

Bijlage 3 : Overzicht punten van kritiek op door Mark ingediend alternatieve plan en kanttekeningen bij het gemeentepan

De bijgaande lijst van kritiekpunten op het plan Mark zijn uitgesproken door wethouder Stam en de projectleden Rentinck, Ippel en Dijkstra, nadat het plan Mark via de pers bekendheid had gekregen. Deze punten zijn nooit rechtstreeks inhoudelijk besproken, zodat ook geen open discussie kon plaats vinden. Om dit overzicht niet onnodig langer te maken, is per punt niet aangegeven door wie en wanneer deze uitspraak is gedaan. Deze gegevens zijn echter wel beschikbaar.

Alvorens de punten te noemen, eerst nog drie algemene opmerkingen.

1. Het aanvankelijke plan, Mark 1, bestond uit een onderdoorgang van het spoor met een tweebaans tunnel in het midden van de te handhaven spoorwegovergang. De tunnel was bedoeld voor het doorgaande verkeer tussen Westtangent en Westerweg. Daarmee werd 70 á 80% van het verkeer "opgevangen". Het overige bestemmingsverkeer naar het Stationsplein en de Zandhorst werd via een parallel circuit over de bestaande, maar gehalveerde spoorwegovergang geleid. De kritiekpunten betroffen vooral dit plan, omdat de gemeente persé een volledige ondertunneling nastreefde. Er is toen aangegeven, dat het parallelle circuit zo nodig ook met een eigen tunnel kon worden uitgevoerd. Dit plan is derhalve het definitieve plan geworden, Mark 2. Opgemerkt is toen nog, dat eerst Mark 1 en daarna Mark 2 uitvoeren geen problemen zou opleveren voor het verkeer tijdens de aanleg van de tunnels en bovendien in de tijd gezien qua financiën wellicht beter zou uitkomen door spreiding over een langere termijn.
2. Een belangrijke ontsluitings- en verbindingsweg als de Zuidtangent moet zo min mogelijk, zeker onnodige, verkeersobstakels hebben. Hoe simpeler het verkeer kan doorrijden, hoe groter de capaciteit. Dat geldt zeker, als naderhand de Zuidtangent onder de N242, de Westerweg, wordt doorgetrokken naar Broekhorn/Langedijk. Doorrijdend verkeer geeft voorts een rustiger verkeersbeeld en komt daardoor de veiligheid ten goede, tevens is de uitstoot van uitlaatgassen beduidend minder, hetgeen weer het milieu ten goede komt.
3. Kort na het bekend worden van mijn plan, kwamen er in de pers reacties, o.a. één, zoals bijgevoegd. De kop van het artikel is vanzelfsprekend de keuze van de journalist. De gevoelens bij de gemeente laten zich dan wel een beetje raden. Wellicht, dat deze onderbuikgevoelens een rol hebben gespeeld bij het te haastig uitspreken van kritiek op het plan Mark. In ieder geval werd daarmee een basis gevonden voor een prestigeslag.

En dan nu de punten, zo veel mogelijk in volgorde van de tijd, te beginnen in december 2016, nadat op 5 december mijn plan was ingediend bij het college n.a.v. een algemene oproep van de wethouder om reacties, zulks na veel kritiek van vooral ondernemers op het collegeplan.

1. Het plan zou technisch niet uitvoerbaar zijn. Bij navraag, wat daarmee werd bedoeld, is nooit een toelichting verschaft.
2. Verkeer komend vanuit de Industriestraat richting Alkmaar zou grote "weefproblemen" ondervinden. Binnen één dag is een oplossing gepresenteerd. Op de vraag, hoe dit dan in het collegeplan zou worden opgelost, is nooit een antwoord gekomen. In het collegeplan is dit weven immers exact hetzelfde! Alleen niet oplosbaar, zoals in het plan Mark.
3. Er zou enkele miljoenen aan reeds verstrekte subsidie moeten worden terug betaald bij uitvoering van het plan Mark 1. Bij navraag door een plaatselijke politieke partij bij de subsidieverstrekker werd dit schriftelijk ontkend. Bedoeling van de subsidie was een onderzoek naar een goede structurele oplossing, ongeacht of dit een volledige of gedeeltelijke ondertunneling zou zijn.
4. De hellingshoeken van de tunnelopgangen zouden meer zijn dan de voorgeschreven 5%. Bij navraag bij RWS blijkt er een adviesrichtlijn, dus geen norm, van 5% te bestaan voor bruggen- en tunnelopgangen in rijkswegen om zwaar vrachtverkeer snelheid te kunnen laten houden. Er bestaan in het geheel geen binnenstedelijke richtlijnen of adviezen op dit punt.
5. De dikte van het tunnelplafond zou 2,5 meter worden, waardoor de tunnel in het plan Mark te diep zou worden! Een ingeschakelde betonconstructeur gaf aan dat ca. één meter dikte voldoende zou zijn. Vooral, omdat de overspanning in het plan Mark smaller was dan bij de gemeente. Het collegeplan zou dan eerder dieper moeten worden uitgegraven. Op deze reactie is nooit een antwoord ontvangen.
6. De perrons zouden moeten worden verlengd in zuidelijke richting. Daarom kon de spoorwegovergang in plan Mark 1 niet worden gehandhaafd. Als reactie is gewezen, dat een eventuele verlenging ook in noordelijke richting zou kunnen plaats vinden. Voorts de vraag gesteld, als de perrons in zuidelijke richting zouden worden verlengd in het collegeplan, hoe dan de fly-over zou worden uitgevoerd. Deze komt al ca. 3 meter van het pand Waarderpoort en zou dan nog dichter tegen het pand aankomen. Bovendien zou het verlengde perron en de fly-over zoveel breedte in beslag nemen, dat de tunnelopgang naar de Industriestraat ca. 10% zou gaan worden.

