

DUURZAME BEREIKBAARHEID

Dit is de vierde 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:

- Basismodel geeft beeld van 2020 zonder aanvullende maatregelen
- Geluid- en luchtkwaliteit weegt mee bij keuze verkeersmodel
- Wethouder Nico Alsemgeest: “Het gaat om de inhoud”
- Werner Veenendaal, brandweer: “Houdt ook rekening met hulpdiensten”
- Stappen richting kadernota

BASISMODEL GEEFT BEELD VAN VERKEERSSITUATIE IN 2020 ZONDER AANVULLENDE MAATREGELLEN

Om te kunnen inschatten of de verkeersconcepten die straks worden voorgesteld, het verkeer ook in de toekomst goed kunnen verwerken, is een toetsingskader nodig. Dat kader is het basismodel dat de verkeerssituatie schetst in 2020, wanneer geen aanvullende verkeersmaatregelen genomen worden. Als alle plannen en ideeën worden vergeleken met dit kader of basismodel, wordt duidelijk op welke punten een verkeersconcept goed scoort en op welke punten minder goed.

Het basismodel geeft de verkeerssituatie weer voor 2020 inclusief een inschatting van de groei van het verkeer. Dus ontwikkelingen die meer verkeer aantrekken (en waarvan we nu al zeker zijn) zijn in het model opgenomen. Denk hierbij aan nieuwe kantoren, bedrijven en woningen. Het gaat in dit geval om alle woningbouwontwikkelingen in Langedijk, Heerhugowaard en Alkmaar, plus de ontwikkelingen op de bedrijventerreinen.

Geen verkeersoplossingen

In het model zijn in principe geen verkeersoplossingen meegenomen. Behalve de oplossingen waar al een besluit over genomen is en waarvan de uitvoering zeker is.

Zo houdt het basismodel rekening met de volgende infrastructurele werken:

- het beleidsplan Verkeer en Vervoer, met Kanaalkade eenrichting van west naar oost, Bierkade eenrichting van zuid naar noord
- de N242 heeft ongelijkvloerse kruisingen op het traject Bestevaerstraat t/m N508

- de Boekelermeer heeft een 3de ontsluiting ter hoogte van de Lagelaan. Ook Heiloo heeft een verbinding met deze aansluiting
- de Herenweg in de Nollen is afgesloten
- de A9 is opgewaardeerd naar 2x3 rijstroken
- het concept structuurschets Heerhugowaard 2001
- de Oosttangent wordt aangesloten op de N242
- de West-Frisiaweg wordt ten noorden van Heerhugowaard aangelegd
- structuurvisie Langedijk

Een dergelijk basismodel geeft een beeld van de verkeerssituatie in 2020 als er geen aanvullende verkeersmaatregelen genomen worden. Op die manier wordt ook duidelijk waar in dat geval het verkeer gaat vastlopen en waar dus de aandacht op gericht moet worden.

De volgende stap is dan alle verschillende ideeën en maatregelen te vergelijken met dit basismodel. Bijvoorbeeld het ongelijkvloers maken van de westelijke ring. Door dit te doen wordt meteen duidelijk waar de situatie door de betreffende maatregel zou verbeteren en waar diezelfde maatregel de situatie wellicht negatief beïnvloedt. Zo kan bekeken worden of de maatregel uitgevoerd moet worden en er bijvoorbeeld nog een extra maatregel nodig is.

Inmiddels zijn alle ingediende plannen vergeleken met het basismodel. In de adviesgroepvergadering van 19 juni wordt bekeken welke oplossingen goed scoren en welke minder goed. Hieruit volgen aanbevelingen waarmee rekening gehouden kan worden in het uiteindelijke gemeentelijke voorstel.

