



Aan de Raad der gemeente Alkmaar

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Telefoonnummer
-	-	14072
Uw brief d.d. 10-11-2020	Behandeld door Unit Ruimte – Team Bereikbaarheid	Bijlagen -
Onderwerp Raadsvragen GL inzake sluijverkeer op de Nieuwlandersingel		Datum 15-12-2020

Geachte leden van de Raad,

Het lid van de Raad, mevrouw Kardinaal van GroenLinks Alkmaar, heeft ons bij brief van 10 november vragen gesteld. Deze brief heeft de volgende inhoud:

Nieuwlandersingel onverminderd sluijverkeer. De bewoners van de Nieuwlandersingel ervaren al jaren in grote mate een toenemende overlast van divers sluijverkeer. In 2016 en 2017 zijn er daarom al een aantal aanpassingen geweest, bv de maximale lengte van vrachtwagens die mogen passeren is niet langer dan 10 meter. Maar deze maatregelen zijn niet voldoende. Er is nog steeds veel sluijverkeer.

In de ochtend is er veel verkeer van ouders naar de scholen en dat in combinatie met de diverse jonge kwetsbare verkeersdeelnemers op de smalle singel leidt volgens de bewoners en onafhankelijk onderzoek tot gevaarlijke situaties. Daarnaast zien de bewoners een toename van bestelbusjes die met hoge snelheid vlak langs de voordeuren van bewoners racen. 2014/2018. Meerdere maatregelen worden doorgevoerd, alle maatregelen blijken onvoldoende effectief tegen de overlast van sluijverkeer. Najaar 2019. Schouw, kentekentelling en onafhankelijk onderzoek DTV. 4 december 2019. Er is een mail naar de bewoners gestuurd dat de conclusies uit de kentekentelling zijn dat er een fors aandeel van het verkeer van sluijverkeer is en dat doorgaand verkeer hard door de straat rijdt. Gemiddelde weekdag. In tabel 1 zijn de intensiteiten en het percentage per gemiddelde weekdag en per type voertuig weergegeven. Het percentage doorgaand verkeer is gelijk aan 45,2%. Er zijn geen grote verschillen zichtbaar in het aandeel doorgaand verkeer bij personenauto's en licht vrachtverkeer. De intensiteiten van zwaar vrachtverkeer en overige voertuigen zijn laag. Onder licht en zwaar vrachtverkeer wordt verstaan: Licht vrachtverkeer: alle bedrijfsauto's lichter of gelijk aan 3.500 kg; Zwaar vrachtverkeer: alle bedrijfsauto's zwaarder dan 3.500 kg. Tabel 1: Intensiteiten en percentage doorgaand verkeer; gemiddelde weekdag. Op 30-01-2019 Ontvangt de Raad een memo, met de toezegging van het uitvoeren van een verkeersmaatregel om de rijrichting om te draaien voor de duur van een jaar (pilot).

<https://alkmaar.notubiz.nl/document/8426721/1/20200130%20Memo%20toezegging%20onderzoek%20Nieuwlandersingel> Juni-Oktober 2020 De verkeersmaatregel is nog niet uitgevoerd. Bewoners mailen meerdere malen met de contact persoon van de gemeente en raadsleden, de overlast van hard rijdend verkeer en vrachtverkeer gaat ondanks de Corona maatregelen onverminderd door. De gemeente geeft in de

* *bezoekadres*
LANGESTRAAT 97
* *postadres*
POSTBUS 53
1800 BC ALKMAAR

* *bank*
BNG
NL65 BNGH 0285 0275 73
* *www.alkmaar.nl*

* *telefoon*
(072) 548 88 88
* *telefax*
(072) 548 87 77

(blz. 2)

