

## **Verlag bijeenkomst Verkeersvisie Animo/BVA op 17 maart 2023 in Wijkcentrum Overdie**

### **Programma**

- 15.00 Inloop met koffie
- 15.20 Welkom door voorzitter Arie van Diepen
- 15.30 Presentatie door BVA
- 16.00 Reactie van enkele maatschappelijke partijen
- 16.20 Stand van zaken Integraal Verkeersplan (gemeente, nog te bepalen)
- 16.30 Discussie over stellingen o.l.v. Piet Boonekamp
- 17.20 Samenvatting en afsluiting door Jan Jansen
- 17.30 Uitloop met hapje en drankje.

### ***Presentatie door BVA***

Zie de bijgevoegde Verkeersvisie (bijlage 1)

### ***Reactie van enkele maatschappelijke partijen***

#### **1. Rob Niele – Ondernemend Alkmaar**

Is het grotendeels eens met de ideeën zoals de BVA heeft gepresenteerd. Is een mix van visie en concrete plannen, maar het moet eerst duidelijk zijn wat je wil bereiken. Visie tot 2027 moeten we actualiseren. Hoe moet Alkmaar er in 2030 uit zien? Omvang van centrum zal groeien met Overstad en stationsgebied. Emissievrije zones in het centrum. Rondom het centrum zijn voorzieningen nodig om te parkeren, te laden- en te lossen enzovoorts. Het STOMP-principe wordt onderschreven. De Oostring loopt al volledig vast, de buitenring moet drastisch worden opgeknapt. Geld van Rijk en provincie zal nodig zijn. Maar daarnaast moet ook veel geïnvesteerd worden in de infrastructuur voor lopen en fietsen. We willen graag met vertegenwoordigers eerst praten over de visie en dan over de concrete plannen.

#### **2. Pim de Ridder - Hart van Alkmaar**

Deze bewonersorganisatie wil graag samenwerken met andere partijen aan de verkeersvisie. Impact van extra woningen is veel meer dan alleen verkeer, ook meer gebruik (recreatieve) voorzieningen in binnenstad. De binnenstad is niet gebouwd voor zoveel bezoekers en verkeer. Ongeveer 60% van het autoverkeer op de Bierkade is sluipverkeer en dat moet veranderen. Het STOMP-principe is prima, maar met verkeersborden kom je er niet. Moet voor bezoeker duidelijk zijn uit karakter van de wegen. De politiek moet worden overtuigd. De stad Deventer kan als voorbeeld worden genomen.

#### **3. Jan Pielkenrood – Fietsersbond**

De Fietsersbond is blij met dit plan. Maximaal 30 kilometer in/rond het centrum is noodzakelijk (30 is het nieuwe 50). Het STOMP-principe is goed. De Fietsersbond heeft goed contact met ambtenaren. Is betrokken bij plannen, maar maakt zich wel zorgen over de uitvoering. De contouren van een regionale doorfietsroute zijn gereed, deze loopt ook via de Tesselsebrug, Gestersingel en Kennemersingel. Dachten aan een-richting verkeer op Geestersingel. Suggestie: tijdens de spits op de Frieseweg ( een fietsstraat) de paal omhoog zetten om autoverkeer daar te weren.

## ***Stand van Zaken Integraal Verkeersplan***

Niet aan de orde geweest i.v.m. ontslag wethouders

### ***Discussie over stellingen o.l.v. Piet Boonekamp***

De stellingen betreffen een mogelijke concrete uitwerking van de Verkeersvisie. Ze zijn eerst toegelicht door Piet Boonekamp, waarna de reacties kwamen.

#### *1. De Geestersingel moet als eerste aangepakt worden in het verkeersplan.*

Toelichting:

De drukke weg vormt een barrière tussen het stationsgebied en de binnenstad.

Door wering van het sluipverkeer op de Geestersingel wordt de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Helderseweg ook aanzienlijk beter.

