringericht en moeten worden voorzien van verkeerslichten. Kosten? Dan de Umbriëllaan zelf. Volledig ongeschikt voor het verwerken van meer verkeer dan het huidige. Gevolg? Herinrichting door verbreding en aanpassing van kruisingen. Wegverbreding is overigens alleen mogelijk door grondaankoop van het Horizoncollege en van bedrijven gelegen aan de scherpe hoek in de Umbriëllaan. Kosten? Aan het feit, dat de Umbriëllaan de gehele dag door leerlingen van beide scholen moet opvangen, wordt gemakshalve voorbij gegaan. Deze weg is eigenlijk nu al niet geschikt voor verbindingsweg met het Stationsplein. Dan de voormalige Stationsweg. Het kruispunt met de Umbriëllaan zal moeten worden aangepast. Zeker als wordt overwogen de Stationsweg naar de Westtangent te gaan gebruiken om de bussen van het Stationsplein af te voeren via een speciale busbaan. Kosten? Tot slot zal het gehele gebied aan de oostzijde moeten worden voorzien van bewegwijzering om iedereen duidelijk te maken, hoe waar te komen. Alle vanzelfsprekende routes zijn immers afgesloten. Kosten? Het gebied trekt namelijk veel mensen, die bijvoorbeeld naar de dependance van het ziekenhuis moeten. Niet alleen vanuit Heerhugowaard, maar vooral van uit het westen, Langedijk, Alkmaar-noord tot aan Warmenhuizen toe. Hun verbinding naar de MCA dependance wordt zeer verslechterd. Zeker 15000 mensen bezoeken per jaar, tot grote tevredenheid over de bereikbaarheid, deze vooruitgeschoven post van het ziekenhuis. Gezien de aantoonbare slechtere verbinding zou het MCA kunnen besluiten tot verhuizing, bijvoorbeeld naar Langedijk! Of het indienen van een schadeclaim bij de gemeente Heerhugowaard vanwege de slechtere bereikbaarheid. Kosten? Ik wil u erop wijzen, dat geen van al deze nog onbekende kosten zich zullen voordoen in mijn plan.

Dan de westzijde van het spoor. Ook daar wordt het kruispunt met de Industriestraat zo afgesloten, dat linksaf slaand verkeer en kruisend verkeer onmogelijk worden. Het college heeft daartoe een ingewikkelde omleidingsroute gecreëerd, een soort van bypass, via de Industriestraat-zuid achter een kantoorgebouw om(allemaal haakse bochten!) langs het spoor terug naar het station. Vervolgens moet dat verkeer via de oude Stationsweg weer naar de Industriestraat/Nijverheidsstraat om zijn weg te vervolgen. Deze wegen zijn totaal ongeschikt om dit verkeer op te vangen. Aanpassingen zullen derhalve nodig blijken. Kosten? Dit doorgaande verkeer, waaronder veel vrachtverkeer zal veel overlast veroorzaken bij het station. Parkerend verkeer en komende en vertrekkende reizigers zullen de dupe worden. Evenals de Umbriëllaan aan de oostzijde, is deze weg totaal ongeschikt als verbindingsweg. Deze route, de bypass, blijkt ongeschikt voor vrachtverkeer boven de 20 ton. Dat kan ook niet anders met alle haakse bochten in deze omleidingsroute. Hoe komt dit verkeer dan wel in de Nijverheidsstraat vanaf de Westerweg, de N242? Allereerst zal via bewegwijzering duidelijk moeten worden gemaakt, dat de afslag voor zwaar verkeer niet mogelijk is. Dit verkeer zal dan vanuit zuidelijke richting over de N242 door moeten rijden tot de afslag met de Edisonstraat. Vervolgens via de slingerwegen van het Nijverheidsplein terug naar de Nijverheidsstraat en de Industriestraat. Deze verkeerstoename zal ongetwijfeld leiden tot noodzakelijke wegaanpassingen op dit traject. Kosten? Voor een deel zal dit verkeer dezelfde terug route kiezen. De vraag is of de kruising Westerweg-Edisonstraat dit aan kan. Zwaar, niet snel optrekkend, vrachtverkeer, dat de Westerweg moet kruisen! Dat wordt

