



Verslag ANIMO-bijeenkomst op 31 januari 2024 in wijkcentrum Overdie over

“Visies op leefbaarheid, bedrijvigheid en mobiliteit in het centrumgebied”

Ongeveer 80 personen waren aanwezig bij de bijeenkomst, waaronder ambtenaren, raadsleden van vele fracties, personen uit het bedrijfsleven, vertegenwoordigers van bewonersorganisaties en geïnteresseerde burgers.

Er zijn diverse presentaties gegeven van visies:

- Jaap Schuurman (Alkmaar Logistiek)
- Fionnuala Dollé (Vd Leygraaf makelaars)
- Martin v.d. Maas (Werkgroep Binnenstad)
- Melvine Ruigrok (bureau BVA)
- Piet Boonekamp (ANIMO).

Voor downloaden van de presentaties zie de ANIMO-site (animo@animo-alkmaar.nl)

De mobiliteitsvisie “Samenwerken aan leefbare mobiliteit in Alkmaar” van BVA/ANIMO is ook beschikbaar op deze site.

Twan Huys heeft gesprekken gevoerd met bovenstaande personen en met Herman Jan Frieling van de Fietsersbond en Bram & Erika Vink van Burgerinitiatief Geestersingel (zie 1^e bijlage met programma).

Reacties konden gestuurd worden naar animo@animo-alkmaar.nl. Deze zijn meegenomen in de 2^e bijlage bij dit verslag.

1. Opening

Arie van Diepen heet de aanwezigen welkom en geeft informatie over een kleine verschuiving in het programma.

2. Vrachtvervoer en masterplan voor de binnenstad (Jaap Schuurman)

Het bedrijf van Jaap Schuurman is al zeer lang actief op het gebied van vervoer en van goederen onder de naam Stad Alkmaar Logistics.

Momenteel wordt een LOP (Logistiek Ontkoppel Punt) gerealiseerd aan het kanaal voor overslag van goederen van vrachtwagen of schip naar kleinschalige (elektrische) voertuigen die in het centrum de goederen afleveren.

Schuurman presenteert een masterplan van 9 punten voor de binnenstad. Naast de logistieke punten zou ook alle gemotoriseerd verkeer uit de binnenstad zou moeten verdwijnen, dus ook de bus en ook geen laadpalen voor elektrische auto's (gevraagd door Twan is de zaal het hier bijna geheel mee eens).

De singelgarage zou uitgebreid moeten worden onder het water van de Kennemer- en Geestersingel, als alternatief voor parkeren op straat.

Aanvoer van goederen voor de binnenstad over water is (te) moeilijk vanwege de beperkte hoogte van de bruggen.

Alkmaar zou een 25-jaar plan voor mobiliteit in het centrum moeten hebben, net als Gent.

Animo: samen werken aan natuur en milieu

p/a Wilhelminalaan 15, 1815 JD Alkmaar · Telefoon 06-48433264

K.v.K. Alkmaar 41241845 · Postbank NL08 INGB 0007 6598 69 www.animo-alkmaar.nl · animo@stichtinganimo.nl

Zie ook presentatie Jaap Schuurman, Stad Alkmaar Logistics.

3. Opvattingen Fietsersbond t.a.v. mobiliteit (Herman Jan Frieling)

De Fietsersbond staat achter de mobiliteitsvisie van ANIMO en onderschrijft de toepassing van STOMP daarin, waarbij de kwetsbaarste en sociaal wenselijkste weggebruiker het meest gefaciliteerd wordt.

Herman Jan Frieling pleit voor verleggen van de focus van fietsers als slachtoffer naar een focus op wegnemen van de oorzaken van onveilige en niet comfortabele fietsverplaatsingen, zoals b.v. anti-auto paaltjes op het fietspad.

Hij pleit er ook voor om nieuwe vormen van fietsgebruik (elektrische fietsen, bakfietsen, fatbikes) vooral te zien als een positieve ontwikkeling, omdat daarmee het gebruik van milieu-onvriendelijke brommers, snorders en auto's wordt verminderd.

Wat betreft fietsbeleid is Alkmaar een fietsstad en wordt goed samengewerkt met de gemeente. Maar het kan, vergeleken met andere gemeenten, nog beter.

