



Interne Memo

nr. INT17-4863

Aan: Griffie
Van: V.C.M. Stam
Datum: 23 november 2017
Onderwerp: Technische vragen raadsvoorstel 'oplossing en kredietvoting Zuidtangent'

Geachte griffie,

In deze memo heb ik technische vragen van, Senioren Heerhugowaard, Burgerbelang en Nederland Duurzaam naar aanleiding van de cie. SO (in dikgedrukte tekst) van antwoorden voorzien. Wilt u mijn beantwoording met de raads- en commissieleden delen.

Monique Stam

Vragen fractie Senioren Heerhugowaard over raadsvoorstel 'oplossing en kredietvoting Zuidtangent' naar aanleiding van Commissie Stadsontwikkeling, 7 november 2017

(...) Hierbij nog een paar vragen m.b.t. de tunnel. Willen jullie dit aan het college voorleggen ter beantwoording voor de raadsvergadering:

- *De extra rijstroom in de tunnel om af te slaan, die volgens Goudappel Coffeng vanaf 2030 noodzakelijk is, is deze strook daadwerkelijk qua afmetingen in te passen in de tunnel zoals die nu wordt aangelegd? De wethouder heeft in de commissie hier ja op geantwoord. Is het nagerekend/gemeten of het past?*
- *Als de extra rijstrook past, waarom wordt die dan niet meteen vanaf het begin aangelegd?*

Met vriendelijke groeten, Annette Valent Fractievoorzitter Senioren Heerhugowaard

GoudappelCoffeng heeft een verkeerskundig rapport opgesteld. We hebben in een stedelijke omgeving echter geen vrije ontwerpruimte om hun adviezen te realiseren naar concrete plannen. Binnenstedelijk ontwerpen betekent dat we een veelheid van afwegingen moeten maken. Ik heb in de commissievergadering ook uitgelegd dat het resultaat van de aanpak van de Zuidtangent altijd een compromis in een veelheid van afwegingen zal zijn.

GoudappelCoffeng stelt in de veelheid van afwegingen niet dat een langere linksaffer noodzakelijk is. De microsimulatie (voor het verkeer in 2030) van de nu aan u voorliggende verkeersoplossing functioneert immers. Uw vraag betekent echter wel dat er door ons onderzocht kan worden of er ruimte zou kunnen zijn voor verdere verkeerskundige optimalisatie in de uitwerking van de spooronderdoorgang en de aanpak van de Zuidtangent. Een definitief antwoord op uw vraag hoort daarom wat mij betreft thuis in een volgende fase van dit project. Wij hebben echter toch gevonden uw vraag afgelopen week alvast te bespreken met GoudappelCoffeng en de ingenieurs van Movares om met de kennis die we nu hebben alvast een eerste afweging te kunnen maken. Ik ben tot de conclusie gekomen dat een verder verdiepend en definitief antwoord op uw vraag veel civieltechnische, verkeerskundige en kostentechnische

overwegingen heeft, zoals GoudappelCoffeng feitelijk ook in haar rapportage al aangeeft. Mijn antwoord op dit moment heeft dus een voorbehoud op verdere uitwerking in een volgende fase.

In het verkeerskundige rapport van Goudappel staat over de linksaffer:

“Daarnaast komt uit berekeningen naar voren dat een wachtrijlengte op de linksafstrook nodig is van circa 140 meter. Dit betekent echter wel dat er in de tunnel een extra rijstrook nodig is. Gevolg hiervan is dat de tunnel breder en daarmee ook duurder wordt. Indien er, omwille van bijvoorbeeld kosten, gekozen wordt om deze opstelstrook niet zo lang te maken, dan zal er linksafslaand verkeer in de rechtdoor stroom opgesteld staan en moeten wachten totdat deze rechtdoorgaande stroom groen licht krijgt, alvorens zij de linksafstrook kunnen bereiken.”

Ik zal u kort meenemen in hoe we in een volgende projectfase met gedetailleerde civieltechnische deelvariantenstudies aan het werk zullen moeten gaan.

Ik heb in de commissievergadering de ‘tunnelbak’ genoemd. De tunnelbak is feitelijk een betonnen bak die met de genormeerde hellingspercentages tussen de beide kruispunten wordt aangelegd, zo smal mogelijk is ter hoogte van de ongelijkvloerse spoorwegovergang, en vanwege de opstelstroken breder wordt richting kruispunten. Het is een betonnen bak, omdat dit deel van de Zuidtangent onder het grondwaterpeil belandt. Niet de hele betonnen bak betreft echter de spooronderdoorgang. De hele betonnen bak is dus niet een tunnel. Over slechts een beperkt deel van de betonnen bak wordt het spoordek aangelegd. Belangrijke variabelen van de vele civieltechnische deelvarianten die vervolgens verder uitgewerkt moeten worden zijn onder andere ‘hoe lang de overspanning van het spoordek is’, ‘waar de middensteunpunten komen (in de middenberm of tussen rijbaan en fietspad)’, ‘wat voor middensteunpunten dit zullen zijn’, ‘voor welke technische uitvoering van het spoordek wordt gekozen (o.a. relevant voor constructiedikte spoordek)’ en ‘welke ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid dit alles oplevert’.

