

## **Bierkade/Wagenweg: terug of vooruit? Keuzes en effecten**

### **1. Keuzes voor Bierkade/Wagenweg**

Momenteel wordt een politiek besluit voorbereid over het terugdraaien van eerder ingevoerd eenrichting verkeer op de Bierkade/Wagenweg. De beoogde case met twee-richting verkeer wordt hier vergeleken met de bestaande situatie met een-richting verkeer. Maar er wordt ook een alternatief voorstel gepresenteerd dat juist verder gaat dan de een-richting case.

De volgende drie keuzes worden bekeken op hun effecten:

- Twee-richting verkeer, voorstel college van B&W
- Een-richting verkeer, huidige situatie
- Animo-variant met twee-richting bestemmingsverkeer

Bij de twee-richting case zullen er ongeveer 15000 auto's per dag rijden; in de huidige een-richting situatie zijn dat ongeveer 8000 auto's.

De **Animo case** is destijds voorgesteld als onderdeel van de z.g. Sector-variant in de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. Hierbij is er autoverkeer in twee richtingen mogelijk, maar allèen voor bestemmingsverkeer (en ander aanvaardbaar verkeer). Daarbij gaat het om ongeveer 3000 auto's per dag, globaal te verdelen in 1000 bezoekers naar/van de Schelphoekgarage/centrum, 1000 bewoners/bezoekers van het Oostelijk Stadsdeel en 1000 voor ander aanvaardbaar verkeer (zakelijk/centrum, sociaal/centrum, urgent wijk-wijk verkeer, etc.).

De bewonersvereniging Hart van Alkmaar heeft een concrete aanpak bedacht, met hulp van het daarin gespecialiseerde bureau ELPAR, om op de Bierkade/Wagenweg alleen gewenst verkeer toe te laten. Door de vele nieuwe ontwikkelingen bij ICT en autoverkeer/parkeren wordt het technisch en juridisch mogelijk om selectief verkeer toe te laten. Dit zal ook gebeuren bij de verzinkbare palen in de binnenstad. De reeds aanwezige regelkamer kan eventueel "met de hand" de toelating van auto's aanpassen.

### **2. Effecten van de keuzes**

In tabel 1 worden de cases met elkaar vergeleken voor een aantal effecten die van belang zijn voor het maken van een keuze: bereikbaarheid, doorstroming, economisch, sociaal-cultureel en milieu/gezondheid. Daarbij worden kwalitatieve scores gegeven die lopen van positief (+) tot negatief (-).

#### *Bereikbaarheid*

Bij bereikbaarheid ligt de focus op automobilisten die om enigerlei reden een locatie in of bij het centrum willen bereiken, met name **centrumbezoekers** die in de **Schelphoekgarage** willen parkeren, maar bijvoorbeeld ook **werkers** in de binnenstad en **bewoners**. In de 2-richting case zal dit gemakkelijker zijn dan in de 1-richting case, maar vanwege de verkeersdrukke toch niet optimaal. In de Animo variant heeft het beperkte aantal auto's alle ruimte; daardoor is de bereikbaarheid beter dan bij 2-richting verkeer.

**Woon-werk verkeer** (zonder bestemming centrum) is in de Animo-variant het slechtste af, omdat het gezien wordt als sluipverkeer richting Amsterdam dat evengoed over de daartoe aangelegde rondweg zou kunnen rijden.

Bij **wijk-wijk** verkeer gaat het om b.v. een autorit van Oud-Overdie naar Oudorp. Enerzijds kan via de Bierkade een stuk omrijden worden vermeden, anderzijds zijn er vaak alternatieven voor deze zeer vervuilende korte ritten. Ook hier kan een selectieve aanpak tot een evenwichtige oplossing leiden.

