

Van: Arie van der Meijden Prive <acvandermeijden@kpnmail.nl>

Verzonden: maandag 17 november 2025 09:31

Aan: griffie Hardinxveld-Giessendam <griffie@hardinxveld-giessendam.nl>

Onderwerp: Tunnel 't Oog

Geacht College van B&W, geachte leden van de Gemeenteraad,

Binnenkort zal er een overleg plaatsvinden tussen technici en het gemeentebestuur betreffende keuzes tunnel 't Oog.

Hierbij zal ook mijn alternatieve plan aan de orde komen.

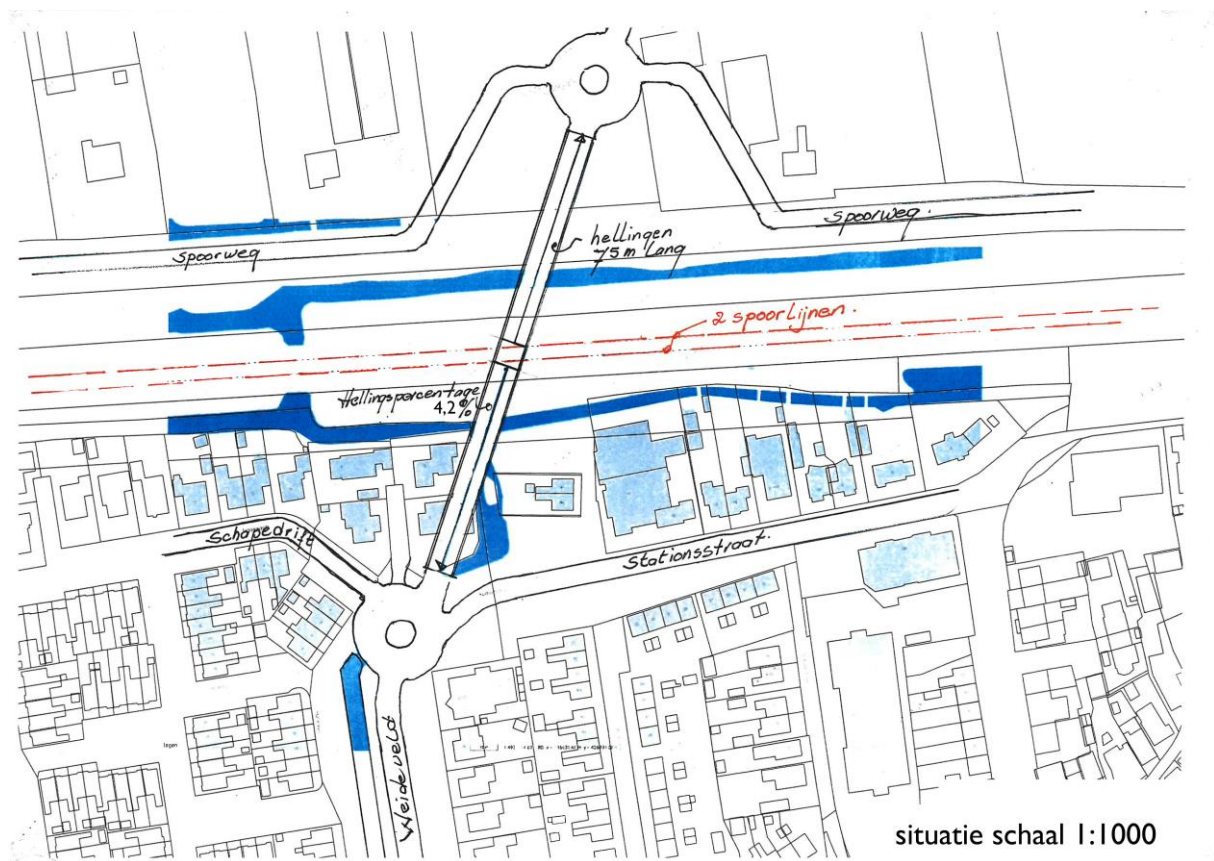
Om zoveel mogelijk duidelijkheid te verschaffen heb ik in het bijgaande schrijven, met bijlage, de verschillen tussen het Royal HaskoningDHV plan en mijn plan nog eens op een rijtje gezet.

