

Van: CN=Hans Wijnveen/O=Heerhugowaard
Aan: CN=post/O=Heerhugowaard@Heerhugowaard
CC:
Verstuurd: 17/10/2017 12:42
Onderwerp: Fw: Herstructurering Zuidtangent; toelichting op set tekeningen plan Mark en kanttekeningen bij plan gemeente
Bijlage(n): CBB170354 BIJLAGE VERKEERSKUNDIG RAPPORT VAN GOUDAPPELCOFFENG (SEPTEMBER 2017).PDF

Beste collega,

De onderstaande mail met bijlagen s.v.p in corsa registreren en de griffie behandelaar maken.
Het colleg kan kopiehouder worden.

Met vriendelijke groet,
Hans Wijnveen

Griffie | Gemeente Heerhugowaard |
Locatie Gemeentehuis | Parelhof 1, 1703 EZ Heerhugowaard | met auto:
Ingang Stadspleingarage |
Postbus 390, 1700 AJ Heerhugowaard | raad.heerhugowaard.nl |
Tel. 14072 (intern 799) | Fax. 072 - 57 55 799 | e-mail:
griffie@heerhugowaard.nl |

----- Doorgestuurd door Hans Wijnveen/Heerhugowaard op 17-10-2017 12:40

Van: "Rob Mark" <rb.mark@kpnmail.nl>
Aan: <griffie@heerhugowaard.nl>
Datum: 17-10-2017 11:13
Onderwerp: Herstructurering Zuidtangent; toelichting op set tekeningen plan Mark en kanttekeningen bij plan gemeente

L.S.

Mag ik u verzoeken dit schrijven te agenderen voor de eerstkomende raadsvergadering.

Met dank en vriendelijke groeten,

R. B. Mark

P.S.

Separaat volgt een bijlage met een set tekeningen.

Onderwerp: Herstructurering Zuidtangent; toelichting op set tekeningen plan Mark en kanttekeningen bij plan gemeente

Aan: De leden van de gemeenteraad Heerhugowaard
Onderwerp: Herstructurering Zuidtangent

Heerhugowaard, 12 oktober 2017

Geachte leden van de Raad,

Onlangs heb ik u mijn indrukken doen toekomen over de presentatie van het te renoveren stationsgebied. Ik heb toen aangegeven u binnenkort nog een aantal tekeningen te doen toekomen over de Zuidtangent. Bijgaand is dit het geval. Tevens is als bijlage bij dit schrijven een Verkeerskundig rapport meegestuurd, dat vanuit de gemeente een visie geeft over de Zuidtangent. Daarop zal ik reageren door beide plannen op onderdelen met elkaar te vergelijken. Alhoewel bij de afzonderlijk toegestuurde set tekeningen een korte inleiding en een samenvatting zijn opgenomen, wil ik daarenboven nog het volgende onder de aandacht brengen.

1. In de raadsperiode 1998-2002 heeft het college, overigens zonder externe rapportage, al aangegeven een ondertunneling van de spoorwegovergang op termijn onvermijdelijk te achten, evenals een aanpassing van de beide kruispunten op de Zuidtangent. De watergangen rond het spoor vormden daarbij een extra punt van aandacht, zeker wat betreft de kosten. De ontwikkeling van Middenwaard had in die jaren prioriteit, reden waarom tot uitstel werd besloten. In 2015 heeft het huidige college besloten een uitgebreid extern onderzoek te laten uitvoeren en hetgeen in 2002 met gezond verstand werd vastgesteld, is door Goudappel Coffeng nog eens bevestigd. Inderdaad, een tunnel op termijn bleek gewenst. Over welke termijn wordt overigens in het rapport geen uitspraak gedaan. In 2017 werd hetzelfde bureau opgedragen een nader onderzoek te verrichten naar de wegenstructuur in het gebied, in het bijzonder de Zuidtangent. En inderdaad, vastgesteld werd eveneens de noodzaak de beide kruispunten onder de loop te nemen. De vooralsnog voorlopige keuze, want verdere studies naar deze kruispunten moeten nog worden uitgevoerd, zijn vervolgens volledig strijdig met de eerdere conclusies. Immers, de Zuidtangent moet een goede doorstroming, ook in regioverband, kunnen garanderen. Ter bevordering van deze doorstroming worden beide kruispunten nu zo ingericht, dat de doorstroomtijd op de Zuidtangent slechter is dan de wachttijden voor de huidige spoorwegovergang. Dit is inmiddels door het college ingezien, hetgeen weer tot extra afslagen en opstelstroken heeft geleid, die vervolgens weer strijdig zijn met het gewenste groene imago van het gebied. Bovendien wordt in het rapport al aangegeven, dat dit beslist geen definitieve oplossing is. Meer rijbanen en meer asfalt worden niet uitgesloten. Van het kruispunt aan de westzijde van het spoor wordt ondanks een verkeerstechnisch gezien dramatische omleidingsroute (de fly-over), erkend, dat toch nog nadere onderzoeken nodig zijn om het verkeer vanuit Zandhorst1 richting Alkmaar te kunnen laten rijden (weefproblemen) en zoveel mogelijk verkeer te belemmeren deze route te kiezen (?). De keuze van de gemeente voor een vierbaansweg (2x2) zal ongetwijfeld leiden tot hogere snelheden dan 50 km/uur, hetgeen dit kruispunt weer op de top-tien van onveiligste kruispunten doet belanden door langzaam invoegend verkeer. Aan de belangen van de ondernemers in dit gebied, zeker die waarbij zwaar vrachtverkeer een bedrijfsbelang is, wordt geheel voorbij gegaan. In dat verband is het opmerkelijk ook nog enkele honderden verkeers-aantrekkende woningen in het gebied te gaan bouwen. Cijfers van een volgebouwde Gildestraat-zuid worden niet weer gegeven, terwijl daar vandaan veel verkeer naar de Zuidtangent komt. In het rapport wordt daaraan geheel voorbij gegaan. Kortom, het thans voorliggende rapport rechtvaardigt de enig denkbare conclusie namelijk, zo moet het dus niet!

