Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid

Alkmaar bereikt

2017 - 2027

alcmaria victrix
gemeente ALKMAAR

Met Graumans

Inhoudsopgave

Interactieve pdf

Dit is een interactieve pdf. Daarmee kan snel worden genavigeerd. Een klik op de knop naar index komt uit bij deze overzichtspagina van de onderdelen van dit document. Een klik op één van de titels op deze pagina leidt naar het betreffende onderdeel.

Leeswijzer		
1	**Mobiliteit en Bereikbaarheid**	Een toelichting op de aanleiding voor de 'Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid' gevolgd door een overzicht van trends en ontwikkelingen opgenoemd door andere beleidsvelden, raadsleden, externe experts en literatuur.
2	**Koers en visie**	**Wat** willen we bereiken. In dit hoofdstuk zijn de leidende principes (de Koers) opgenomen die het fundament vormen voor de 'Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid'. Beschreven in een aantal thema's geeft dit hoofdstuk voor ieder onderwerp keuzerichtingen voor de komende 10 jaar.
3	**Mobiliteitsagenda: aanpak en uitvoering**	**Hoe** willen we het bereiken en waar liggen de prioriteiten? De visie is vertaald in een Mobiliteitsagenda: de onderwerpen waar we ons de komende jaren proactief door middel van een lobbytraject mee bezig gaan houden.

Voorwoord 4

1 Mobiliteit en bereikbaarheid 8
- 1.1 Onderdelen van deze visie 9
- 1.2 Speerpunten 9

2 Koers en visie 12
- 2.1 Mobiliteit 13
- 2.2 Koers: de principes van onze visie 13
- 2.3 Visie op autoverkeer 15
- 2.4 Visie op fietverkeer 17
- 2.5 Visie op Openbaar Vervoer 19
- 2.6 Visie op verkeersveiligheid 21
- 2.7 Visie op milieu en duurzaamheid 22
- 2.8 Visie op leefbaarheid en verblijfskwaliteit 23
- 2.9 Visie op parkeren en stallen 24

3 Mobiliteitsagenda: aanpak en uitvoering 26
- 3.1 Aanpak 27
- 3.2 Woonwijken en dorpen 28
- 3.3 Binnenstad 28
- 3.4 Bedrijventerreinen 29
- 3.5 Fietsradialen 29
- 3.6 Binnenring 30
- 3.7 Ontsluitingswegen 30
- 3.8 Buitenring 30
- 3.9 Lobby, samenwerking en uitvoeringszaken 31
- 3.10 Monitoring 32
- 3.11 Uitvoering: dynamisch proces 33
- 3.12 Organisatie en werkwijze 33

Bijlage 1: De 7 gebieden en hun verkeerskundige functie/kenmerken 35
Bijlage 2: Verkeerskundige uitgangspunten hoofdwegennet 36
Bijlage 3: Overzicht "speelveld" parkeren 37

Voorwoord

Nieuwe Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid

Voor u ligt de visie 'Mobiliteit en Bereikbaarheid' van de gemeente Alkmaar. Het vorige Mobiliteitsplan ('Kadernota Duurzame Bereikbaarheid') was in 2009 vastgesteld. Sindsdien is er veel gerealiseerd: aanleg en verbetering van fietspaden, Schelphoekgarage, Nelson Mandelabrug, Stationsomgeving, Victoriebrug en tal van reconstructies in de stad en in de kernen. Ook in de maatschappij is veel gebeurd. Een economische recessie en opleving, de gemeentelijke herindeling, vergrijzing, verduurzaming, digitalisering en nieuwe voertuigtechnieken leveren nieuwe kansen en opgaven.

Bovengenoemde ontwikkelingen hebben invloed op het verkeer. Onze visie op Mobiliteit en Bereikbaarheid moet aansluiten bij wat we met onze stad willen op het gebied van economie, leefbaarheid en duurzaamheid. De bewoners en bezoekers moeten letterlijk kunnen bewegen om hun sociale, culturele, recreatieve en economische activiteiten te kunnen uitvoeren.

Slim en efficiënt

In een compacte stad met een historische kern is het een opgave om het verkeer in goede banen te leiden. We moeten efficiënt met de beperkte ruimte omgaan en slim investeren om de stad gezond en in beweging te houden. In deze visie komen alle vormen van vervoer aan bod. De samenhang is essentieel: om de fietsvoorzieningen te verbeteren, moeten we ook het autoverkeer in juiste banen leiden.

Met het investeren in mobiliteit en bereikbaarheid is veel geld gemoeid. Dat dwingt ons tot keuzes en slim investeren. De technologische ontwikkeling geeft extra kansen om efficiënte en betaalbare oplossingen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het succes van de elektrische fiets.