Andere knelpunten zijn minder urgent. De Kennemersingel wordt minder druk bij aanpak van de Geestersingel, en een vergelijkbare aanpak stuit op de afwikkeling van ambulanceverkeer naar NWZ.

De Stationsweg wordt al autoluw als deel van de herstructurering van het stationsgebied. De Bierkade lijkt redelijk te functioneren (zie punt 4).

Reacties:

- denk aan de Kruseman van Eltenweg aan de achterkant van het station als alternatief. Plannen met bouwen in het stationsgebied zijn hierbij van belang.
- Er gaan op Overstad 2500 woningen worden gebouwd. Hoe doe je dan de verkeersafwikkeling? (zie Helderseweg)
- Op de Geestersingel staat het verkeer voortdurend vast, er gebeuren veel ongelukken en de luchtkwaliteit moet er wel slecht zijn.
- De Bergerhoutrotonde is zeer onoverzichtelijk voor auto's
- Pleidooi vanuit Huiswaard voor linksaffer bij kruispunt naar Helderse weg opnieuw bekijken.

#### *2. De Helderseweg wordt de centrale radiaal vanuit noordelijke richting.*

Toelichting:

Autoverkeer van/naar Alkmaar-Noord, en verkeer van/naar Schagen, rijdt nu vaak over de Noorderkade naar het centrum, ten koste van de leefkwaliteit voor Huiswaard-1 en -2. Dit autoverkeer zou beter via de Huiswaarderweg en Helderseweg kunnen rijden omdat daar nauwelijks woningen staan en een tunnel is gepland onder het spoor.

Reacties:

- Voordeel is dat de Noorderkade dan geen sluiproute meer is.
- Via de Helderseweg kun je naar de nieuw te bouwen parkeergarage achter het station.
- Een tunnel onder het spoor is noodzakelijk.
- Deze route moet ook over de Tesselsebrug vanwege parkeren op Overstad.

#### *3. De Tesselsebrug is niet meer nodig voor bijna al het reguliere autoverkeer.*

Toelichting:

Als het sluipverkeer via binnenring, Tesselsebrug en Noorderkade weg is, en de Helderseweg functioneert als centrale radiaal, is de vraag wat de functie van de Tesselsebrug nog is. Verkeer uit alle windstreken kan parkeren in een van de (geplande) garages rond het centrum zonder gebruik van de Tesselsebrug. Alleen voor de stadsdelen Oudorp en (toekomstige) bouw op Overstad zou de Tesselse brug een logische autoverbinding zijn naar het station. Auto's uit Huiswaard (en Alkmaar-

Noord) kunnen via de Helderse weg bij het station komen. Voor incidenteel winkelbezoek aan Overstad kan vanuit de meeste stadsdelen van Alkmaar de buitenring worden gebruikt.

Reactie:

- deze brug en de kruispunten direct eromheen vormen een zeer onoverzichtelijke en onveilige verkeerssituatie
- brug toch nodig voor parkeer-verkeer van bezoekers op Overstad? (zie Helderseweg)

**4. De Bierkade moet tweerichtingsverkeer worden, maar alleen voor bestemmingsverkeer.**

Toelichting:

De Schelphoek garage wordt slecht benut omdat alleen autoverkeer vanaf de Vondelstraat er kan komen. Door 2-richting verkeer op de Bierkade en selectieve toegang ter hoogte van de Schelphoekgarage (met camera's, net als in de binnenstad) kunnen auto's vanaf de Nieuwe Schermerweg hier ook parkeren. De totale verkeersdruk op de Bierkade zal toch afnemen omdat dan alleen bestemmingsverkeer richting Friesebrug rijdt.

Reacties:

- Een alternatief is om deze kade aan het eind van de middag tijdens de spits af te sluiten. Het verkeer kan dan naar de garages op Overstad.
- De prijs van parkeren in een parkeergarage zou verlaagd moeten worden.
- Vergroten van de bezettingsgraad door meer bezoekers lukt niet omdat het oostelijk deel van het centrum steeds verder winkelvrij wordt. De Schelphoekgarage is vooral nuttig voor bewoners.
- De Singelgarage staat wel vol. De prijs van parkeren in de Schelphoek zou verlaagd moeten worden.
- Er is al eens voorgesteld dat automobilisten op de Friesebrug bij de afslag naar de Wagenweg een parkeerkaart moeten kopen om over de Bierkade te kunnen rijden.