Nooit reactie ontvangen. Over de verlengde perrons is nooit meer gerept en zijn evenmin terug te vinden in het collegeplan.

7. De verkeersintensiteit op de Zuidtangent neemt af door het gereed komen van de Westfrisiaweg; immers verkeer vanuit de richting Obdam kan rechtstreeks naar de Zandhorst en hoeft niet meer via de Zuidtangent. Dit geldt ook voor verkeer vanuit Heerhugowaard-Oost, dat dan via de Oosttangent naar de Zandhorst kan rijden. Gevraagd naar cijfers zijn deze nooit verstrekt, terwijl er wel melding werd gemaakt van computerprogramma's tot 2030. Overigens bleek bij navraag bij de RUD, dat een programma tot 2030 nog niet gereed is, bovendien geldt dit voor provinciale wegen en geen binnenstedelijke.
8. Een volledige ondertunneling is nodig om mee te liften met de 10 minuten treinverbinding naar Amsterdam, een wens scenario van het college. Navraag bij de NS gaf echter aan, dat deze verbinding nooit verder zou gaan dan Alkmaar. Plan Mark 1 kan dus wel worden uitgevoerd, zeker als tussenfase naar Mark 2.
9. Door de gemeente verstrekte cijfers over voertuigbewegingen op de Zuidtangent, waaruit de onhaalbaarheid van plan Mark zou moeten blijken, bleken bij navraag bij de provincie niet te kloppen. De gemeente had namelijk aangegeven, dat de verkeersintensiteit op de Zuidtangent gelijk was aan die op de Westerweg. Na onderzoek bleek de intensiteit over twee banen van de Westerweg vergeleken te zijn met de intensiteit over één baan op de Zuidtangent!
10. Plan Mark 1 zou niet goedkoper zijn dan het collegeplan. Aangetoond is, dat plan Mark wel goedkoper is, omdat meerdere kosten in het gemeentepan niet zijn weer gegeven. Deze zijn opgenomen in renovatieplannen van de betreffende locatie, zoals Umbriëllaan, Stationsweg, Beveland, Westtangent en de Zandhorst. Deze kosten moeten echter wel bij de totale kosten van het project worden opgeteld, omdat deze een direct gevolg zijn van het gekozen ontwerpplan. De meeste van deze kosten komen in het plan Mark niet voor.
11. Te weinig groen in plan Mark. Ook niet juist, omdat beide plannen vergelijkbaar zijn in wegen/asfalt. De verdiepte aanleg over het gehele traject in plan Mark draagt zelfs bij aan een groener imago, doordat de verdiepte weg op ooghoogte niet zichtbaar is.
12. De rotondes in plan Mark zouden het verkeer niet aankunnen. Uit cijfers van CROV blijkt echter, dat er zeer veel ruimte is door de belasting van slechts 30% van het totale verkeersaanbod.
13. De aansluiting op de Westerweg, waar in het plan Mark op wordt gewezen, zeker in de nabije toekomst, vindt de gemeente niet belangrijk. Daarop gaan we niet wachten, was de reactie. Zeker bij een ongelijkvloerse kruising biedt het plan Mark grotere voordelen dan het collegeplan. Dat werd ontkend. Op het feit, dat samen met de provincie het kruispunt aanpakken, kan leiden tot een financieel voordeel voor de gemeente en de provincie, werd niet ingegaan. Overigens is de gemeente in het najaar 2017 wel gaan praten met de provincie.
14. Een wachttijd voor het VRI-kruispunt Zuidtangent/Stationsplein van 1,5 keer de huidige wachttijd voor de spoorwegovergang werd ontkend. Dat was kritiek van Mark op het collegeplan. Wederom werden niet bestaande computerprogramma's als bewijs aangevoerd. Inmiddels heeft de gemeente deze hogere wachttijden toegegeven. Het nut van het collegeplan t.b.v. een betere doorstroming wordt daardoor volledig achterhaald.
15. In het plan Mark zouden de tunnelopgangen te steil zijn (6%). Gevraagd is, hoe steil deze opgangen dan zijn in het collegeplan, als door de fly-over de afstand spoor tot de Industriestraat korter is dan in het plan Mark? Nooit een reactie ontvangen. Zie ook punt 6.
16. De heer Ligthart was een onbeduidende éénling met zijn kritiek. Hij vertegenwoordigde niemand. De bedrijfskring was de enige terechte vertegenwoordiger, die goed contact zou hebben met de achterban. Medio 2017 heeft Ligthart namens bijna 50 ondernemers een bezwaarschrift ingediend. Veel van deze ondernemers zijn geen lid van de bedrijfskring, dus kunnen ook niet vertegenwoordigd worden door de bedrijfskring. De bedrijfskring blijkt dus in het geheel geen representant van alle ondernemers te zijn.
17. De leden van de klankbordgroepen zouden zeer deskundig zijn, daaraan werd niet getwijfeld. Bekend is inmiddels, dat niemand van deze leden de cijfers, feiten, richtlijnen en adviezen, waarnaar Mark heeft verwezen, heeft bestudeerd of nagetrokken. Zonder inhoudelijke discussie onderbouwd met tegencijfers of feiten werd de klankbordgroepen door de ambtelijke organisatie meegedeeld, dat het plan Mark niet kon worden uitgevoerd. Kritiekloos werd dit door de klankbordgroepen aanvaard.
18. Kritiek van de groep Ligthart over een langdurige sluiting van de spoorkruising in de Zuidtangent bij de aanleg van het collegeplan werd ontkend. "Slimme" aannemers konden dit werk uitvoeren zonder noemenswaardige onderbreking, was de reactie. Op de vraag, hoe dit zou worden gerealiseerd is nooit antwoord gekregen.
19. Vragen over de voorgenomen bouw van flats op het Stationsplein - West en verdere industriële uitbreiding in de Gildestraat-Zuid en de gevolgen daarvan op het verkeersaanbod op de Zuidtangent worden niet beantwoord. In algemene zin wordt uitgesproken, dat bewoners in de buurt van een station geen auto aanschaffen? Er bestaan dus geen parkeer problemen, volgens de gemeente. Als de Gildestraat-Zuid veel verkeer veroorzaakt, wordt een tweede tunnel aangelegd in de buurt van de spoorbrug over de Westerweg ter hoogte van Butterhuizen, is een terloops gemaakte opmerking tijdens een klankbordgroep bijeenkomst.