GELUID- EN LUCHTKWALITEIT WEEGT MEE BIJ KEUZE VERKEERSMODEL

Een belangrijk onderdeel van het doorrekenen van voorgestelde verkeersconcepten, is het effect ervan op de geluid- en luchtkwaliteit. De kwaliteit van geluid en lucht wordt met name bepaald door de hoeveelheid wegverkeer en het profiel van de weg. Bij elk model zal dan ook gekeken worden naar het te verwachten geluid van het wegverkeer, het te verwachten brandstofgebruik en de verwachte effecten op de luchtkwaliteit. Door deze uitkomsten te vergelijken, wordt duidelijk welk model het gunstigst is voor milieu en gezondheid. Ook kan dan bepaald worden welke maatregelen nodig zijn om de zorg hiervoor verder te verbeteren.

Om geluidsoverlast en aantasting van de luchtkwaliteit tegen te gaan, kunnen we onder meer schermen en geluidswallen langs wegen plaatsen. Ook is het mogelijk om gevels van woningen en gebouwen te isoleren, of bijvoorbeeld vooral te ventileren aan de 'schone' kant van een gebouw. Maar verreweg het meest effectief zijn de maatregelen aan de bron, ofwel: ervoor zorgen dat er zo min mogelijk geluid- en luchtvervuiling plaatsvindt. Dat gebeurt onder meer in Europees en nationaal beleid waarin bijvoorbeeld eisen worden gesteld aan motorvoertuigen. Ook op lokaal niveau kunnen maatregelen aan de bron genomen worden. Bijvoorbeeld door de hoeveelheid verkeer en de samenstelling van het verkeer gunstig te beïnvloeden. Eén manier om dit te doen is kiezen voor bepaalde verkeersmodellen.

Maatregelen bij de bron

De gemeente Alkmaar geeft als het gaat om geluid- en luchtkwaliteit altijd voorrang aan maatregelen bij de bron. Vandaar dat Alkmaar ook deelneemt aan de Nationale Samenwerking Luchtkwaliteit. Daarnaast wordt bij het onderhoud van wegen en bij het vervangen van wegdekken altijd bekeken of het mogelijk is te kiezen voor een zo geluidarm mogelijke oplossing.

Om te meten welke effecten bepaalde verkeersmodellen hebben op de geluid- en luchtkwaliteit, moet per model berekend worden hoeveel mensen door dat model geluidhinder zullen ervaren (het aantal 'geluidgehinder-

den') en hoeveel mensen blootgesteld zullen worden aan te hoge luchtverontreiniging.

Geluid

Als het gaat om geluid, wordt het geluidniveau op de woningen bekeken, veroorzaakt door het wegverkeer. Dit wordt aangegeven in decibels. Hierbij worden alle wegen onder de loep genomen waar de maximum snelheid vijftig kilometer of hoger is. Soms worden ook dertig kilometerwegen meegenomen, omdat er relatief veel verkeer per etmaal passeert. Een voorbeeld hiervan is de Frieseweg. Het aantal decibels dat wordt geproduceerd en het aantal inwoners dat hier mogelijk last van ondervindt, wordt in relatie met elkaar gebracht. Dit resulteert in een percentage 'gehinderden', een percentage 'extra gehinderden' en een percentage 'slaapverstoorde'. Voor de duidelijkheid: het gaat hier alleen om het geluid van het wegverkeer.

Brandstof

Verder wordt van het totale verkeersmodel, binnen de Alkmaarse gemeentegrenzen, het aantal te verrijden kilometers bepaald. Dit wordt gekoppeld aan het brandstofverbruik. Hieruit komt een totaal aantal liters brandstof dat bij dat verkeersmodel per etmaal wordt gebruikt om het verkeer te laten rijden.

Luchtkwaliteit

De luchtverontreiniging wordt bepaald per wegvak en op woningniveau. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de algehele luchtvervuiling en de (extra) luchtvervuiling die wordt bepaald door het plaatselijke verkeer. Met deze gegevens samen wordt gekeken of er situaties zijn waarbij de normen voor de diverse schadelijke stoffen worden overschreden en op hoeveel plaatsen dit gebeurt.

Als voor alle modellen de milieuaspecten voor geluid, brandstofverbruik en luchtkwaliteit bepaald zijn, kan op basis van deze uitkomsten gekeken worden welk verkeersmodel voor het milieu het gunstigste resultaat oplevert.



