

Aanleiding

De gemeente Alkmaar heeft 'ja' gezegd tegen een stevige ambitie voor het realiseren van 15.000 extra woningen in 2040 langs het Alkmaars Kanaal. Deze 15.000 woningen verdeeld over vijf deelgebieden bieden uiteindelijk plaats voor zo'n 30.000 nieuwe inwoners. Er liggen zondermeer mooie kansen voor een duurzame herontwikkeling van de stad met meer dynamiek, meer voorzieningen en meer groen. Maar de gemeente onderkent gelijktijdig dat deze imposante bouwopgave leidt tot een grote uitdaging om de stad Alkmaar bereikbaar en leefbaar te houden. De 15.000 extra woningen leiden zonder adequaat beleid tot 55.000 á 65.000 extra dagelijkse autoritten¹. Richting de ringweg, maar natuurlijk ook gewoon verkeer dat door het centrumgebied van Alkmaar rijdt. Tussen de gebieden onderling, maar ook naar de woon- en werkgebieden aan weerszijden van het Alkmaars Kanaal.

Stichting Alkmaarse Natuur- en Milieu Organisaties (ANIMO) en een aantal maatschappelijke groepen maken zich zorgen over de leefbaarheid en veiligheid in de stad. De gemeente wil komen met plannen voor de toekomstige verkeersafwikkeling en we willen graag meedenken over het ontwikkelpad dat gekozen wordt. Ons pleidooi is om daarbij prioriteit te geven aan de menselijke maat in de mobiliteit en dit concreet in maatregelen uit te werken.

Zonder ingrijpen loopt Alkmaar vast

De eerste verkenning² van de gemeente schetst een duidelijke beeld. Wanneer we de stad uitbreiden met 15.000 woningen langs het Alkmaars Kanaal neemt, zonder aanvullend beleid, het verkeer in heel Alkmaar zeer sterk toe. Zodanig dat er vertragingen en knelpunten op het wegennet ontstaan, zowel in als rondom Alkmaar.

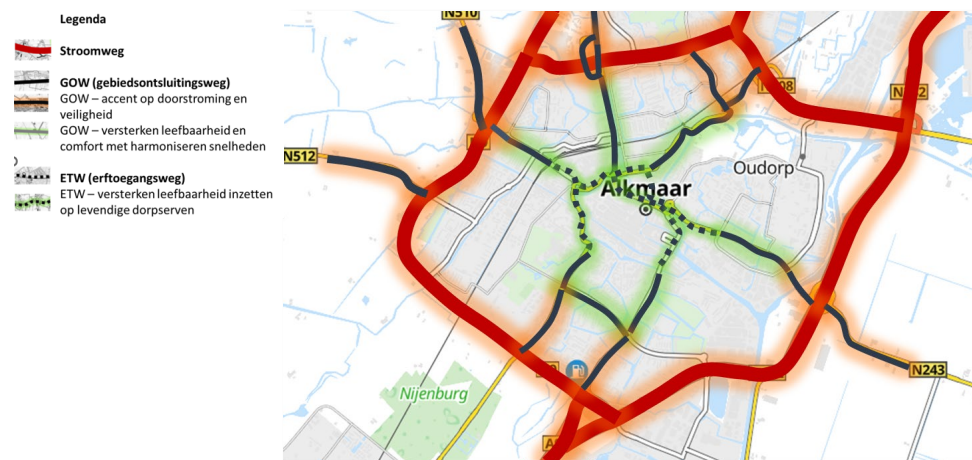
De verkeerstoename en de slechte doorstroming van het verkeer zorgen bovendien voor negatieve effecten. De verkeersveiligheid neemt af, de doorstroming voor de bus wordt onvoldoende en de leefbaarheid neemt af als gevolg van de toename van geluidshinder en dominante aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer.

Een robuuste oplossing is nog niet gevonden. Verkenningen om aan de aanbodzijde (wijzigingen in de infrastructuur) en/of vraagzijde³ (inzetten op een mobiliteitstransitie) de knelpunten op te lossen, lijken niet afdoende effect te hebben.