beantwoording aan de bewoners en op de technische vragen van GroenLinks in oktober 2020 aan dat de pilot “omdraaien rijrichting” nu niet kan starten omdat er nu door corona maatregelen geen goede nul-meting verkeersbewegingen kan plaatsvinden. Uiteraard is ook GroenLinks van mening dat het probleem van het sluipverkeer zich niet mag verplaatsen naar de naast gelegen straten of wijken en een onderzoek aan de start van een pilot goed moet gebeuren. Echter, in de beantwoording op de technische vragen van GroenLinks over het te hard rijdende sluipverkeer op de Nieuwlandersingel komt er geen andere beantwoording dan dat er nu geen nul-meting kan worden gedaan. In de mobiliteitsvisie 2017-2027 staat duidelijk dat de gemeente de ambitie heeft sluipverkeer op de singels te willen ontmoedigen met als doel de leefbaarheid voor bewoners te vergroten. GroenLinks is ook van mening dat onze historische singels geen doorgaande korte race routes zijn maar veilig ingerichte autoluwe straten zouden moeten zijn voor bestemmingsverkeer. Uit de QuickScan van DTV komen er diverse andere feitelijke aandachtspunten naar voren. Aangezien de Corona maatregelen nog wel even kunnen duren en de telling en uitvoering van de pilot “omdraaien rijrichting” dan nu voor onbekende tijd is uitgesteld lijkt het GroenLinks vanuit de gemeente naar de bewoners die al jaren vragen om maatregelen passend om te onderzoeken wat er dan nu wel mogelijk is. In het kader van RVO art 42 heeft GroenLinks daarom de volgende vragen. In het verslag van DTV staat het volgende: 1) Op het drukste gedeelte gaat het om minder dan 50 vrachtauto's per dag. Aannemelijk is dat het overgrote deel van het vrachtverkeer geen herkomst of bestemming aan de Nieuwlandersingel of de aanliggende woonstraten heeft. En 2) Vrachtverkeer Tijdens de locatieschouw werd de Nieuwlandersingel bezocht door een vrachtauto (zie afbeelding 3.8). De inrichting is niet geschikt voor doorgaand vrachtverkeer. Het zorgt voor gevaarlijke situaties met name voor tegenliggende fietsers. 3) Wegprofiel ter hoogte van nummer 56 Het wegprofiel ter hoogte van nummer 14 is te smal conform de minimale eisen. Dit zorgt er voor dat tegemoetkomende fietsers niet comfortabel langs een auto kunnen fietsen. Daarnaast is de weg ter hoogte van nummer 35 ook aan de smalle kant al voldoet het hier wel aan de minimale eisen. Passeerbewegingen worden als twijfelachtig ervaren wat zorgt voor potentiële conflicten 3) Daarnaast zijn de parkeervakken bij nummer 14 te smal ingericht in plaats van de gewenste 2 meter. Daardoor parkeren auto's deels op de stoep of op de weg waardoor de effectieve breedte van de weg nog kleiner is. 4) Lange rechtstanden De Nieuwlandersingel is een lange weg die de singel volgt. Dit zorgt voor verschillende lange rechtstanden. Deze rechtstanden vergroten de kans op een te hoge snelheid en maken het eenvoudiger om een hoge snelheid te halen. Dit is terug te zien in de eerder genoemde snelheidsmetingen (paragraaf x.x). Aanbevolen wordt om de witte markeringen op de Nieuwlandersingel tussen het Overdiepad en de Lyceumstraat te verwijderen

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 42 van het Reglement van Orde voor vergaderingen van de raad, beantwoorden wij de gestelde vragen als volgt.

1. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat het wegprofiel wel aan de minimale eisen voldoet? Zodat er geen conflict ontstaat tussen fietser en automobilist? En indien de gemeente hier niet aan gaat voldoen, waarom dan niet?

Antwoord: Zoals in het onderzoek van DTV is benoemd is de Nieuwlandersingel een complexe smalle straat waar het niet mogelijk is om ingrijpende aanpassingen door te voeren aan de infrastructuur. Aan de ene zijde van de weg ligt een talud met daarin een bomenhof, welke gebruikt kan worden om de in het water gelegen boten te bereiken. Aan de andere zijde van de weg ligt een trottoir langs de gevels van woningen, dit trottoir wordt in de huidige situatie als smal bestempeld.

Door een deel van de parkeerstrook op te offeren kan op een aantal locaties ruimte worden gevonden om conflicten tussen fietsers en automobilisten te voorkomen. Gelet op de hoge parkeerdruk in de straat kan een dergelijk voorstel vermoedelijk niet rekenen op breed draagvlak onder bewoners.

(blz. 3)

Een andere manier om het profiel te verbreden is het verleggen van het talud aan de waterkant. Buiten dat dit een zeer kostbare ingreep betreft, gaat het waarschijnlijk ook ten koste van de bomen in het talud. Los van het eventuele gebrek aan draagvlak onder bewoners wordt omwille van de kosten een dergelijke ingrijpende maatregel op dit moment niet overwogen.

Primair gaat het erom dat de verkeersintensiteit, het aandeel doorgaand verkeer en de gereden snelheid wordt verlaagd. Hiermee krijgt de Nieuwlandersingel en Baansingel ook meer een bestemmingsfunctie. Met het verruimen van het wegprofiel worden deze beoogde doelen niet bereikt. Sterker, door het profiel te verruimen bestaat de kans dat er nog harder wordt gereden. In binnenstedelijk (historisch) gebied voldoet de wegprofilering overigens niet altijd aan de huidige richtlijnen. Verruimen is misschien in het geval van de Baansingel technisch mogelijk maar vraagt om een integrale ruimtelijke beoordeling.

Het college zet in op een pilot waarin de rijrichting op een deel van de Nieuwlandersingel en Baansingel wordt omgedraaid, om zo de overlast die bewoners ervaren weg te nemen. Op basis van de uitkomsten van de pilot wordt beoordeeld of het omdraaien van de rijrichting daadwerkelijk de juiste en gewenste oplossing vormt voor de door bewoners ervaren problematiek. Het probleem van het té smalle profiel wordt hiermee echter niet opgelost.

2. Hoe gaat de gemeente er zorg voor dragen dat de inrichting van de parkeervakken volgens de gewenste afmetingen zijn, zodat geparkeerde auto's geen overlast geven aan andere verkeersdeelnemers?