Hopelijk zal e.e.a. tot een verantwoorde keuze leiden.

Met vriendelijke groet,

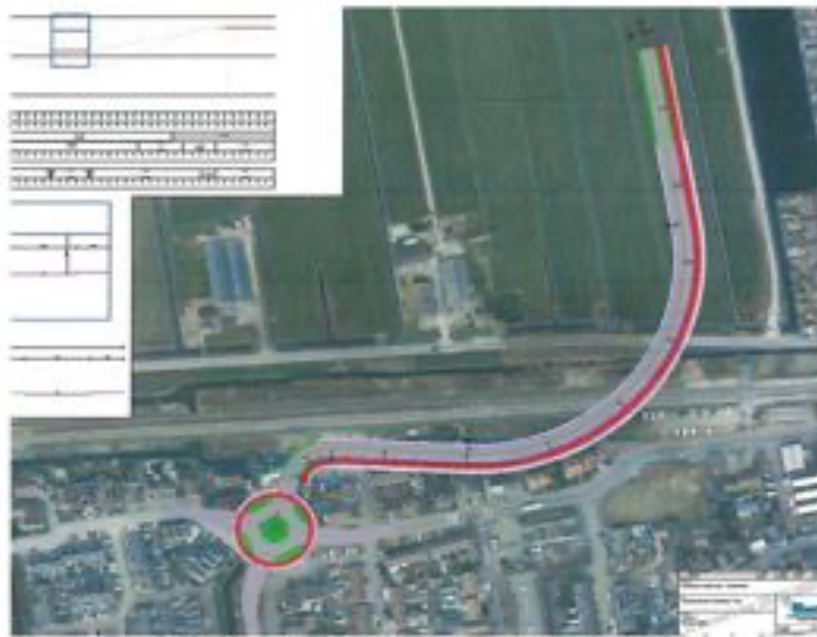
Arie van der Meijden

m. 06-54791457

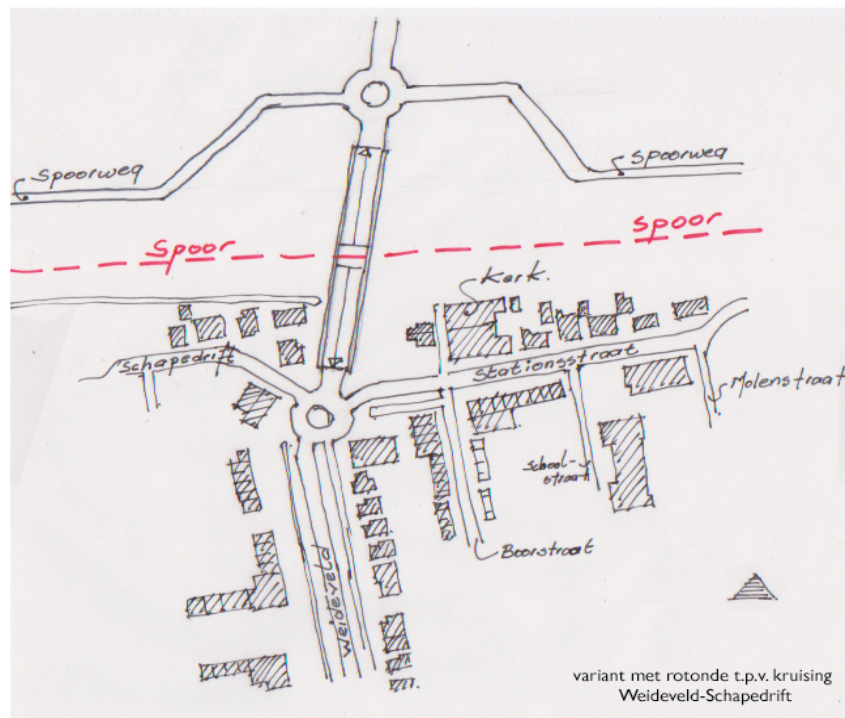


VERGELIJKINGEN TUNNELPLANNEN 't OOG TE HARDINXVELD-GIESSENDAM

Om een afgewogen besluit te kunnen nemen is het van belang om de verschillen tussen de tunnelplannen die gemaakt zijn in beeld te brengen. Het betreft het door Royal HaskoningDHV ontwikkelde plan, hierna te noemen **plan H** en een door ondergetekende ontwikkeld alternatief plan, hierna te noemen **plan M**.



Plan H



Plan M

Te amoveren panden nodig voor beide plannen:

Plan H: kerk + 13 woonhuizen waaronder 2 potentieel gemeentelijke monumenten.

Plan M: maximaal 2 woonhuizen.

De hoogwaardige bebouwing langs de Stationsstraat blijft bij plan M volledig in stand.

Wat voor Sliedrecht de Adriaan Volkersingel is, is/was voor Hardinxveld-Giessendam de Stationsstraat. Het betreft in beide gevallen een hoogwaardige woonstraat waar in de jaren '60 van de vorige eeuw de notabelen zich vestigden, zoals in ons geval de burgemeester, enkele dominees, notaris en een huisarts.

Sloop van een dergelijke voorname/hoogwaardige en belangrijke woonstraat is vanuit vele gezichtspunten onaanvaardbaar en zal ten alle tijden voorkomen moeten worden.