Middensteunpunten in de middenberm leiden tot een relatief dunne constructiedikte van het spoordek omdat de overspanning minder lang is (o.a. kostenefficiënt en hogere ruimtelijke kwaliteit door dunne constructiedikte; doorkijk). Die middensteunpunten zullen de beperking zijn in het verlengen van de linksaffer, zoals u vraagt. Ze zouden verplaatst kunnen worden van de middenberm naar een plek tussen weg en fietspad, met als gevolg dat de kosten stijgen (o.a. langere overspanning spoordek, dikkere constructie, diepere onderdoorgang, langere hellingbanen, langer alignment, hogere kosten).

Mijn antwoord op uw vraag op dit moment in deze fase van het project is, om de linksaffer de lengte te geven zoals is ingetekend en in het verkeersmodel mee is gerekend. Die volstaat. Ik geef u gelijk dat we de maximale lengte die mogelijk is zouden kunnen opzoeken, ten koste van wellicht een flink deel van de middenberm, maar het is verkeerskundig niet noodzakelijk. Kortom, we maken de linksaffer niet 140 meter lang; die maximale lengte past simpelweg niet, maar we zullen in de verdere uitwerking de optimalisatie zoeken waar u naar vraagt. Daar nemen we u in mee.

Nogmaals, GoudappelCoffeng stelt in de veelheid van afwegingen niet dat een langere linksaffer *noodzakelijk* is. De microsimulatie (voor het verkeer in 2030) van de nu aan u voorliggende verkeersoplossing functioneert immers. Dat heeft u kunnen zien.

Vragen fractie Burgerbelang over raadsvoorstel 'oplossing en kredietvoting Zuidtangent' naar aanleiding van Commissie Stadsontwikkeling, 7 november 2017

Tijdens de vergadering van de commissie Stadsontwikkeling, 7 november, hebben wij enkele vragen gesteld aan de wethouder omtrent de plannen rond de spooronderdoorgang Zuidtangent. Aangezien wij hierop geen antwoorden hebben gekregen, hebben wij aangegeven alsnog enkele technische vragen in te dienen. Tijdens de begrotingsvergadering heeft de wethouder aangegeven graag verduidelijking te ontvangen rondom de door ons beredeneerde sterke toename van de wachttijden voor de VRI Stationsplein/Zuidtangent ten opzichte van de huidige spoorovergang.

Ten aanzien van de Fly-over:

Wij hebben van de afdeling Vergunningen van ProRail begrepen dat er een minimale afstand bestaat tussen de spoordijk en parallel daaraan te plaatsen wegen. Er werd daarbij aangegeven dat dit minimaal 8 meter ten opzichte van de buitenste rails dient te zijn.

Vragen:

1. *Is het de wethouder bekend dat deze minimale wettelijke afstand bestaat?*
2. *Zo ja, waarom is dit dan niet als zodanig ingetekend in de figuren en verkeerssimulaties die wij hebben mogen ontvangen?*

Er zijn diverse wettelijke bepalingen rondom de hoofdspoorweg. Het is ons onbekend naar welke 'wettelijke' afstand u specifiek verwijst.

Wij werken met ProRail samen in een *gezamenlijk* project. ProRail werkt vanuit hun verantwoordelijkheid en belangen binnen de hun gestelde wettelijke kaders met ons samen. Wettelijke bepalingen ten aanzien van begrenzing van de hoofdspoorweg zijn veelal bedoeld om ProRail *te beschermen tegen* activiteiten in de omgeving van het spoor die mogelijk impact kunnen hebben op de exploitatie van het spoor. Als er dan door andere partijen dan ProRail (of haar opdrachtnemers) binnen de begrenzing gewerkt moet worden, dan is er vergunning nodig (en worden er dus voorwaarden gesteld).

In het geval van een spooronderdoorgang van de Zuidtangent zijn wij *samen* met ProRail de wegeninfrastructuur inclusief het verkeersdek óver de onderdoorgang (de 'fly-over') aan het ontwerpen. In dit ontwerptraject hebben wij als samenwerkende partners aandacht voor o.a. het ontwerp van het spoordek (maatvoering conform ontwerpvoorschriften van ProRail) en de locatie van het verkeersdek als gevolg daarvan, de maatregelen tegen (on)bedoelde betreding van het spoor door voetgangers, fietsers, auto's, bussen en vrachtauto's e.d., de straat- en de voertuigverlichting die van invloed kunnen zijn op de zichtbaarheid van de seinen langs het spoor dan wel kunnen leiden tot het interpreteren van een voertuigverlichting als spoorsein.

Voordat de realisatie start zal het gemeentebestuur samen met ProRail een realisatie- en beheerovereenkomst opstellen. In deze overeenkomst leggen we met elkaar vast wat er wordt gebouwd en welke afspraken gelden voor onderhoud. Onder andere aan te leggen en te onderhouden infrastructuur binnen de 11 meter ten opzichte van het hart van het spoor wordt daarin vastgelegd. Dat wordt ook gezien als voorwaarden voor een vergunning. Alleen indien binnen 11 meter ten opzichte van het hart spoor andere activiteiten worden uitgevoerd dan omschreven in de overeenkomst dan dient een vergunning aangevraagd te worden.

