



Interne Memo

nr. INT17-0277

Aan: Gemeenteraad
Van: College van B&W
Datum: 21 februari 2017
Onderwerp: Beantwoording vervolgvragen nav Rapport Zuidtangent omtrent
Spooronderdoorgang (Bij17-015)
Afschrift aan: -

Referentiemodel

U geeft aan dat wordt uitgegaan van het prognosejaar 2030. Maar ook dat de spoorwegonderdoorgang voor dat jaar is opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie, en dat dat de reden is dat de spooronderdoorgang onderdeel is van het prognosejaar. Echter, er is in het geheel nog geen besluit genomen door de gemeenteraad dat deze spooronderdoorgang daadwerkelijk gerealiseerd zal worden. Vanuit dat oogmerk dient in het referentiejaar ook een situatie opgenomen te worden waarin deze spooronderdoorgang juist niet is gerealiseerd. Immers, voordat de raad tot een besluit komt, mag niet uitsluitend van de situatie worden uitgegaan dat de spooronderdoorgang een feit is. Sterker, zolang de raad dit besluit nog niet heeft genomen, dient nu juist als referentiesituatie die situatie aangehouden te worden zoals die zal zijn totdat de raad zijn besluit heeft genomen. Dit is dan de situatie zonder spooronderdoorgang.

Vragen tav Referentiemodel

1. *Bent u het met ons eens dat, zolang de raad nog geen besluit over een spooronderdoorgang heeft genomen, het niet juist is dat er geen enkel onderzoek is gedaan naar een situatie zonder spooronderdoorgang?*

Er is in 2008 al onderzoek gedaan naar een situatie zonder spoorwegonderdoorgang. Er is destijds voor het prognosejaar 2020 gekeken naar een variant met vier gekoppelde VRI's en een gelijkvloerse spoorwegovergang en vervolgens naar een variant met vier gekoppelde VRI's met een spoorwegonderdoorgang.

Hierbij de conclusies voor de varianten met vier gekoppelde VRI's::

Netwerk met gelijkvloerse spoorwegovergang

Als gevolg van de gelijkvloerse spoorwegovergang neemt de capaciteit van de Zuidtangent met een derde af, de spoorwegovergang is namelijk 20 minuten per uur gesloten.

Uitgaande van twee rijstroken per rijrichting op de Zuidtangent is het niet mogelijk om een gekoppelde regeling te ontwerpen met een cyclustijd van onder de 120 sec. De simulatie laat zien dat het verkeer niet goed verwerkt kan worden, lange wachtrijen (> 1 km) zijn het gevolg. Geconcludeerd kan worden dat het niet mogelijk is om het verkeer op de Zuidtangent zonder congestie af te wikkelen met het handhaven van de gelijkvloerse spoorwegovergang.

Netwerk met ongelijkvloerse spoorwegovergang

Uitgaande van grootschalige aanpassingen aan de kruispunten en een ongelijkvloerse spoorwegovergang kan het verkeer in 2020 goed verwerkt worden. Hiervoor is het onder andere noodzakelijk om de Zuidtangent te voorzien van twee rijstroken per rijrichting. De

cyclustijd van de gekoppelde regeling blijft zowel in de ochtend- als avondspits onder de 120 sec.

2. *Bent u het met ons eens, dat het logisch is om juist de situatie zoals die is zonder spooronderdoorgang (zijnde de situatie totdat de raad een besluit heeft genomen) als referentiesituatie aan te houden, omdat dit het dichtst bij de status quo komt te liggen?*

Het college is van mening dat er iets moet gebeuren aan de verkeerssituatie op de Zuidtangent. De doorstroming van het verkeer is slecht en de kruispunten zijn onveilig. De Zuidtangent is geen representatieve entree van Heerhugowaard.

Het college is op basis van de reeds uitgevoerde onderzoeken overtuigd van de noodzaak om een spoorwegonderdoorgang aan te leggen. In 2008 is deze noodzaak al aangetoond, mede met behulp van een dynamische verkeersmodel. In de rapportage van het onderzoek in 2015 is deze noodzaak bevestigd.

In 2008 zijn we in een aantal stappen gekomen tot een principeoplossing voor de problemen op de Zuidtangent. Eerst is gekeken of de problemen opgelost konden worden met behoud van de gelijkvloerse spoorwegovergang. Daarvoor is gekeken naar het toepassen van de verkeerslichten op de nu nog ongeregelde kruispunten ter hoogte van de Industriestraat en het Stationsplein. Deze verkeerslichten zouden dan gekoppeld worden aan de reeds aanwezige verkeerslichten. De resultaten die het dynamisch verkeersmodel hebben opgeleverd staan beschreven bij onze reactie op vraag 1.