een gevaarlijk kruispunt. De vraag is of de provincie daarmee gelukkig is en instemt. Immers, het college wentelt stedelijke verkeersproblemen af op een provinciale weg. Misschien sluit de provincie dit kruispunt wel af voor kruisend verkeer. In dat geval moet dit verkeer doorrijden naar het volgende kruispunt, maar dan wel via het industrieterrein "De Zandhorst" naar de Kamerlingh Onnesweg om zijn weg over de Westerweg te kunnen vervolgen. Dit verkeer wordt dus gedwongen een traject te volgen, waar het in 't geheel niet moet zijn! In ieder geval zullen ook deze omleidingsroutes moeten worden voorzien van bewegwijzering om iedereen deze niet vanzelfsprekende omleiding te laten vinden. Zitten daar de aanliggende bedrijven op te wachten? Gevolgen? Kosten? We praten hier overigens over een weggedeelte, dat binnen niet al te lange tijd de Westfrisiaweg wordt met toenemend verkeer van uit beide richtingen. Overigens moet de gemeente rekening houden met schadeclaims van bedrijven, die door deze omleidingsroutes slechter bereikbaar worden. Kosten? Evenals mijn slotopmerking bij de oostzijde van het collegeplan wil ik u erop wijzen, dat geen van al deze kosten zich zullen voordoen in mijn plan.

Vervolgens wil ik reageren op de subjectieve verslaggeving van het college. Overigens in willekeurige volgorde.

1. Meerdere malen heb ik gewezen op de gevolgen van de aanleg van de Westfrisiaweg. Zie daartoe één van de bijlagen. Het college weigert daarop in te gaan.

2. In het verslag wordt als één van de verkeerstechnisch belemmeringen melding gemaakt van "weefproblemen" in mijn plan. Dit betreft verkeer komend vanuit de Industriestraat, dat vervolgens in zuidelijke richting de N242 kiest. Ik heb daartoe meteen een oplossing aangereikt. Zie de bijlage met de schets van de ovatonde ter plekke. Opmerkelijk is, dat zich exact hetzelfde probleem voordoet in het collegeplan, met dien verstande, dat dan over twee rijbanen moet worden "geweven". En dat kan dan blijkbaar wel? In hun ijver mijn plan te bekritisieren is daaraan voorbij gegaan! Overigens doet zich dit probleem in het collegeplan ook voor aan de oostzijde. Verkeer van uit de Bevelandseweg, dat naar de Westtangent-noord moet, zal moeten weven over twee rijbanen!

3. Er wordt in het verslag gesuggereerd, dat de besparingen in mijn plan t.o.v. het collegeplan betwijfeld worden. Er wordt dan een opmerking gemaakt over de lengte van de tunnel in mijn plan, die langer is dan het collegeplan. Dat moet voor een ieder het bewijs zijn, dat mijn plan niet goedkoper kan zijn. De tunnel in mijn plan is inderdaad langer. Daartegenover staat, dat deze tunnel slechts twee baans is (in het collegeplan vier baans) en voorts, dat in mijn plan geen fietstunnel is opgenomen. Tevens heb ik in mijn eerste voorstel al aangegeven (zie de betreffende bijlage), dat in mijn plan de kosten 40% lager liggen, omdat ik de kosten meetel van alle door het college niet vermelde bijkomende kosten in hun plan. Zie de opsomming hierboven.

4. Er wordt gesuggereerd, dat in mijn plan de perrons van het station niet kunnen worden verlengd. Men vergeet daarbij te vermelden, dat dit in het collegeplan evenmin kan. Slechts in noordelijke richting kan dit, overigens in beide plannen op dezelfde wijze. Overigens ga ik in mijn visie op het gesprek met het projectteam dieper in op het fabeltje van de treinfrequentie.