Meten wat nodig is en wat de effecten zijn

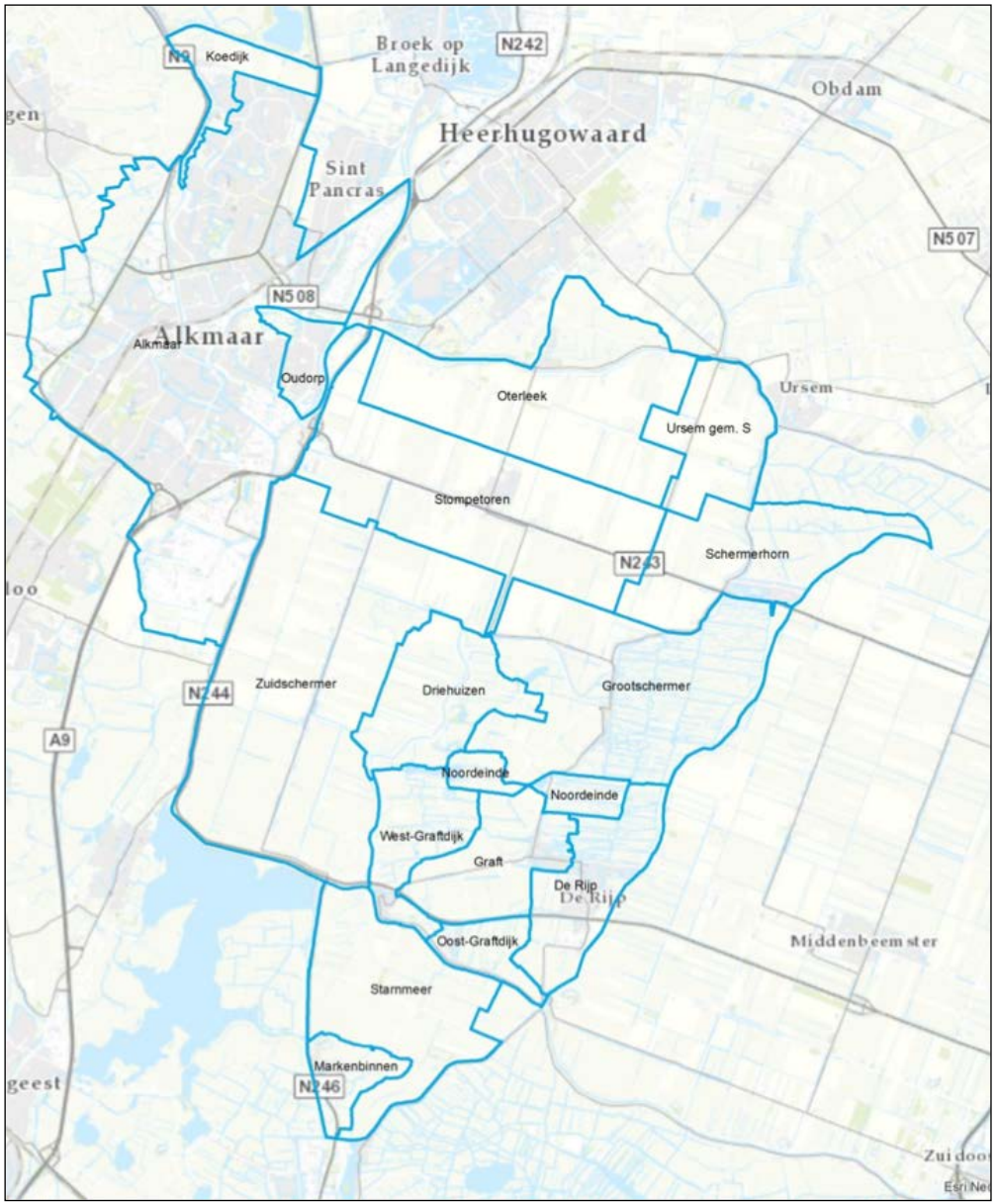
Deze visie vindt aansluiting bij de aanbevelingen van de Rekenkamer-commissie: 'maak mobiliteit meetbaar' zodat we weten wanneer maatregelen nodig zijn, waar we prioriteit aan willen geven en wat de effecten zijn. We houden onze stad in beweging.