Tabel 1: Keuzes voor Bierkade/Wagenweg en de effecten

	Twee - richting	Eèn- richting	Animo- variant	Opmerking
Aantal auto's per dag	15000	8000	3000	
<b>Bereikbaarheid</b>				
- Schelphoekgarage	++	+	+++	2-richting: zie ook doorstroming
- ov. bezoekers centrum	++	+	++	2-richting: zie ook doorstroming
- bewoners Oostelijk deel	+	++	+++	1-richting: deels via pasje
- werkers centrum	+	-	+	Animo-variant: deels via pasje
- wijk-naar-wijk verkeer	++	-	+	Animo-variant: deels via pasje
- woon-werk A'dam	+	-	--	Sluipverkeer > over rondweg
<b>Doorstroming auto</b>				
- Bierkade	--	-	+	Incl. invoegend verkeer
- Friesebrug	---	+	+++	Complexiteit verkeersafwikkeling
- KNS/Geestersingel	+	0	-	Deels verschoven van Bierkade
<b>Langzaam verkeer</b>				
Fietsroute Bierkade	---	-	++	Combinatie fiets en autoverkeer
Voetgangers/pont	---	-	++	Ruimte trottoir/pad langs water
<b>Economische aspecten</b>				
- winkelen centrum	+	-	0	2-richting: incl. spontane klanten
- horeca	+	-	++	Animo-variant: deels via parkeerkaart
- toerisme	-	-	++	Animo-variant: via toeristenpas
- recreatievaart	---	-	++	Boot aanleggen aan walkant
<b>Sociaal-cultureel</b>				
Historisch beeld	---	-	++	Bekijken vanaf straat en water
<b>Milieu/gezondheid</b>				
- NO2/luchtwegen	(-)	(-)	(-)	Meet vooral achtergrondconcentratie
- fijn stof/PM10	(-)	(-)	(-)	Meet vooral achtergrondconcentratie
- ultrafijn stof/long-hart	---	--	-	Meet schadelijke verkeersuitstoot
- maanden korter leven	4	2	0	Voor bewoners langs route
- geluidsoverlast	---	--	-	Met name overdag
<b>Verkeer elders in stad</b>				
- verkeerdrukke	0	0	+	t.o.v. huidige situatie
- milieubelasting	-	0	+	t.o.v. huidige situatie
<b>Omrijden</b>				
- wijk naar wijk	+	0	+	Polderhof – Geert Grote plein
- forensenverkeer	0	0	0	Uitgeest – De Mare

(verklaring: --- sterk negatief, . . . . . , +++ sterk positief)

### Doorstroming

De doorstroming van het verkeer zal bij 2-richting niet altijd optimaal zijn omdat er niet alleen bewoners vanuit het Oostelijk stadsdeel moeten invoegen op de **Bierkade**, maar ook veel parkeerders uit de nieuwe Schelphoekgarage. Bovendien wordt de verkeersafwikkeling bij de **Friesebrug** veel complexer, hetgeen in het verleden nooit echt opgelost kon worden. De slechtere

doorstroming, mede door het sluipverkeer, heeft een negatief op de bereikbaarheid in de 2-richting case. Daarentegen zal de beperkte verkeersstroom in de Animo-variant maximaal doorstromen.

#### *Langzaam verkeer*

De Bierkade is een belangrijke route voor **fietsers**, maar voldoet niet aan de eisen voor duurzame veiligheid, waarbij er òf aparte fietspaden zijn, òf fietsstroken met beperkt autoverkeer (minder auto's dan fietsers). Met de verdubbeling van het verkeer in de 2-richting case zijn fietsstroken volstrekt onacceptabel, maar is er ook geen ruimte meer voor fietspaden. Alleen in de Animo-case voldoet de fietsroute aan de duurzaam veilig eisen.

#### *Economische aspecten*

Bij de economische effecten wordt onderscheid gemaakt naar winkelen, horeca, toerisme en recreatievaart. Bij **winkelen** is bereikbaar- en beschikbaarheid van parkeerplaatsen bepalend; daarom scoort de 1-richting case wat minder. In de 2-richting case en de Animo-variant is deze beter. Als sluipverkeer langs het centrum zou leiden tot extra spontaan bezoek aan winkels, zou 2-richting verkeer beter scoren. Maar 1% van de auto's (90 – 170 extra klanten) lijkt al veel en is nooit aangetoond. Voor **horeca** geldt dat de parkerende klanten in de Animo-variant geen beperkingen kennen bij hun route, maar in de 2-richting case kan slechte doorstroming de rit bemoeilijken. Voor **toerisme** geldt hetzelfde als toeristen van buiten parkeren in/bij het centrum. In de Animo-variant kunnen toeristen over de Bierkade met een (gratis) parkeerpas van hun Alkmaarse hotel. Maar de 2-richting case is heel slecht voor de verblijfskwaliteit aan de Bierkade, niet alleen wandelende toeristen maar vooral de **water recreanten** die willen aanmeren.