5. De hellingshoek van de tunnel zou in mijn plan tot

onuitvoerbaarheid leiden, één van de zogenaamde technische obstakels. Er bestaan op dit punt geen normen, wel adviezen. Een helling van 5% wordt geadviseerd voor snelwegen en dan in het bijzonder voor zwaar vrachtverkeer om snelheid te kunnen houden bij bruggen of tunnels. Allereerst is de suggestie van een bestaande norm op dit punt onjuist, tevens geldt het advies niet voor binnenstedelijk verkeer zonder zwaar vrachtverkeer, hetgeen in Heerhugowaard aan de orde is. Overigens wil ik in dit verband verwijzen naar meerdere binnenstedelijke tunnels. Maar we behoeven niet zover te gaan. Ik adviseer het college de op-en afritten van de ovatonde in de nieuwe aansluiting Westtangent/Westerweg/Beverkoog eens na te meten! Kortom, wellicht moet de hellingshoek van de tunnel in mijn plan steiler zijn (noodzaak is beslist nog niet aangetoond!), maar voor het verkeer is dat geen onoverkomelijk probleem.

6. De tunnel in mijn plan zou niet aan de juiste hoogte voldoen. Ik kan u verzekeren, dat ik daarvan wel ben uitgegaan. Dit is namelijk wel een bestaande norm.

7. Het verkeersaanbod op de Zuidtangent zou in mijn plan niet te verwerken zijn? Merkwaardig, want in mijn plan blijft de Zuidtangent, evenals in het collegeplan vier banen behouden. Als we dan de vermindering in het verkeersaanbod door de aanleg van de Westfrisiaweg er bij betrekken, zal blijken dit een niet bestaand "probleem" te zijn. In één van de bijlagen ga ik hier trouwens ook op in. In dit verband wil ik nog wijzen op het volgende. Tijdens de spits in de namiddag wordt de Westtangent vanaf het kruispunt met de Westerweg/Beverkoog gebruikt door sluisverkeer, dat vervolgens via de Zuidtangent weer richting Westerweg rijdt. Men omzeilt dan de file tussen het kruispunt met de Beverkoog en de afslag naar Langedijk op de Westerweg. Deze drukte zou erger kunnen worden door de Westfrisiaweg. De enige conclusie is dan, niet iets doen aan de Zuidtangent, maar aankloppen bij de provincie, dat het kruispunt Zuidtangent/Westerweg/Langedijk ongelijkvloers moet worden. Als dat gerealiseerd is (binnen 10 jaar?), dan zijn er geen verkeerslichten meer nodig op de aansluiting Zuidtangent/Westerweg en kan de hellingshoek in mijn plan zo nodig worden aangepast op de wens van het college.

8. ProRail zou hebben aangegeven van de spoorwegovergang af te willen en doet moeilijk naar mijn plan? Logisch, een spoorwegovergang op maaiveldniveau brengt onderhoudskosten met zich mee voor ProRail. De onderhoudskosten voor een tunnel daarentegen komen op het bordje van de gemeente! ProRail kan en zal nooit weigeren mee te werken aan mijn plan. ProRail kan geen tunnel eisen, want dan moeten ze immers zelf alle kosten dragen. Zou ProRail dwars liggen, hetgeen ik me niet kan voorstellen, dan moet de rechter maar uitkomst bieden.

Ik hoop met deze toelichting duidelijk te hebben gemaakt, dat het college dit verslag naar eigen behoefte zeer gekleurd heeft weer gegeven. Zoals al aangegeven, heb ik daartegen bezwaar aangetekend. Gezien dit gedrag acht ik de kans aanwezig, dat zeer bagatelliserend op de door mij in dit document genoemde bijkomende, voornamelijk verzwegen kosten, wordt gereageerd. Het is naar mijn mening nu aan de gemeenteraad om een oordeel te vellen. Blijft u het college de ruimte bieden dit heilloze en kosten verslindende plan door te zetten? Wellicht kan mijn plan als leidraad dienen om tijdig een andere koers te kiezen. In ieder geval lijkt het nemen van een time-out wel het meest verstandig.