Ons voorstel

Van belang is dat Alkmaar voldoende ruimte en lucht houdt. Nu en in de toekomst. Er zijn grenzen aan de verdichting van de bebouwing en het faciliteren van de automobiliteit in en door het centrumgebied. De verwachte groei van het autoverkeer op met name de binnenring is onhoudbaar. Deze moet volgens ons beantwoord worden met een duidelijke kwaliteitssprong in de duurzame verstedelijking. Het vereist echt scherpe keuzes. Een binnenring die het autoverkeer binnen de stad Alkmaar snel van oost naar west en van noord naar zuid brengt past niet in het eindbeeld van een leefbaar, verkeersveilig, bereikbaar en aantrekkelijk Alkmaar. Hoe dan wel? Dat is samengevat in de volgende actiepunten:

1. Gezien de geschetste problematiek richt onze focus zich op het nieuwe centrumgebied, d.w.z. de historische binnenstad inclusief singels, Overstad inclusief Kwakelkade tot Friesebrug, het stationskwartier inclusief achterzijde station/Wognumse Buurt en nabijgelegen delen van de kanaaloevers.
2. Zet als gemeente vol in op de mobiliteitstransitie. Maak lopen, fietsen en gebruik van het OV de meest logische keuze om van A naar B te gaan door snelle, comfortabele en veilige verbindingen en kwalitatief hoogwaardige voorzieningen zoals haltes en fietsenstallingen.
3. Een specifiek probleem van het centrumgebied is het autoverkeer dat daar niet hoeft te zijn. Om dit te ontmoedigen gaat de snelheid op de wegen in het centrumgebied (de singels, de Kanaal- en Bierkade, etc.) naar 30 km/uur met een bijpassende weginrichting gericht op verblijven. We stimuleren hiermee het gebruik van de buitenring om Alkmaar en halen onnodig verkeer uit het centrumgebied;
4. Vanuit iedere route is er voldoende parkeercapaciteit aan de rand van het centrumgebied beschikbaar, ook te gebruiken door bewoners van de binnenstad of de stationsbuurt om parkeren waar mogelijk in te ruilen voor meer groen.



Figuur 1. Een nieuwe wegcategorisering voor een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit

5. Autoverkeer op de Geestersingel en Kanaalkade vormt een barrière voor het tot èèn geheel smeden van het centrumgebied; daarom hebben deze prioriteit bij herinrichting van wegen. Dat zorgt er voor dat de Friesebrug alleen bestemmingsverkeer verwerkt van/naar de binnenstad, en de Tesselsebrug alleen bestemmingsverkeer voor Overstad, via de Helderseweg.
6. We zorgen voor een goede doorstroming naar en op de buitenring. Dan is er geen aanleiding om door/langs het centrum te rijden terwijl men daar niet hoeft te zijn.
7. Waar mogelijk vindt bevoorrading van winkels, etc. plaats via het water, of anders met kleinschalige (elektrische) voertuigen.
8. Bij realisatie van deze visie is het mogelijk om de parkeernormen bij nieuwbouw te verlagen tot het niveau van de binnenstad en ook hier meer groen te realiseren.

Wortel & stok

De noodzakelijke mobiliteitstransitie vereist (A.) een inrichting van de openbare ruimte die lopen, fietsen en OV stimuleert én (B.) maatregelen die gebruik van de auto, vooral voor korte afstanden binnen en door de stad Alkmaar, minder vanzelfsprekend maakt.

Het in stand houden van de huidige snelle verbindingen over het Alkmaars Kanaal en op de binnenring rondom het centrum (geen B-maatregelen nemen) ondermijnt het effect van de A-maatregelen. Aangezien onderzoek² heeft aangetoond dat een mobiliteitstransitie (A-maatregelen) alleen niet voldoende is, zijn stringente maatregelen in de verkeersinfrastructuur (B-maatregelen) onvermijdelijk voor het halen van de doelen van de mobiliteitstransitie.

