

## DUURZAME BEREIKBAARHEID

Dit is de derde nieuwsbrief **Duurzame Bereikbaarheid** van de gemeente Alkmaar. De nieuwsbrief verschijnt op regelmatige basis tijdens het ontwikkelingsproces op weg naar de Kadernota **Duurzame Bereikbaarheid**. De nieuwsbrief is bedoeld voor iedereen die van de ontwikkelingen in dit proces op de hoogte wil blijven.

In dit nummer onder meer:

- Brainwritesessies leiden tot zes stadsconcepten
- Stadsconcepten worden doorgerekend
- Rijmt Kadernota Duurzame Bereikbaarheid met Binnenstad Beter?
- Piet van der Linden (lid adviesgroep namens Fietsersbond): "Die nieuwe ideeën kunnen heel verfrissend zijn"
- Thijs Pennink (lid adviesgroep namens Kamer van Koophandel): "Ik denk dat er toch een zekere urgentie is"

### BRAINWRITESESSIES LEIDEN TOT ZES STADSCONCEPTEN

**Stap 1 van het proces naar een kadernota duurzame bereikbaarheid, was het verzamelen van zoveel mogelijk informatie. Dat is gebeurd in drie zogeheten brainwritesessies. Twee met de adviesgroep Duurzame Bereikbaarheid en één met de gemeenteraad. Hieruit zijn zes verschillende stadsconcepten voortgekomen die op dit moment worden doorgerekend door de vakafdeling van de gemeente.**

Een stadsconcept is een brede visie voor een langere periode op de toekomstige duurzame bereikbaarheid van de stad. Binnen elk concept wordt op een bepaalde manier gekeken naar de bereikbaarheid van de stad en worden zoveel mogelijk dezelfde oplossingen toegepast voor gelijksoortige probleemsituaties.

#### Knelpunten

Eén van de knelpunten die opvallend veel naar voren kwam tijdens de sessies, was de buitenring rond Alkmaar. Veel adviesgroepleden zochten de oplossing hiervoor vooral in het bouwen, ofwel het verbeteren van het autovervoer door de aanleg van nieuwe wegen, tunnels, bruggen, fly-overs en nieuwe aansluitingen. Ook de radialen, ofwel de wegen die de binnenring en de buitenring met elkaar verbinden, werden veel als knelpunt genoemd. Denk bijvoorbeeld aan de Kennemerstraatweg, de Bergerweg, de Vondelstraat en de Helderseweg. Als mogelijke oplossing voor de problemen op deze wegen, werden behalve het genoemde 'bouwen' ook 'selectieve toegang' en 'circulatie' genoemd. Met selectieve toegang wordt bedoeld toegang voor bepaalde doelgroepen, het knippen van de weg, of aansluiting met beperkende maatregelen op een kruispunt. Met circulatie wordt bedoeld op het instellen van éénrichtingverkeer en het scheiden van sluijverkeer en doorgaand verkeer, maar dan niet door middel van bijvoorbeeld afsluiting van de weg.

#### Oplossingen

De eerste sessie met de adviesgroep was vooral bedoeld voor het zoeken naar oplossingen voor knelpunten die door de leden zelf waren aangedragen. Tijdens de brainwritesessie met de gemeenteraad én tijdens de tweede sessie met de adviesgroep is in groepjes gewerkt aan toekomstplannen voor de stad die vervolgens aan de hele groep werden gepresenteerd.

Onderwerpen die steeds terugkwamen, waren bijvoorbeeld de aanleg van een P&R aan de rand van de stad; het ontlasten van de binnenring; het autovrij maken van de binnenstad; het weren van doorgaand verkeer uit de binnenstad; het belang van het imago van Alkmaar; de bypass van de ring bij de Bestevaerstraat doortrekken over het kanaal; en uiteraard het vraagstuk over het openbaar vervoer. Wat dat laatste betreft, gaat het om de vraag of je directe of indirecte lijnen wenst. Een indirecte lijn gaat door een groot deel van de wijk en heeft veel opstapmogelijkheden, waardoor de lijn goed bereikbaar is vanuit elke woning. Een directe lijn is veel sneller, maar komt niet overal voor de deur.

#### Actieplannen

Het resultaat is een zestal aanzetten tot stadsconcepten die op dit moment worden doorgerekend door de vakafdeling. Uiteindelijk zullen één of meer concepten nader worden uitgewerkt. Voorwaarde is in elk geval dat elk concept het gewenste niveau van bereikbaarheid waarborgt. En dat het voldoet aan de wettelijke eisen en aan de randvoorwaarden voor groen, luchtkwaliteit, geluid en zorgnormen voor de brandweer en de ambulancedienst. Het uiteindelijk gekozen stadsconcept zal in een later stadium verder worden uitgewerkt in actieplannen met verkeersoplossingen.