Ik wens u oprecht veel wijsheid toe bij uw keuze.

Met vriendelijke groeten,

R.B. Mark

P.S.

Als bijlagen heb ik bijgevoegd:

1. Het door mij ingediende plan bij het college
2. Mijn bevindingen n.a.v. het gesprek met het projectteam
3. Een schets van de ovatonde ter voorkoming van weefproblemen
4. Een schrijven om de discussie over te hevelen naar de gemeenteraad
5. Een schrijven aan het college over de procedure, o.a. een beklag

To: <post@heerhugowaard.nl>
Cc: <griffie@heerhugowaard.nl>
From: "Rob Mark"
Date: Wed, 8 Feb 2017 16:47:14 +0100
Subject: ondertunneling

Aan: het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente
Heerhugowaard

Kopie: leden van de gemeenteraad van de gemeente Heerhugowaard

Heerhugowaard, 8 februari 2017

Onderwerp: Ondertunneling

Geachte college,

In één van mijn laatste schrijven aan u heb ik aangegeven de discussie over mijn plan inzake de ondertunneling verder aan de gemeenteraad over te willen laten. Ik wil, zoals al een aantal malen aangegeven, geen wedstrijdje met het college over het beste plan. De gemeenteraad heeft immers het laatste woord. Ik heb indertijd, conform uw eigen oproep daartoe, een ander voorstel ingediend. De bedoeling van mij was om daarmee duidelijk te maken, dat uw plan door mij als uitermate slecht voor onze gemeente werd en nog steeds wordt gezien. Aangezien ik van mening ben, dat geen kritiek mag worden geleverd, zonder niet ook een alternatief aan te reiken, heb ik daarover nagedacht. Zo is mijn plan tot stand gekomen. De gemeenteraad dient vervolgens nu maar te beoordelen, welk plan verder dient te worden uitgewerkt.

Waarom dan nu toch weer een aan U gericht schrijven, mijnerzijds? Wel, de aanleiding daartoe is het verslag van het gesprek tussen het projectteam en mij op 19 december 2016. Een verslag overigens, dat mij nooit is toegestuurd. Maar dat ter zijde. In dat verslag wordt, zonder nadere toelichting of uitleg, gemeld, dat mijn plan om verkeerstechnische redenen als onhaalbaar, resp. onuitvoerbaar moet worden aangemerkt. Met deze wijze van verslaglegging wordt bij de lezer de indruk gewekt, dat dit aan Mark ook met zijn instemming is duidelijk gemaakt. Met de groots mogelijke gretigheid wordt vervolgens door het college, in het bijzonder wethouder Stam, deze constatering aangehaald en doorgegeven aan iedereen, die daarover vragen stelt. Blijkbaar is de bijval, die mijn plan kreeg, slecht te verteren door het college en komt deze conclusie als een welkom geschenk. Ik betreur echter in hoge mate, dat het verslag zeer subjectief, onvolledig en op de concluderende punten onjuist is. Gegevens en feiten worden verdraaid met maar één doel, het plan Mark moet blijkbaar zo snel mogelijk uit beeld. Ik herhaal dan ook mijn eerdere uitspraak (toen een vermoeden, maar nu met meer stelligheid), dat mijn plan uitvoeren niet een kwestie is van niet kunnen, maar niet willen. Overduidelijk is dit bijvoorbeeld vastgelegd in de voorwaarden om deel te nemen aan de ingestelde klankbordgroepen. Deelname staat alleen open voor personen of organisaties, die de volledige ondertunneling (het collegeplan) onderschrijven! En dat, terwijl de wethouder, bijna tot tranen toe geroerd, verklaarde, dat nog niets is bekookstoofd. Alles is bespreekbaar. De werkelijkheid blijkt daarmee thans in flagrante tegenspraak. Men mag uitsluitend meepraten in de kantlijn. De kern van het plan staat niet ter discussie. Wethouder Stam reageert inmiddels ook met termen beginnend met

de woorden: "Ik vind..." en "Ik wil...", als het over de ondertunneling gaat. Nu wordt een wethouder geacht namens het college te spreken, maar deze woordkeuze is wel opmerkelijk. Desondanks blijf ik U als college op dit plan aanspreken.

