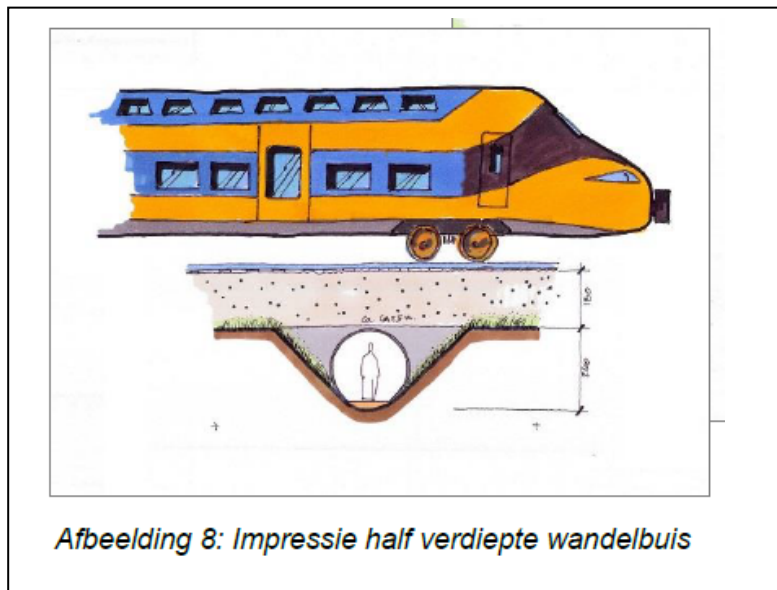


BIJLAGE 3: Toelichting alternatieven

Gegeven de huidige situatie dat een ontsluiting via een alternatief tracé niet haalbaar blijkt te zijn, zijn er nog twee reële alternatieven om de verbinding toch in stand te houden. De eerste is er onderdoor via een tunnel of zogenaamde wandelbuis en de tweede is er overheen via een voetgangersbrug. Een derde variant is sluiting van de overweg. Deze komt pas in beeld als de twee hiervoor genoemde alternatieven niet haalbaar blijken te zijn.