Nogmaals, we werken al enige tijd met ProRail samen in de voorbereiding van de aanpak van de Zuidtangent. In de verkenningen en technische schetstekeningen die wij hanteren in deze fase van het project is hier rekening mee gehouden, opdat in de volgende fasen de plannen ook conform regelgeving uitvoerbaar zijn. Kortom: de fly-over past.

In de verkeerssimulatie (u bedoelt de microsimulatie van GoudappelCoffeng?) zijn de verkeersroutes vanzelfsprekend schematisch aangegeven. Een verkeerssimulatie is geen civieltechnische schets, tekening of ontwerp.

3. *Is met deze afstand rekening gehouden waar het de invulling van de fly-over rond het gebouw van de Hypotheker betreft?*

Er zijn diverse wettelijke bepalingen rondom de hoofdspoorweg. Het is ons onbekend naar welke 'wettelijke' afstand u specifiek verwijst. Zie ons antwoord onder '2.' De fly-over past, is vanuit de samenwerking met ProRail voorbereid en we zijn voortdurend in overleg met de heer Van 't Riet, eigenaar van het pand waar ook de Hypotheker is gevestigd. In de verdere uitwerking zal de heer Van 't Riet als eigenaar van dit pand voortdurend door ons betrokken worden en blijven.

4. *Is met deze afstand, en met de breedte van de fly-over rekening gehouden met de berekening van de hellingshoek vanaf de spoorlijn tot aan de Gildestraat?*

Ja

5. *Kunt u ons de berekening van deze hellingshoek doen toekomen?*

Er wordt niet gewerkt met 'berekeningen van hellingshoeken'. Ik geef u graag mee dat door civiel-technici, ingenieurs en adviseurs de term 'hellingspercentage' wordt gebruikt bij de uitwerking van alternatieven voor bijvoorbeeld een spooronderdoorgang.

De spooronderdoorgang is een complex civieltechnisch kunstwerk. Het is in deze fase van het project nog niet relevant om gedetailleerde conclusies te trekken over hoe het civieltechnisch exact gaat worden. Die projectfasering hebben we in ons BOT-overleg ook aandacht aan besteed. De keuze voor de definitieve uitwerking van de onderdoorgang (het zogenaamde alignment) komt met ProRail in een volgende projectfase aan bod, als we nu maar weten dat alles 'past tussen de twee kruispunten'. Er zijn veel civieltechnische detailvarianten voor dat alignment in onderzoek (we werken daar samen met ProRail en de adviseurs van Movares en KuiperCompagnons aan) en daar zullen een aantal haalbare varianten uit komen die alle een ander hellingspercentage nauwkeurig tot achter de komma hebben en binnen de reguliere normen vallen. De precieze vorm en hellingspercentage is een (civiel-)technische uitwerking, die bijvoorbeeld onder meer afhankelijk is van de exacte constructiedikte van het brugdek. Het is niet een rechte lijn die begint op maaiveld en met een hoek vanuit de onderdoorgang weer eindigt op maaiveld. Daar hebben we ook in het BOT-overleg uitgebreid bij stil gestaan. Het is simpelweg niet relevant alles in deze fase tot de millimeter nauwkeurig uit te rekenen; er zijn zo veel variabelen waar experts van ingenieursbureaus en projectmanagement van ProRail zich over buigen en zullen buigen. In een latere fase worden de exacte percentages bekend, waarin alle variabelen tot op detail zijn verwerkt.

Voor nu is het relevant of datgene wat we later zullen uitwerken ook daadwerkelijk gaat passen en binnen de normen zal blijven. We kennen natuurlijk de bandbreedte waarbinnen we moeten ontwerpen: de oplossingsrichting voor de Zuidtangent (we moeten tussen de beide kruispunten uitkomen) en de normen die gelden voor onderdoorgangen. En dat past, weten we al uit de samenwerking met ProRail, Movares en Kuiper Compagnons. Hoe dan ook is er daarom de garantie dat de uiteindelijke keuze en uitwerking een haalbaar en functionerend hellingspercentage oplevert dat binnen alle aanbevelingen en normen past.

6. *Is er overleg geweest met de betreffende afdeling van ProRail om een vergunning aan te vragen?*

We werken met ProRail samen. Zie antwoord onder '2.'

Daarnaast hebben wij in de vergadering aangegeven dat wij de indruk hebben dat de afstand van de fly-over tot aan de Gildestraat kleiner is dan de afstand van de rotonde in het plan-Van der Starre en de spoorlijn. In het rapport van Movares wordt deze hierdoor ontstane hellingshoek echter te steil genoemd. Vraag:

7. *In het rapport van Movares wordt geen berekening weergegeven, alleen de kale mededeling dat de hellingshoek te steil wordt is vermeld. Kunt u ons de berekening toezenden die tot de gegeven conclusie van Movares heeft geleid, met inbegrip van wegafstand en te overbruggen hoogteverschil?*

U bedoelt de Quick-scan 'Plan van der Starre' van Movares van 3 november? Nee, er is geen berekening van hellingshoeken. Bovendien heeft ook Movares het over 'hellingspercentages'.