Het heeft weinig zin in dit schrijven uitvoerig in te gaan op de door mij aangevochten "conclusies" in het verslag. Wel wil ik over deze wijze van verslaglegging mijn beklag doen. Nu ingaan op de "conclusies", leidt de discussie af van waarover het eigenlijk alleen maar moet gaan. Namelijk, college, stop met uw heilloze, uitzichtloze en geldverslindende missie. Niet mijn plan, maar uw plan moet in de prullenmand. In dat verband verzoek ik het college, met een beroep op de wet WOB, mij een overzicht te doen toekomen van de inmiddels aan dit project gemaakte kosten gedurende de afgelopen jaren.

Voorts tot slot nog het volgende. Ik heb van een aantal van mijn reacties aan het college gevraagd, deze ook door te sturen aan de leden van de gemeenteraad. Bij navraag blijkt dit niet, althans niet met alle stukken, te zijn gebeurd. Dit betekent, dat mijn kritische punten op de gemeentepannen de uiteindelijke beoordelaars, de gemeenteraad, kan worden onthouden dan wel niet op tijd bereikt. Daartegen wil ik bezwaar aantekenen en zal hierover ook de gemeenteraad informeren. Wij kunnen van mening verschillen over zaken, maar dan wel fair play en met open vizier daarover met elkaar een discussie voeren. Ik heb inmiddels de leden van de gemeenteraad nog eens in samenvattende zin mijn visie op het project gegeven. Ik doe u daarvan een kopie toekomen. Deze keer met het verzoek om die stukken ook beschikbaar te stellen aan de beide ingestelde klankbordgroepen en wel vóór hun eerstvolgende vergadering.

Gezien mijn opmerking om, afhankelijk van uw antwoord, zo nodig elders mijn beklag te kunnen doen, verzoek ik U om een schriftelijke reactie.

Hoogachtend,

R.B. Mark

To: <m...>
From: "Rob mark"
Date: Fri, 13 Jan 2017 12:22:24 +0100
Subject: ondertunneling

Geachte heer Ippel,

In onze discussies werd als kritiek op mijn voorstel ook het weven van het verkeer in de richting van de Westerweg als een probleem gezien. In bijgaande tekening kunt u zien, hoe eenvoudig dit "probleem" is op te lossen. De groene kleuren geven hoogteverschillen aan. In mijn plan ligt immers het kruispunt(ovatonde) 2 meter boven het maaiveld. Met een iets sterkere hellingshoek komen we royaal voor de Westerweg uit. Overigens staan overdag(behalve de spits) hooguit 5 á 6 auto's voor de Westerweg voor de verkeerslichten te wachten. Geen filevorming derhalve, waardoor de tunnel komt vol te staan. In de spits is het drukker, maar dat is op de Westerweg zelf ook het geval.

Het gehele kruispunt kan zeker 10 meter opschuiven naar het spoor, als we grond kopen van de fa. Feenstra(het hoekpand). In plaats van grond te kopen van het Horizoncollege(om de toekomstige echte problemen in de Umbriëlaan op te lossen) kan beter grond van Feenstra worden gekocht. Dan is het kruispunt zeker haalbaar. Tenzij.....de gemeente in 't geheel geen spoorwegovergang op maaiveldniveau wil. Maar laat dat dan eens duidelijk naar buiten komen.

Tot slot een verzoek om deze schets aan de projectgroep ter hand te stellen en aan wethouder, Monique Stam. Van hen heb ik geen e-mailadressen. Voorts het verzoek deze schets te voegen bij mijn eerdere mail van deze week(mijn verslag over de gesprekken) aan de leden van het college en de leden van de gemeenteraad.