## STADSCONCEPTEN WORDEN DOORGEREKEND

De medewerkers van de gemeentelijke afdeling Verkeer & Vervoer buigen zich op dit moment over de zes aanzetten tot stadsconcepten die uit de brainwritesessies zijn voortgekomen. Berekend wordt wat de verkeerskundige gevolgen zullen zijn van elk concept, maar ook de verwachte effecten voor het milieu.

Vier van de voorlopige stadsconcepten zijn aangedragen door leden van de adviesgroep, namelijk Ondernemend Alkmaar, Animo, de heer Kueter en de heer Miliano. De afgelopen periode hebben de vakmensen van Verkeer & Vervoer om tafel gezeten met deze adviesgroepleden om de ingebrachte concepten te vertalen naar concepten die geschikt zijn voor berekening. Naast deze vier concepten worden twee concepten doorgerekend die zijn opgesteld door de medewerkers van de afdeling Verkeer & Vervoer zelf, in samenwerking met de projectgroep. En dan is er nog het basismodel. Dit gaat uit van de huidige situatie zonder noemenswaardige veranderingen in de verkeersstructuur tot 2020. In het model zijn de verwachte toekomstige knelpunten in beeld gebracht.

### Verkeersmodel

Voor elk concept wordt berekend wat in 2020 de verwachte verkeersintensiteit zal zijn op de verschillende

wegen (dus hoeveel auto's zullen van die wegen gebruikmaken) en hoe de verwachte afwikkeling is op kruispunten (stroomt het verkeer goed door of zal er file zijn). Hiervoor wordt gebruikgemaakt van speciale verkeersmodellen, waarover in een latere nieuwsbrief meer.

Ook de milieu-effecten van de stadsconcepten worden bekeken, zoals bijvoorbeeld de verwachte uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijnstof en de verwachte aantallen inwoners die te maken zullen krijgen met geluidsoverlast.

Ten slotte moet worden gekeken naar de financiën en naar de inpasbaarheid van de concepten. Moet er voor bepaalde plannen gesloopt worden of hebben ze effect op het groen?

### Planning

Het doorrekenen van alle genoemde aspecten voor elk van de zes concepten en het basismodel vraagt meer tijd dan van tevoren voorzien. Vandaar dat op dit moment een nieuwe planning wordt opgesteld, die op de bijeenkomst van de adviesgroep op 22 mei wordt voorgelegd. Deze avond wordt ook uitleg gegeven over het verkeersmodel.

## HOE RIJMT DE KADERNOTA MET BINNENSTAD BETER?

Verschillende adviesgroepleden hebben de afgelopen periode de vraag gesteld hoe het zit met de relatie tussen de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid en de nota Binnenstad Beter.

De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid stelt kaders voor duurzame bereikbaarheid voor de periode tot 2020 en verder. De nota Binnenstad Beter daarentegen is een uitwerking van een consumentenvraagonderzoek en bestaande beleidsuitgangspunten. Denk bijvoorbeeld aan de bouw van de Schelphoekgarage en de uitbreiding van de Singelgarage als vervanging van de eerder geplande Paardenmarktgarage. Binnenstad Beter komt dus niet met nieuwe kaders maar past binnen de kaders die gesteld zijn in het huidige Beleidsplan Verkeer en Vervoer.

Wachten met het uitvoeren van Binnenstad Beter totdat de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid definitief is, is dus niet nodig en betekent bovendien het onnodig stilzetten van belangrijke ontwikkelingen in de stad.

### Piet van der Linden, adviesgroeplid namens Fietsersbond:

#### ”DIE NIEUWE IDEEËN KUNNEN HEEL VERFRISSEND ZIJN”

Piet van der Linden is voorzitter van de afdeling Alkmaar en omgeving van de landelijke Fietsersbond en behartigt in de adviesgroep de belangen van fietsers in Alkmaar en omgeving: “De Fietsersbond hecht erg aan een goed bereikbare stad voor alle vormen van vervoer en niet alleen de binnenstad! Maar wij vinden wel dat de mensen binnen Alkmaar zelf zo min mogelijk de auto moeten nemen.”

“Dat we ons richten op 2020 vind ik prima. Als je dan echt wilt kijken naar duurzame oplossingen, dan moet je ook denken aan dingen die wat minder voor de hand liggen. Zo wordt het nog vrij vanzelfsprekend gevonden dat bewoners in de binnenstad dichtbij hun eigen huis kunnen parkeren. Maar als je bedenkt dat die mensen in de binnenstad eigenlijk alles al letterlijk binnen handbereik

hebben, dan is het toch niet zo heel erg dat je, als je dan een keer de auto nodig hebt, hem even moet ophalen? Forensen kunnen de trein nemen of, als dat niet gaat, gebruikmaken van speciale forensparkeerterreinen aan de rand van de stad, waar je veilig kunt parkeren. Die terreinen kun je dan ook gebruiken voor mensen die in de stad komen werken... Een ander idee waar wij helemaal voor zijn, is de Zeswielen, die wordt verlegd naar het spoor, verdiept aan te leggen en uit te laten komen in een grote ondergrondse parkeergelegenheid middenin Overstad.”