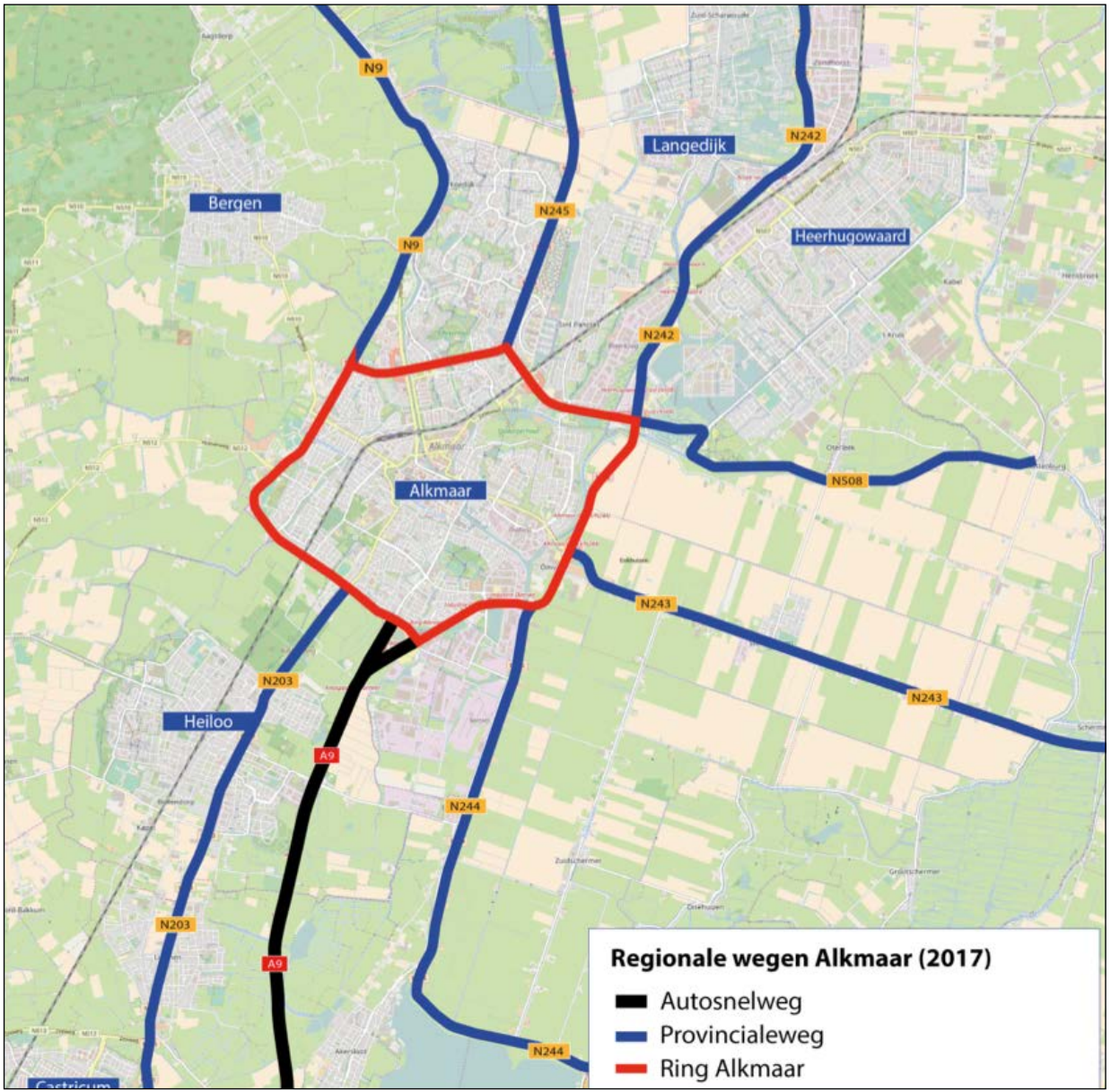
Met vriendelijke groet,

J.P. (Jan) Nagengast (CDA)
Wethouder Bereikbaarheid

De stad, dorpen en kernen

De gemeente Alkmaar bestaat uit de stad Alkmaar en 13 kernen van de voormalige gemeenten Graft-De Rijp en Schermer. Overal waar in dit document 'Alkmaar' wordt gebruikt, is de gehele gemeente (stad en dorpen) bedoeld. Daar waar alleen de stad Alkmaar wordt bedoeld, is de omschrijving 'stad Alkmaar' gebruikt.




N9
Langedijk
N242
Bergen
N245
N9
Heerhugowaard
N242
N508
Alkmaar
N243
N243
N203
Heiloo
A9
N244
N203
A9
N244
Regionale wegen Alkmaar (2017)
Autosnelweg
Provincialeweg
Ring Alkmaar

Mobiliteit en bereikbaarheid

1

1.1 Wat voor een plan is het?

In deze nieuwe visie nemen de volgende onderwerpen een belangrijke positie in:

- De **effecten** die we willen bereiken (ambities).
- De relatie met andere **beleidsvelden** (bijvoorbeeld economie, toerisme) en een evenwichtige benadering van alle modaliteiten. Daarmee wordt ook bereikt dat de Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid als input voor de Omgevingsvisie kan worden gebruikt.
- **Ontwikkelingen en trends:** demografisch, ruimtelijk en technologisch.
- De mogelijkheden om infrastructuur en voorzieningen zo goed mogelijk te **benutten**.
- De rol van de gemeente. Het moet duidelijk zijn welke rol de gemeente speelt en of de gemeente een (pro)actieve of reactieve rol speelt. Dit wordt mogelijk door te benoemen welke kwaliteit gewenst is. Ambities worden **SMART** geformuleerd op een zodanige wijze dat ze eenvoudig te meten zijn.

De visie 'Mobiliteit en Bereikbaarheid', heeft een tijdshorizon tot 2027 en een doorkijk daarna voor de thema's waarvoor dit nodig en mogelijk is.

Aanleidingen voor een nieuwe visie:

- De gemeentelijke fusie, die het nodig maakt om het beleid voor de gehele nieuwe gemeente vast te stellen.
- De raadsopdracht om een nieuwe Mobiliteitsvisie op te stellen. De Rekenkamercommissie gaf aan dat het wenselijk is de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid te herijken en te vernieuwen en te zorgen voor een goede monitoring zodat de beleidsevaluatie goed kan worden uitgevoerd.
- Nieuwe ontwikkelingen en trends.
- Een andere invulling van de term 'Duurzaam': in 2009 ging dit over een robuust wegennetwerk, nu gaat het over de 3 P's: People, Planet en Profit.

1.2 Speerpunten

Voor het schrijven van deze visie zijn experts, raadsleden en andere beleidsvelden geraadpleegd. De belangrijkste punten die uit die gesprekken voort zijn gekomen hebben te maken met:

- Keuzevrijheid
- Stimuleren van de fietser (e-bike)
- Parkeren
- Duurzaamheid & gezondheid
- Zelfredzaamheid stimuleren
- Werkgelegenheid en toerisme

Al deze punten zijn zo goed mogelijk in de visie verwerkt.

In de tabel op de volgende bladzijde is beschreven welke globale ontwikkelingen er allemaal zijn die belangrijk zijn voor deze visie.

