

DUURZAME BEREIKBAARHEID

Dit is de vijfde 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:

- Korte toelichting ingezonden stadsconcepten
- Hans Niewenhuis: "Ik ben een groot liefhebber van autorijden"
- Iris Stoopman: "Adviesgroepleden zijn ontzettend betrokken bij hun stad"
- Stappen richting kadernota

KORTE TOELICHTING INGEZONDEN STADSCONCEPTEN

Inmiddels hebben de vier partijen hun stadsconcepten uitgewerkt en gepresenteerd in de Adviesgroep. Om u een beeld te geven van deze presentaties worden de concepten nog even kort toegelicht. Heeft u na het lezen van deze toelichting toch nog vragen? De volledige stadsconcepten zijn op te vragen bij de afdeling Verkeer & Vervoer van de gemeente Alkmaar.

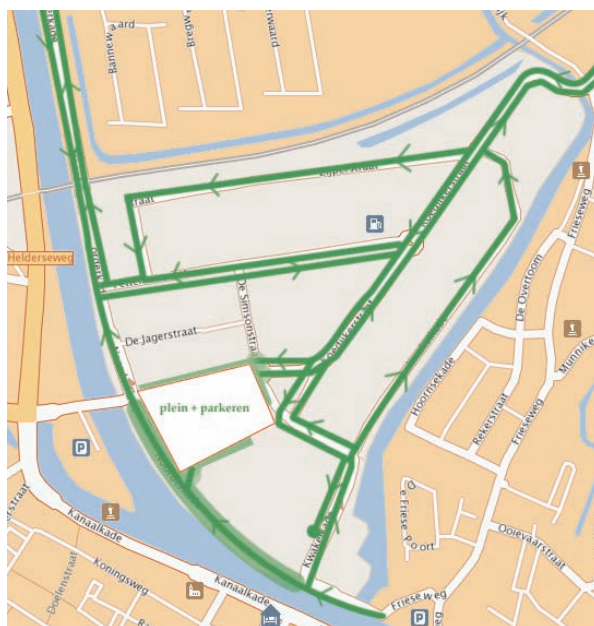
Verkeersplan Fred Kueter

Het verkeersplan van Fred Kueter is bedoeld voor alle verkeersdeelnemers. Het is niet opgezet in het voordeel van één specifieke doelgroep. Gebrek aan doorstroming, dat is het grootste probleem. Dit plan biedt oplossingen voor een betere bereikbaarheid van het centrum en Overstad, maar ook voor overige wijken van de stad.

Belangrijkste elementen:

- ondertunneling van delen van Noorderkade en Kanaalkade
- betere en snellere circulatie door "autobaanlussen"
- snelle pendeldienst/ ringlijn voor het openbaar vervoer tussen NS-Centraal/Station Noord en centrum/Overstad
- nieuwe brug over het Noord-Hollands kanaal ten hoogte van de Marconistraat en Bestevaerstraat

De nieuwe brug over het Noord-Hollands kanaal dient ook als schakel voor de diverse industrieterreinen. Zo kan men eenvoudig vanaf de Boekelermeer via Overdie naar industrieterrein Oudorp rijden, waardoor de druk op de ringweg N242 door het vrachtverkeer vermindert. Het verkeer kan dan al vanaf de A9, ter hoogte van Heiloo de Boekelermeer inrijden.



Verkeersplan Animo

Animo streeft naar een vermindering van het verkeer op de radialen en dan vooral de binnenring. Het uitgangspunt hierbij is het weren van sluipverkeer en het enkel toelaten van bestemmingsverkeer. Bezoekers van het centrum worden hierbij gezien als bestemmingsverkeer. Volgens Animo is ongeveer 50% van het verkeer op de radialen en de binnenring niet-bestemmingverkeer. Door het weren van sluipverkeer kan het verkeer tot ongeveer 50% op de binnenring, 0% op de buitenring en de opritten van de radialen verminderd worden.