Gevraagd naar de Geestersingel vindt hij dat je die weg als fietsers niet moet nemen. En eigenlijk zou het 30-km regime ook buiten het centrumgebied moeten gelden.

4. Toekomstige mobiliteit, leefbaarheid & woningbouw (Fionuala Dollé)

De woningbouwopgave dreigt te stagneren door beleid dat er nog moet komen. Op korte termijn zijn parkeerplaatsen nodig, vooral als inkomens, en dus autobezit, toeneemt. Maar woningen staan er wel voor 100 jaar en het is de vraag of al die parkeerplaatsen dan nog nodig zijn. Misschien hebben we met de komst van de autonome auto geen eigen auto meer nodig. Dus tijdelijke parkeervoorzieningen maken die later een andere bestemming kunnen krijgen? Of parkeren aan de rand van de stad stimuleren.

Door de kostbare (ondergrondse) parkeervoorzieningen zijn de woningen te duur voor de bevolkingsgroepen die we in de stad nodig hebben. Moeten we kandidaat-bewoners niet de keuze geven om goedkoper te wonen, maar dan zonder recht op een parkeerplaats?

Zie ook presentatie van Fionuala Dollé, Van der Leygraaf makelaars.

5. Actie richting politiek voor 30-km inrichting Geestersingel (Bram & Erika Vink)

Bij het buurtinitiatief waren 72 huishoudens langs de singel en 3 scholen betrokken. Uit de uitgevoerde enquête bleek dat ze voor een 30-km weg met aangepast profiele waren.

De familie Vink heeft 100 uur onderzoek gedaan. Daar kwam uit dat het sinds kort mogelijk is om van niet-woonstraten zoals de Geester/Kennemer-singel toch een 30-km route te maken (landelijk door CROW uitgewerkte 50 >30 optie is goedgekeurd door minister Harbers).

Helaas wilde wethouder Peetoom niet inbreken in het lopende proces voor het opstellen van een integraal verkeersplan. Een raadsmeerderheid heeft een amendement aangenomen om het later mee te nemen in dat proces.

Maar elke dag zien de bewoners het autoverkeer vaststaan en de familie Vink woont aan de achterzijde vanwege het verkeerslawaaï. Kinderen op weg naar school vermijden de Geestersingel en burens maken geen praatje op straat omdat ze elkaar niet kunnen verstaan.

6. Mobiliteit in centraal Alkmaar – Beelden van hoe het anders kan (Martin vd Maas)

In de pauze is een doorlopende presentatie gegeven met beelden van straten voor en na een herinrichting gericht op meer leefbaarheid. Het betrof zowel historische situaties (zoals de Langestraat) als mogelijke situaties in het centrumgebied (de z.g. blauwe, groene en rode lopers).

Martin heeft elders gezien hoe het tonen van beelden van de mogelijke situatie na herinrichting betrokken bewoners stimuleerde om de politiek over te halen om aan de slag te gaan met herinrichting. De wervende beelden kunnen zo sterk zijn dat men bereid het eigen (auto)gedrag enigszins aan te passen.

In Alkmaar kunnen de wervende beelden gebruikt worden op het niveau van het centrum, maar ook op het niveau van woonstraten. Zie ook doorlopende presentatie van werkgroep Binnenstad.

7. Samen werken aan leefbare mobiliteit - Verkennen van het probleem (BVA)

De visie “Samen werken aan leefbare mobiliteit in Alkmaar” is gepresenteerd in twee delen. Het eerste deel over de probleemanalyse werd gepresenteerd door Melvine Ruigrok van BVA (Bureau Verkeers Adviezen).

BVA ging uit van het in opdracht van de gemeente opgestelde rapport “Mobiliteitseffecten van het Kanaaloeverproject”. Daaruit blijkt dat zonder maatregelen het verkeer in het centrum vastloopt. Ook blijkt dat zowel maatregelen aan de aanbodkant (infrastructuur) als aan de vraagkant niet voldoende zijn om het probleem op te lossen.