#### *Sociaal-cultureel*

De Bierkade is een kenmerkend deel van de historische binnenstad, maar er valt nauwelijks van te genieten op een zeer drukke verkeersader, zoals in de 2-richting case. Alleen in de Animo-variant kunnen bewoners, bezoekers en toeristen het **historisch beeld** bekijken en de gids verstaan.

#### *Milieugezondheid*

Deze worden door de Gemeente bepaald op basis van de luchtvervuiling met **NO2** en **Fijnstof** (PM10 en PM2,5). Deze indicatoren geven hoofdzakelijk de achtergrondconcentratie weer; daarom verschillen de scores nauwelijks tussen de cases. Echter, deze indicatoren zijn niet relevant voor de feitelijke gezondheidsschade (zie bijlage); daarom zijn de scores hier tussen haakjes geplaatst. Toegevoegd is de indicator voor **ultrafijnstof** (PM0,1) dat verantwoordelijk is voor de schade aan luchtwegen en hart en bloedvaten. De concentratie is sterk gekoppeld aan het aantal auto's; de 2-richting case scoort daarom veel slechter dan 1-richting case, **mede door extra emissie van soms stagnerend verkeer en door koude start van de auto's in de parkeergarage.** In de Animo-variant wordt het koude start effect gecompenseerd door veel minder auto's die goed doorstromen. Om de verschillen in gezondheidsschade duidelijk te maken is het aantal **maanden korter leven** ook vermeld. De 4 maanden bij 2-richting verkeer is meer dan de 3 maanden langer leven dankzij zeer dure medicijnen waarover nu discussie is.

De **geluidsoverlast** was een van de redenen waarom destijds 1-richting verkeer is ingesteld op de Bierkade. Met 2-richting verkeer rijden de auto's dicht langs de huizen, wat de belasting door verdubbeling van het verkeer nog extra vergroot. Ook hier zijn de gezondheidseffecten bij 2-richting verkeer veel groter dan de geluidstoename in dB suggereert (zie rapport Grontmij). Een spitspaal, die alleen werkt buiten de bezoektijden (9 -18 uur) van de winkels, neemt slechts een klein deel van

verkeer en overlast weg. De Animo-variant biedt wel een aanzienlijke verbetering, ook t.o.v. de huidige situatie.

### *Verkeer elders in de stad*

Uit de Grontmij rapportage blijkt dat bij invoeren van 2-richting verkeer niet alleen het autoverkeer op de Bierkade sterk toeneemt, maar er ook een flinke toename (30%) is op de Korte Vondelstraat en Vondelstraat. Samen met de afname op de Oostelijke ring duidt dit er op dat **2-richting verkeer leidt tot een verplaatsing van verkeer, van de ring naar een route door de stad**. Meer verkeer (7000 voertuigen ofwel +90%) op de Bierkade ontlast andere wegen in de stad maar in beperkte mate: Kennemersingel -22% en Geestersingel -15% (enkele andere wegen ongeveer 1000 auto's minder). Per saldo resulteert meer verkeer elders in de stad en dus geen verbetering t.o.v. de 1-richting case.

Op milieugebied zijn er elders in de stad ook plussen (Kennemer- en Geestersingel) en minnen (Korte Vondel en Vondelstraat), maar per saldo rijdt er extra verkeer door de stad wat resulteert in een verslechtering voor milieu en gezondheid.

De ANIMO-variant, met 60% afname van verkeer op de Bierkade (5000 auto's), is niet doorgerekend maar zal meestal het omgekeerde van 2-richting verkeer laten zien:

- verdere forse afname van verkeer op Korte Vondelstraat en Vondelstraat
- toename van verkeer op de Oostelijke rondweg
- beperkte toename op Kennemersingel en Geestersingel (10-15%).

De afname op (Korte) Vondelstraat en de toename op de ring duidt er op dat het sluipverkeer nu een route neemt die veel minder belastend is dan die door de stad. Samen met de plussen (Vondelstraat) en minnen (Kennemer- en Geestersingel) resulteert dit een verbetering. Wat milieu en gezondheid betreft geldt hetzelfde.