Met vriendelijke groeten,

R.B. Mark - CCE13012017_00000.jpg
To: <post@heerhugowaard.nl>
Cc: @heerhugowaard.nl>
From: "Rob Mark"
Date: Thu, 12 Jan 2017 11:43:00 +0100
Subject: ondertunneling

Aan: Het college van Burgemeester en Wethouders en de leden van de gemeenteraad van de gemeente Heerhugowaard.

Heerhugowaard, 12 januari 2017

Geachte college en leden van de gemeenteraad,

Onder verwijzing naar mijn vorige bijdragen in de discussie over de ondertunneling van de spoorwegovergang, alsmede de reacties van het college, i.c. wethouder Stam wil ik met dit schrijven mijn bijdrage aan dit project afsluiten. Niemand is gebaat deze discussie te laten uitmonden in een soapstatus. Tot slot dan ook nog een kort resumé.

In mijn voorstel is ongetwijfeld de oplossing aan de westzijde van de spoorwegovergang een lastig punt. Dit heb ik aldoor zelf ook al aangegeven. Maar, waar een wil is, is een mogelijkheid. Geen rotonde, maar een ovatonde, iets verleggen van het kruispunt en het hanteren van een (overigens zeer acceptabele) andere hellingshoek van de tunnel hadden tot een oplossing kunnen leiden. Maar een lastig punt in een voorstel van een andere partij wordt dan opgeblazen om het werkelijke argument te omzeilen. En dat is, dat het college helemaal geen spoorwegovergang op maaiveldniveau wil. En waarom niet? Wel, dat is, omdat men wil aanhaken op een illusoir idee van de NS. Veel gemeenten in ons land zouden meer dan gelukkig zijn met zo'n goede treinverbinding met de rest van het land zoals Heerhugowaard nu al heeft. Ons college wil blijkbaar meer. De NS en Prorail zijn echter alleen maar uit op een stuk grond in de Vaandel, hetgeen met vage toezeggingen over opgevoerde dienstregelingen wordt gecompenseerd. Maar dat heb ik in mijn eerdere bijdragen al voldoende toegelicht. De gevolgen zijn echter heftig. Onduidelijke en geldverslindende oplossingen in de infrastructuur van Heerhugowaard, waartegen overigens veel weerstand bestaat, worden het onvermijdelijke resultaat. Omwille van een beoogd treintje méér worden de infrastructuur rond het station en de Vaandel verkwanseld. Ik kan dit plan niet anders dan als zeer betreurenswaardig bestempelen.

Nogmaals, ik beschouw dit schrijven als een afsluiting van mijn bijdrage in deze discussie.

Ik wens u allen veel wijsheid toe in uw finale besluitvorming.

Hoogachtend,

R.B. Mark

To: <[redacted]@uicknet.nl>
From: "Rob Mark"
Date: Wed, 11 Jan 2017 12:02:23 +0100
Subject: ondertunneling spoorwegovergang

Van: Rob Mark
Verzonden: woensdag 11 januari 2017 09:13
Aan: post@heerhugowaard.nl
CC: [redacted]@heerhugowaard.nl
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 gemeenteplan. 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 still! 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 opgezaaid 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 waarden 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

To: <post@heerhugowaard.nl>
Cc: <heerhugowaard.nl>
From: "Rob Mark"
Date: Mon, 5 Dec 2016 12:11:59 +0100
Subject: Ondertunneling spoorwegovergang in Zuid-tangent

Aan Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerhugowaard

Geacht college,

Verwijzend naar de door U gedane oproep inzake ideeën over de ondertunneling van de spoorwegovergang in de Zuid Tangent doe ik U bijgaand mijn voorstel toekomen. Ik verzoek U dit voorstel bij de betrokken instanties onder de aandacht te brengen aangezien ik daarvan geen adressen heb.