Movares analyseert dat "de rotonde via parallelwegen wordt verbonden, die deel uitmaken van de tunnelbak." Vervolgens stelt Movares dat "hiermee het hellingspercentage van de parallelwegen naar Stationsplein onder het spoor door naar de rotonde veel te steil wordt". (...) "De benodigde in- en uitvoegstroken tussen de parallelstructuur en de doorgaande structuur zijn zoals de maquette laat zien te kort. Dit betekent dat inpassing zoals de maquette laat zien niet mogelijk is."

Movares heeft het over de parallelwegen naar het Stationsplein, de in- en uitvoegstroken uit Plan van der Starre, die ook onderdeel uitmaken van de tunnelbak.

Voorts hebben wij vermeld dat uit de microsimitaties blijkt dat de te verwachten wachttijden in 2030 bij de VRI Stationsplein/Zuidtangent aanmerkelijk langer zullen zijn dan de huidige dichtligttijden van de spoorbomen. Aan het einde van dit document geven wij in de Appendix aan hoe wij tot deze conclusie zijn gekomen. Er blijkt uit onze berekening dat de gemiddelde wachttijd in beide spitsperioden nagenoeg gelijk is: 42 minuten wachttijd tegenover 18 minuten doorrijden. De opmerking die wij tijdens de vergadering maakten, dat de huidige dichtligttijden tussen 17 en 18 minuten per uur (in de spitsperioden) liggen, komt voort uit de ProRail-overzichten die wij eerder dit jaar van u mochten ontvangen.

Vragen:

8. *Kunt u zich vinden in onze berekening zoals in de Appendix weergegeven?*

Wij hebben te weinig informatie van u (onderzoekstechnisch) om ons daar een oordeel over te vellen.

9. *Zo niet, kunt u dan aangeven tot welke gemiddelde wachttijd Goudappel-Coffeng op dit punt is gekomen?*

Dat vind ik niet relevant. U creëert namelijk met uw eigen berekening een onvolledig beeld van de problematiek en de bijbehorende mogelijke oplossingen op de Zuidtangent en wegenstructuur van het Stationsgebied. Een vergelijking van 'de vertraging op een met verkeerslichten geregeld kruispunt' met 'de vertraging als gevolg van de spoorwegovergang', gaat mank. Er wordt in uw stelling rond wachttijden door u alleen rekening gehouden met rode en oranje verkeerslichten en niet met de wachttijden en onveilige verkeerssituaties die er in de huidige situatie – zonder verkeerslichten – al zijn op de naast de overweg gelegen kruispunten.

Er zijn meer verkeersbewegingen met verschillende herkomsten, in diverse richtingen, door verschillende vervoersmodaliteiten, dan u in uw berekening heeft willen meenemen. Ik herinner u er mede daarom aan dat u ons een kader heeft meegegeven waarop we tot een oplossing voor de Zuidtangent hebben moeten komen: vanuit een participatieve insteek, met een zestal indicatoren. Later zijn uw zorgen voor de veiligheid op de Umbriëllaan daar ook aan toegevoegd. De u nu voorliggende oplossingsrichting voor de Zuidtangent betekent niet alleen dat er een verbetering optreedt voor de doorstroming van de Zuidtangent (indicator: bereikbaarheid van de stad). Bewoners, bedrijven en instellingen zijn beter bereikbaar (indicator: economie en vitaliteit van het Stationsgebied). Er ontstaan betere en verkeersveiligere oversteekmogelijkheden voor al het verkeer en met name ook het langzame verkeer (indicator: veiligheid). En ook de entree van Heerhugowaard, een welkom in onze stad, krijgt een flinke opwaardering (indicatoren: beleving en leefbaarheid).

De spoorse doorsnijding is noodzakelijk, heeft GoudappelCoffeng in haar rapportage vorig jaar al aangegeven. Al in de huidige situatie is het noodzakelijk om verkeerslichten te plaatsen op het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein, maar de aanwezigheid van de gelijkvoerse overweg maakt zo'n geïsoleerde oplossing voor dit kruispunt onmogelijk. Het plaatsen van verkeerslichten is noodzakelijk vanwege de omvang van de verkeersstromen op de hoofd- en zijrichting. Verkeerslichten verbeteren de oversteekbaarheid voor verkeer vanaf de zijrichtingen en zullen ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Dat verkeerslichten hier noodzakelijk zijn blijkt bovendien ook uit het huidige verkeersbeeld en ongevallenbeeld.

Het door u bij elkaar optellen van de roodtijden zegt niets over de kwaliteit van de doorstroming op de Zuidtangent. Uitgangspunt voor een verkeerslichtenregeling is dat de cyclustijd (de tijd dat een verkeerslichtenregeling erover doet om alle richtingen een keer groen te geven) zo kort mogelijk wordt gehouden, om daarmee de gemiddelde wachttijd te beperken. Daarmee is het niet efficiënt om meer groen te geven dan noodzakelijk is. De microsimulaties van de verkeersafwikkeling in 2030 geven een situatie aan waarin de verkeersregelininstallaties op de Zuidtangent afzonderlijk van elkaar functioneren. In werkelijkheid zullen de verkeersregelininstallaties op de Zuidtangent gekoppeld kunnen worden, waardoor er een groene golf kan ontstaan en er minder vertraging zal zijn voor het verkeer op de Zuidtangent. De kruispunten liggen op een dergelijke afstand van elkaar dat dat wenselijk en mogelijk is. In de microsimulaties hebben we die mogelijke koppelingen zelfs nog niet verwerkt en is de verkeersafwikkeling in 2030 toch al adequaat. Een voorbode op die ontwikkeling van slimme koppelingen: u heeft wellicht in de media kennis kunnen nemen van hoe we nog dit jaar gaan samenwerken met provincie Noord-Holland. Verkeerslichten in Hoorn en Heerhugowaard worden aangesloten op de provinciale verkeerscentrale in Hoofddorp.