Verkeersplan Milliano

'Een compact net van voorrangswegen als basis voor duurzame bereikbaarheid'

Het verkeersplan minimaliseert de hoofdoorzaken van verstopping (kruisend/afslaand verkeer, ondoordachte uitvoeringen). Dit leidt tot een grotere doorstroming/capaciteit van het hoofdautonet en minimale milieuoverlast en rijtijden. Omdat doorgaand verkeer niet meer door verblijfsgebieden rijdt komt er ruimte vrij voor voetgangers, fietsers, groen en bestemmingsverkeer.

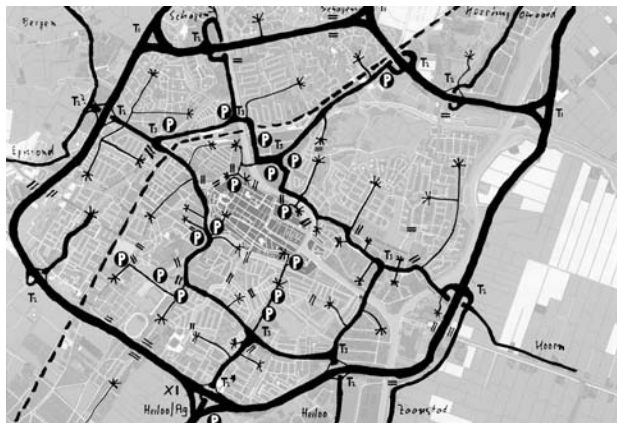
Het autoverkeer wordt afgehandeld via een aaneengesloten, kruisingvrije buitenring, zes radialen en een goede voorrangsbinnenring. Essentieel hiervoor zijn:

- massale parkeergarages
- zware oost-westverbinding
- eswielentracé (Overstad)
- nieuwe oeververbindingen (vanaf de Bestevaerstraat en Zijperstraat)

Fietsverkeer dat het hoofdautonet kruist is een belangrij-

Gemiddeld scheelt dit 30% verkeer en dus ook 30% minder uitstoot en overlast. Dit is een aanzienlijke bijdrage aan de volksgezondheid.

Animo is flexibel richting mogelijke oplossingen, zolang het uitgangspunt (alleen bestemmingsverkeer toelaten) maar overeind blijft staan. Alleen voldoen aan de wettelijke eisen op het gebied van leefbaarheid en milieu is onvoldoende. Het feitelijke gezondheidsprobleem op wegen die nét onder de grenswaarden vallen is ook erg groot.



ke belemmering voor de doorstroming van beide(!) verkeerssoorten. Daarom is de realisatie van een hoofdfietsnet – aansluitend op bestaande buitenringfietsstunnels – belangrijk. Ongelijkvloerse kruisingen en gelijkwaardige, aparte alternatieven zijn denkbare oplossingen. Met het hoogwaardige voetgangersgebied langs Kanaaloevers en Geestersingel komt er een netwerk van ononderbroken voetgangersroutes in het oude/nieuwe centrum en het stationsgebied.

Verkeersplan Ondernemend Alkmaar

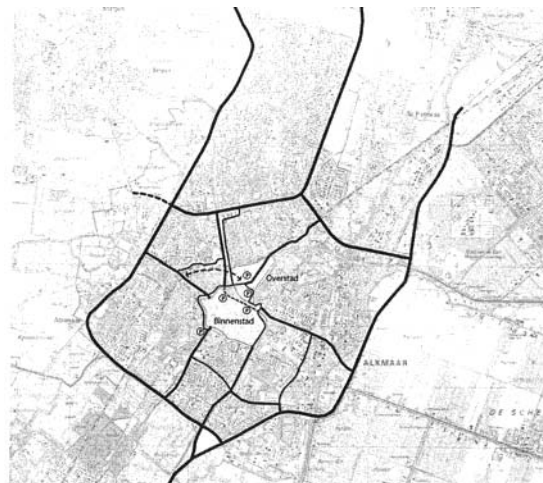
Het verkeersplan van Ondernemend Alkmaar bestaat uit een aantal kernpunten. Dit zijn onder andere:

- Hoofdontsluitingsroutes waarbij tweerichtingsverkeer essentieel is
- Autovrij kernwinkelgebied
- centrumverdeelt route met duidelijke hoofd- en wijkontsluitingswegen
- opwaardering van de Westelijke randweg
- bedrijventerreinen onderling bereikbaar maken

De hoofdontsluitingsroute zorgt voor een optimale verkeerstoever naar het centrum en de parkeerterreinen en -garages. De hoofdontsluitingsroute bevat de trajecten Helderseweg, Kennemerstraatweg/Geestersingel, Nieuwe Schermerweg, Vondelstraat/Bierkade/Wageweg, Koelmalaan, Zeswielentracé en de Noorderstraat. In de route worden bestaande eenrichtingsverkeerssituaties teruggedraaid en kruispunten aangepast voor een betere doorstroming.

Gelijkmatige verspreiding van de parkeermogelijkheden rond het gehele kernwinkelgebied. Ondergrondse par-

keergarages op Overstad, bij de Schelphoek en in het noordwestelijke gedeelte van de binnenstad. Daarnaast kan op, nog nader te bepalen plaatsen, onder de Singel van Tesselsebrug tot Emmabrug ondergronds parkeren worden gerealiseerd. Ondernemend Alkmaar breekt tevens een lans voor fietsparkeren en veilige fietsroutes. Het huidige OV plan, waarin de bereikbaarheid van bedrijventerreinen voorop staat, moet worden uitgevoerd.



Hans Niewenhuis, individueel adviesgroeplid:

“IK BEN EEN GROOT LIEFHEBBER VAN AUTORIJDEN”

Hans Niewenhuis woont in Alkmaar-Noord en werkt in Alkmaar-Zuid. Dagelijks gaat hij met de auto naar het werk, niet in de laatste plaats omdat hij graag autorijdt. In de Adviesgroep komt hij op voor de automobilist, wiens stem volgens Hans ook gehoord moet worden, naast alle geluiden van milieugroeperingen en fietsersbond:

Wat bracht je ertoe zitting te nemen in de adviesgroep?

“Ik las een stukje in de krant en het leek me wel wat. Het idee dat je invloed kon hebben op hoe het verkeer in Alkmaar rijdt en, laten we hopen, niet stilstaat. Ik ben een groot liefhebber van autorijden. Zolang het financieel haalbaar is, blijf ik dat doen. Verder ben ik actief geweest voor Nederland Mobiel en breng ik heel veel tijd door op Flitsservice.nl.

Waar ik een hekel aan heb, zijn al die afgesloten weggetjes en eenrichtingverkeer in de steden. In Utrecht heb ik een paar keer een vriend dwars door het centrum naar het station gebracht, maar alle keren miste hij de laatste trein. In Alkmaar zie je het ook al. Vroeger kon je nog gewoon met je auto over de Laan. Nu moet je aan de rand van het centrum parkeren om te winkelen. Vroeger kwam ik vaak bij V&D, maar nu niet meer. Moet ik veel te ver lopen en dat vind ik tijdsverspilling. Dan ga ik liever naar Middenwaard in Heerhugowaard.”

Een autovrije binnenstad is niets voor jou?

“Nou, ik kan het wel begrijpen, maar dan zeg ik het heel diplomatisch. Want voor mezelf vind ik het niks. Overigens vind ik dat de Nederlandse automobilist steeds meer gedemoniseerd wordt. Niet alleen vanwege de vele controles langs de weg, maar ook vanwege de accijns-verhogingen en milieu-maatregelen zoals de CO₂-tax.”



Wat vind je van de werkwijze met een adviesgroep voor dit onderwerp?

“Dat vind ik wel een goeie zaak. Op deze manier krijg je de kans je zegje te doen. Anders zou je als autorijdliefhebber nooit gehoord worden, naast al die milieugroepen en de Fietsersbond.”

En wordt je stem gehoord?

