

KRUISSING ZUIDTANGENT - STATIONSPLEIN

Van: Ben Heijink - lid Klankbordgroep Stationsgebied
Heerhugowaard, 21 november 2017

In vier maanden hebben de leden van de Klankbordgroep een eerste opzet van de ondertunneling Zuidtangent en bijbehorende aanpassingen van het Stationsgebied intensief besproken. Daarbij een inbreng van alle direct betrokkenen. Zoals ondernemingen, bewoners, betreffende zorginstellingen, scholen, deskundigen op verkeersgebied. Bijeenkomsten die veelal vier uur per dag duurden. Ondertussen zijn daarop diverse reacties gekomen, bijvoorbeeld in de pers.

Als lid van de Klankbordgroep Stadszijde ben ik geschrokken van de meest recente reactie, waarbij wordt gesuggereerd dat de kruising met het Stationsplein bijna drie kwartier op rood komt te staan. Het is mooi dat de politiek goed kijkt naar eventuele oplossingen van vraagstukken. Zelf ben ik door meerdere partijen plezierig benaderd over bedoeld project. In het geval van het rood staan op het kruispunt Stationsplein is helaas, hoewel goed bedoeld, uitgegaan van de huidige situatie. Door de knip wordt die straks echter sterk gewijzigd.

De tunnel was voor de Klankbordgroep de basis. Daarvoor zijn verkeerstechnische oplossingen gevonden –na heel veel discussies en afwegingen.

Voor de kruising met het Stationsplein moest de verkeersveiligheid voorop staan. In het verleden is daar wel een afslag naar twee kanten gekomen, maar dat had eigenlijk niet mogen gebeuren; zo dicht tussen spoorbomen en de grote kruising met de Westtangent. Inmiddels is dit berucht geworden en één der gevaarlijkste kruisingen.

De bezetting van dat punt moet echt sterk worden verminderd. Dan kan, zeker als de tunnel er is, eindelijk een verkeerslichtinstallatie worden aangelegd.

Het vele “sluipverkeer” naar links en naar rechts moet gebruik maken van de kruising Zuid- en Westtangent. Dat kost iets meer tijd, maar brengt rust op het Stationsplein. Dan ook wordt de “kruising” Nelson Mandelastraat/ parkeerterrein zorgcentra bij het station veel veiliger.

De Umbriëllaan en de Bevelanden krijgen daarom een knip, zodat alleen langzaam verkeer, bussen en hulpdiensten daar kunnen passeren.

En dit betekent dat de Verkeerslichten als bedoeld veel minder op rood komen. In de spits zal er verkeer zijn naar het Hoogheemraadschap en een aantal daar gevestigde bedrijven; in de avondspits omgekeerd. Verder incidenteel de hele dag door wat verkeer. Naar de stationszijde zal dat hoofdzakelijk overdag verkeer zijn voor bewoners, bedrijven, leveranciers, forenzen en vooral voor de gezondheidscentra. Extra aandacht vraagt wel de beveiliging van het rijwielpad aan de westzijde. Dat is meestal de oorzaak van aanrijdingen, hoewel: straks veel minder autoverkeer vanwege de knip.

Voordeel voor de doorstroming: beide systemen (kruising Tangenten en kruising Stationsplein) kunnen gekoppeld worden! Het gebruik maken van laatstgenoemde kruising betekent dat wij van en naar het Stationsplein niet meer moeten gokken of last hebben van een auto die zo nodig meent **naast** je te moeten gaan staan. En voetgangers en wielrijders kunnen eindelijk veilig oversteken. Het kost soms even wachttijd, maar die was er nu ook al om “een gaatje” te zoeken.

Het verdwijnen van de spoorbomen betekent dat hulpdiensten tijd kunnen winnen. De politie (soms gevaarlijk schuin tussen de bomen door), brandweer en ambulances.

Tenslotte nog een opmerking over de wachttijd bij spoorbomen. Men heeft gedacht dat dit ongeveer 17 à 18 minuten per uur is. Ik ben een ex-spoorman, heb ook “knoppen bediend” en in de organisatie gezeten. De wachttijd in Heerhugowaard is echt meer dan vermeld. In de spits (6.00 – 9.00 en 16.00 – 19.00 uur) rijden er hier 12 treinen . Buiten de bebouwde kom, bijvoorbeeld in Sint Pancras, mag je door de hoge snelheid van de trein rekenen met twee minuten minimaal als wachttijd.

Hier zijn het allemaal stoppende treinen; Bovendien moet een binnenkomende trein voor de richting Hoorn slechts met 40 km/uur door een wisselstraat; Vertrekkende treinen naar Alkmaar worden soms al iets te vroeg “veilig”gezet, dat wil zeggen dat dan ook al de bomen dicht gaan. En het gebeurt dat een trein wat traag vertrekt, omdat er nog mensen moeten instappen, of er moet een invalide naar binnen. De berekening komt hier minimaal op twee en een half x 12 = 30 minuten in de spits

Het oponthoud voor doorgaande auto’s op de Tangent zal soms bestaan uit even wachten voor de nieuwe verkeerslichten als er links afslaand verkeer is, maar de opstoppingen door de spoorbomen (en de problemen daardoor bij de kruising van de Tangenten) zullen voorbij zijn.

Ben Heijink

Tfn 072