Een betere positie van de voetganger en de fietser is niet mogelijk zonder de positie van de auto verder ter discussie te stellen en grotere delen van de stad autoluw te maken. Zonder een "eigen", vastgesteld netwerk met harde kwaliteitseisen, zal de voetganger weggedrukt blijven worden tussen de netwerken van andere modaliteiten die wel zijn vastgesteld. We moeten ons daarbij ook afvragen wat de meerwaarde is van autoverkeer op de Tesselse en Friese brug dat niet in het centrum hoeft te zijn. Ook het hanteren van "30 km/uur als norm" op het deel van de invalswegen bij het centrumgebied biedt daarbij grote kansen voor het daadwerkelijk vergroten van de veiligheid, leefbaarheid en het stimuleren van de mobiliteitstransitie. Een beweging die we ook zien in andere steden zoals Amsterdam, Utrecht, Nijmegen en Zwolle.

Gelijktijdig met het verminderen van (onnodig) autoverkeer in het centrumgebied moet ook de kwaliteit van onze ringweg om Alkmaar op orde worden gebracht. Zo blijven we als stad goed bereikbaar en sturen we in een zo duurzaam mogelijk gebruik van onze infrastructuur.

Conclusie

De mobiliteitstransitie is geen wonder dat vanzelf plaatsvindt. Het vereist vasthoudendheid in het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit en scherpe keuzes voor een andere inrichting van de openbare ruimte die de automobiliteit op de binnenring van Alkmaar terugdringt.

Contactinformatie

ANIMO
Stichting Alkmaarse Natuur- en Milieu Organisaties
Email: animo@animo-alkmaar.nl
Website: animo-alkmaar.nl

Referenties

1. Gebaseerd op een voorzichtige doorrekening van 15.000 woningen met de kentallen voor verkeersgeneratie van het landelijke kennisinstituut CROW.
2. Mobiliteitseffecten Alkmaars Kanaal, 9 juni 2021, Goudappel
3. De mobiliteitstransitie betreft allereerst een verschuiving van regulier autogebruik naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. Wanneer de stad vervolgens verder groeit, zullen ook innovatieve mobiliteitsvormen zoals MaaS dienen als een volwaardige vervoerswijze.

Opgesteld door

BVA Verkeersadviezen i.s.m. ANIMO, na consultatie maatschappelijke groepen
Email: info@bvaverkeer.nl / animo@animo-alkmaar.nl
Website: www.bvaverkeer.nl / www.animo-alkmaar.nl

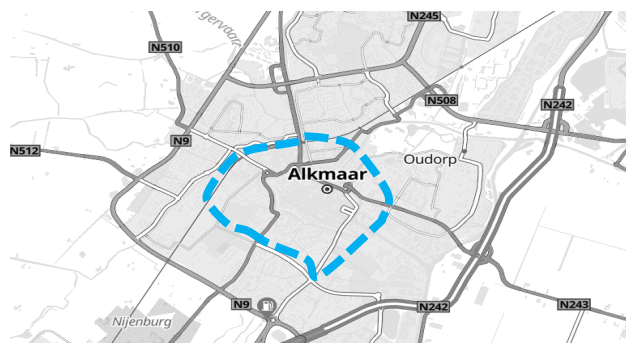
Centrumgebied is meer dan de binnenstad

Vanouds zijn veel voorzieningen gevestigd in de historische binnenstad. Daar is nauwelijks plaats voor de extra voorzieningen vanwege de bouw van 15000 woningen langs het kanaal. Daarom gaan we uit van een groter centrumgebied dat bestaat uit de Binnenstad, Overstad en het Stationskwartier plus nabij gelegen delen van de kanaaloever. Het autoverkeer op de Geestersingel en Kanaalkade vormt momenteel een barrière voor het aaneensmeden van de drie delen van het centrumgebied, m.n. voor voetgangers en fietsers.

Ongewenst doorgaand verkeer?

Doorgaand verkeer is verkeer dat door/langs het centrumgebied rijdt zonder daar te hoeven zijn. Het rapport van Goudappel stelt dat er nauwelijks doorgaand verkeer is op de binnenring en de Tesselse en Friese brug. Klopt dat wel? Het is maar net welke definitie wij willen hanteren voor het doorgaand verkeer.