“Ja, dat denk ik wel. Ik vind mijn opmerkingen wel terug in de notulen. Al ben ik wel bang dat mijn individuele stem overschaduwd wordt door de grotere groeperingen.”

Hoe zie jij Alkmaar in de toekomst?

“Een goede doorstroming natuurlijk. Op de randweg oost hebben we dat al, nu nog de westkant, de N9 richting Den Helder. En datzelfde geldt voor de N245 richting Schagen. Daarnaast een goede doorstroming van de randweg naar binnen, met stoplichten en een groene golf. Verder ben ik ook voor de verlenging van de N245 naar de Bergerweg, ondanks die 50 meter weiland die de milieugroeperingen zo graag willen behouden. Een doorrijdende auto is altijd nog beter voor het milieu dan een stilstaande.”

Iris Stoopman, afdeling Verkeer & Vervoer:

“ADVIESGROEPLEDEN ZIJN ONTZETTEND BETROKKEN BIJ HUN STAD”

Iris Stoopman, managementassistent bij de afdeling Verkeer & Vervoer van de gemeente, notuleert de bijeenkomsten van de adviesgroep. Zelf nog slechts enkele jaren inwoner van Alkmaar, zijn de bijeenkomsten voor haar ook leerzaam: “Ik leer de stad zo wel beter kennen!”

Het notuleren van discussiebijeenkomsten met gemiddeld 25 mensen, is niet iets dat je zonder ervaring even doet. Iris: “Het gebeurt niet vaak dat ik zulke grote bijeenkomsten notuleer waarin je ook nog zoveel verschillende partijen en meningen hebt. Maar gelukkig is er een goeie voorzitter, dus ik kan het tot nu toe redelijk bijhouden.”

Interessant onderwerp?

“Het onderwerp was nieuw voor mij toen ik hier kwam werken, dus ik moest er even in komen. Vooral wat de terminologie betreft: binnenring, buitenring, verschillende verkeersmodellen. Maar ook de straatnamen van Alkmaar. Ik woon nog niet zo lang in Alkmaar en ik leer zo wel de stad beter kennen. Soms komt het heel dichtbij en gaat het ineens over mijn eigen buurtje. Dan is het wel eens moeilijk om mijn mond te houden, maar ja, ik ben de notulist, dus het is niet de bedoeling dat ik mijn mening geef...”



Lopen de gemoederen wel eens hoog op tijdens de vergaderingen?

“Dat valt wel mee hoor. De één brengt zijn ideeën of oplossingen wat emotioneler dan de ander, dat is waar. Maar het loopt nooit echt hoog op. Dat is mede te danken aan de deskundigheid van de voorzitter, die er ook af en toe wat humor in gooit.”

Wat valt je op tijdens de bijeenkomsten?

“Dat de mensen allemaal zo ontzettend betrokken zijn en mee willen denken over hun stad. Mensen dragen ideeën aan en die krijgen ze dan later uitgewerkt op tekening te zien. Dan krijg je, mede door de berekeningen die ook worden gemaakt, wel goed inzicht in wat je bedacht hebt. Het is natuurlijk allemaal toekomstgericht, dus dat maakt het wel eens lastig om je er een beeld van te vormen.”

Wat vind je van deze aanpak?

“Ik vind het een goed initiatief van de gemeente, vooral omdat verschillende doelgroepen en ook individuele inwoners zich voor de adviesgroep kunnen aanmelden. Zo krijg je een mooie mix van verenigingen, ondernemers en individuele bewoners. Dat levert mooie discussies op. Er wordt wel gezegd dat individuele bewoners alleen voor hun eigen straat pleiten en dat zal best wel eens gebeuren, maar daarom heb je daar tegenover weer de verenigingen en andere organisaties die voor een groter belang opkomen.”

STAPPEN RICHTING KADERNOTA

- Januari 2008: start vergaderingen adviesgroep en Brainwritesessies
- 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
- Februari 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, afdeling Communicatie

Aan- of afmelden voor deze nieuwsbrief of reageren kan per e-mail via: kdb@alkmaar.nl