Uw berekening is overigens ook niet relevant voor de hele dag. De microsimulaties geven alleen de situatie in de spits weer. Buiten de spits zullen de wachttijden voor de verkeerslichten veel korter zijn dan in de spits.

Zoals aangegeven in het begin van mijn antwoord gaat een vergelijking van 'de vertraging op een met verkeerslichten geregeld kruispunt' met 'de vertraging als gevolg van de spoorwegovergang' mank. Bij de verkeersregelininstallaties komt de roodtijd op de hoofdrichting (Zuidtangent) ten goede van een oversteekbaarheid en veiligheid van het verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) op de zijrichtingen en leidt daarmee tot een algehele verbetering van de verkeerssituatie. Bij een dichte spoorwegovergang is dat niet het geval.

Daarnaast is er op het huidige ongeregelde kruispunt Zuidtangent-Stationsplein ook nu al sprake van vertraging en wachttijden. Als een verkeersdeelnemer al niet onverhoopt in een ongeluk terecht komt. Tot slot zegt een vertraging per richting an sich ook nog weinig. 10 seconden wachttijd voor 100 voertuigen is misschien wel veel erger dan 20 seconden voor 10 voertuigen.

Kortom, uw vergelijking gaat niet op en is onvolledig.

Ten slotte, in de regiobijlage van het NHD van 18 november stond onderstaand artikel. Een lezer heeft daar in heldere taal commentaar en uitleg op gegeven. Ik vond het interessant dat te lezen en met u te delen.

'Straks bijna drie kwartier op rood'



Gert van der Maten
g.van.der.maten@noordhollandsdaagblad.nl

Heerhugowaard • Stoplichten bij een toekomstige tunnel in de Zuidtangent in Heerhugowaard geven bijna 2,5 keer zo veel oponthoud dan de huidige spoorbomen. Dat heeft raadslid Jos Beers (Burgerbelang) bevestigd. In het plan voor de spooroenderdoorgang in de Zuidtangent is een verkeerslichtinstallatie opgenomen op de kruising met het Stationsplein. Beers richt zich op die kruising. Hij heeft het verkeer bekeken dat de stad uit gaat, dus van de Westtangent naar de Westweg (N242). Het raadslid maakt gebruik van gegevens die de gemeente heeft verspreid. Het gaat om bewegende beelden uit een verkeerssimulatie

die is gemaakt door het onderzoeksbureau Goudappel Coffeng. Volgens dat bureau geeft de simulatie de situatie weer in 2030.

Beers: „Er loopt een secondewijzer mee, dus is uitstekend vast te leggen op welke tijden de verkeerslichten op rood staan en wanneer op groen of oranje.“ Volgens Beers beschouwt Goudappel Coffeng 'oranje' ook als 'groen'.

Spits

Het bureau heeft twee korte periodes bekeken, één in de ochtendspits en één in de avondspits. Dan blijkt aldus Beers, dat het stoplicht in beide spitsen 42 minuten per uur op rood staat en 18 minuten op groen of oranje.

Van ProRail heeft Beers gegevens gekregen over de spoorwegovergang die er nu nog is. Die is volgens hem 17 à 18 minuten per uur dicht. Ofte-

wel de stoplichten geven veel meer vertraging dan de spoorbomen nu. Wel is het zo dat de wachttijden voor het rode stoplicht iets korter zijn dan die voor de dichte spoorbomen. „Maar het aantal keer wachten gaat gigantisch omhoog, van 10 keer naar 35 keer“, aldus het raadslid. „Of andersom: tegenwoordig kun je in de avondspits gemiddeld ruim 4 minuten gewoon doorrijden bij de spoorbomen. Dat wordt bij dat nieuwe verkeerslicht 30 seconden.“

Studeren

De gemeente laat weten nog op de cijfers van Beers te studeren. Burgerbelang heeft raadsragen over gesteld over de situatie. Het nu gevraakte stoplicht stond niet in de oorspronkelijke tunnelplannen. Het is er in gekomen op voorspraak van de klankbordgroep die meedacht over de tunnel.



Wachten, maar minder vaak dan straks.

ARCHIEFFOTO HMC

Bron:

<https://www.noordhollandsdaagblad.nl/alkmaar-eo/straks-bijna-drie-kwartier-op-rood-heerhugowaard>

Arnold van der Meulen

Wat ik begrijp is dat het om de spits gaat:

Op dit moment tijdens spitsuren staan mensen en ook bussen totaal vast op de kruising.