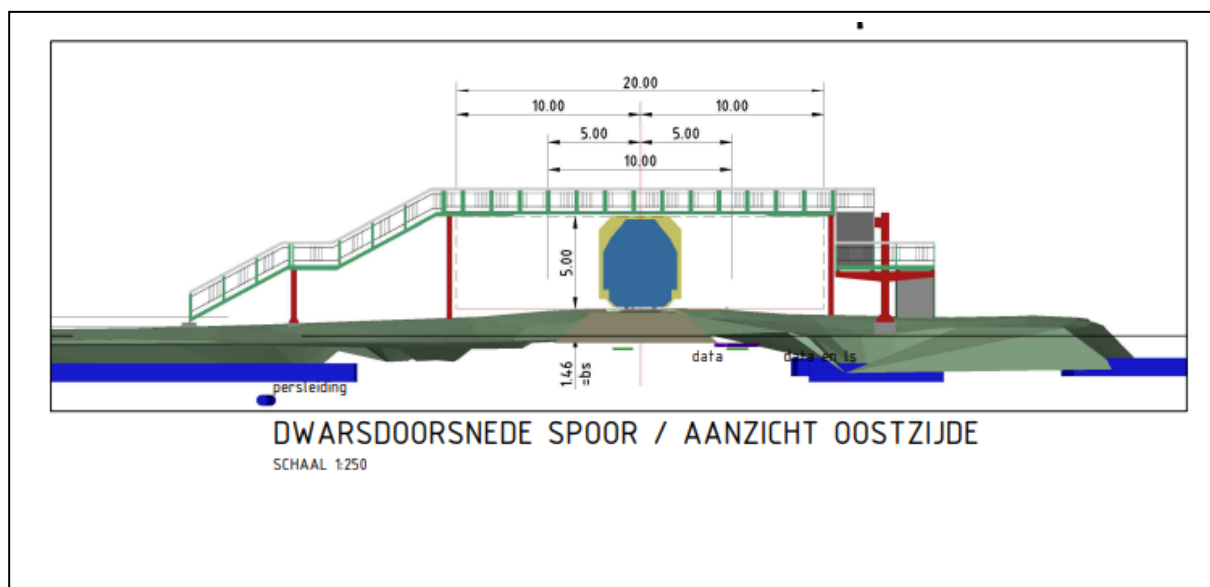
1. Een wandelbuis/tunnel

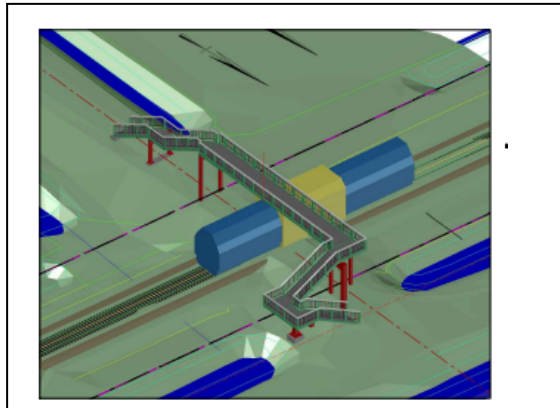
Het eerste alternatief voor de overweg is een zogenaamde wandelbuis. Een wandelbuis is een constructie van (prefab) betonnen elementen welke onder de spoorbaan door kan worden geperst. De diameter bedraagt ca 2,50 meter, gedimensioneerd op een situatie dat een fietser met de fiets aan de hand zonder problemen door de wandelbuis kan lopen.



2. Een voetgangersbrug

Een tweede variant is een voetgangersbrug over het spoor. De hoogte van de constructie bedraagt om veiligheidsredenen minimaal 5 meter. In de brug zal een fietsgoot worden aangebracht om met de fiets aan de hand naar boven en beneden te kunnen komen. Een voetgangersbrug is een vrij robuuste constructie in het landschap.





Voorbeeld voetgangersbrug

Voor – en nadelen varianten

Wanneer gekeken wordt naar voor- en nadelen dan scoort de wandelbuis/tunnel op de meeste onderdelen (landschappelijke inpassing, comfort, veiligheid, draagvlak, toegankelijkheid) beter dan de voetgangersbrug. Behalve dan op aanlegkosten.

In alle eerlijkheid moet de vraag gesteld worden of een voetgangersbrug wel een realistisch alternatief is vanwege de vele praktische nadelen. Vooral dan de minder goede, feitelijk slechte, toegankelijkheid. Voor veel gebruikers, en met name mensen die minder goed ter been zijn, zal dit een moeilijk te nemen 'hindernis' worden. Dit nog los van de vraag of een dergelijk bouwwerk wel passend is in de omgeving.

3. Sluiten overweg

Deze optie komt in beeld op het moment dat de alternatieven niet haalbaar blijken. Het is overigens wel een scenario dat goed is om te benoemen.

ProRail wil uiterlijk in 2023 de sanering geregeld hebben. Men heeft een aanwysbevoegdheid van het Ministerie om dit juridisch af te dwingen. Liever wil men met partijen en omgeving tot een oplossing komen. Maar als met de regio geen overeenstemming kan worden bereikt over een alternatief is dit de weg die bewandeld wordt.

In die situatie is er voor wandelaars geen sprake meer van een ommetje. Fietzers zullen dan gebruik moeten maken van de Blessumerdyk (in zwart gemarkeerd op bijgaande afbeelding) welke aansluiting heeft op de Hegedyk en naar Deinum leidt. Het gaat hier om vrij bochtige erftoegangsweg waar 60 km/h mag worden gereden. Voor zowel wandelaars en fietsers objectief gezien niet een veilig alternatief.

Bij het sluiten van de overgang ontstaat naar alle waarschijnlijkheid een ander vraagstuk namelijk het verbeteren van de veiligheid voor fietsers en wandelaars op de Blessumerdyk.

