

## **Raadsvoorstel**

Voorstel Ringenmodel

**agendapunt :**  
**bijlage nr. :** 2529

**Raadsvergadering:** 29-09-2011

**Commissie:** Stedelijke ontwikkeling en beheer

**Portefeuillehouder:** J.P. Nagengast MBA

### **Samenvatting / bestuurlijke presentatie**

In september 2009 is de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid vastgesteld. Hierbij is geen keuze gemaakt tussen het zogenaamde ringenmodel en het sectorenmodel. Het college stelt voor om te kiezen voor het ringenmodel.

## **Raadsbesluit**

Nr.

De raad van de gemeente Alkmaar;

gelet op het voorstel van burgemeester en wethouders, bijlage nr. 2529;

gelet op het advies van de commissie Stedelijke ontwikkeling en beheer;

### **b e s l u i t :**

1. te kiezen voor het zogenaamde ringenmodel uit de KDB en hier verdere uitvoering aan te geven;
2. het college opdracht te geven voor juli 2012 een voorstel over de bereikbaarheid Binnenstad (Kanaalkade) – Overstad aan te bieden aan de raad.

Alkmaar, 29-09-2011

De raad voornoemd,

P.M. Bruinooge, voorzitter.

drs. A.P.A. Koolen, griffier.

## Voorstel van burgemeester en wethouders

### Inleiding

In september 2009 heeft de gemeenteraad van Alkmaar de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid vastgesteld. Besloten is om de maatregelen, die in beide modellen voorkomen, uit te voeren en in 2015, na gereedkomen van de ongelijkvloerse westring, te evalueren en een definitief besluit te nemen over de modellen.

De Kadernota beschrijft de doelen en uitgangspunten voor de bereikbaarheid van Alkmaar nu en in de toekomst. Belangrijk is dat er een goede balans gevonden wordt tussen mensen, natuur en economie. Onder duurzame bereikbaarheid wordt verstaan: 'het bereiken, behouden en garanderen van een bereikbaar Alkmaar voor nu en in de toekomst, die economische groei stimuleert zonder hierbij de natuur en de menselijke behoeften dusdanig aan te tasten dat dit voor de huidige en de toekomstige generaties onacceptabel is.'

Er zijn twee stadsconcepten (plannen) ontwikkeld, die ieder zorgen voor een goede verkeersafwikkeling. Aan de hand van deze twee modellen, wordt in de Kadernota aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de verwachte toekomstige knelpunten op te lossen. Tevens wordt per model duidelijk gemaakt wat de effecten van deze maatregelen zijn in 2020.

In het coalitie akkoord staat in hoofdstuk 2. "Bereikbaarheid moet beter" het volgende:  
"De coalitie neemt de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid als uitgangspunt en gaat uit van het ringenmodel. Dit ringenmodel wordt vóór 1 september uitgewerkt in concrete voorstellen."

Op basis van een vergelijking van de twee modellen op een aantal criteria wordt een voorstel gedaan om uit te gaan van het ringenmodel. Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan dit onderdeel van het coalitie akkoord.

### Besluiten is nu noodzakelijk

Er zijn drie belangrijke aanleidingen waarom het college het noodzakelijk acht om nu een keuze maken voor het ringenmodel uit de Kadernota:

- De coalitie heeft in haar programma opgenomen om dit jaar een besluit te nemen. De achterliggende gedachte hiervan is dat het college nu helderheid wil verschaffen zodat de schaarse financieel beschikbare middelen direct effectief besteed kunnen worden. Dit geeft bewoners en ondernemers in de stad de benodigde rust in de economisch mindere tijden.
- Voor beide concepten is de ring belangrijk. Sinds de vaststelling van de KDB heeft het college nieuwe inzichten verkregen over de buitenring. In opdracht van de provincie heeft een probleemverkenning plaatsgevonden. Deze verkenning leidt minimaal tot een (voorlopige) conclusie dat door het ongelijkvloers maken van de westring niet moet worden verwacht dat de verkeersproblematiek aldaar voor altijd wordt opgelost.
- In het verleden is gebleken dat het draagvlak voor maatregelen waarbij eenrichtingsverkeer wordt ingesteld of wegen worden afgesloten erg onder druk staat. De verwachting is dan ook dat het sectorenmodel waarbij diverse (momenteel doorgaande) wegen worden afgesloten, zoals de Bierkade (volledig), Kanaalkade, Kennemersingel, Tesselsebrug en Prinses Julianalaan, niet breed gedragen zullen zijn.

### De modellen vergeleken

De KDB vergelijkt twee concepten. *Concept A*, ofwel het ringenmodel, gaat uit van twee ringen: de binnenring en de buitenring. Zij zijn met elkaar verbonden via radialen. *Concept B*, ofwel het sectorenmodel, gaat er vanuit dat de stad verdeeld is in drie sectoren. Deze sectoren worden van elkaar gescheiden door een aantal afsluitingen voor het autoverkeer, waaronder de Bierkade, de Kennemersingel en de Tesselse brug. Wie met de auto tussen verschillende sectoren wil reizen, kan dit uitsluitend via de buitenring doen.