Vrije hoogte in de beide tunnels:

Plan H: 4,60 meter

Plan M: 3,90 meter

Plan H heeft een hoogte die gebruikt wordt waar exceptioneel hoog verkeer is toegestaan; ofwel bij autosnelwegen en hoofdwegen (volgens CROW-publicaties en wettelijke kaders bij zogenaamde A/N wegen).

Bij plan M wordt ervan uitgegaan dat het veel beter is om het grote vrachtverkeer juist niet door het centrum van het dorp te laten gaan.

Het betreft vrachtverkeer dat vanuit richting Giessenburg via Binnendams ons dorp binnenkomt en nu via de bestaande spoorwegovergang, Parallelweg en Nieuweweg en daar o.a. naar de opritten van de A15 gaat.

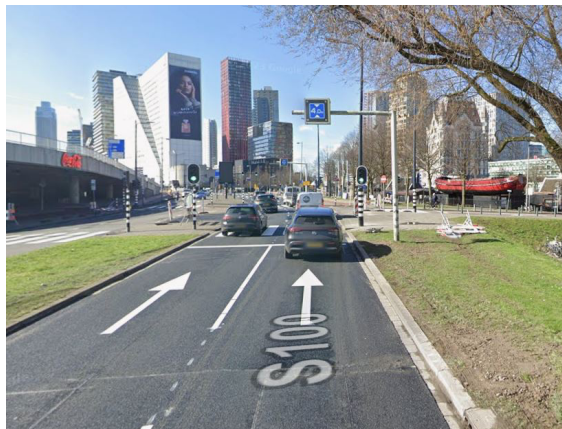
Het is bekend dat bewoners van de Nieuweweg al jaren klagen over de overlast van o.a. het vrachtverkeer en dat bij de weteringbrug door de gemeente grote kosten zijn gemaakt om door vrachtverkeer kapotgereden riolering te repareren.

Bij een 4,6 meter hoge tunnel zal in de nieuwe situatie het grote vrachtverkeer uit de richting Giessenburg dat naar richting Rotterdam gaat (en omgekeerd) gebruik maken van de Spoorweg en Zwijskade en vandaar naar de oprit A15 gaan. Voor het grote vrachtverkeer uit richting Giessenburg dat richting Gorinchem gaat (en omgekeerd) is dan nog altijd de kortste weg via de tunnel naar de oprit Nieuweweg en vandaar naar de A15.