Nico Alsemgeest nieuwe wethouder Verkeer en Vervoer

“HET GAAT OM DE INHOUD EN NIET OM WIE HET ZEGT”

Sinds eind april maakt Nico Alsemgeest deel uit van het college. Als wethouder van onder meer Verkeer & Vervoer wil hij graag nauw betrokken zijn bij het proces naar een kadernota Duurzame Bereikbaarheid: “Ik heb er alle vertrouwen in!”

“Duurzame bereikbaarheid betekent voor mij dat de stad leefbaar blijft en dat de verschillende functies van wonen, werken en recreëren bijdragen aan het welzijn van de Alkmaarders en alle anderen die belang hebben bij een goed en bruisend Alkmaar. Uiteraard zijn de verschillende vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen en autorijden, wel eens strijdig met elkaar. Maar ik denk dat je echt naar een duurzame oplossing kunt toewerken als je probeert de verschillende belangen in overeenstemming te brengen met elkaar. Dan moet je dus wel bereid zijn om naar elkaars belangen te kijken, elkaar de ruimte te geven en afspraken te maken.”

Denkt u dat dat nu op een goede manier gebeurt?

“Daar ben ik van overtuigd. De gemeenteraad wilde niet voor niets dat belanghebbenden op deze manier betrokken zouden worden. Die gemeenteraad neemt straks zelf de besluiten; en dat is ook nodig, omdat je met veel verschillende belangen te maken hebt. Maar dan is het erg goed dat er eerst gekeken is naar wat alle belanghebbenden hiervan vinden.”

Op welke manier wilt u als wethouder betrokken zijn bij dit traject?

“Ik wil graag op de hoogte zijn en blijven. Daarom zou ik ook de vergaderingen willen bijwonen. Alleen als toehoorder, ik zal netjes mijn mond houden. Overigens vraag ik me af of die vergaderingen niet, net als de commissievergaderingen, openbaar zouden moeten zijn. Misschien zou de adviesgroep de mogelijkheid van openbare hoorzittingen eens kunnen overwegen.”



Onderwerpen als bereikbaarheid zijn hot items op verjaardagen. Iedereen heeft er wel een opvatting over en zo kun je mensen de gelegenheid geven hun meningen naar voren te brengen. Dat zou natuurlijk ook via internet kunnen.”

“In zo’n proces als dit moet je bereid zijn om met elkaar naar slimme en wellicht revolutionaire oplossingen te zoeken en moet je ook opvattingen ter discussie kunnen stellen. Daarbij moet je steeds voor ogen houden dat het om de inhoud gaat en niet om wie het zegt. Ik weet dat er discussies zijn over wie er nu wel en niet in zo’n adviesgroep kan deelnemen. Maar mijns inziens maakt het niet uit of je een individuele burger bent of een vertegenwoordiger van een grote instantie. Het gaat om wat je inbrengt en niet om hoeveel mensen je vertegenwoordigt. Dat is al gewaarborgd door de gemeenteraad, ofwel het beslissende orgaan, die door een meerderheid is gekozen. Die raad moet dan ook vooral kijken naar de kwaliteit van het advies en niet naar wie daaraan hebben bijgedragen.

Overigens heb ik er alle vertrouwen in dat er straks een goede kadernota ligt die hopelijk door deze werkwijze ook nog eens heel veel draagvlak heeft.”

Werner Veenendaal, brandweer Alkmaar:

“JE MOET JE VOORTDUREND BEWUST ZIJN VAN HET EFFECT VAN VERKEERSMAATREGELEN VOOR DE HULPDIENSTEN”

Werner Veenendaal, teamchef operationele voorbereiding bij brandweer Alkmaar is onder meer verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van de stad voor brandweer en ambulancedienst. In de projectgroep vertegenwoordigt hij de brandweer: “Wij willen graag een structuur van hoofdwegen zonder snelheidsbeperkende maatregelen.”