Aan de hand van de volgende criteria is een afweging gemaakt voor welk model gekozen wordt:

- Toe- en afname verkeer ten opzichte van basismodel
- Verbetering luchtkwaliteit en geluidsoverlast
- Gebruiksvriendelijkheid voor de verkeersdeelnemer
- Toekomstige (verwachte) ontwikkelingen randweg
- Kosten van de maatregelen
- Draagvlak
- Kwetsbaarheid van het model

#### ***Toe- en afname verkeer ten opzichte van het basismodel:***

In de KDB is te zien dat bij het sectorenmodel een afname van verkeer wordt verwacht in het centrum. en wordt een toename verwacht op de buitenring en langs diverse radialen. Dit komt doordat veel verkeer moet omrijden via de buitenring. Dit zorgt ook voor meer autokilometers, wat slecht is voor het milieu. In het ringenmodel is een lichte afname van verkeer in het centrum te zien, maar hier vindt ook afname plaats op een aantal radialen. De buitenring neemt toe.

Het college is van mening dat het ringenmodel een iets betere spreiding van de toe- en afname van het verkeer oplevert dan het sectorenmodel. Bovendien streeft het college ten behoeve van de luchtkwaliteit en het milieu ernaar zo min mogelijk autokilometers te maken.

#### ***Verbetering luchtkwaliteit en geluidsoverlast:***

Bij het ringenmodel wordt verwacht dat er meer geluid en luchtvervuiling wordt geproduceerd op de buitenring en iets minder op de binnenring en de meeste radialen. Voor de geluidsoverlast is dit een positieve ontwikkeling. Op de buitenring is het namelijk gemakkelijker om maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast dan op de binnenring en de radialen door bijvoorbeeld geluidsschermen te plaatsen. Dit gebeurt momenteel al op de N242.

Voor het sectorenmodel wordt verwacht dat er beduidend meer geluidsproductie en luchtvervuiling is op de buitenring en aan de radialen. Op de 'oude' binnenring en omgeving wordt het rustiger. Alkmaarders die langs de radialen wonen zullen te maken krijgen met een sterke stijging van het geluidsniveau en luchtvervuiling. Reducerende maatregelen zijn hier vrijwel onmogelijk.

Het college is van mening dat de problemen bij het sectorenmodel alleen worden verplaatst, ten nadelen voor de bewoners aan de radialen.

### ***Gebruiksvriendelijkheid voor de verkeersdeelnemer:***

Het ringenmodel gaat uit van de bestaande wegenstructuur en bouwt daarop verder. Er zal nauwelijks last zijn van gewenning aan een veranderde situatie. Zeker voor verkeersdeelnemers die op meerdere plekken in de stad moeten zijn, heeft het sectorenmodel een gebruiksonvriendelijke bijwerking, zoals diverse bezorgdiensten (pakketten, maaltijden, medicijnen), klus- en onderhoudsbedrijven, vertegenwoordigers, transportbedrijven, maar ook bezoekers en bewoners in een andere wijk mensen willen bezoeken of boodschappen willen doen. Bovendien wordt van iedereen verwacht dat zij op de buitenring al bepalen waar zij gaan parkeren, want het volgen van de huidige parkeerroute als een garage vol is, is dan niet meer mogelijk.

Wat gebruiksvriendelijkheid betreft geeft het college vanwege bovengenoemde redenen de voorkeur aan het ringenmodel.

### ***Toekomstige (verwachte) ontwikkelingen randweg***

Grontmij heeft in opdracht van de provincie een probleemverkenning uitgevoerd voor de westelijke ring (deze ligt ter inzage bij de griffie). De huidige analyse geeft aan dat de knelpunten zich voornamelijk op kruispuntniveau voordoen. De randweg zelf rijdt redelijk goed door, maar men komt 'moeilijk' de randweg op. Dit veroorzaakt wachtrijen op de radialen en verkeersonveilige situaties. Met betrekking tot verkeersveiligheid kent de westelijke randweg drie zgn. black spots (plaatsen waar relatief veel ongelukken plaatsvinden). Dit is veel in vergelijking tot andere rijkswegen.

De probleemverkenning geeft voor de toekomst (2020/2030) aan dat er toch op een (beperkt) aantal kruispunten op de ring (weer) knelpunten ontstaan, ook als er relatief grootschalige ingrepen worden gedaan, zoals ongelijkvloerse kruispunten en extra rijstroken. Het beroep dat het sectorenmodel doet op de buitenring is groter dan het ringenmodel en het is vooralsnog maar de vraag of de buitenring het verkeer kan verwerken, zelfs als deze volledig ongelijkvloers is aangelegd.

Gegeven de huidige situatie (inclusief verkeersveiligheid) als de toekomstige situatie is het college van mening dat het ringenmodel een betere uitgangspositie is voor het toekomstige gebruik van de randweg.