2. Verwijzend naar de set tekeningen het volgende. De tekeningen 3 en 4 geven het plan Mark weer. In deze tekeningen is de doorgaande route

tussen Westtangent en Westerweg een ononderbroken tweebaanstunnel onder de beide kruispunt-vervangende rotondes door en vervolgens onder het spoor. Sneller kan het verkeer niet doorstromen. Gezien de hoeveelheid voertuigbewegingen, ook in de toekomst (!) zijn twee rijbanen, gebaseerd op landelijke adviezen daaromtrent, absoluut voldoende. Het doorgaande verkeer bedraagt ca. 80% van het totale verkeer op de Zuidtangent. Vrijwel al dit verkeer komt of gaat richting Broek op Langedijk. In het rapport van Goudappel wordt over deze cijfers merkwaardigerwijs in het geheel niet gerept. De gemeente is in hun plan zonder nader onderzoek indertijd uitgegaan van een vierbaansweg. Iedere onderbouwing hiervoor ontbreekt. In het plan Mark zijn evenwel ook 4 rijbanen openomen, alleen met gescheiden tracés. De buitenste parallelle banen bedienen de bestemmingen ter weerszijden van het spoor. De verschillen tussen de tekeningen 3 en 4 geven de gefaseerde uitvoering van het plan weer, namelijk eerst de tunnel, waardoor via de buitenste rijbanen het spoorweg-kruisend verkeer mogelijk blijft en waarmee aan de bezwaren van de ondernemers wordt tegemoet gekomen en vervolgens in tekening 4 de volledige ondertunneling. Deze fasering kan overigens ook met een langere tussenpose worden uitgevoerd. In het gemeentepan valt volgens het college aan een tijdelijke volledige afsluiting van ca. minimaal één jaar niet te ontkomen.

3. De tekeningen 8 en 9 geven hoogteverschillen aan en een dwarsdoorsnede. Hieruit kan worden opgemaakt, dat in plan M met zeer acceptabele hellingshoeken kan worden gewerkt. De rotondevariant op blad 8 komt trouwens te vervallen. In het gemeentepan moeten tussen het spoor en de beide kruispunten hellingen worden aangebracht, die tot onveilige situaties kunnen leiden of tot een veel duurere constructie (zie punt 3.3. in het rapport van Goudappel). In plan M doet zich dit probleem niet voor, omdat daarin één doorgaande tunnel is voorzien.

4. Een uiterst belangrijk punt is de (toekomstige) aansluiting met de provinciale weg, N 242. Als de Westfrisiaweg gereed is, zal het verkeer op de Westerweg toenemen. Waarom is deze anders aangelegd? Het kruispunt Zuidtangent/Westerweg zal t.z.t. ongelijkvloers worden, waarbij het kruispunt Edisonstraat/Westerweg zal worden afgesloten. In plan M kan de tunnel eenvoudig worden doorgetrokken onder de N242 en het geringe afslaand/kruisend verkeer kan worden opgelost via de aanwezige rotondes in plan M en de rotonde in Broekhorn, zie de tekeningen 15 en 16. In het gemeentepan is daarin niet voorzien en zullen ingrijpende aanpassingen moeten plaats vinden. In het rapport Goudappel wordt hierover niets aangegeven, anders dan het aanleggen van een "dubbele linksaffer" op de N 242. Dit is overigens bij een ongelijkvloerse tunnelvariant niet mogelijk. Bovendien is dit in 't geheel niet nodig. Immers, na het gereedkomen van de Westfrisiaweg zullen de GPS-systemen het verkeer komende vanuit oostelijke richting op de Kamerlingh Onnesweg laten afslaan richting Zandhorst 1 en dus niet eerst de Westerweg opsturen om vervolgens bij de Zuidtangent af te slaan om dan weer terug te rijden. Wel zal al het verkeer uit zuidelijke richting met bestemming Zandhorst 1 via diezelfde GPS naar de Zuidtangent worden verwezen en over de al eerder onverantwoorde fly-over worden geperst.