Dat is natuurlijk niet te meten met gegevens van aankomende verkeerslichten die er nog niet staan. Bestuurders die de kruising niet vrijlaten worden niet bekeurd omdat de gemeente de kruising voor deze hoeveelheid verkeer niet op orde heeft.

Daarnaast is de kruising onveilig en zijn er ongelukken met fietsers en voetgangers gebeurd. (Veel automobilisten weten niet dat voetgangers en fietsers vóór het afslaan de verkeer gaan.

Rechtdoorgaand verkeer gaat voor afslaand verkeer en niet alleen bestuurders.) gaan. De rest van de dag dus een uitstekende doorstroming.

Misschien dat rechtdoorgaand verkeer wat vaker, maar heel kort, moet wachten terwijl dat de kruising veel veiliger maakt.

De doorstroming en veiligheid van het Stationsplein komt ten goede en daarnaast zijn de gegevens van 42 minuten per uur op rood onduidelijk welk verkeerslicht dan op rood staat. Om dit te omschrijven als "per uur op rood" is ook wel overdreven omdat er ook bij staat dat die 42 minuten per uur alleen in de spits is.

Er staan ook verkeerslichten op de kruising tussen de Westtangent en Zuidtangent die de aankomende verkeerslichten op de kruising bij het Stationsplein kunnen regelen.

Dus het gemiddelde van 10,5 minuten per kant is nauwelijks te merken wanneer de verkeerslichten goed op elkaar aansluiten. Overigens komt 10,5 minuten per kant uit op maximaal 3,5 minuten wachten omdat niemand 3 kanten tegelijkertijd op hoort te gaan.

Daarnaast blijven deze cijfers alleen over de spits

Wij hebben in de vergadering ook aangegeven dat er innovatieve methoden ontwikkeld worden of al bestaan (afteller, medewerkerskastje) om de conducteur de gelegenheid te geven beter te kunnen anticiperen op het sluiten van de spoorbomen, waardoor de dichtligtijden aanmerkelijk verlaagd kunnen worden. Vragen:

10. *Bent u op de hoogte van de tijdens de vergadering weergegeven innovatieve methoden?*

Ja, deze methoden zijn bekend.

De dichtligtijden van de spoorovergang die u noemt zijn een gemiddelde, het kan meer of minder zijn afhankelijk van factoren met betrekking tot het spoor. De 'afteller' is een hulpmiddel in het vertrekproces op stations met een overweg kort erachter en voorziet de conducteur vanaf 15 seconden voor vertrek van informatie over hoe lang het nog duurt voordat mag worden vertrokken. Op grond hiervan kan de conducteur de vertrekprocedure alvast starten. Dit komt ten goede aan de punctualiteit, betrouwbaarheid en veiligheid van zowel het spoor als de weg. Dat wil zeggen dat mogelijke winst afhankelijk is van menselijk handelen op dat moment. Dit biedt geen aanmerkelijke verlaging van de dichtligtijden.

11. *Kunt u (laten) onderzoeken welke winst behaald kan worden voor de situatie van het station Heerhugowaard wat betreft de dichtligtijden?*

Een voorname reden om de 'afteller' te plaatsen is om de reistijd te optimaliseren, niet om dichtligtijden aanmerkelijk te verkorten. Daarmee wordt de dienstregeling in theorie punctueler. In theorie, want een conducteur kijkt op het station niet alleen naar de afteller; hij is ook verantwoordelijk dat de trein vertrekt als iedereen veilig in de trein zit en de deuren gesloten kunnen worden. Dat wil zeggen dat mogelijke winst afhankelijk is van menselijk handelen op dat moment. ProRail heeft recentelijk aangegeven dat in theorie de winst per trein in reistijd richting Alkmaar ligt tussen de 0 en 15 seconden. Zoals nu in de planning staat bij ProRail zou deze 'afteller' vanaf 2019 in Heerhugowaard toegepast kunnen worden. Dit laat onverlet dat de spooronderdoorgang en de aanpak van de Zuidtangent noodzakelijk is. Dit heeft Goudappel Coffeng vorig jaar al geconcludeerd en dat is met u gedeeld.

12. *Zou u dan met deze gegevens een microsimulatie voor 2030 willen laten uitvoeren met de aanwezigheid van spoorbomen, aangepaste kruispunten en toepassing van de innovatieve vertrekmogelijkheden (zulks vooral om te dienen als referentiesituatie)?*

Nee. Op basis van antwoorden onder '10.' en '11.' is dat niet relevant.

Jos Beers,
Burgerbelang

Appendix. Berekening van de wachttijden bij de geplande VRI Zuidtangent/Stationsplein

In de navolgende tabellen is de situatie onderzocht van de wachttijden op de Zuidtangent voor verkeer komend van de Westtangent. De groen/roodtijden zijn dan als volgt (nb. oranje wordt ook als groen beschouwd; tijden zijn in minuten.seconden gegeven)

Ochtendspits	Wachttijd	Rijtijd
07.50.00 Rood		
07.50.10 Groen		0.20
07.50.30 Rood	1.00	
07.51.30 Groen		0.27
07.51.57 Rood	0.43	
07.52.40 Groen		0.19
07.52.59 Rood	0.46	
07.53.45 Groen		0.15
07.54.00 Rood	1.15	
07.55.15 Groen		0.30
07.55.45 Rood	0.50	
07.56.35 Groen		0.23
07.56.58 Rood	0.52	
07.57.50 Groen		0.25
07.58.15 Rood	0.45	
07.59.00 Groen		0.20
07.59.20 Rood	0.57	
08.00.17 Groen		0.23
08.00.40 Rood	0.46	
08.01.26 Groen		0.22
08.01.48 Rood		

Gemiddeld (over 10 cycli van 07.50.30 tot 8.01.48) levert dit een gemiddelde wachttijd op van 53 seconden, tegenover 23 seconden doorrijden. Op uurbasis komt dit neer op 47 cycli, waarbij 41'51" roodstand en 18'09" groen/oranje.