*Wat vindt u van de bijeenkomsten tot nu toe?*

“Het leuke van deze aanpak is dat iedereen met creatieve ideeën welkom is. Het nadeel van mensen die altijd al met dit onderwerp bezig zijn, en daar reken ik mezelf ook onder, is dat je eerder in vastgeroeste patronen denkt. Dan kunnen nieuwe ideeën heel verfrissend zijn! Voor de aanpak heb ik nog wel een idee. Ik ben erg gecharmeerd van de methode van Wijffels, de informateur van het kabinet: Je brengt veel partijen met verschillende opvattingen bij elkaar en vervolgens kijk je eerst naar de overlappingsen, naar dat wat je bindt. Ik zou het leuk vinden om dat een keer met deze groep te doen. Dan creëer je meer openheid. Je bent anders toch geneigd in hokjes te denken.”

*Vertrouwen in de resultaten?*

“Op zich wel. Ik ben een optimistisch mens. En ik ben het helemaal eens met Anjo Douma die in de eerste nieuwsbrief zei dat Alkmaar als economisch en cultureel centrum goed bewaard moet blijven. Hoewel ik wel anders aankijk tegen oplossingen als nieuw asfalt. Eigenlijk hadden we een slechte startpositie omdat nog volop gewerkt werd aan de N242 en Bus on line. Dan ben je snel geneigd te roepen dat het allemaal de verkeerde kant opgaat, maar misschien moeten we eerst even wachten tot deze werkzaamheden zijn afgerond.”

---

## **Thijs Pennink, adviesgroep lid namens KVK:**

### **”IK DENK DAT ER TOCH EEN ZEKERE URGENTIE IS”**

Thijs Pennink komt als directielid van de Kamer van Koophandel op voor de ondernemers in Alkmaar: “Voor ons gaat het volledig om het economische belang van Alkmaar en dat proberen we zo goed en zo kwaad als het gaat voor het voetlicht te brengen.”

*En hoe goed of hoe kwaad gaat dat?*

“Nou, ik begrijp dat de gemeente een participatienota heeft en dat ze die wil naleven, maar of het met die aanpak ook opschiet en of de belangen evenwichtig worden verdeeld, vraag ik me wel eens af. De inbreng, ook van individuele burgers, is heel goed, maar soms wordt er naar mijn zin veel te lang doorgediscussieerd over bepaalde onderwerpen.

Ik zit in die adviesgroep namens de ondernemers en dat zou misschien toch een ander gewicht moeten krijgen.”

*Heeft u wel vertrouwen in de uitkomst?*

“We hebben natuurlijk de procesbegeleiders die uitermate nauwkeurig werken, maar die doen dat wel met een bepaald comfort terwijl ik denk dat er toch een zekere urgentie is. En dat laatste zouden wij meer terug willen zien in de benadering. Als we aan het eind van het jaar die kadernota hebben, dan hebben we dus nog steeds geen uitgewerkte plannen voor parkeren, verkeer, enzovoort. Het is jammer dat die knip er in is aangebracht. Ik denk dat ook veel bewoners dat met ons eens zijn. Nu zitten we eigenlijk gevangen in die visievorming en de concrete uitwerking komt volgend jaar,

terwijl je op het gebied van besluitvorming al best veel zou kunnen doen. Er zijn een heleboel concrete zaken waar iedereen het snel over eens is. Dus waarom zou je met het verleggen van het Zeswielentracé of met het aanpakken van het parkeerprobleem in de stad wachten tot die kadernota er is? Je kunt ook het één doen en het ander tegelijkertijd niet laten. Als je visievorming en gedeeltelijke besluitvorming allemaal in één slag doet, dan win je zo een jaar!”



*Wat hoopt u concreet dat eruit komt?*

“Het belangrijkste van onze visie is in feite de betekenis van de binnenring. Die zou moeten fungeren als een soort stadsdeelring. Het doorgaand verkeer moet eraf en je moet via die binnenring snel alle parkeergarages kunnen bereiken.

Wij hebben samen met Ondernemend Alkmaar onze visie uitgewerkt en laten doorrekenen door de Grontmij. Dat plan hebben we aangeboden aan raad en college maar de besluitvorming moet toch weer plaatsvinden binnen die kadernota. Toch zouden liever op dat niveau willen discussiëren met elkaar dan dat iedereen steeds met zijn eigen ideetjes naar voren komt.”

---

## **Colofon**

Nieuwsbrief Duurzame Bereikbaarheid

Gemeente Alkmaar

Redactie: Afdeling Verkeer & Vervoer

Teksten: Judith Flapper Communicatie & Presentatie

Aan- of afmelden voor deze nieuwsbrief of reageren kan per e-mail via: [kdb@alkmaar.nl](mailto:kdb@alkmaar.nl)