Dit betekent dus dat de Nieuweweg tot in lengte van jaren last blijft houden van dit grote/zware vrachtverkeer.

Overigens kan de vraag gesteld worden of in de toekomstige situatie, met 2000 nieuwe woningen in 't Oog, de huidige infrastructuur in het centrum van ons dorp (incl. de Nieuweweg) ook voor het gewone autoverkeer toereikend is. De op/afritten van de A15 langs de Stationsstraat in Sliedrecht (Stationsstraat is in Sliedrecht aanzienlijk breder dan de Nieuweweg in onze gemeente) zijn juist ter ontlasting van de Stationsstraat aldaar een aantal jaren geleden weggehaald.

Onbegrijpelijk is het dat in ons geval waar het gaat om een woonwijksituatie waar vrije tunnelhoogtes worden geadviseerd van 3,0-3,5 meter er bij plan H een tunnelhoogte van 4,6 m wordt gehanteerd. Zelfs de belangrijkste hoofdroute naar de binnenstad van Rotterdam, de Maasboulevard, heeft een onderdoorgang van 4,0 meter hoog (zie foto).



Maasboulevard Rotterdam

Als het centrum van een bruisende wereldstad als Rotterdam in de belangrijkste en drukste hoofdroute naar het centrum een tunnel van 4 meter hoog heeft dan is de vraag waarom het centrum van een bescheiden dorp als het onze bereikbaar moet zijn via een tunnel van 4,60 meter hoog.

Als hier ook nog eens een belangrijke straat voor moet worden opgeofferd en een geforceerde en gevaarlijke tunnel voor nodig is dan is dit gewoon niet het juiste plan!

Een tunnel van 3,90 meter hoog als verbinding tussen 't Oog en het centrum is ruim voldoende en naast het normale autoverkeer ook toegankelijk voor brandweerwagens en middelgroot vrachtverkeer. Een te hoge vrachtwagen vanuit Binnendams die in het centrum moet zijn kan altijd via de route Spoorweg/Zwijnskafe/Peulenlaan alsnog het centrum bereiken.

Voor wat betreft het argument om de tunnel 4,60 meter hoog te maken om te voorkomen dat hoog vrachtverkeer zich in de tunnel klemrijdt nog het volgende. Het hoge vrachtverkeer is nu al grotendeels uitgerust met hoogtenavigatie. Tegen de tijd dat de nieuwe tunnel in gebruik zal zijn is waarschijnlijk al het hoge vrachtverkeer van dergelijke navigatie voorzien. Ook het plaatsen van een hoogteportaal voor de toe-rit naar de tunnel zal dan ook niet meer nodig zijn.

Overigens wordt door iedereen afgeraden om het grote/hoge vrachtverkeer in het centrum van ons dorp toe te laten.