De gemeente hield de buitenring van Alkmaar aan als grens om te bepalen of er sprake is van doorgaande verkeer. Dit betekent dat alle verkeer tussen wijken binnen de ring, bijvoorbeeld een rit door het centrum vanuit de wijk Overdie naar Oudorp, niet als ongewenst doorgaand verkeer werd gezien. Toch zijn wij van mening dat deze rit beter wordt gemaakt met een meer duurzaam vervoermiddel óf via een route buitenom met een stuk minder hinder voor de omgeving. We pleiten voor het toepassen van een striktere definitie van doorgaand verkeer om beter vast te stellen of het verkeer dat door het centrum rijdt echt niet anders kan. De blauwe lijn in de onderstaande figuur vormt wat ons betreft het cordon voor het toetsen van ongewenst doorgaand verkeer. Deze aanpak is al vastgelegd in de Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid 2017-2027.



Figuur 2. Cordon doorgaand verkeer

De menselijke maat in mobiliteit

De verkeersmodellen gaan onder andere uit van een toekomstige verkeersintensiteit van ruim 24.000 motorvoertuigen in het etmaal op de Kennemersingel en 20.000 voertuigen op de Vondelstraat. Een dergelijke omvang van het (grotendeels doorgaand) verkeer maakt een toekomstbeeld van een leefbaar en aantrekkelijk centrumgebied feitelijk onmogelijk. De oplossing is in de vormgeving van infrastructuur duidelijke keuzes maken voor de verkeersdeelnemers die in de knel komen door overheersend autogebruik, ofwel kies voor de menselijke maat in het mobiliteitsbeleid.

Bij de groei en verdichting van Alkmaar moet de menselijke maat nadrukkelijker worden meegenomen in de inrichting van onze openbare ruimte. Wees selectief in het gemotoriseerd verkeer dat in en rondom het centrum mag en kan rijden en de mogelijkheden om daar te parkeren. Ondersteun de gewenste mobiliteitstransitie door bij de inrichting van de wegen in het centrum heel nadrukkelijk de menselijke maat bovenaan te stellen. Dit betekent meer ruimte, veel meer ruimte, voor voetgangers en fietsers. Slimme doorsteekjes voor voetgangers en een ruime en aantrekkelijke loopverbinding tussen station en het centrum.

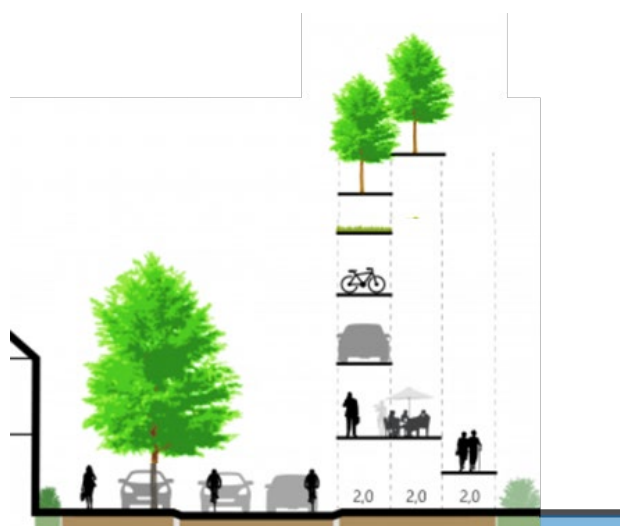
Streef naar een beweegvriendelijke leefomgeving. Voetgangers verplaatsen zich langzaam, en zoeken overal de kortste route om bij de bestemming te komen. Daarbij wil je als voetganger niet eindeloos stilstaan bij een verkeerslicht of omlopen naar de andere kant van het kruispunt om over te kunnen steken. De voetganger vraagt echt om een andere manier van ontwerpen. Een dergelijke werkwijze geeft ook ruimte aan andere opgaven en thema's, o.a. op het gebied van gezondheid, klimaatadaptatie en vergroening. Bij herinrichting van de Kanaalkade en de Geestersingel speelt bovendien dat dit essentieel is om de drie delen van het centrumgebied tot één geheel te vormen.



Figuur 3. Fietsers en voetganger weggedrukt op de Kanaalkade



Figuur 3. De auto wederom dominant aanwezig langs de Kennemersingel



Figuur 4. Een voorbeeld van het geven van meer ruimte aan fietsers en voetgangers langs de singel

Wat willen we met het centrumgebied?