Thema	Kansen en opgaven
Vraag naar mobiliteit verandert: Ruimte en samenleving	
15.000 nieuwe woningen in regio Alkmaar	Bouwen rondom stations, meer fietsen, meer sluitingen van spoorwegovergangen.
Het aandeel 75+ verdubbelt	Zelfstandig kunnen verplaatsen in de woonomgeving en naar voorzieningen, groei vrijetijdseconomie.
Inclusieve samenleving	Toegankelijkheid van de infrastructuur en voorzieningen voor personen met een beperking. VN-verdrag.
Aansluiting A9-Heiloo	De verkeersstromen in de regio en door Alkmaar veranderen.
Vraag naar mobiliteit verandert: Economie	
Economische groei	Groei van de mobiliteit.
Deeleconomie	Deelauto, deelfiets. Jongeren neigen meer waarde te hechten aan gebruik dan aan bezit.
E-winkelen	Toename afleveren pakketjes.
Meer zelfstandigen	Meer (bouw)busjes in de woonwijken.
Groei vrijetijdseconomie	Bereikbaarheid, dienstverlening en klantvriendelijkheid, verblijfskwaliteit, benutten aantrekkelijkheid binnenstad.
Vorm van mobiliteit verandert: Technologie*	
Digitalisering	Nieuwe mobiliteitstoepassingen (informatie en dienstverlening), E-winkelen, E-werken, intelligente verkeerslichten.
E-fiets / fiets	Meer fietsgebruik in het woon-werkverkeer en toeristisch, stallingsvoorzieningen, meer ruimte op het fietspad.
Zelfrijdende voertuigen	Toepassingen op het gebied van (kleinschalig) openbaar vervoer.
Nieuwe duurzame technieken	Daling energieprijs (mobiliteitsgroei), infrastructuur als energiebron.
Elektrisch rijden	Betere luchtkwaliteit, minder lawaai, laadvoorzieningen, voordelen eigen energieopwekking.
Gevolgen van mobiliteit verandert: Leefbaarheid	
Gezondheid	Meer bewegen.
Emissie en geluid	Voldoen aan normen, overlast beperken. Klimaatverdrag Parijs.
Parkeerdruk	Balans tussen benodigde ruimte voor parkeren, groen, spelen, beeldkwaliteit.
Verkeersveiligheid	Continu verbeteren, gedrags- en risico gestuurd ontwerpen.
*) De verkeersvisie gaat tot 2027. In dit deel gaat het over wat nu reëel geacht wordt. De technologische ontwikkeling gaat echter razend snel. Het feit dat deeleconomie en technologie elkaar versterken kan leiden tot hele andere verkeersstromen dan we nu voor mogelijk achten. Zelfrijdende bussen, verduurzaming, routeplanning, autodelen kunnen zich ver voorbij de huidige trends gaan ontwikkelen.	

VERSANI.NL 3500 M² BADKA
70
STEEMAN.NU

2

Koers en visie

2.1 Mobiliteit

Mobiliteit is sterk verbonden met de kwaliteit van de stad. Economische activiteiten, wonen, leefbaarheid en mobiliteit hangen sterk met elkaar samen. Economische activiteiten en een prettige woonomgeving zijn voorwaarden voor een vitale stad. Bedrijven willen goed bereikbaar zijn, iedereen wil zich goed en veilig kunnen verplaatsen en individuele keuzevrijheid hebben. Anderzijds wordt het soms te druk op de weg of leidt dit tot overlast in de woonomgeving en mogelijk tot een afname van de verkeersveiligheid. Belangrijk is om vast te stelen dat verkeer geen doel op zich is, maar een gevolg van economische activiteiten.

Met ons mobiliteitsbeleid zetten we in op een aantrekkelijke stad. Dat betekent dat ons mobiliteitsbeleid gericht is op vooruitgang en evenwicht (de 'dubbelslag': bereikbaarheid én leefbaarheid). Een aantrekkelijke stad in evenwicht trekt investeringen en bezoekers aan en daar is het prettig, wonen, werken en recreëren.

2.2 Koers: de principes van onze visie

Deze verkeersvisie is opgebouwd aan de hand van acht leidende principes: de koers. Onderstaand worden de principes kort toegelicht en vervolgens schematisch weergegeven.

1. **Keuzevrijheid:** er is plaats voor alle vervoerwijzen. De reiziger heeft keuzevrijheid en kan zelf bepalen wat 'slim en handig' is.

2. **Innovatie:** we willen voorop lopen in toepassingen die gericht zijn op het vergroten van de bereikbaarheid en het gemak voor onze bezoekers.

3. **Benutten:** verkeer vraagt (steeds meer) ruimte. We kunnen de verkeersruimte goed benutten door ruimte te maken voor verkeersdeelnemers die per deelnemer weinig ruimte vragen. Onze stad is een echte fietsstad. Zoals we de Buitenring hebben voor het autoverkeer, bieden we ook een hoofdstructuur voor fietsers met een hoge kwaliteit. Alleen als het noodzakelijk is, is uitbreiding van weginfrastructuur een optie.

4. **Herkenbaar:** we streven naar herkenbaarheid van de verkeersruimten. Daarmee ontstaat een duidelijker onderscheid tussen verschillende type wegen en verbetert de oriëntatie voor fietsers en automobilisten.

5. **Duurzaam:** gemotoriseerd verkeer blijft een belangrijk aandeel houden in onze mobiliteit. Maar we gaan een tijdperk tegemoet waarin het duurzamer en gezonder kan.

6. **Veilig:** verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn nodig voor een goed functionerend verkeerssysteem waarbinnen personen zich willen en durven te verplaatsen op de wijze waar ze de voorkeur aan geven. Verbetering van de veiligheid heeft permanente aandacht nodig en is een randvoorwaarde bij ieder project en iedere ontwikkeling.

7. **SMART:** onze ambities maken we zoveel mogelijk SMART zodat we kunnen beoordelen wanneer er sprake is van een knelpunt, we prioriteiten kunnen stellen en effecten van ons beleid kunnen vaststellen.

8. **Gebieden:** niet iedere straat heeft dezelfde functie. We werken gebiedsgericht en kennen een indeling die uit zeven verkeersstructuren bestaat (zie ook bijlage 1). Van woonwijken/dorpen tot buitenring neemt het belang van bereikbaarheid toe en het belang van leefbaarheid af. Zo is de doorstroming van autoverkeer in wijken onbelangrijk ten opzichte van de doorstroming op de buitenring. Omgekeerd is verblijfsklimaat in wijken en binnenstad weer belangrijker dan op diezelfde buitenring. Hiernaast is onze verkeersstructuur schematisch weergegeven.

