

Ik heb mij aangemeld als lid van de klankbordgroep Koninginneweg om mee te kunnen praten over de uitwerking van het stationsplan, helaas is tijdens de verschillende bijeenkomsten gebleken dat doordat de uitgangspunten vooraf gegeven waren er weinig mee te denken was. Het in twee richtingen verbinden van het station en de Vorstin is uiteindelijk maar op 1 manier mogelijk, of dit nu voorlangs, achterlangs of dwars door de woningen op de Koninginneweg is, het komt in feite op hetzelfde neer. Met een toename van meer dan 1000% verkeer wordt deze plek onleefbaar.

Een variant die door veel van de klankbordgroep leden als beste naar voren gekomen is, werd op het laatste moment niet meer meegenomen omdat deze niet aan de uitgangspunten voldoet. Ik heb het hier over de 'knip-variant'. Deze variant zorgt ervoor dat het doorgaand verkeer uit het centrum geweerd wordt, maar dat het station, de markt, en het centrum vanuit zowel noord als zuid beter bereikbaar worden. Bezoekers kunnen via dezelfde weg waarover ze gekomen zijn het centrum weer verlaten. En doorgaand verkeer neemt de buitenring die daar veel beter geschikt voor is. Eén van de argumenten om deze variant af te laten vallen was dat de verkeersdruk op de buitenring zal toenemen. Helaas zijn deze gevolgen niet verder onderzocht.

Ik heb het raadsvoorstel bekeken en het enige uitgangspunt wat ik kan vinden waaraan deze variant niet voldoet is het verdiept aanleggen van de Schapenkamp. Dit is met deze variant ook helemaal niet nodig en zal dus miljoenen euro's besparen. Als je dan toch graag miljoenen wil investeren in een tunnel, leg deze dan niet midden in het centrum, maar tussen de snelweg en het mediapark. Dan zijn meteen de problemen op de buitenring opgelost.

Deze variant levert ook een besparing op als je kijkt naar het niet te hoeven aankopen en slopen van panden, ook voor de 'langs de lijn' variant zullen panden geloopt moeten worden. Dit is een besparing in geld, maar zeker ook in tijd: het aankopen van panden kan een landurige procedure zijn.

Doordat de verkeersdruk afneemt biedt deze variant ook grote voordelen bij het vinden van een structurele oplossing voor de problemen bij de kleine spoorbomen.

In de reacties van de professionele stakeholders op het stedenbouwkundig plan valt te lezen dat zowel de Fietzersbond als de Provincie Noord-Holland ook positief zijn over deze variant. Ik citeer de Fietzersbond:

*"Met het aanbrengen van een knip nabij het station zou een geweldige slag te behalen zijn om er echt een publieksruimte van te maken, waarbij ook de kosten van een verdiepte aanleg vermeden kunnen worden."*

En de Provincie Noord-Holland zegt het volgende:

*“Wij zien voor de directe stationsomgeving wel voordelen bij de optie ‘knip in de centrumring’: zo komt er meer ruimte voor ontwikkelingen op het stationsplein en kan de link tussen centrum en station beter worden gelegd. Naar ons inzicht is het goed om eerst de verkeerseffecten op de buitenring en omliggende wegen goed in kaart te brengen voordat de optie volledig afvalt. Goede inzichten daarin kunnen ook een onderbouwing zijn waarom wel gekozen zou moeten worden voor de variant van een ondertunneling. Een ondertunneling is namelijk ook een dure variant en draagt voornamelijk bij aan de verkeersdoorstroming. In hoeverre het (meer) bijdraagt aan de verdere optimalisatie van het knooppunt is nu nog niet voldoende duidelijk. “*

Ik ben van mening dat als je een doorgaande tweerichtingverbinding tussen noord en zuid gaat maken dat je hiermee een grote hoeveelheid extra verkeer door het centrum gaat trekken en dit op diverse plekken tot stagnaties gaat leiden waardoor het centrum juist niet bereikbaarder gaat worden en al helemaal niet groener.

Met de ‘knip’ variant is er volgens mij een beter en een stuk goedkoper alternatief dat ook nog eens op kortere termijn te realiseren is. Het zou een gemiste kans zijn om dit niet verder uit te werken.