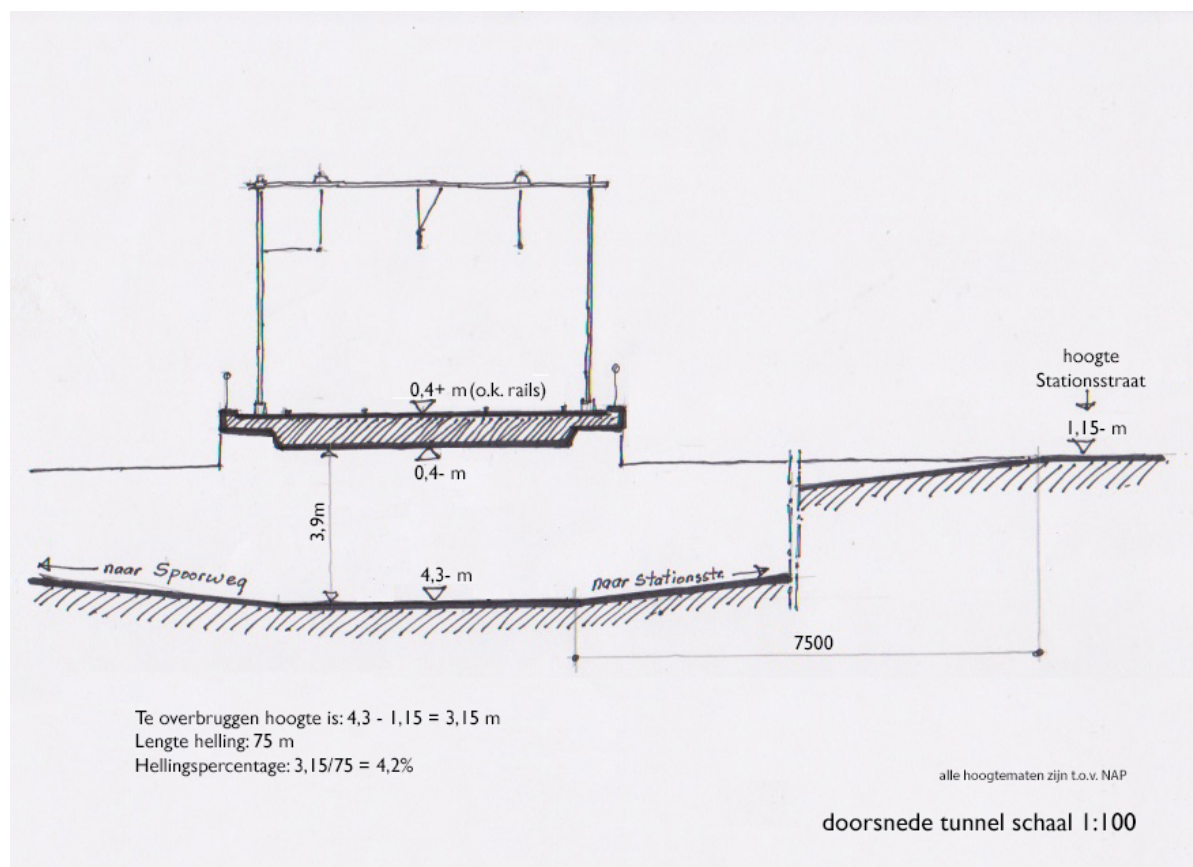
Hellingspercentages voor beide plannen:

Gehanteerde hellingspercentages voor tunnels zijn: 4% tot 6%.

De tunnel onder de spoorweg in Sliedrecht (Ringgersstraat) is o.a. een voorbeeld waar het alternatieve plan op gebaseerd is (zie foto onder kopje veiligheid).

De hellingen zijn daar 64,50 meter lang, de te overbruggen hoogte 2,70 meter en is dus het hellingspercentage: $2,7/64,5 = 4,2\%$.

De hellingen van plan M zijn 75 meter lang en de te overbruggen hoogte is hier 3,15 meter (zie doorsnede tunnel), het hellingspercentage is dan hetzelfde als de tunnel in Sliedrecht namelijk: $3,15/75 = 4,2\%$.



Doorsnede tunnel M

Plan H heeft hellingspercentages van ca. 5%.

De hellingen zijn dus steiler dan bij plan M.

In verband met het toelaten van zwaar vrachtverkeer is bij plan H gekozen voor een 20 meter lang vlak stuk als overgang tussen helling en rotonde.

Alleen al voor dit vlakke stuk moeten in het plan H minstens 3 woningen worden opgeofferd.

De praktijk leert echter dat hellingen meestal direct aansluiten op rotondes en/of eindigen bij stoplichten en er dus meestal helemaal geen vlakke overgangsstukken zijn.

De nieuwe hellingen van de afrit A15 Papendrecht richting Papendrechtse brug, met uiteraard veel zwaar vrachtverkeer, eindigen gewoon bovenaan de hellingen direct voor de stoplichten.