**5. De Kanaalkade wordt weer een boulevard met bus-routes.**

Toelichting:

Voor de ontsluiting van de binnenstad en Overstad met OV is het essentieel dat de busroute op de Kanaalkade gehandhaafd blijft. Auto's met bestemming in de binnenstad kunnen vanaf de Tesselsebrug of vanaf de Friesebrug bij de Gedempte Nieuwesloot naar binnen of naar buiten, maar niet rechtdoor.

Reacties:

- veel instemming. Overstad kan dan makkelijker geïntegreerd worden met het centrum. Nu is de Kanaalkade een gevaarlijke oversteek voor fietsers en voetgangers.
- Kan de bus "onder de grond" een doorgang krijgen?

**6. De rol van de Frieseweg beperkt zich tot bestemmingsverkeer.**

Toelichting:

Als op de Kanaalkade alleen bestemmingsverkeer voor de binnenstad rijdt, en op de Bierkade alleen autoverkeer van bewoners en parkeerders in de Schelphoekgarage, heeft de Friesebrug feitelijk geen rol meer voor doorgaand verkeer.

Reacties:

- Er zijn plannen voor de Bestevaerbrug voor fietsers en voetgangers, als alternatief voor de Friesebrug
- Sluit alleen tijdens de spits de Friesebrug af voor autoverkeer.

Algemene opmerkingen naar aanleiding van de stellingen:

- a. Er moet veel meer gedaan worden aan verkeersveiligheid voor mensen met een beperking. Daarover is een wet aangenomen in de Eerste kamer.
- b. Overleg met de TomTom routeplanners om autorijders niet meer te verwijzen naar een route door het centrum, soms zelfs via de Gedempte Nieuwesloot. Actie voor gemeente?
- c. Neem vooral ook de regio mee in de plannen. Dit is noodzakelijk i.v.m. de verkeersstromen, maar ook een voorwaarde om geld van Den Haag te krijgen voor de buitenring.
- d. Oproep van gemeenteambtenaar: definieer de begrippen “sluipverkeer” en “bestemmingsverkeer?” precies. Dit om misverstanden te voorkomen.
- e. We hoeven het wiel niet helemaal opnieuw uit te vinden. Kijk naar voorbeeldsteden waar de binnenstad al autovrij is.

### ***Samenvatting en afsluiting door Jan Jansen***

- de presentatie is pas het begin van een traject naar een integraal plan
- de normale aanpak met visie-plan-uitvoering duurt vaak erg lang. De Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid 2017-2017 is alweer aan herziening toe maar er is nog niets mee gedaan.
- iedereen vindt dat er wat moet gebeuren: niet alleen extra woningen, maar het centrumgebied wordt ook groter
- er wordt nog teveel gedacht vanuit de huidige situatie i.p.v. “Wat – Als”. Wel eerst duidelijk weten wat je wilt, b.v. op de Geestersingel geen sluipverkeer. Dan kan het een fietsstraat worden met auto-te-gast en veel ruimte voor voetgangers.
- de STOMP-aanpak (Stappen, Trappen, OV, Multi modaal en Prive auto) vinden de meesten prima
- Alkmaar moet als gastheer van (auto)bezoekers duidelijke het karakter van wegen aangeven
- de politiek moet overtuigd worden dat de stad leefbaar moet blijven! Vreemd, want dat zouden ze toch zelf moeten willen als gekozen volksvertegenwoordigers?
- niet opnieuw het wiel zelf uitvinden. Goed kijken naar voorbeelden in andere vergelijkbare steden.
- de buitenring moet op orde!
- SAMENWERKEN! Misschien een vervolg met diverse organisaties om het concreter te maken.

PB 21 mrt 2023