

**Schriftelijke vragen ex artikel 37  
Reglement van orde voor de  
raadsvergaderingen (RvO)**

Datum indiening **8 januari 2018**

Volgnummer

Registratienummer **Bij18-003**

---

**Onderwerp**

urgentie van de aanpak van het laatste knelpunt

---

**Aan het College,**

***Inleiding***

Ambities zijn duur goed uitgewerkte plannen niet.

Het Tweetal botsingen tussen voertuigen en de spoorbrug aan de N242. Dwingen mij een aantal vragen te stellen.

Na de twee botsingen met de brug rijst de vraag is de brug hoog genoeg, de weg die er onderdoorloopt is een belangrijke slagader voor de doorstroming van de hele regio. De ontwikkelingen in de regio gaan snel, de regio groeit. Is de hoogte van deze spoorbrug dan nog wel de meest geschikte.

De ontwikkelingen van bijv het stationsgebied inclusief de ondertunneling van het spoor vragen om een grote investering je zou denken dat deze knelpunten in zijn geheel aangepakt zouden moeten worden en dat als er aan het spoor gewerkt gaat worden dat tegelijkertijd gebeurt.

Het is aan de wethouder de taak om partijen bij elkaar te brengen en zo tot een goede en integrale aanpak komen die de doorstroming in en om Heerhugowaard verbetert. Erkenning rondom het stations gebied is er maar de spoorbrug bij de n242 verdient ook aandacht gezien de huidige situatie.

Het is van het uiterste belang dat deze doorn in het oog van elke weggebruiker van de n242 opgelost wordt. Heerhugowaard heeft het initiatief genomen om de eerste stappen in ontwikkeling van de doorstroming in en om Heerhugowaard te verbeteren dan lijkt het de meest voor de hand liggende stap om de Provincie, Prorail en alle andere betrokken partijen bij elkaar te roepen om dit in zijn geheel tot een zuiver einde te brengen.

---

## **Vragen**

### **1. Hoogte Brug**

1a. Is de brughoogte wel geschikt voor de locatie en het verkeer wat er langs komt?

1b. Is er wel genoeg aandacht voor de hoogte van de brug voor het verkeer wat de brug nadert?

### **2. Doorstroming en toename industrieel verkeer**

2a. Gezien de toename van autoverkeer, bestemming verkeer industrie terreinen en verschillende andere projecten die binnen de gemeente grenzen plaatsvinden is deze brug dan nog wel geschikt in deze context?

2b. De ontwikkelingen die nu gaande zijn op het gebied van doorstroming bij het stationsgebied gaan als ze doorgaan veel geld kosten. Nu deze ontwikkelingen plaatsvinden zou een integrale aanpak van het spoor zowel bij het station als de n242 met de provincie niet tot betere resultaten leiden?

### **3. Ouderdom en beschadiging brug**

3a. Naar mijn weten nadert de brug zijn afschrijvingsperiode ong. 8 jaar als de bouw van het stations gebied klaar is en alles is gereed kan er begonnen worden aan de spoorbrug aan de n242 is dat niet contraproductief? En heeft dat geen gevolgen voor de bereikbaarheid in de aankomende 10 jaar van Heerhugowaard?

3b. Hebben de beschadigingen die zijn opgelopen bij de twee botsingen met de brug enige gevolgen voor de verdere levensduur van deze spoorbrug?

### **4. Treinverkeer**

Het voorliggende plan stationsgebied en ondertunneling waar wij nog op financiering wachten laat ook een verband zien met het spoor.

Wat zijn de standpunten en uitgangpunten van zowel Prorail en de NS omtrent deze twee locaties? (ondertunneling stationsgebied en spoorbrug N242)

Conform artikel 37 RvO geeft de ondergetekende hierbij te kennen dat hij een mondeling antwoord op bovenstaande vragen verlangt binnen dertig dagen na dagtekening.

---

## **Lid van de Gemeenteraad Heerhugowaard**

T. Degreef Fractie Degreef

---

## **Antwoord van het College**

### ***Inleiding***

*Uw fractie heeft het college vragen gesteld over 'de spoorbrug N242' (nabij de nieuwe woonwijk Broekhorn). Het college heeft uw vragen behandeld; de antwoorden zijn hieronder opgenomen.*

### **Antwoorden**

1a.