Het college is nu bezig met verdiepend onderzoek naar de oplossingen voor de Zuidtangent. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van de meest actuele RO- en verkeersgegevens. Er zijn geen plannen om in een dynamisch model opnieuw een doorrekening te laten maken voor een situatie zonder spoorwegonderdoorgang.

Wel zullen wij het verkeerskundig adviesbureau vragen of het mogelijk is om een filmpje te leveren van de microsimulatie die in 2008 is gemaakt voor de toekomstige situatie zonder spoorwegovergang. Daarmee kunnen wij laten zien wat er gebeurt als er geen spoorwegonderdoorgang wordt aangelegd en we alleen verkeerslichten plaatsen op de kruispunten met de Industriestraat en het Stationsplein.

Onrealistisch referentiemodel

Verder geeft u aan dat Goudappel als referentiesituatie 2030 voor de Zuidtangent simpelweg een spooronderdoorgang heeft toegevoegd. De vormgeving van de kruispunten met de Gildestraat en het Stationsplein wijken daarbij niet af ten opzichte van de huidige situatie. Dit houdt feitelijk in, dat dit een uiterst irreële situatie betreft. Immers, als beide kruispunten onverkort blijven bestaan en er toch een tunnel komt te liggen, houdt dit zeer steile en dus slecht toegankelijke hellingen in. Hetgeen uiteraard zeer onwenselijk is.

Vragen tav Onrealistisch referentiemodel

3. *Bent u het met ons eens, dat een spooronderdoorgang met handhaving van de kruispunten Gildestraat en Stationsplein een niet-realistische mogelijkheid is om een tunnel aan te leggen, in verband met de veel te steile hellingen die daar uit voort vloeien?*

Het handhaven van de huidige vormgeving van de kruispunten van de Zuidtangent met de Industriestraat en het Stationsplein is onrealistisch. Dat geldt niet alleen voor een situatie met een spoorwegonderdoorgang. De spoorwegonderdoorgang is mede noodzakelijk om de kruispunten aan weerszijden eindelijk te kunnen aanpakken en veiliger te maken. Vanwege de lengte van de hellingbaan de zijde van de Gildestraat-Industriestraat is daar de fly-over/lus noodzakelijk die de Gildestraat met de Industriestraat verbindt.

4. *Bent u het met ons eens, dat een situatie die nooit gerealiseerd kan worden, daarom ook een slechte keuze voor een basissituatie is waar alle varianten mee worden vergeleken?*

Nee, de spoorwegonderdoorgang is onderdeel van de Gemeentelijke structuurvisie, het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en diverse andere beleidsnotities en was daarmee vaststaand beleid. In die beleidsstukken was nog niet uitgewerkt hoe de kruispunten van aan weerszijden van de spoorwegonderdoorgang zouden worden vormgegeven.

5. *Indien u dit met ons eens bent, is het dan niet logisch om als referentiesituatie die situatie aan te houden waarop alle kruispunten in de Zuidtangent onveranderd blijven, maar waarin geen onrealistische tunnel wordt opgenomen?*

Zoals in reactie op voorgaande vragen al is aangegeven is er in 2008 al gerekend aan een geoptimaliseerde situatie zonder spoorwegonderdoorgang. Het ging om een variant met vier gekoppelde VRI'S. De conclusie van die variant heeft u hierboven al kunnen lezen. Er ontstaan lange wachtrijen en bij de verkeerslichten kan het verkeer niet in 120 seconden worden afgewikkeld

Er is toen al aanbevolen om het toekomstige ontwerp voor de Zuidtangent te baseren op de 'optimalisatievariant met onvolledige kruispunten'. Dit is waar we nu mee bezig zijn.

Het college gaat geen varianten doorrekenen waarvan we al weten dat die het verkeer in de toekomst niet goed kunnen verwerken.

Dichtligtijden (= het rood staan van verkeerslichten bij de spoorwegovergang)

U antwoordt op onze opmerking rond het aantal treinen per uur o.a. dat wij zelf voor een aantal passerende de treinen de tijdsduur zouden kunnen klokken waarin de lichten bij de spoorbomen op rood staan en het gemiddelde van die tijdsduur dan met 12 zouden moeten vermenigvuldigen om tot een totale dichtligtijd per uur te kunnen geraken. Op de eerste plaats vinden wij dat dit niet aan de individuele burger moet worden overgelaten, maar dat hier officiële instanties voor ingeschakeld dienen te worden. Wij zijn dan ook van mening dat wij dit als Burgerbelang niet zouden moeten doen, maar dat u de gegevens hieromtrent voor ons dient te (laten) verzamelen. Echter, wij hebben toch incidenteel gedaan wat u ons voorstelde, en komen tot wachttijden die korter zijn dan 1 minuut. Kortere in ieder geval dan de wachttijd bij de verkeerslichten op het kruispunt Zuidtangent/Westtangent. Dit leidt voor ons tot de conclusie dat het wachten voor de spoorovergang vergelijkbaar is met het wachten voor gewone verkeerslichten.