In alle eerdere gemeentelijke verkeersnota's worden bereikbaarheid en veiligheid genoemd als doelstelling of randvoorwaarde. In recente nota's worden ook klimaatbestendig en vergroening genoemd als doelen.

Hier gaan we een stapje verder. We willen ook een aantrekkelijk verblijfsgebied realiseren uitgaande van een ruimtelijke inrichting op de menselijke maat. Dat maakt het noodzakelijk, maar ook aantrekkelijk, om verplaatsingen anders dan met de auto in te vullen.

Parkeren voor duurzame mobiliteit

Het parkeerbeleid kan het duurzame mobiliteitsbeleid ondersteunen op een aantal manieren. Parkeergarages bij de randen van het centrumgebied houden de voorzieningen bereikbaar voor bezoekers per auto. De bewoners van binnenstad en stationskwartier kunnen overgehaald worden om deze garages ook te gebruiken zodat de leefbaarheid in deze zeer dichtbebouwde buurten toeneemt. Verder kunnen de garages ook dienen als vervangende parkeergelegenheid bij het verminderen van parkeren langs wegen waar meer ruimte nodig is voor herinrichting. Tenslotte kan parkeerbeleid bijdragen aan het stimuleren van andere verplaatsingskeuzes dan met de (eigen) auto.

Parkeernormen voor nieuwbouw

Parkeervoorzieningen bij nieuwbouw zijn een belangrijke kostenpost voor nieuwbouw en daarmee een probleem voor de realisatie van de bouwopgaven. Dit probleem wordt nog groter door de gewenste vergroening van de gebouwde omgeving (mede vanuit klimaatadaptatie).

Onze visie mikt op het aantrekkelijker maken van andere vormen van verplaatsing dan de auto. Bovendien leidt verdichting van de stedelijke bebouwing tot kleinere afstanden tot voorzieningen, en daarmee ook tot minder behoefte aan autogebruik. In deze situatie ligt het voor de hand om de parkeernormen voor nieuwbouw in en rond het centrumgebied te verlagen, bijvoorbeeld meer in lijn brengen met die voor de binnenstad en spoorbuurt.

Vervoer over water

Naast verplaatsingen van personen is er in het centrumgebied ook behoefte aan vervoer van goederen, bijvoorbeeld bevoorrading van winkels. De nu gebruikte grote vrachtwagens passen niet op heringerichte wegen. Het centrumgebied is rijk voorzien van waterlopen die geschikt lijken voor vervoer van goederen met kleine vaartuigen. Met zo'n systeem zou ook afval afgevoerd kunnen worden uit het centrumgebied. Waar dit niet mogelijk is kunnen op een hub aan de rand van het centrumgebied goederen overgeladen worden in kleine (elektrische) voertuigen.

Contact Informatie

ANIMO
Stichting Alkmaarse Natuur- en Milieu Organisaties
Email: animo@animo-alkmaar.nl
Website: animo-alkmaar.nl

Opgesteld door

BVA Verkeersadviezen i.s.m. ANIMO, na consultatie maatschappelijke groepen
Email: info@bvaverkeer.nl / animo@animo-alkmaar.nl
Website: ww.bvaverkeer.nl / www.animo-alkmaar.nl