Ook de helling van de hier bovengenoemde onderdoorgang van de drukke Maasboulevard eindigt direct bij het stoplicht.

De helling van de Spuiweg-spoortunnel in Dordrecht eindigt waar de aansluitende rotonde begint.

Bij plan M wordt het zware/hoge verkeer geweerd en daardoor is een vlak stuk van 20 meter hier helemaal overbodig. Zoals nu getekend heeft plan M wel een plat overgangsstuk van ca. 10 meter lang tussen einde helling en rotonde.

Dit stuk kan ook gebruikt worden om de overgang helling/rotonde optimaal te stroomlijnen.

Mocht er alsnog een reden te bedenken zijn om de tunnel toegankelijk te maken voor **alle** verkeer dan is dit uiteraard bij plan M ook mogelijk.

De maximale hoogte van een vrachtwagen is in ons land 4,00 meter. Hier past tunnelhoogte van 4,20 meter bij. Deze hoogte wordt volgens de CROW-publicaties en wettelijke kaders geadviseerd bij stedelijke hoofdwegen.

De te overbruggen hoogte wordt in dit geval dan 3,45 meter (i.p.v. 3,15 meter).

Bij handhaving van de bovengenoemde hellingen van 75 meter lang is dan het hellingspercentage: $3,45/75 = 4,6\%$. De hellingen bij plan M zijn echter ook te verlengen van 75 meter naar 80 meter. Het hellingspercentage wordt in dat geval: $3,45/80 = 4,3\%$.

Om het centrum (en Nieuweweg) te ontlasten blijft echter de voorkeur om de tunnel niet hoger te maken dan 3,90 meter.

Veiligheid in beide tunnels:

Veiligheid is een heel belangrijk thema in zowel de landelijke politiek als in de plaatselijke politiek.

Voor fietsers/voetgangers is het passeren van een tunnel vaak geen favoriete bezigheid. Uit veiligheidsoogpunt is het van belang dat het tunneltraject zo overzichtelijk mogelijk is.

Bij plan M is er, evenals bij de tunnel in Sliedrecht, een maximaal overzicht.

Voordat men het tunneltracé ingaat heeft men een volledig overzicht en kan men zien of er al dan niet gevaar dreigt.



Tunnel onder spoor in Sliedrecht

Bij plan H is voor een 4,60 meter hoge tunnel het noodzakelijk om de helling naar de tunnel min of meer parallel aan de spoorlijn aan te leggen. Om deze helling aan de zuidzijde van de spoorlijn te realiseren is een grootschalige sloop van hoogwaardige woningen en kerk aan de Stationsstraat noodzakelijk.

Onontkoombaar is dan vervolgens dat het tunneltracé haaks of met een bocht, zoals bij plan H het geval is, onder het spoor doorgaat.

Gevolg hiervan is dat door deze bocht er geen enkel overzicht meer is voordat men het tunneltracé ingaat. Voor fietsers/voetgangers geeft dit een buitengewoon onveilig gevoel omdat men geen overzicht heeft en niet kan zien of men zonder gevaar de tunnel in kan gaan. Activiteiten die het daglicht niet verdragen kunnen dus bij plan H ongezien in de tunnel plaatsvinden.

Kinderen die wonen in 't Oog zullen bijvoorbeeld voor sport en catechisatie veelvuldig 's-avonds de spoorlijn moeten passeren. Volwassenen zullen uit veiligheidsoverwegingen al grote moeite hebben om 's-avonds gebruik te

maken van de tunnel, laat staan dat ouders met jonge kinderen met een gerust hart hun kinderen naar de andere kant van de spoorlijn laten gaan.

De veiligheid bij plan H is een grote zorg en het nu voorliggende tunneltracé zal een bizar duur obstakel worden tussen 't Oog en de rest van ons dorp. Het zal bewoners aan beide zijden van de spoorlijn scheiden i.p.v. verbinden.