Vanaf paragraaf 2.3 wordt per hoofdonderdeel beschreven wat de visie is, te beginnen met de visie op het autoverkeer en te eindigen met paragraaf 2.9 de visie op het parkeren.

Koers: principes visie mobiliteit en bereikbaarheid

Keuzevrijheid | Innovatie | Benutten | Herkenbaar | duurzaam | Veilig

Wijken en dorpen	Leefbaar en toegankelijk
Binnenstad	Aangenaam verblijven, beleven, bereikbaar
Economische centra	Ondernemersklimaat
Fiets	Meer ruimte en verhogen kwaliteit
Binnenring	Leefbare en bereikbare binnenstad
Ontsluitingswegen	Doorstroming, verkeersveiligheid
Buitenring	Doorstroming, oversteekbaar

SMART

2.3 Visie op autoverkeer

Indeling van Wegen

Op de plattegronden op pagina 16 zijn de verschillende type wegen van het wegennet opgenomen. Alle andere wegen en straten maken onderdeel uit van de verblijfsgebieden. De Buitenring is de 'drager' voor het stedelijk en regionaal autoverkeer. Op de Buitenring wordt het verkeer gebundeld en verdeeld naar de ontsluitingswegen. De ontsluitingswegen bieden verbindingen met de woongebieden, bedrijvenlocaties, de binnenstad en de dorpen. De Binnenring is primair bedoeld voor het bestemmingsverkeer naar en rond de binnenstad.

Bereikbaarheid

De Ring van Alkmaar heeft binnen Noord-Holland prioriteit nummer 1. De ring moet net als de ring van Amsterdam blijven stromen. De gemeente Alkmaar spreekt een ambitie uit tot realisatie van een westelijke randweg met ongelijkvloerse kruisingen, afhankelijk van het beschikbaar komen van medefinanciering van het Rijk en de Provincie.

Voor de bereikbaarheid hanteren we meetbare kwaliteitseisen voor de Buitenring en een aantal ontsluitingswegen. De haarvaten van de verblijfsgebieden hebben als functie het bieden van toegankelijkheid. Daar gaan we reactief om met de doorstroming. We beoordelen wel of klachten aanleiding zijn voor maatregelen. Daarbij beoordelen we ook of er sprake is van een ongewenste verkeersdruk ten gevolge van sluipverkeer. Op regionaal niveau is het verminderen van de congestie (verkeersdrukte/-opstoppingen) op de A9, de ring (N9/N242/N508) van belang. Dat geldt ook voor het realiseren van een verbinding tussen de A8 en de A9, waardoor een robuust regionaal netwerk ontstaat.

De auto is van groot belang voor Alkmaar voor zowel de werkgelegenheid als mobiliteit. We faciliteren daarom de vraag naar autovervoer in de economische zones van de gemeente. Te denken valt aan de bedrijventerreinen en de binnenstad als economische motor in de regio.

De verkeerskundige uitgangspunten en wegkenmerken, inclusief de basisuitgangspunten voor duurzaam veilig, zijn opgenomen in bijlage 1.

Doorstroming

Vanwege de veiligheid is wachten onvermijdelijk in het verkeer. En ook om de capaciteit van kruispunten optimaal te kunnen gebruiken, is wachten noodzakelijk. De gewenste doorstroomkwaliteit moet meetbaar zijn, zodat we kunnen bijsturen, prioriteiten definiëren en de juiste afwegingen maken juist op punten waar verschillende verkeersstromen elkaar tegenkomen. De gewenste doorstroomkwaliteit is gedefinieerd voor de Buitenring en relaties met de binnenstad. Daarnaast wordt aangegeven welke principes we hanteren als verschillende type wegen elkaar kruisen:

- Een verplaatsing over de Buitenring duurt tijdens de spitsuren maximaal een factor 2 langer dan in de avonduren (werkelijke rijtijd zonder overschrijding van de maximum snelheid).
- Voor de periodes buiten de spitsuren hanteren we een factor van 1,5.
- Verplaatsingen over de Buitenring moeten sneller zijn dan binnendoor.
- Een verplaatsing van de Buitenring naar de Binnenring is in de middag (buiten de spitsuren) maximaal een factor 1,5 langer dan in de avonduren.
- Voor kruispunten met verkeerslichten hanteren we een maximum cyclustijd van 90 seconden.

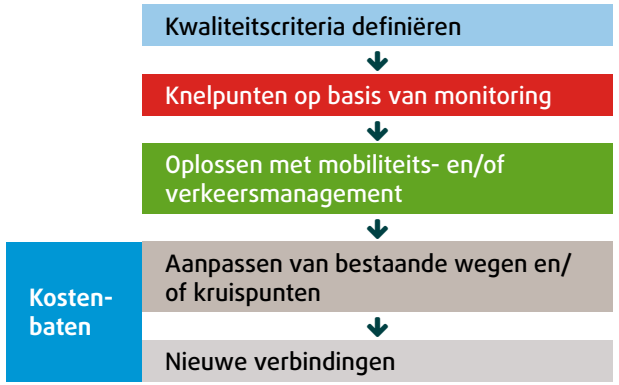
Als verschillende type wegen elkaar kruisen, is de prioriteitsvolgorde (voor het bieden van de gewenste doorstroming) als volgt:

1. Buitenring
2. Ontsluitingswegen
3. Binnenring

afgewogen investeren

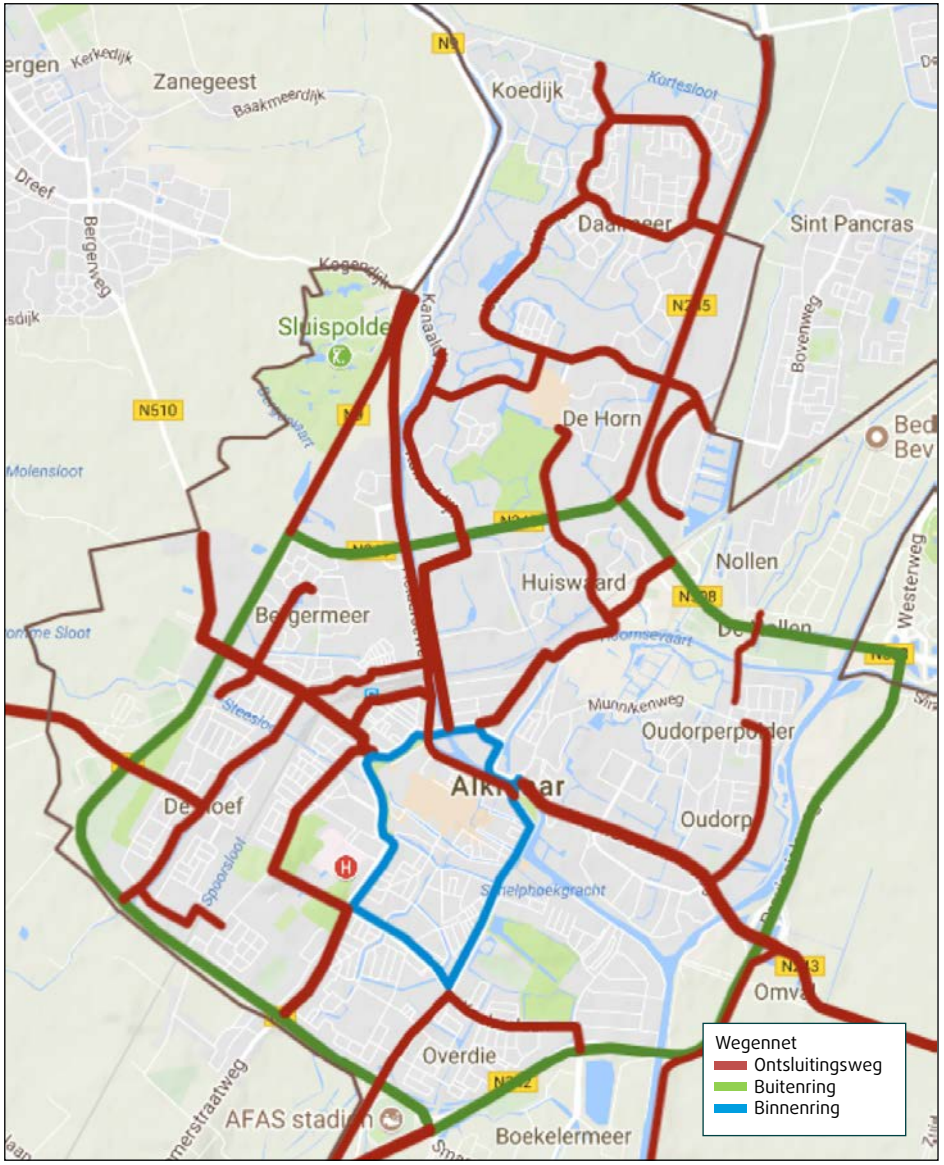
We hebben door de aanleg van de Buitenring ons wegennet goed op orde. We gaan selectief om met het investeren in aanpassingen van ons wegennet. We maken daarbij gebruik van de beoordelingsladder weginfrastructuur: we stellen objectief vast of er sprake is van een knelpunt. We overwegen aanpassingen in de weginfrastructuur pas als het knelpunt niet op een andere wijze is op te lossen (eerst gedrag en verkeersmanagement). Bij het kiezen van de uiteindelijke maatregelen kijken we niet alleen naar de effecten op de doorstroming (op netwerkniveau) maar ook naar andere effecten zoals milieu, duurzaamheid en veiligheid.