Met vriendelijke groeten,

Hoogachtend,

R.B. Mark

17

17

VOORSTEL ONDERTUNNELING SPOORWEGOVERGANG ZUID-TANGENT

Inleiding

In de raadsperiode rond 2000 is een besluit genomen over het doortrekken

van de Oost-tangent richting de Krusemanlaan. De gedachte daarachter was enerzijds een ontsluiting van de voorgenomen bebouwing in De Draai, anderzijds het creëren van een ringweg rond Heerhugowaard, mede ter ontlasting van de Middenweg. Kort daarna kwam ook schot in de besluitvorming inzake het tracé van de West-Frisiaweg. Dat betekende een noordelijke route om Heerhugowaard met een tunnel onder de spoorweg naar Schagen. Deze route bood de mogelijkheid om de verlengde Oost-tangent aan te laten sluiten op deze weg. Voordeel daarvan zou zijn, dat verkeer vanuit oostelijk Heerhugowaard en zeker verkeer vanuit Obdam en verder zou kiezen voor deze weg met als bestemming het industriegebied Zandhorst. Deze nieuwe verkeersstroom zou vervolgens een gunstige invloed hebben op het verkeersaanbod Zuid-tangent/huidige spoorwegovergang, in die zin, dat dit zou leiden tot een geringer aanbod van verkeer ter plekke. Tellingen zouden dit t.z.t. moeten kunnen aantonen. Desondanks was ook het toenmalige college van mening, dat een ondertunneling van de spoorwegovergang in de Zuid-tangent op termijn noodzakelijk zou blijken, vooral gezien de verwachte toenemende intensiteit van het openbaar vervoer richting Amsterdam. Gezien de hoge kosten voor de aanleg van een tunnel, maar ook om de gevolgen van de verkeersstromen via de West-Frisiaweg af te wachten, is toen besloten voorlopig af te wachten. Overigens speelde toen ook al het probleem van de beide aansluitingen ter weerszijde van de spoorwegovergang (Beveland en Zandhorst). Bovendien stond toen nog de toegang richting Langedijk ter discussie, namelijk wel of niet handhaving van de huidige aansluiting op de Westerweg. Inmiddels is op een aantal van deze toen nog onbekende ontwikkelingen een besluit genomen. Conclusie is, dat de Zuid-tangent een belangrijke westelijke ontsluiting zal blijven, zeker ook na het besluit de Broekhorn polder te gaan bebouwen. Het huidige college wil dan ook begrijpelijkerwijs vaart zetten achter de discussie de spoorwegovergang te ondertunnelen. Een belangrijke vraag is daarbij niet zozeer de tunnel, maar de aansluitingen en de ontstane verkeersbewegingen aan beide zijden van de spoorlijn. Het is duidelijk, dat dit de gemoederen meteen bezig houdt. Immers, er zal binnen het huidige wegensysteem en verkeerspatronen een oplossing gevonden moeten worden. Met in gedachte het ontlastende verkeersaanbod op de huidige spoorwegovergang door de noordelijke ontsluiting (tunnel West-Frisiaweg), alsmede ter voorkoming van zeer ingewikkelde verkeersstromen in het door het college voorgestelde plan, wordt een nieuw plan ter overweging aangereikt. Het is een plan op hoofdlijnen, ook voor een verdere detaillering zijn suggesties.

Voorstel ondertunneling spoorwegovergang Zuid-tangent

Onder verwijzing naar de geplaatste opmerkingen in de Inleiding komt het aangepaste voorstel op het volgende neer. Handhaaf de huidige gelijkvloerse overweg en maak tegelijkertijd een ondertunneling voor het doorgaande verkeer naar de Westerweg. De nieuwe ondertunneling kan in plaats van een vierbaans ondertunneling een tweebaans ondertunneling worden, omdat de huidige overgang blijft bestaan. Deze huidige overgang wordt dan versmald tot twee rijstroken (thans vier). De tunnel moet worden uitgevoerd in een open bak constructie, m.a.w. van boven open. De open tunnel loopt van het kruispunt Zuid-tangent/Westtangent tot voorbij het kruispunt met de Zandhorst aan de andere zijde van de spoorlijn. Beide