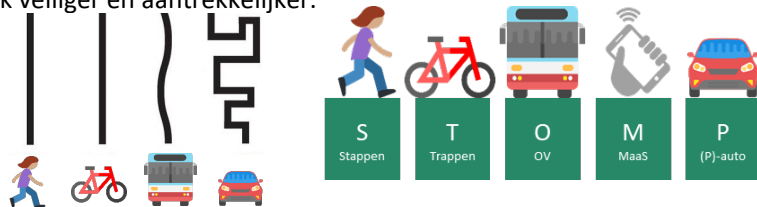
Randvoorwaarden voor succes

- Doorgaand autoverkeer concentreren op routes buitenom (en weren op routes binnendoor);
- Goede parkeervoorzieningen aan de rand van het centrum en direct bereikbaar vanuit iedere uitvalsweg;
- Grote aaneengesloten verblijfsgebieden, waar voetganger en fietser centraal staan;
- Toewerken naar voetgangersnetwerk met bijbehorende inrichtingseisen
- 30 km/uur als uitgangspunt, 50 km/uur alleen buiten het cordon (zie figuur 2) als verbinding naar de ringweg.
- Afwaarderen binnenring voor autoverkeer door fietsers, voetgangers en groen voorrang te geven.
- Afwaarderen functie van de Tesselse en Friese brug voor (doorgaand) autoverkeer en versterken radiale structuur naar de buitenring.
- Tijdig betrekken van het OV in de discussie van de herinrichting van de binnenring. Minder verkeer en opstoppingen is gunstig voor een betrouwbare reistijd ook al ligt de snelheid lager.

Ontwerpvoorbeeld

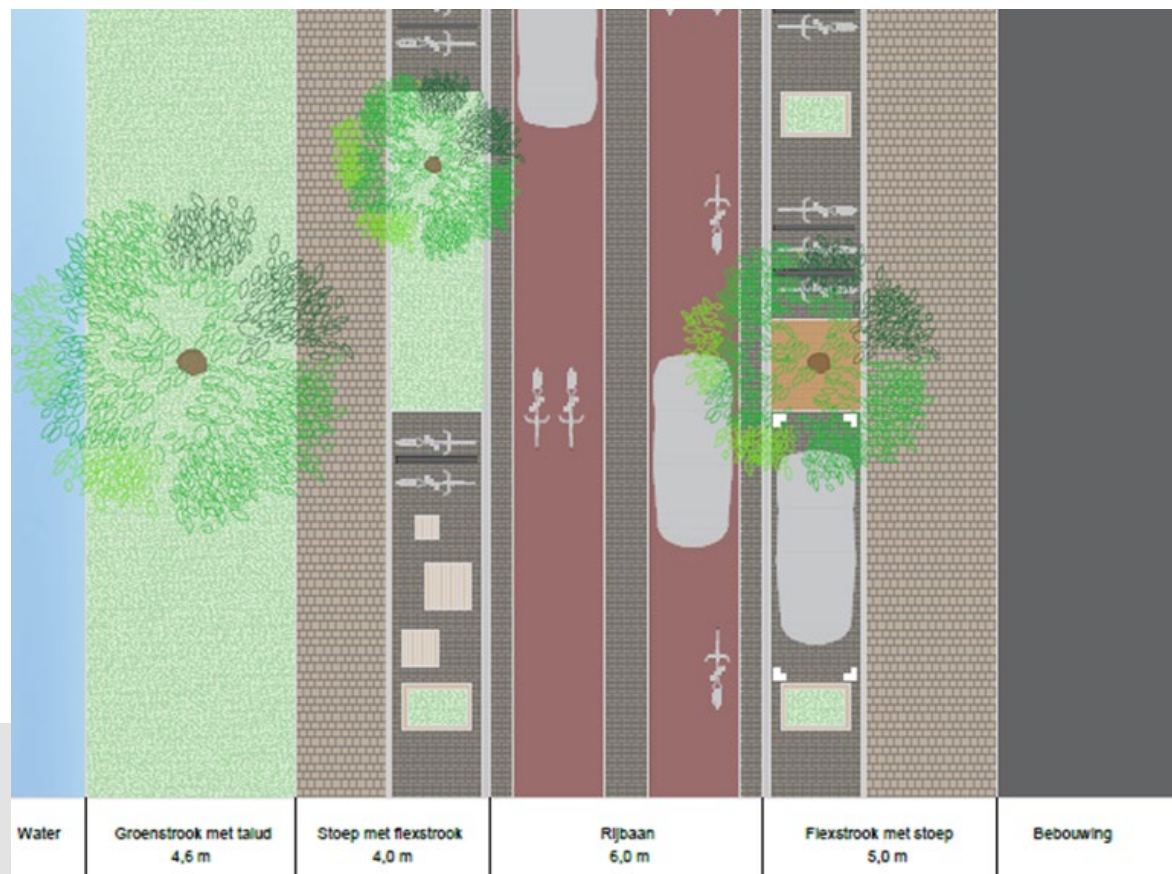
Om de leefbaarheid in het centrum te verbeteren moeten we vooral de wegen met het meeste autoverkeer aanpakken. Hier schetsen we als voorbeeld hoe de Geestersingel verder te vergroenen en mensvriendelijk te maken.