In de analyse van BVA wordt gewezen op een derde soort maatregelen, namelijk het verplaatsen van autoverkeer door/langs het centrum naar de buitenring. BVA wijst er ook op het effect van verdichting t.g.v. het Kanaaloeverproject. Hierdoor komen voorzieningen en werkplekken vaak dicht bij woningen te liggen, en is autogebruik minder nodig.

Om lezers een idee te geven van wat herinrichting “op menselijke maat” betekent heeft BVA uitgewerkt hoe het profiel van de Geestersingel er uit zou kunnen zien.

Zie ook de presentatie van Melvine Ruigrok.

8. Samen werken aan leefbare mobiliteit – Kernpunten mobiliteitsvisie (ANIMO)

In het 2^e deel van de mobiliteitsvisie worden de 8 kernpunten van de gepresenteerd door Piet Boonekamp van ANIMO.

Er is in de visie uitgegaan van een groter centrumgebied, naast de binnenstad ook Overstad en het stationskwartier (kernpunt 1). Bij kernpunt 3 komt het verplaatsen van onnodig autoverkeer door het centrumgebied aan de orde. ANIMO heeft een schatting gemaakt van noodzakelijk bestemmingsverkeer voor het centrumgebied en concludeert dat de helft van het autoverkeer van/naar het centrumgebied sluipverkeer is. Ook worden een aantal voorbeelden getoond van sluipverkeer (binnendoor) versus alternatief (via buitenring). Voldoende parkeergarages (kernpunt 4) is vooral van belang van om parkeren op straat te verminderen en zo de leefbaarheid te bevorderen.

Bij kernpunt 5 wordt prioriteit gegeven aan herinrichting van de Geestersingel (vanaf Scharlo) en Kanaalkade om zo de barrières tussen de delen van het centrumgebied op te heffen.

Zie voor overige kernpunten de presentatie van Piet Boonekamp.

9. Afsluiting

De informatie uit de diverse presentaties en gesprekken kan samengevat in een gemeenschappelijke boodschap, namelijk dat het mogelijk is een aanzienlijk leefbaarder en aantrekkelijker centrumgebied te realiseren met beperkte aanpassingen van het mobiliteitsgedrag van de burgers. Het gaat dan om een andere route te nemen van/naar de bestemming of parkeren op enige afstand van de woning.

Verder wordt hier opgemerkt dat de diverse maatschappelijke groepen constructief hebben samengewerkt om tot dit resultaat te komen. Tenslotte wordt de hoop uitgesproken dat de gemeente even constructief zal omgaan met de opgestelde visie.

Zie ook presentatie Afsluiting.

Piet Boonekamp
ANIMO, 15 febr-2024

BIJLAGE 1 – Programma

- 19.30-20.00 Inloop
- 20.00-20.05 Opening, introductie gespreksleider Twan Huys (Arie van Diepen, ANIMO)
- 20.05-21.00 **Visies van maatschappelijke groepen:**
Alkmaar Logistiek / Jaap Schuurman (presentatie + interview)
Fietsersbond / Herman Jan Frieling (interview)
Vd Leygraaf makelaars / Fionnuala Dollé (presentatie + interview)
Actie Geestersingel / Bram en Erika Vink (interview)
- 21.00-21.10 Pauze met Alternatief in Beelden
Werkgroep Binnenstad / Martin v.d. Maas (interview)
- 21.15-21.55 **Mobiliteitsvisie ANIMO/BVA voor het centrumgebied**
Problematiek mobiliteit /BVA / Melvine Ruigrok (presentatie)
Kernpunten Visie/ ANIMO / Piet Boonekamp (presentatie)
Melvine Ruigrok en Piet Boonekamp (interview)
- 21.55-22.00 Afsluiting, voortgang (Piet Boonekamp, ANIMO)
- 22.00-22.30 Nazit in bar ruimte

BIJLAGE 2 – Reacties

Een reactie betrof de bereikbaarheid van de binnenstad voor minder valide personen > bij realisatie van onze visie gelden dezelfde faciliteiten als nu al het geval is.

De 2^e reactie betrof het verschil tussen wegen als barrière (Geestersingel en Kanaalkade) en de blauwe/groene/rode lopers > beide benaderingen voor herinrichting staan naast elkaar.