



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

Datum indiening 10 januari 2017  
Volgnummer  
Registratienummer Bij17-015

---

### Onderwerp

Vervolg vragen nav Rapportage Zuidtangent omtrent Spooronderdoorgang

---

Aan het College,

### *Inleiding*

In de commissie SO van 1 november 2016 hebben wij enkele vragen en opmerkingen geplaatst over de verkeerskundige rapportage Zuidtangent omtrent de spooronderdoorgang. Hierop hebben wij op 29 november een uitgebreid antwoord ontvangen, waarvoor onze hartelijke dank. Toch zijn er als gevolg van deze beantwoording nieuwe vragen ontstaan. Tijdens ons verhelderend overleg met uw ambtenaar is reeds aangekondigd dat wij deze vervolgvragen zouden indienen. Deze vragen hebben wij in een aantal onderdelen gesplitst. Hierbij vragen wij regelmatig om uw mening; indien u een bepaalde stellingname niet met ons deelt, wilt u dan steeds toelichten waarom u er een andere mening op na houdt?

### *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?
- 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?

---

### **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?*

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?*

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?*

### **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?*

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?*

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.*

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?*

---

**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?

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

**Dynamisch verkeersmodel**

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

**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?

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

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

---

**Lid van de Gemeenteraad Heerhugowaard**

J. Beers,  
Fractie Burgerbelang

---

**Antwoord van het College****Inleiding**

< begin met een korte inleiding, zo mogelijk verwijzend naar de inleiding bij de vragen >

**Antwoorden**

< Geef per vraag kort en duidelijk antwoord. Hou de nummering van de vragen aan >