5. Tijdens onderhoudswerkzaamheden of bij verkeersongevallen in de vierbaanstunnel van het gemeentepan zal al het verkeer ernstig hinder ondervinden. Denk in dit geval bijvoorbeeld ook aan de hulpdiensten. In plan M is daarvan geen sprake door de gescheiden rijbanen. Dan kan altijd worden uitgeweken naar het andere tracé. In de gemeente Zoetermeer is eveneens een soortgelijke constructie uitgevoerd langs een groot winkelcentrum. Het doorgaande verkeer wordt via een tunnel langs het gebied geleid en het bestemmingsverkeer via parallelle wegen. Een voorbeeld om te gaan bekijken, mede, omdat de tunnel goed is onttrokken aan het gezicht door beplanting.

6. Samengevat zijn de verschillen tussen beide plannen:

- . ondanks de vier rijbanen in beide plannen, worden die in plan M efficiënter benut met een betere doorstroming als gevolg, ook het langzame verkeer stroomt beter door in plan M (geen VRI).
- . de fly-over, de “knippen”, de VRI en overige aanvullende wegeaanpassingen in het gemeentepan vervallen in plan M. Daar tegenover worden in plan M twee rotondes aangelegd en wordt een gedeelte van de tweebaanstunnel doorgetrokken onder de rotondes. Het plan M is daardoor voor al het verkeer aantoonbaar veiliger.
- . tijdens de bouw kan in plan M het verkeer op de Zuidtangent blijven rijden, in het gemeentepan is een sluiting van één jaar onontkoombaar.
- . de gewenste groene aankleding is in beide plannen op dezelfde wijze mogelijk.
- . de aansluiting op de N242 is bij een ongelijkvloerse aanpassing van het kruispunt t.z.t. eenvoudiger en dus goedkoper te realiseren in plan M dan in het gemeentepan.
- . de totale kosten zijn in plan M overzichtelijker en vrijwel zeker lager dan in het gemeentepan.

Ik had u nog enkele punten willen noemen, maar wellicht wordt dit schrijven dan te lang. U bent als gemeenteraad de laatste maanden, ook door mij, bestookt met veel gegevens over de beide plannen. Misschien dreigt als gevolg daarvan bij u een vorm van “tunnelmoetheid”, echter helaas op het cruciale moment van de beslissing. Ik hoop u oprecht ook met dit schrijven te hebben aangetoond, dat het gemeentepan ernstige tekortkomingen heeft. Ook de kostenraming en de financiering staan nog zeer ter discussie. Verrassingen en onvolkomenheden liggen in het gemeentepan op de loer. Laat u voorts niet leiden tot de gedachte, dat dit onderwerp, waaronder het rapport Goudappel Coffeng uitsluitend leesbaar is door verkeersdeskundigen. Computeranimaties zijn ook maar mensenwerk. Het gezonde verstand reikt heel ver.

Het rapport geeft op meerdere plekken nader onderzoek aan, zelfs (met alle respect) onzekerheden. In mijn plan M worden daartoe voorstellen aangereikt. Daarom verzoek ik u dan ook dringend een besluit te nemen om de beide plannen voor de herstructurering door een onafhankelijk bureau te laten toetsen. De dringende noodzaak tot een definitief besluit in november is niet aangetoond, anders dan een politieke wens. Een paar maanden uitstel behoeft na 8 jaar voorbereiding toch geen probleem te zijn. Ik zou daarom vooral de collegepartijen willen oproepen tot bezinning. Laat u voorts niet beïnvloeden door de uitspraken van de klankbordgroepen. Ik heb u eerder daarop gewezen.

En dan tot slot. De toenemende kritiek op de politiek betreft vooral het niet willen luisteren naar anderen en het doordrukken van de eigen mening en plannen. Geef evenmin toe aan prestigefrustraties, maar houd het belang van burger en ondernemer hoog in het vaandel.

Vanzelfsprekend altijd bereid tot een nader toelichting,

Met vriendelijke groeten,

Rob Mark

P.S.

De set tekeningen worden separaat toegestuurd.