Inclusief de effecten op de Bierkade zijn de resultaten nog uitgesprokener. Bij 2-richting verkeer vindt een zeer grote toename plaats op een weg dicht langs de woningen, terwijl de beperkte afnamen plaats vinden op wegen met een grotere afstand tot de woningen. Bij de Animo-variant is dit omgekeerd: een grote vermindering op een smalle weg en kleinere toenames op ruimere wegen.

### *Omrijden*

Beperken van het autoverkeer op de Bierkade kan leiden tot het gebruik van alternatieve routes die langer zijn, waarbij meer milieubelasting optreedt. Dit is onderzocht m.b.v. Google-Map voor twee verschillende cases:

- wijk - wijk ritten, tussen de Polderhof in Oudorp en het Geert Grote plein in Zuid-West
- forensenverkeer, tussen Uitgeest en de Mare in Alkmaar-Noord.

**Bij de wijk-wijk case kost omrijden via de Ommering 2 km extra (5 i.p.v. 3), maar in tijd scheelt het slechts 2 minuten (8 i.p.v. 6) omdat de alternatieve route minder oponthoud geeft. Bij de rit van Uitgeest naar de Mare is de route buitenom 3 km langer (19 i.p.v. 16), maar in tijd is het 3 minuten korter (15 i.p.v. 18), vanwege minder oponthoud dan bij de route door de stad. De effecten zijn hier relatief kleiner dan bij de veel kortere wijk-wijk rit.**

In de 2-richting case wordt minder omgereden door het wijk-wijk verkeer omdat ook in de andere richting over de Bierkade kan worden gereden. Maar de route wordt in beide richtingen minder snel vanwege de veel grotere verkeersdruk. Daarom resulteert een beperkt positieve score t.o.v. 1-richting verkeer (die een neutrale score 0 heeft). In de forensen-case geldt hetzelfde, maar de extra

afstand is relatief kleiner en de reistijd door de stad wordt nog ongunstiger, resulterend in dezelfde score als bij 1-richting.

In de ANIMO-variant mag noodzakelijk wijk-wijk verkeer in beide richtingen over de Bierkade rijden, maar ander wijk-wijk verkeer wordt geweerd, mede omdat deze korte ritten veel vervuilender zijn dan gemiddeld verkeer. Voor een deel van het wijk-wijk verkeer verbetert dus de situatie (doorgang in beide richtingen i.p.v. momenteel èèn richting), en voor een deel verslechtert de situatie (geen doorgang in beide richtingen i.p.v. èèn richting). Het toegelaten verkeer kan in beide richtingen beter doorrijden omdat er veel minder auto's rijden op de Bierkade/Vondelstraat. Het geweerde auto verkeer zal deels vervangen worden door gebruik van de fiets; de rest zal omrijden over de Ommering, met een beperkte extra rijtijd. Dit soort verschuivingen in modal-split is zichtbaar in b.v. Amsterdam-Centrum waar inmiddels 60% van alle (korte) verplaatsingen per fiets gebeurt. Per saldo zal er daarom nauwelijks sprake zijn van een toename van de emissies en leidt dit tot een vergelijkbare score als voor 2-richting verkeer. Voor het forensenverkeer gelden dezelfde soort effecten, maar de extra afstand is relatief kleiner dan bij wijk-wijk verkeer en de reistijd buitenom is korter dan door de stad. Daarom is de score vergelijkbaar met die van de andere cases.

### **3. Conclusie**

In plaats van terugdraaien van een-richting verkeer kan beter een stap vooruit worden gedaan: een variant met twee-richting bestemmingsverkeer. De variant scoort even goed of beter dan de twee-richting case, niet alleen wat betreft milieu/gezondheid, maar ook voor langzaam verkeer, doorstroming en de bereikbaarheid voor iedereen die in/bij het centrum moet zijn. De milieu- en vooral gezondheidseffecten zijn ook beter als rekening wordt gehouden met verplaatsing van verkeer en omrijden. De variant is momenteel praktisch te realiseren omdat de snelle ICT ontwikkelingen bij verkeer en parkeren (b.v. nummerborden scannen i.p.v. palen in het wegdek) het mogelijk maken om naar wens bepaalde auto's toe te laten op Bierkade/Wagenweg.

Animo, April 2016

Bijlage: analyse en commentaar op Grontmij rapportages