Avondspits	Wachttijd	Rijtijd
16.50.00 Rood		
16.51.00 Groen		0.20
16.51.30 Rood	1.30	
16.53.00 Groen		0.25
16.53.25 Rood	1.05	
16.54.30 Groen		0.30
16.55.00 Rood	1.23	
16.56.23 Groen		0.37
16.57.00 Rood	1.00	
16.58.00 Groen		0.30
16.58.30 Rood	1.15	
16.59.45 Groen		0.30
17.00.15 Rood	1.10	
17.01.25 Groen		0.28
17.01.53 Rood		

Gemiddeld (over 7 cycli van 16.51.00 tot 17.01.53) levert dit een gemiddelde wachttijd op van 74 seconden, tegenover 30 seconden doorrijden. Op uurbasis komt dit neer op 35 cycli, waarvan 42'42" rood en 17'18" groen/oranje.

Vragen fractie Nederland Duurzaam over raadsvoorstel 'oplossing en kredietvoting Zuidtangent' naar aanleiding van Commissie Stadsontwikkeling, 7 november 2017

Geachte griffie,

Nav de commissie Stadsontwikkeling gisteravond hebben nog een aantal vragen onbeantwoord over het voorstel Kredietvoting Zuidtangent. Kunnen deze alsnog worden beantwoord in voorbereiding op de behandeling in de raad?

Is er ooit overwogen om fietsers niet via het traject Zuidtangent van Langedijk-station-Middenwaard te leiden maar via de nieuw aangelegde tunnel en fietsbrug (kosten 1.7 miljoen) die uitkomt op de Stationsweg? Op deze manier komt de doorstroming van auto/vrachtverkeer niet in het gedrang op het Zuidtangent traject en bestaat er een veilige (autoluwe) toegangsweg voor fietsers naar het Stationsgebied (tot Middenwaard)? Het lijkt er namelijk op dat bij de aanleg van de fietsondertunneling van de N242 en de aanleg van de fietsbrug over de N242 naar de Stationsweg dit ooit wel het idee moet zijn geweest. Graag inzage in de ratio om deze optie niet als zodanig in te bedden in dit plan.

De twee parallelle fietsroutes over de Zuidtangent en over de Stationsweg hebben we uitvoerig geanalyseerd met diverse brondata. We hebben uiteindelijk niet overwogen om alle fietsers vanuit Langedijk richting ons Stadshart om te laten fietsen via de Broekhorn (Westdijk) en de Stationsweg. Daarvoor is de fietsroute aan de zuidzijde van de Zuidtangent te belangrijk. De fietsroute Stationsweg is inderdaad een rustige, grotendeels autoluwe route, maar is niet geschikt als vervanger voor de zeer directe fietsroute langs de Zuidtangent. Wel wordt het fietspad langs de Zuidtangent ontlast door de aanwezigheid van het alternatief via de Stationsweg.

Bovendien: de route via de Stationsweg maakt het mogelijk om in de spoorwegonderdoorgang Zuidtangent een eventueel noordelijk fietspad achterwege te laten. Hier is bij de aanleg van de fietstunnels onder de N242 al rekening mee gehouden.

Dat deze keuze voor hoofdfietsroutes de juiste is, wordt ondersteund door onderzoeksgegevens uit de Nationale Fietstelweek, Strava en fietstellingen op locatie; deze zijn opgenomen in de presentaties aan de klankbordgroepen en met u gedeeld middels de laatste raadsinformatiebrief over het participatieproces.

Door de wethouder werd in de commissie gesteld dat er al een aantal gegadigden zijn die hebben aangegeven bereid te zijn te investeren in de publieke ruimte van het stationsgebied, als gevolg van de gemeentelijke commitment in het genoemde voorstel. Kan zij aangeven met welke partijen overeenkomsten, intentieovereenkomsten of slechts mondelinge afspraken zijn gemaakt? Voor een integrale afweging is het van belang te weten in hoeverre dit 'vliegwieleffect' daadwerkelijk gecalculereerd is. De vulling van de NKB1 na de uitputting door dit voorstel is immers van essentieel belang om te komen tot de afronding van het masterplan stationsgebied. Op deze wijze wordt de Raad gevraagd te voteren op basis van een uitgeklede informatiepositie en kunnen wij geen integrale beslissing nemen (hoewel dit voorstel zich focust op een gedeelte van het masterplan is het toch allemaal met elkaar verbonden, zeker gezien de nadruk op het vliegwieleffect).