kruispunten ter weerszijden van de spoorwegovergang blijven bestaan, in die zin, dat deze in een rotondevorm over de tunnelgoot worden aangelegd. Het voordeel van een opengootconstructie is, dat de lengte van een noodzakelijke helling flink wordt bekort. Daarnaast zijn de kosten aanmerkelijk minder, geschat op zeker 40%! Door het handhaven van de bestaande kruispunten (Beveland en Zandhorst) worden kosten uitgespaard i.v.m. de thans voorgestelde ingewikkelde omleidingsroutes. In dat verband is de zwaardere belasting van de Umbriëllaan zonder extra kosten niet nodig. Bovendien zal de omleidingsroute via West-tangent en Umbriëllaan op termijn vrijwel zeker leiden tot een verkeersknooppunt met verkeerslichten van het huidige kruispunt West-tangent/Umbriëllaan, gezien het vele kruisende verkeer!

Het scheiden van het doorgaande verkeer (70%) met het andere verkeer(30%) in dit plan lost vanzelfsprekend niet het probleem op van het wachten voor de spoorwegovergang. Voor dit verkeer geldt echter, dat dit wachten zeker opweegt tegen de zeer ingewikkelde voorgenomen omleidingsroute(en dan nog alleen bij gesloten overwegbomen). Het verkeer komende van zowel de Zuid-tangent als de Westerweg kan straks kiezen voor de tunnel of de huidige overgang, afhankelijk van de bestemming. De Zuid-tangent begint zowel aan de zijde van de Westerweg, als aan de zijde van de West-tangent met vier banen. De middelste twee vormen de tunnelbak, terwijl de buitenste twee banen via twee nieuwe rotondes (in plaats van kruispunten) en de spoorwegovergang de huidige route volgen. Een tunnelbak met twee banen is voldoende, enerzijds gezien het korte traject, anderzijds het ontbreken van afslagen. Bij onderhoud of pechgevallen in de tunnelbak biedt de gehandhaafde overgang een prima alternatief. Een bijkomstig financieel voordelig effect zal zijn, dat bij een volledige reconstructie volgens het collegevoorstel, het thans voorliggende nieuwe voorstel een aanleg van de tunnelgoot mogelijk maakt, terwijl de overgang (weliswaar in versmalde vorm) blijft bestaan. Voor de uitwerking van de opengootconstructie wordt verwezen naar de gemeente Zoetermeer, waar pal langs het centrum op soortgelijke wijze via een opengootconstructie het doorgaande - en bestemmingsverkeer wordt gescheiden. Een aanrader om dit ter beoordeling van het voorliggende plan eens te bekijken.

Voorts

Vanzelfsprekend zullen er vragen zijn over dit voorgestelde plan. Om het voorstel beknopt te houden, is echter gekozen voor een presentatie op hoofdlijnen. Over meerder details is ook nagedacht en kan ook een toelichting volgen. Op dit punt één aandachtspunt, dat weliswaar niet direct met dit plan te maken heeft, maar op termijn een mogelijkheid biedt. Dat is het volgende. Bij een toename van het verkeer vanuit het westen(dus via het tunneltracé) richting Middenwaard (o.a. door Broekhorn) kan het open tunneltracé eenvoudig worden doorgetrokken onder de West-tangent, dit ter ontlasting van dat kruispunt. De kosten daarvoor kunnen wellicht worden gevonden door besparing van het thans voorliggende voorstel op het huidige collegeplan.

Tot slot

Dit voorstel is verstuurd aan het college van de gemeente Heerhugowaard. Aan hen het verzoek dit door te geven aan de betrokken ambtenaren, commissies en instanties bij dit project. Het plan is ter informatie ook verstuurd naar het Noordhollands Dagblad en de lokale pers.