Uitgangspunt is dat we bij de inrichting van de openbare ruimte de focus leggen op voetgangers en fietsers (STOMP-principe). Het gebied wordt een 30 km/uur zone met ruimte voor de bus en waar auto's welkom zijn als bestemmingsverkeer. Op deze manier wordt het een stuk veiliger en aantrekkelijker.



Zo kan de Geestersingel met een nieuwe inrichting een complete transformatie maken van autodominant naar auto te gast en dragen we zorg voor een betere aansluiting van het stationsgebied met de binnenstad. De rijbaan wordt smaller en dankzij bredere trottoirs komt er meer ruimte voor voetgangers. Een proces dat bijvoorbeeld inmiddels ook in gang gezet in de stad Zwolle. Tussen de stoep en de rijbaan is ruimte voor een zogenaamde flexibele strook. Hier krijgen groen, terrasjes, fiets- en autoparkeerplaatsen een plek.

Voorbeeld Geestersingel STOMP-proof



Materialisatie

De rijbaan en trottoirs kunnen worden ingericht met gebakken straatklinkers of gekleurd asfalt met streetprint. Dit past heel goed bij het karakter van een 30 km/uur gebied met een verblijfs- en ontsluitende functie. Zo zou de hoofdwegen van de binnenring qua uitstraling en comfort straks veel beter aan bij de binnenstad en wordt het een prettige plek om te zijn en elkaar te ontmoeten.

Het herprofilen van de Bierkade hoort hier ook bij. De huidige fietsstroken maken dat de auto nog steeds dominant is en gericht is op het zo snel mogelijk doorrijden van het verkeer. Overwogen kan worden om juist de fietsers meer ruimte te geven met behulp van een aanliggend fietspad in de tegenrichting. In de mee richting kunnen fietsers en auto's prima gezamenlijk van de rijbaan gebruik maken.



Maatregelen in de tijd

Tijdens de uitvoering van het Kanaaloevoerproject zal de verkeersdruk geleidelijk toenemen. In eerste instantie kan dit opgevangen worden met de z.g. A-maatregelen die Alkmaar zelf in gang kan zetten. Ondertussen kan Alkmaar lobbyen bij Rijk en provincie voor de investeringen in B-maatregelen, m.n. aan versterking van de buitenring. Tegen de tijd dat het Kanaaloevoerproject zijn volle omvang bereikt is de buitenring dan in staat om het autoverkeer dat daar gebruik van moet maken te faciliteren.

Door deze gefaseerde aanpak kan Alkmaar laten zien dat het verbetering van de leefkwaliteit serieus neemt. Dit kan dan weer als argument naar Provincie en Rijk worden gebruikt om hun deel van de oplossing, namelijk versterking van de ring, uit te voeren.

Hoe verder?

De gemeente is van start gegaan met de Alkmaarse Mobiliteitsstrategie. Wij maken ons hard voor vergaande maatregelen om de gewenste vermindering van het aantal autobewegingen rondom het centrum te realiseren. ANIMO wil graag, samen met andere maatschappelijke groepen, actief deelnemen aan het uitwerken en afwegen van oplossingsrichtingen. Wij en andere organisaties verzoeken de gemeente Alkmaar daarnaast om onze ideeën op een zorgvuldige manier door te rekenen en mee te nemen in het afwegingsproces.

Contact Informatie

ANIMO
Stichting Alkmaarse Natuur- en Milieu Organisaties
Email: animo@animo-alkmaar.nl
Website: animo-alkmaar.nl

Opgesteld door

BVA Verkeersadviezen i.s.m. ANIMO, na consultatie maatschappelijke groepen
Email: info@bvaverkeer.nl / animo@animo-alkmaar.nl
Website: ww.bvaverkeer.nl / www.animo-alkmaar.nl