Vragen tav Dichtligtijden

6. *Uit het feit dat u ons aanraadt om zelfstandig de tijdsduur te klokken waarin de lichten bij de spoorbomen op rood staan, kan geconcludeerd worden dat een dergelijk onderzoek nog nooit is uitgevoerd. Kunt u bevestigen of deze conclusie juist is?*

Uw conclusie is onjuist.

In 2005 zijn door de gemeente de dichtligtijden geklokt op dezelfde wijze zoals wij aan u hebben gesuggereerd. De dichtligtijden varieerden toen van korte dichtligtijden iets onder de minuut (bij treinen afkomstig uit het zuiden) tot ruimere dichtligtijden tot zelfs drie-en-een-halve minuut (bij treinen afkomstig uit het noorden of twee passerende treinen tegelijk).

Omdat de techniek van de spoorbomen sinds 2005 waarschijnlijk verbeterd is hebben wij ProRail gevraagd om actuele en betrouwbare data. In 2015 heeft ProRail onderzoek gedaan en onlangs is de data aan de gemeente beschikbaar gesteld. De betreffende data wordt bij deze beantwoording gevoegd.

7. *Mocht deze conclusie onjuist zijn, en is er wel degelijk een onderzoek naar deze zogenaamde dichtligtijden (definitie van ProRail) uitgevoerd: Zou u ons dan de gegevens willen doen toekomen met zowel de dichtligtijden voor de spoorovergang alsook de wachttijden bij de verkeerslichten op de kruispunten aan beide zijden van de Zuidtangent?*

We hebben de metingen uit 2005 kunnen achterhalen. Dit is niet het degelijk onderzoek waar u naar vraagt, maar geeft wel een indruk van de dichtligtijden zoals die in 2005 zijn geklokt.

De resultaten van het onderzoek van ProRail zijn te vinden als bijlagen.
Hieronder de gegevens uit 2005.

Vertrek station		ma 24-10		wo 26-10		do 27-10	
		Dicht	Sluitingstijd	Dicht	Sluitingstijd	Dicht	Sluitingstijd
15:41			01:08	15:37	01:16	15:36	01:16
15:46			01:00	15:43	00:57	15:44	00:56
15:47		15:48	01:58	15:46	01:50		
15:49		15:53	01:50	15:50	02:08	15:50	01:55
16:05		15:08	01:22	16:06	01:16	16:04	02:14
16:11		15:14	00:55	16:12	02:14	16:08	01:19
16:12				16:12	02:14	16:15	03:23
16:16				16:16	01:48	16:15	03:23
16:17		16:19	02:12				
16:19		16:22	01:46	16:20	02:01	16:20	02:24
16:35		16:25	01:46	16:38	01:08	16:23	02:02
16:41		16:40	01:23	16:42	01:57	16:36	01:17
16:42		16:43	02:03	16:42	01:57	16:42	02:20
16:46		16:47	02:32	16:46	03:01	16:48	02:03
16:47		16:47	03:32	16:46	03:01	16:51	02:03
16:48		16:54	01:07	16:50	02:03	16:51	02:03
16:49		16:57	02:26	16:50	02:03		
Gemiddeld			01:48		01:55		02:02

Bij verkeerslichten spreken we niet van dichtligtijden of wachttijden, maar van cyclustijden. De tijd die het duurt om elke rijrichting (de gehele cyclus) groen te geven.

De verkeersregelingen op de N242 en op de Westtangent zijn verkeersafhankelijk en hebben zoals gebruikelijk bij verkeerslichten een maximale cyclustijd van 120 seconden. Als er weinig verkeersaanbod is dan wordt de cyclustijd lager.

- 8. Kunt u toelichten waarom u uitgaat van een gemiddelde dichtligtijd per uur voor het autoverkeer? Het wachten is toch vooral voor de individuele automobilist een mogelijke ergernis, en er zal geen automobilist een uur lang voor de overgang blijven wachten.**

Daarvan moesten wij uit gaan omdat het verkeerskundig onderzoek dat bij de stukken van de commissie SO van 1 november 2016 is gevoegd is uitgevoerd met een statisch verkeersmodel. Bij statisch modelleren is een individuele dichtligtijd niet bruikbaar.