Beoordelingsladder weginfrastructuur Buitenring en ontsluitingswegen

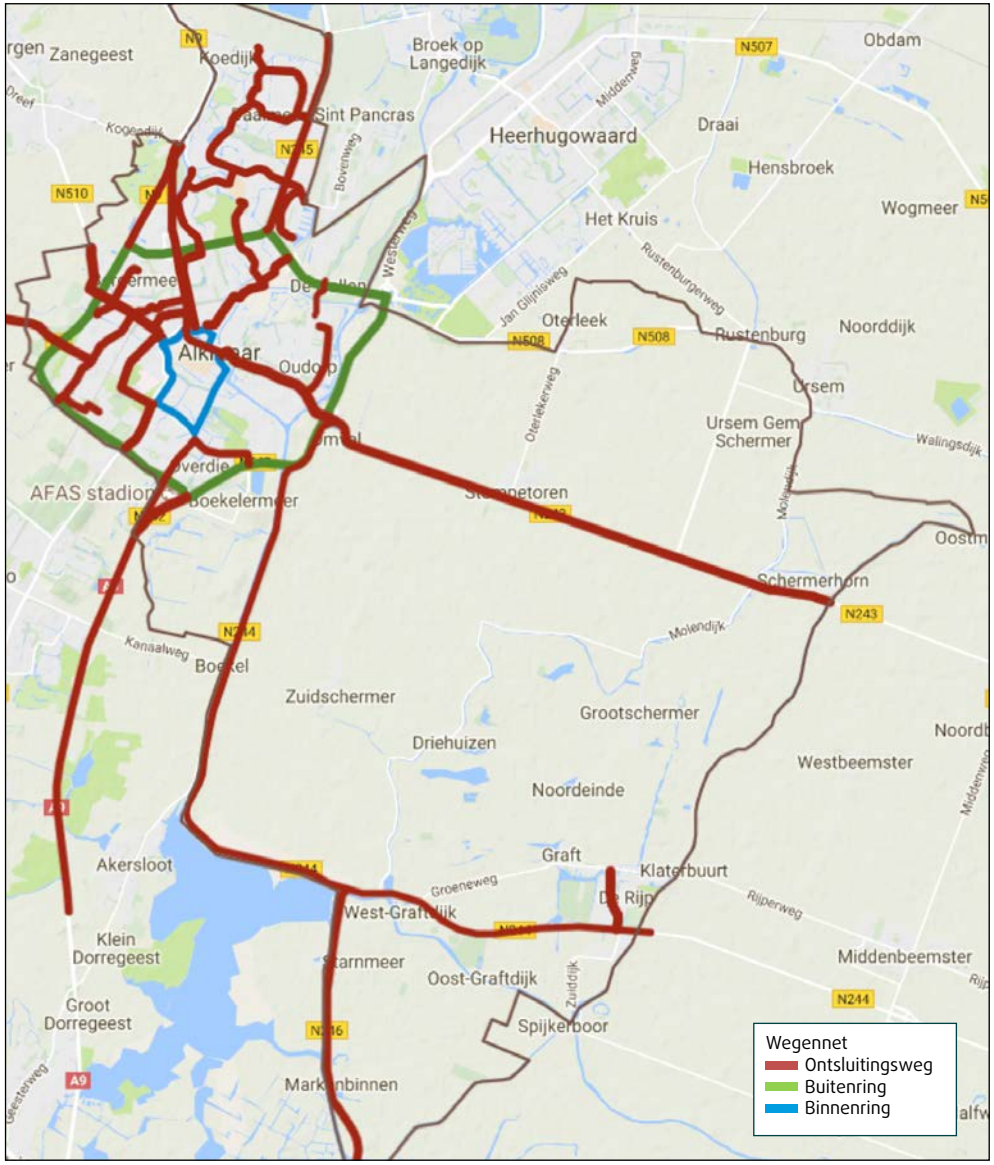


Gewijzigd n.a.v. aangenomen amendement in de vergadering van 13 juli 2017.

Wegennet kern Alkmaar



Wegennet stad Alkmaar



2.4 Visie op fietsverkeer

Meer fietsen

Alkmaar is een echte fietsgemeente. De afstanden zijn beperkt en met gebruik van de (elektrische) fiets ben je vaak sneller dan met de auto. Fietsen past binnen onze koers van duurzaamheid. Bewegen draagt bij aan gezondheid. Vitalere inwoners betekent minder ziekteverzuim en meer fietsen vermindert de noodzaak tot uitbreiding van de infrastructuur voor het noodzakelijke wegverkeer. Ons fietsbeleid bestaat uit drie elementen: netwerk, stallingen en stimuleren. Het beleid is gericht op woon-werkverkeer, schoolverkeer, bezoekers van de binnenstad, recreanten en toeristen.

Fietsradialen: extra kwaliteit

De **fietsradialen** (zie pagina 18) verbinden voorzieningen, lopen vanuit de stad naar de omliggende dorpen en kernen (tot 15 km), naar de stations en naar het recreatieve netwerk (fietsknooppunten). Omgekeerd loopt het recreatieve fietsnetwerk door tot in de stad en dorpen. De binnenstad is onderdeel van het fietsnetwerk. Vanwege het economisch belang en het gedrag van de fietsers (kiezen kortste weg) lopen de fietsradialen ook door de binnenstad.

De **kwaliteitskenmerken** van de fietsradialen zijn:
- Veilig fietsen: uitstekende verlichting.
- Leuk fietsen, zo veel mogelijk ontkoppeld van verkeersaders, gecombineerd met water en groen en thematisch ingericht (zoals strandroute, binnenstadroute, groene route, waterroute).
- Comfortabel fietsen: asfalt, beton, voldoende breedte.
- Snel fietsen: weinig oponthoud, weinig omrijden, concurrerend in tijd met een verplaatsing per auto.
- Ongelijkvloerse kruispunten met de Buitenring.

Op de fietsradialen willen we de wachttijd beperken tot maximaal 10% van de reistijd (bij 18 km/uur). Dat stelt hoge eisen aan deze doorstroomroutes, waarvan de eisen zijn opgenomen in een fietsplan.
Indien mogelijk worden geen verkeerslichten toegepast (zie bijlage 1). Als we de wachttijden weten te beperken, wordt het gebruik van de fiets aantrekkelijker en in veel gevallen in de stad sneller dan met de auto.
Tevens stimuleren wij het hoge snelheidsfietspad Heerhugowaard - Uitgeest

Fietsenstallingen

Het aantal e-fietsen neemt enorm toe. Dat betekent dat **bewaakte of afsluitbare (gratis) fietsenstallingen** nodig zijn. Deze stallingen moeten wel op de goede locaties liggen en goed toegankelijk zijn. Uitbreidingen overwegen we als de behoefte blijkt uit hoge bezettingen. We verwijzen naar onze gratis bewaakte fietsenstallingen.

Op locaties waar bezoekers kort verblijven bij publieke voorzieningen zijn voldoende fietsenrekken (met aanbindmogelijkheid) nodig. Daar kunnen we vraagvolgend te werk gaan. Dat geldt ook voor (regionale) OV-haltes.