Tot zover een aantal punten. De kwaliteit van de antwoorden zijn, voor zover verstrekt, volst rekt ongeloofwaardig. De vraag dringt zich dan ook op, waarom een gemeente, maar dit geldt ook voor de klankbordgroepen en in het bijzonder de bedrijfskring, niet serieus op een alternatief plan reageert. Wellicht komt dit door de keuze van de gemeente bij de start van dit project. De gemeente is daarbij zonder meer uitgegaan van een vierbaansweg voor de Zuidtangent, zoals thans. Deze keuze mocht niet ter discussie worden gesteld noch door de klankbordgroepen, noch door het bureau Goudappel/Coffeng. Echter, de huidige Zuidtangent is geen vierbaansweg, maar een combinatie van achtereenvolgende opstelstroken voor afslaand verkeer. Eigenlijk dus min of meer een tweebaansweg, maar zeker geen vierbaansweg. De gemeente heeft nooit over een mogelijke andere oplossing nagedacht. Een vrije opdracht aan een onderzoekbureau had wellicht wel tot een andere oplossing geleid. En waarom dan wel? De Zuidtangent - West ligt immers tussen twee aanvoerwegen, de Zuidtangent-Oost en de Broekerweg, die ieder slechts twee rijbanen tellen. Waarom moet dan een stuk verbindingsweg daartussen ineens 4 rijbanen exclusief opstelstroken worden? Dit geeft ook al aan, dat de toekomstige verkeersintensiteit nooit een probleem kan zijn. De cijfers bevestigen dit trouwens.