*De N242 en bijbehorende infrastructuur zijn de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. De huidige doorrijhoogte van dit spoorviaduct is 4,07 meter. Voor een nieuw te ontwerpen viaduct of spoorviaduct geldt in principe als uitgangspunt een hoogte van 4,60 meter. Het overgrote deel van het verkeer kan met zo'n hoogte dan het kunstwerk passeren. Deze hoogte van 4,60 meter is voor ons bijvoorbeeld ook uitgangspunt bij de nog te ontwerpen spooronderdoorgang in de Zuidtangent.*

1b.

*Omdat de N242 en de bijbehorende infrastructuur de verantwoordelijkheid van de provincie is en de spoorbrug van ProRail, is deze vraag voor ons niet eenvoudig te beantwoorden. Of er 'genoeg aandacht' binnen deze organisaties is, is een afweging van de desbetreffende besturen. De gemeente Heerhugowaard heeft uw vraag eerder al eens aan de provincie Noord Holland voorgelegd; toen is bevestigend gereageerd. De hoogte wordt aangegeven middels een bord dat enkele meters voor het kunstwerk is geplaatst. Bovendien wordt de gebruiker van de N242 geacht zelf op de hoogte te zijn van de beperkingen in zijn of haar traject. Wij hebben met ProRail in het recente verleden niet inhoudelijk gesproken over deze brug.*

*Uw vraag is nog altijd actueel; voor een actuele reactie zou uw vraag gesteld moeten worden aan het provinciebestuur resp. ProRail. Wij zijn het met u eens dat er aandacht voor de brug moet zijn. Naast de drukte op de N242 in de spitsen, lijken de ongelukken rondom de spoorbrug de afgelopen jaren op nog een probleem te duiden. Wij zijn het ook met u eens dat het ook aan ons en de regio is om 'partijen bij elkaar te brengen'; dat deden we al en zullen we de komende tijd weer doen.*

2a.

*De brug is nog wel geschikt, maar ons inziens volgens geldende normen niet afdoende ten behoeve van 'speciaal transport' en 'hogere voertuigen'. Wij merken voorts ook op dat de huidige gelijkvloerse spoorovergang in de Zuidtangent gebruikt wordt door verkeer dat nu niet onder het spoorviaduct in de N242 kan rijden.*

2b.

*Wij zijn het met u eens. Een integrale aanpak kan leiden tot een optimaal resultaat. Daar zijn we met de provincie, spoorpartijen en regio over in overleg.*

---

3a.

*De spoorbrug is eigendom van ProRail. De afschrijvingstermijn is bij ons niet bekend.*

3b.

*Nader onderzoek naar beschadigingen door ProRail is bij ons niet bekend.*

4.

*Dat zijn wij met u eens. Er zijn wat ons betreft verbanden tussen de spooronderdoorgang Zuidtangent, onze ambities ten aanzien van knooppuntontwikkeling, een mogelijk betere dienstregeling in de toekomst en een robuuste toekomstbestendige spoorinfrastructuur.*

*Voor de spoorbrug is naar ons weten noch vanuit de provincie Noord-Holland, noch vanuit I&M of ProRail op dit moment een project in voorbereiding.*

*De spooronderdoorgang Zuidtangent is wel in voorbereiding. Het raadsbesluit in november was een belangrijke mijlpaal. We werken onder de voorwaarden van dat raadsbesluit samen met ProRail aan de eerste set uitgangspunten om het project straks tot uitvoering te kunnen laten komen.*

*Een integrale aanpak met alle partijen en vanuit de belangen van alle betrokken partijen, met een juiste fasering ten aanzien van de spoorinfra en de wegenstructuur, kan wat ons betreft leiden tot een optimaal resultaat. Daar zijn we met de provincie, spoorpartijen en regio over in overleg. In een samenwerking met ProRail, provincie en NS om tot uitgangspunten voor uitvoering van de spooronderdoorgang in het Stationsgebied te komen - verwachten wij – zullen we samen de kans niet laten liggen om breder te kijken naar allerlei opgaven in en aan het spoor en in ons Stationsgebied.*

*Wij zullen onze ambitie ten aanzien van knooppuntontwikkeling en de bereikbaarheid van onze gemeente en regio inbrengen in die samenwerking. In de eerste gezamenlijke verkennende Value Engineeringssessie uit 2016 is daar overigens al een eerste basis voor gelegd en zo'n werkwijze past ook binnen de samenwerking in het kader van De Zaancorridor.*