“De kadernota wordt opgezet om de stad bereikbaar te houden voor inwoners, mensen die komen winkelen, mensen die in Alkmaar werken, enzovoort. Dat is natuurlijk van groot belang, maar vanuit de brandweer vragen wij daarnaast bijzondere aandacht voor de hulp-

diensten. De brandweer heeft te maken met de brandweezorgnorm en dat betekent dat we binnen een bepaalde tijd op een bepaalde plek aanwezig moeten zijn. De brandweezorgnorm is gebaseerd op de brandkromme. Dat wil zeggen dat wanneer de brandweer binnen een bepaalde tijd aanwezig is (afhankelijk van het soort gebouw) er nog kans is op redding en behoud van het gebouw. Komen wij



later, dan kunnen er slachtoffers vallen en kan de schade enorm zijn. Op dit moment lukt het in 76 procent van de gevallen op tijd te zijn, maar de gemeente wil naar tachtig procent. De nieuwe kazerne aan de Helderseweg zal helpen, maar we zijn ook afhankelijk van de routes die we kunnen rijden in de stad.”

Drempels

“Veel maatregelen die de bereikbaarheid voor inwoners en bezoekers verbeteren, zijn juist een verslechtering voor de brandweer. Als een weg tijdelijk wordt opgebroken ondervinden wij daar hinder van. Ook drempels en wegversmallingen houden ons op. Maar ook als een weg waar je eerst vijftig mocht rijden opeens een dertig kilometerzone wordt, heeft dat invloed! Wij mogen volgens de nieuwe richtlijnen niet meer dan 20 kilometer boven de maximum snelheid rijden...

Eenrichtingverkeer

Een ander voorbeeld is het instellen van éénrichtingverkeer. Het gevolg is dan dat het verkeer een andere route gaat zoeken, waardoor het op andere wegen drukker wordt. Neem bijvoorbeeld de Bierkade en de Wageweg. Doordat je daar nog maar één richting uit kunt, is de Kennemerstraatweg veel drukker geworden. Dat is voor ons een extra obstakel. En niet alleen voor de hulpwagens. Ook voor de vrijwilligers die in zeer korte tijd op de kazerne moeten zijn! Er zijn bepaalde culturele- en voor-

oorlogse gebouwen in de binnenstad waar wij binnen vijf minuten moeten zijn als er melding is gemaakt van brand. Je hoeft maar een paar van de genoemde maatregelen tegen te komen onderweg en je zit daar al drie tot vijf minuten overheen!”

“Volgens ons zou een belangrijk element van de kadernota moeten zijn dat Alkmaar een soort structuur krijgt van een aantal hoofdwegen zonder snelheidsbeperkende maatregelen waar ook niet aan getornd mag worden. Dat zou de hulpdiensten al enorm helpen. Neem bijvoorbeeld de Kennemerstraatweg. Daar is ter hoogte van de oversteekplaats bij de voormalige Kamer van Koophandel een drempel geplaatst. Op zich een mooie veilige maatregel. Maar wel op één van onze hoofdroutes.

Bezorgd

Zo'n basisstructuur van hoofdwegen heb ik tot nu toe nog niet in de concepten teruggezien en daar ben ik erg bezorgd over. Natuurlijk ziet ook iedereen het belang van de hulpdiensten in. Maar als je praat over duurzame bereikbaarheid, is dat niet het eerste waar je aan denkt. Elke maatregel die je neemt kan een ongewenst effect hebben voor de hulpdiensten. En daar moet je je voortdurend van bewust zijn!

Overigens preken brandweer en ambulancedienst niet alleen voor eigen parochie. Wij denken ook mee over andere vormen van bereikbaarheid om zo met elkaar te komen tot een goed resultaat en een optimale kadernota!”

Stappen naar de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

- *Januari 2008: start vergaderingen adviesgroep en Brainwritessesies*
- *Februari 2008: brede discussie met gemeenteraad*
- Maart - november 2008: gemeente en adviesgroep discussiëren over stadsconcepten
- Oktober/november 2008: maatschappelijke peiling over stadsconcepten
- November 2008: definitief advies adviesgroep
- December 2008: advies adviesgroep, uitkomsten maatschappelijke peiling plus voorstel van B&W naar gemeenteraad
- Januari 2009: kadernota wordt vrijgegeven voor inspraak
- Eerste helft 2009: definitieve besluitvorming Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

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