Wij zijn het niet eens met uw stelling dat het wachten voor gesloten spoorbomen alleen een mogelijke ergernis is voor een individuele automobilist. De gesloten spoorbomen op de Zuidtangent zorgen veel voertuigverliesuren. De aanwezigheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang zorgt er voor dat we al jaren geen goede oplossing kunnen realiseren op de onveilige kruispunten van de Zuidtangent met het Stationsplein en met de Industriestraat*

** Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit aangegeven. Eén voertuigverliesuur betekent dat op een bepaald traject één voertuig één uur vertraging heeft gehad. Dat is op de Zuidtangent inderdaad niet reëel, maar wel reëel zijn 60 voertuigen met 1 minuut vertraging.*

De spoorwegovergang Zuidtangent wordt dagelijks gepasseerd door bijna 20.000 motorvoertuigen. Daarmee loopt het aantal voertuigverliesuren als gevolg van de spoorbomen snel op.

9. *Wij zijn van mening dat uitgegaan zou moeten worden van enerzijds de wachttijd per keer dat de overgang wordt gepasseerd tegenover de kans dat dit daadwerkelijk staat te gebeuren. Daarin moet dan ook de kans worden meegenomen dat een automobilist ongestoord de overgang kan passeren. Bent u het met dit uitgangspunt eens?*

In het onderzoek uit 2008 is met een dynamisch verkeersmodel aangetoond dat in de toekomst bij het sluiten van de spoorbomen van een gelijkvloerse spoorwegovergang er lange wachtrijen zullen ontstaan die niet weggewerkt kunnen worden in de tijd vanaf de opening van de spoorbomen tot het moment dat de spoorbomen wederom omlaag gaan voor de volgende trein. Hierdoor zal de verkeersdruk bij elke passerende trein opstapelen.

Overige varianten

U geeft aan dat u de voorgestelde variant van de oppositie niet als reëel beschouwt. Intussen zijn al wel vanuit de bevolking diverse andere varianten aangevoerd. Deze zijn in onze ogen alle zeker realistisch te noemen.

Vragen tav Overige varianten

10. *Bent u het met ons eens dat dit mogelijk reële varianten betreft?*

Sinds het moment dat het college haar 'praatplaat' bekend heeft gemaakt is er vanuit de bevolking een aantal ideeën en andere varianten aangevoerd.

Wij toetsen de ingediende ideeën kort aan de indicatoren die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Ook wordt een vergelijking gemaakt met de varianten die als meest reële naar voren zijn gekomen uit de value-engineeringsessies die hebben plaatsgevonden met de belangrijke stakeholders ProRail, NS en de provincie.

Nogmaals, de indicatoren zijn:

- *bereikbaarheid van Heerhugowaard;*
- *veiligheid;*
- *leefbaarheid;*
- *economische vitaliteit;*
- *beleving (welkom in Heerhugowaard);*
- *duurzaamheid en toekomstwaarde door koppelkansen;*

Op dit moment loopt er een participatietraject met klankbordgroepen waarin ook de realiteitswaarde van alle ingediende varianten wordt beoordeeld. De klankbordgroepen zijn momenteel aan zet. Aan hen zullen alle varianten en ideeën worden voorgelegd. Mocht er aanleiding ontstaan om varianten nader te onderzoeken dan zullen wij dit oppakken. In het uiteindelijke voorstel in november zal hier dan uitleg over gegeven worden of indien mogelijk ook tussentijds.

11. *Als u dit met ons eens bent, houdt dit dan in dat u deze varianten wel nader zult gaan onderzoeken?*

Zie het antwoord op vraag 10.

Dynamisch verkeersmodel

U blijkt in de nabije toekomst de varianten ook met een dynamisch verkeersmodel te zullen gaan onderzoeken.

Inderdaad.

Vragen tav Dynamisch verkeersmodel

12. *Bent u voornemens, gegeven onze opmerkingen hierboven aangegeven, om ook een situatie via dit dynamische verkeersmodel te onderzoeken waar de situatie op de Zuidtangent in 2030*

vergelijkbaar is met de huidige situatie, dus zonder onderdoorgang en met de huidige kruispunten met Gildestraat en Stationsplein

Nee. Zoals eerder aangegeven is in 2008 in een dynamisch verkeersmodel al een microsimulatie gemaakt van een gelijkvloerse variant met vier gekoppelde VRI'S. De conclusie is hierboven al vermeld.

De verkeerssituatie op de Zuidtangent is nu al een probleem (veiligheid en doorstroming) en er komt in de toekomst alleen maar meer verkeer te rijden als gevolg van allerlei nieuwe plannen. Het college richt zich op het oplossen van de verkeersproblemen.

13. Bent u voornemens om ook de door de bevolking ingediende varianten met dit dynamische verkeersmodel te gaan onderzoeken?

Zie het antwoord op vraag 10.