Antwoord: Het verbreden van de parkeervakken gaat ten koste van de breedte van het trottoir of de rijbaan, beiden worden in de huidige situatie al als smal bestempeld. Het is niet wenselijk om deze te versmallen. Dit betekent dat ruimte moet worden gezocht aan de zijde van het talud. Buiten dat dit een zeer kostbare ingreep betreft, gaat het vermoedelijk ook ten koste van de bomen in het talud. Los van het eventuele gebrek aan draagvlak onder bewoners wordt omwille van de kosten een dergelijke ingrijpende maatregel op dit moment niet overwogen.

Zoals in antwoord op vraag 1 opgenomen is het verruimen van de Baansingel misschien technisch mogelijk maar vraagt dit om een integrale ruimtelijke beoordeling. Het college zet primair in op een pilot waarin de verkeerscirculatie wordt gewijzigd om de overlast die bewoners ervaren weg te nemen.

3. Heeft de gemeente onderzocht hoe de zogenoemde lange rechtstanden op de singel mogelijk te kunnen onderbreken om op die wijze de snelheid uit het doorgaand verkeer te halen, waarom wel en waarom niet? Heeft de gemeente andere mogelijkheden onderzocht om de snelheid op de singel omlaag te halen? Indien niet, waarom niet?

Antwoord: In het verleden is een 'knip' in de Nieuwlandersingel overwogen tussen de Emmastraat en Blekerskade. Hierover zijn gesprekken gevoerd met omwonenden. Daaruit bleek dat er geen draagvlak was voor deze maatregel, de overtuiging was dat hierdoor het probleem slechts zou worden verplaatst naar elders in de wijk.

In het verleden zijn digitale snelheidsdisplays geplaatst om verkeer te wijzen op de gereden snelheid en eventuele overtreding van de maximum snelheid. Bewoners hebben aangegeven dat deze slechts een tijdelijk effect hebben op de gereden snelheid. Dit komt overeen met ervaringen uit de praktijk.

Een zeer effectieve manier om lange rechtstanden te onderbreken is het aanbrengen van drempels. Dit stuit in dergelijke straten vaak op zeer veel weerstand. Zo zijn op een ander deel van de Nieuwlandersingel in het verleden op verzoek van bewoners drempels aangelegd. Deze zijn vrijwel direct weer weggehaald in

(blz. 4)

verband met overlast door trillingen. Het aanbrengen van drempels wordt in deze situatie niet meer overwogen.

Ook kunnen de lange rechtstanden worden onderbroken door de parkeerstrook te laten verspringen van de ene zijde naar de andere zijde van de straat. Ook dit stuit vaak op weerstand bij bewoners omdat het rijdende verkeer daardoor zeer dicht op de gevels van een deel van de woningen komt te rijden. Daarnaast gaat het ook ten koste van parkeercapaciteit.

4. Is er gekeken naar andere verkeersmaatregelen om doorgaand autoverkeer nu al te ontmoedigen? Desnoods via een tijdelijke pilot. BV een auto te gast straat, een schoolstraat, alleen bestemmingsverkeerstraat? Is dit onderzocht, zo ja is een van deze verkeersmaatregelen wel op korte termijn uitvoerbaar waarom wel en/of waarom niet?

Antwoord: De insteek is juist om een tijdelijke pilot uit te voeren waarin de rijrichting op een deel van de Nieuwlandersingel en Baansingel wordt omgedraaid. Bij een dergelijke pilot is het van essentieel belang om vooraf een gedegen 0-meting uit te voeren om een beeld te krijgen van een stabiele en normale verkeerssituatie voor deze straten en het omliggende gebied. Door tijdens de pilot eenzelfde meting uit te voeren kan exact in beeld worden gebracht welke effecten zijn opgetreden door het instellen van de maatregel.

Vanwege de beperkingen die sinds maart zijn afgekondigd (en weer versoepeld en verscherpt) is het op dit moment niet mogelijk om een goede 0-meting uit te voeren. Zodra sprake is van een stabiel en normaal verkeersbeeld kan de benodigde 0-meting worden uitgevoerd en kan de pilot worden uitgevoerd.

Het omvormen van de straat naar bijvoorbeeld een fietsstraat (waar de auto min of meer 'te gast' is) lost het probleem naar alle waarschijnlijkheid niet op. De straat alleen toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer is in praktijk juridisch niet houdbaar/handhaafbaar. Bovendien brengt dit problemen met zich mee voor bezoekers van het gebied, bezorging van pakketjes/producten, etc. Het eventueel inwilligen/weigeren van ontheffingsaanvragen is bovendien een zeer intensieve operatie.

5. Waarom is de aanbeveling om de witte markeringen op de Nieuwlandersingel tussen het Overdiepad en de Lyceumstraat te verwijderen nog niet uitgevoerd?

Antwoord: De markering is in het verleden op verzoek van de bewoners aangelegd. Hoewel met het verwijderen van de markering de door bewoners ervaren problemen niet worden opgelost, wordt gekeken of dit toch kan worden opgepakt.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

E.G.M. Roemer, waarnemend burgemeester.



W. van Twuijver, secretaris.