Ik heb aangegeven dat de ontwikkeling van ons Stationsgebied een samenwerking tussen private partijen, overheid, spoorpartijen en instellingen is en zal zijn. U heeft dat ook in uw kaderstelling (de ontwikkelingsstrategie voor het Stationsgebied) geconcludeerd en ons eerder al meegegeven in de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard.

We maken een bewuste keuze: door nu te beginnen met het ontwikkelen van concrete plannen voor onder andere de Zuidtangent met de spooronderdoorgang, verwachten wij dat de marktinitiatieven die zich nu al aandienen ook concreet tot plannen, investeringsbesluiten en dus tot ontwikkeling zullen komen. Initiatieven waarvan wij effecten in alle domeinen van de stad terug zullen zien. Wij aarzelen niet en wachten ook niet langer, want anders wachten anderen ook.

Sinds u de ontwikkelingsstrategie heeft vastgesteld hebben de eerste ontwikkelaars en ondernemers plannen kenbaar gemaakt: tijdelijk wonen in De Schakel, kantoortransformatie Umbriëllaan 10, Het Zakenstation (v.m. HAL Trade Center), het appartementencomplex van Henselmans. We zijn in gesprek met meer ondernemers en ontwikkelaars. Ik begrijp dat u inzicht wil hebben in de partijen met wie wij ambtelijk en bestuurlijk in overleg zijn. Ik wil u nadrukkelijk meegeven dat het aan deze partijen zelf is om vanuit hun ideeën tot plannen en ontwikkelingen te komen en dat publiekelijk te maken.

Overigens, in de openbare registers van het Kadaster zijn eigendomsposities in te zien en kunt u voor uzelf een beeld opmaken welke grondposities recentelijk zijn verhandeld.

In het verlengde van deze vraag, is er al een intentieovereenkomst (incl. kostenverdeling) gesloten om bij de werkzaamheden aan de Zuidtangent ook de materialen voor het WEC neer te leggen? Zo nee, waarom niet?

Nee. Er is nu geen intentieovereenkomst die zich specifiek richt op de Zuidtangent. U heeft echter gelijk: vanzelfsprekend zullen we in het kader van de samenwerking in ons Slimme Energienet werk-met-werk maken en op zoek gaan naar synergie.

Het participatieproces is uitgebreid besproken. De inspreker van gisteravond (dhr Ligthart) stelt 48 ondernemers van de Industriestraat en omgeving te vertegenwoordigen en stelt dat zij niet gekend zijn in de uiteindelijke oplossing voor de stoplichten en zij het daar ook pertinent niet mee eens zijn. Hoe valt dit te rijmen met het nieuws dat er een nieuwe oplossing middels consensus uit de klankbordgroepen is voortgekomen? (zie hiervoor Cbb 170310 Raadsinformatiebrief

Participatieproces Stationsgebied). Wij vinden het wel een sterk signaal en zouden ook graag de ratio en afweging willen weten in deze. (immers, wij zijn als Raad niet betrokken geweest in het participatieproces).

Het ontstaan van de consensus in de klankbordgroepen is direct terug te vinden in de verslagen van hun vergaderingen. In uw commissie Stadsontwikkeling heeft een vertegenwoordiger van de klankbordgroepen dat eerder al eens toegelicht. Klankbordgroepleden hebben bovendien samen met ons de oplossingsrichting gecommuniceerd in een nieuwsbrief en op de inloopavond van 19 september. U geeft aan dat de heer Ligthart stelt namens 48 ondernemers te spreken, stelt dat zij niet gekend zijn in de uiteindelijke oplossing en stelt dat zij het daar ook pertinent niet mee eens zijn. Over zulke stellingnames van de heer Ligthart ontvangen wij nu vanuit diezelfde groep ondernemers gemengde signalen.

*Welke 'stakeholders' en 'duurzame experts' zijn geconsulteerd en zullen die ook meewerken aan het masterplan stationsgebied?
Freek Marchal, Nederland Duurzaam HHW*

Dat zijn er heel veel geweest. Primaire (semi-) publieke stakeholders zijn voor ons ProRail, NS (Stations), provincie en I&M. We hebben ook een selectie stakeholders uit het Stationsgebied geïnterviewd, om bovenop de klankbordgroepsessies input te krijgen voor ons masterplan-in-de-maak. Dat betrof (nieuwe) grond- en gebouweigenaren (met hun architecten), zittende ondernemers, instellingen en de scholen.

We hebben bovendien twee duurzaamheidssessies gehouden, om tot een eerste input voor een duurzaamheidsparagraaf in het masterplan-in-de-maak te komen en te onderzoeken waar bij (mogelijke) ontwikkelpartners commitment gevonden zou kunnen worden. Daar waren adviseurs van HHNK, architecten, adviseurs van de provincie, ProRail, Kodi, HVC Groep, Movares, Bedrijfskring, Kuiper Compagnons, adviseurs van Building Changes en onze eigen ambtenaren bij aanwezig. In een tweetal sessies heeft dit gezelschap zich gebogen over de kansen en ambities op het gebied van duurzaamheid in de ontwikkeling van ons Stationsgebied. Deze participatieve aanpak loopt nog en ik betrek u graag op een later tijdstip om de resultaten daarvan met u te bespreken.

Monique Stam