Duurzaamheid:

Gelet op de wereldwijde klimaatproblematiek worden begrippen als duurzaamheid en rentmeesterschap in onze samenleving, dus ook in ons dorp, steeds belangrijker.

De grootschalige sloopactiviteiten en herhuisvestingen die nodig zijn voor het realiseren van plan H staan niet in verhouding tot het op de locatie afgestemde plan M. Bij plan M zullen hooguit twee woningen moeten worden opgeofferd en blijft alle hoogwaardige bebouwing langs de Stationsstraat staan.

De CO₂ uitstoot van plan M is dus maar een fractie t.o.v. plan H.

Gekeken kan worden of door een kleine verschuiving van het tunneltracé in oostelijke richting sloop van woningen volledig kan worden voorkomen.

Voor het laatste zal een ovale rotonde op de kruising Weideveld/Schapedrift noodzakelijk zijn.

Kosten:

Door minimale onteigeningen/sloop/herhuisvestingen en een veel eenvoudiger tunneltracé zal plan M naar schatting 25-30 miljoen euro goedkoper zijn dan plan H.

Conclusie:

Het is duidelijk dat plan M op alle onderdelen te prefereren is boven plan H.

Het uitgangspunt om een 4,60 meter hoge tunnel te realiseren heeft bij plan H geleid tot een voor de locatie veel te geforceerde oplossing.

Onnodige en grootschalige sloop van hoogwaardige bebouwing en een volstrekt onveilige tunnel is het gevolg van deze keuze.

Bij plan M is gekozen voor uitgangspunten die recht doen aan de locatie en zijn daarop afgestemd. Sloop en herhuisvesting is hierbij tot een minimum beperkt en kan afhankelijk van de verdere keuzes wellicht helemaal worden voorkomen.

Doordat er is gekozen voor een op de locatie afgestemde tunnelhoogte is er een rechttoe rechtaan route vanuit 't Oog naar het centrum mogelijk. Een route die volledig overzichtelijk en voor een tunneltracé zo veilig als mogelijk is. Gekozen is ook voor een meest duurzame oplossing met een kostprijs die naar alle waarschijnlijkheid minder dan de helft van plan H zal bedragen. Indien voor plan M wordt gekozen zal in ieder geval heel veel leed aan de Stationsstraat worden voorkomen!

November 2025

ir. Arie C. van der Meijden (architect)

(Mede namens Stichting Dorpsbehoud en Historische Vereniging)

m. 06-54791457

P.S. als bijlage is toegevoegd een situatietekening op schaal 1:1000 met daarop het op schaal getekende Plan M tunnel. De getekende rotondes hebben dezelfde maat als de rotonde op de Nieuweweg. Aangezien bij plan M het grote vrachtverkeer ter plaatse bewust geweerd wordt kunnen wellicht in de praktijk de rotondes hier wat kleiner uitvallen.

Van: Arie van der Meijden Prive <acvandermeijden@kpnmail.nl>

Verzonden: dinsdag 18 november 2025 15:00

Aan: griffie Hardinxveld-Giessendam <griffie@hardinxveld-giessendam.nl>

Onderwerp: Nieuwe variant tunnel 't Oog

Geacht College van B&W en leden van de Gemeenteraad,

Naar aanleiding van vragen uit de gemeenteraad heb ik bijgevoegd een nieuwe variant 2 voor het tunneltracé naar 't Oog.

Ten opzichte van het op 17 november 2025 verstuurde plan heb ik het tracé iets naar rechts (het oosten) verschoven en iets schuiner onder de spoorlijn laten gaan.

De woningen aan de Schapedrift kunnen hierdoor allemaal behouden blijven.

Slechts de twee huurwoningen direct voor de Stationskerk moeten bij deze variant voor het nieuwe tunnelplan wijken.

Voor de Stationskerk ontstaat er nu wel een royale parkeerplaats, parkeerplekken zijn op tekening schematisch ingetekend.

Het bestaande water direct links naast het tunneltracé heb ik gedeeltelijk weggehaald en in de vorm van een driehoek weer gecompenseerd.