### ***Kosten van de maatregelen***

Vele maatregelen, die financieel van grote omvang zijn, komen zowel in het ringenmodel als het sectorenmodel voor. In het sectorenmodel is het aanleggen van extra rijstroken op de Huiswaarderbrug noodzakelijk. De kosten van het sectorenmodel komen daardoor in de globale kostenraming 13.000.000,- duurder uit dan bij het ringenmodel. De exacte gemeentelijke investering is nog onbekend, omdat geen duidelijkheid is over bijdragen van derden, zoals de provincie, het rijk en de regio. Sinds vaststelling van de kadernota is duidelijk geworden dat het rijk en de provincie minder geld beschikbaar stellen. De beschikbare financiën worden bovendien eerder besteed aan wegen in de Randstad en de zogenaamde Topsectoren.

De fasering van de uit te geven gelden kan worden aangepast aan de hand van de actualiteit en de hoogte van de investeringen.

***Draagvlak***

In de aanleiding is reeds genoemd dat het draagvlak voor de afsluitingen van wegen uit het sectorenmodel waarschijnlijk zwak zullen zijn.

*Ervaring uit het verleden:* Uit het recente verleden is gebleken dat het invoeren van afsluitingen en eenrichtingsverkeer, zoals de Bierkade, de Herenweg en de Kanaalkade, moeilijk begrepen worden.

*Inspiraakrapportage KDB:* Van de 85 personen die hebben ingesproken bij de inspraakprocedure van de KDB geven 19 personen aan voor het ringenmodel te zijn tegenover 4 personen voor het sectorenmodel. Bovendien geven 41 personen aan sowieso bepaalde beperkingen of afsluitingen niet te willen.

*Maatschappelijk peiling:* In 2009 is er t.b.v. de KDB een maatschappelijk peiling gehouden waarin personen werden gevraagd naar hun mening over het ringenmodel en sectorenmodel. In de groep met willekeurig gekozen deelnemers kreeg het ringenmodel een gemiddeld cijfer van 7,0 en het sectorenmodel een 5,7. In de groep waarbij eenieder zich kon aanmelden kreeg het ringenmodel een 7,4 en het sectorenmodel een 4,1.

*Onderzoek fiets:* In 2007 is er onderzoek gedaan naar de oversteekbaarheid van diverse kruispunten voor de fiets. De 5 slechts scorende kruispunten zijn Houtvaartbrug; Heilooërdijk – Kennemerstraatweg; Terborchlaan – Aert de Gelderlaan; Ritsevoort – Kennemerstraatweg en Saturnusstraat – Nieuwe Schermerweg. Dit zijn allemaal oversteken bij radialen. In het sectorenmodel wordt het op 4 van de 5 kruispunten drukker en dus moeilijker voor de fiets om over te steken. In het ringenmodel wordt het op 1 van deze punten drukker en slechter.

***Kwetsbaarheid van het model:***

Het sectorenmodel is geen robuust model, dat wil zeggen dat bij calamiteiten, bijvoorbeeld een ongeluk op één van de radialen, grote problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan. Voorwaarde voor het sectorenmodel is dat de ring optimaal doorstroomt en uitwisselt (als je immers de ring niet op kan komen, kun je nergens anders heen). Mochten er calamiteiten op de ring plaatsvinden, is het goed mogelijk dat een of twee sectoren helemaal niet meer te bereiken zijn.

Daarnaast hebben de hulpdiensten tijdens het proces van de KDB aangegeven tegen een sectorenmodel te zijn. Uiteraard kunnen zij de afsluitingen passeren, maar elke afsluiting levert brandweer en ambulance een kleine vertraging op. Dit zijn kostbare minuten als de tijd echt telt. Bovendien

Op dit punt vindt het college dat het ringenmodel meer flexibiliteit en veiligheid biedt.

***Conclusie***

Het college concludeert, dat het ringenmodel op de meeste criteria beter scoort dan het sectorenmodel en stelt de raad voor op basis van het ringenmodel verdere uitvoering te geven aan de kadernota Duurzame Bereikbaarheid (m.u.v. de bereikbaarheid rond Kanaalkade - Overstad).

***Kanaalkade – Overstad***

In het ringenmodel gaat men uit van een volledige afsluiting van de Kanaalkade. Het uitspreken van een voorkeur voor het ringenmodel betekent niet automatisch dat het college ook kiest voor het afsluiten van de Kanaalkade.

Momenteel lopen er diverse onderzoeken naar de verkeerscirculatie centrum (Kanaalkade) – Overstad. Hierin worden voorstellen meegenomen van diverse politieke partijen en Ondernemend Alkmaar. Een eerste ruimtelijke visie op hoofdlijnen betreffende deze verkeerscirculatie wordt op korte

termijn met de raad besproken. Tevens zal op korte termijn de Kanaalvisie besproken worden. Verwacht wordt dat een voorstel over de bereikbaarheid Binnenstad – Overstad voor juli 2012 kan worden afgerond.

Het college is geen voorstander van het afsluiten van wegen. In afwachting van het voorstel voor de verkeerscirculatie en de discussie over de Kanaalvisie stelt het college voor bij de keuze voor het ringenmodel, deze keuze nog niet te maken voor het gebied Kanaalkade – Overstad.

Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

P.M. Bruinooge, burgemeester.

dr. J.C.M. Cox, secretaris.

Collegevergadering : 06-09-2011  
Sector : Stadsontwikkeling  
Steller : Marina de Vet