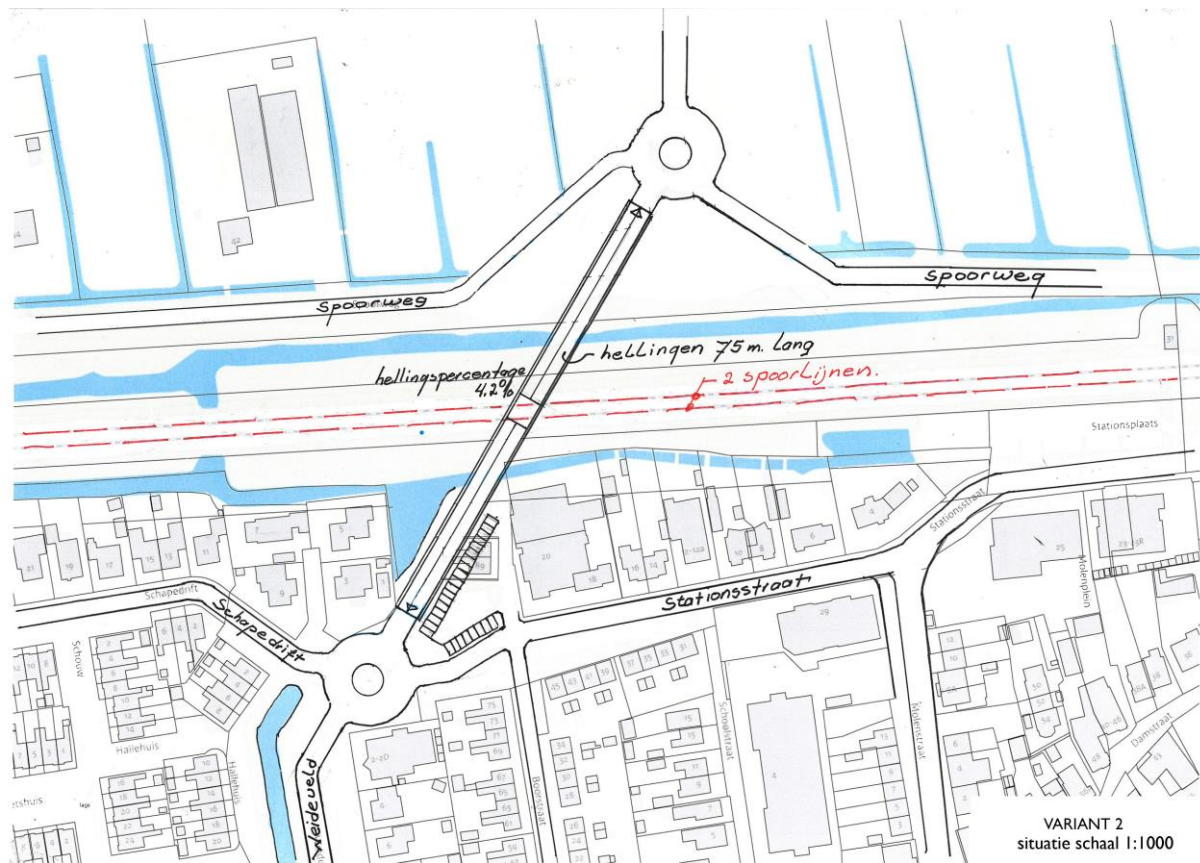
De nieuwe aan het tunneltracé aansluitende rotonde in 't Oog, steekt minder diep het plangebied in dan bij de vorige variant.

Overigens loopt bij plan H (plan Royal HaskoningDHV) de Spoorweg dwars door (over) het gebogen en daar verdiepte tunneltracé.

Ook hier zal de Spoorweg tot diep in het plangebied moeten worden verlegd.

Met vriendelijke groet,

ir. Arie C. Van der Meijden



VARIANT 2
situatie schaal 1:1000