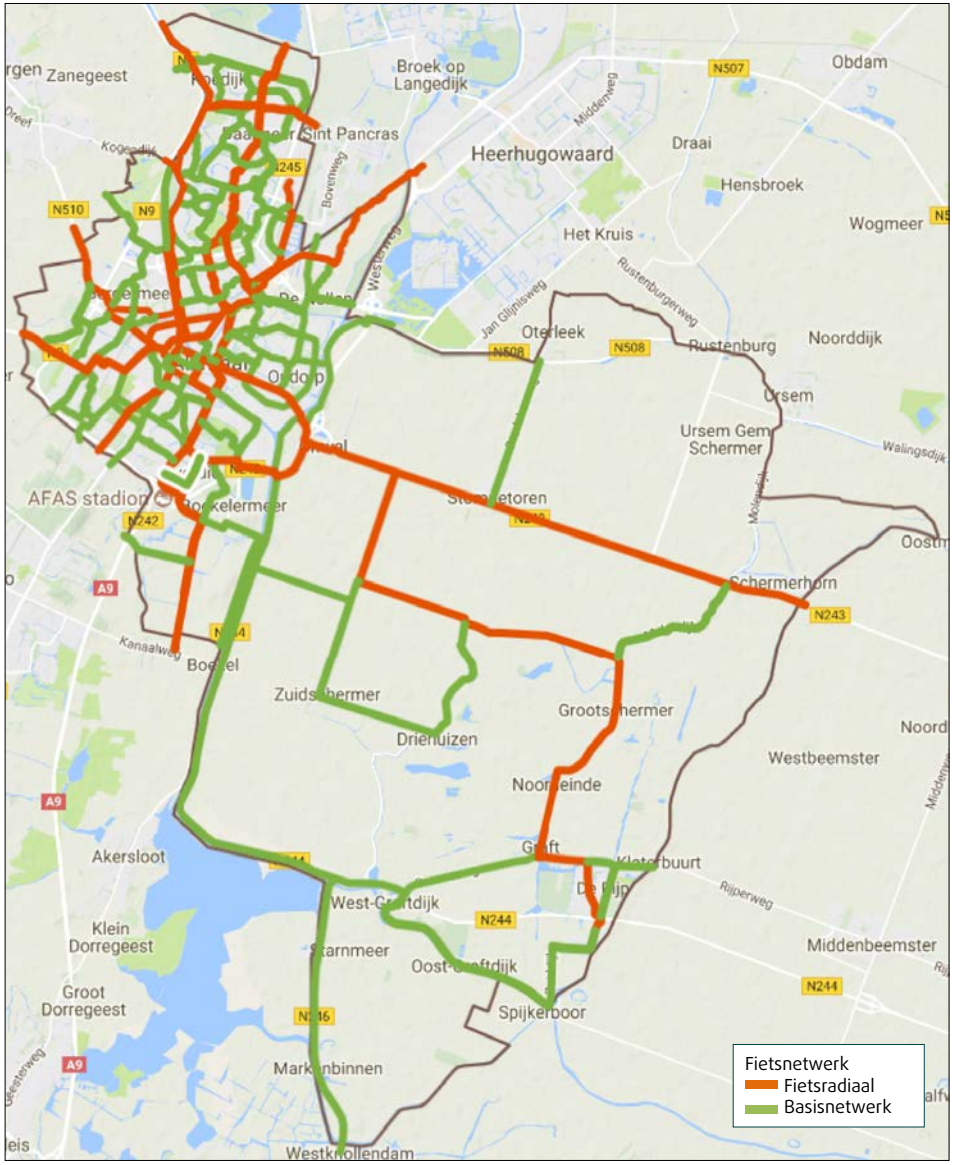
Fietsparkeernormen worden niet opgesteld voor bouwprojecten tenzij er bij **grootschalige projecten** met veel bezoekers (bioscoop, station, sportcomplexen) veel overlast te verwachten is in de omgeving.

Stimuleren fietsgebruik: promoten

Goede fietsvoorzieningen aanbieden betekent nog niet direct dat er massaal meer gefietst gaat worden. **Promotie, samenwerking en gedragsbeïnvloeding** zijn essentieel:

- De kwaliteit, kwaliteitsverbeteringen (bijvoorbeeld ongelijkvloerse kruispunten met Buitenring) en de voordelen van het fietsen permanent onder de aandacht brengen.
- Promotie van kwaliteitsverbeteringen.
- Verwijzing naar stallingen.

Fietsradialen Alkmaar



2.5 Visie op Openbaar Vervoer

Efficiënt aanbod op verschillende schaalniveaus en doelgroepen

De regierol en de budgetverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer liggen bij de provincie. We willen samen met de provincie zorgen dat het openbaar vervoer betaalbaar en efficiënt blijft. We willen het rijden met lege bussen voorkomen en innovatieve oplossingen verkennen.

Spoornet: snel en betrouwbaar

Het spoornet verbindt Alkmaar met andere steden, knooppunten, regio's en is een alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer vooral op afstanden > 15 km. Voor dit openbaar vervoer zijn bundeling, snelheid, betrouwbaarheid en efficiëntie essentieel. De verbindingen hebben vooral een economische functie.

Alkmaar heeft goede verbindingen (concurrerende reistijd) met Amsterdam, Schiphol en Sloterdijk. Het is zaak dat op deze verbindingen de capaciteit en frequenties voldoende hoog zijn. Op de corridor Alkmaar – Haarlem (Kennemerlijn) zijn de frequentie en de snelheid van de trein relatief laag.

De verbinding met Amsterdam Bijlmer Arena is onvoldoende wat betreft de snelheid en dat geldt ook voor Lelystad. Voor de toekomst is een verbetering van de verbinding met Lelystad van belang in verband met de ontwikkeling van de Lelystad Airport.

Voor de relaties met onze werkgelegenheidslocaties (bedrijventerreinen, binnenstad, ziekenhuis) streven we naar een reistijd (van deur-tot-deur) die maximaal 1,3 keer de reistijd per auto bedraagt in de spitsuren. Naast de spoorverbindingen moet voor deze kernen of delen daarvan ook het regionale busnetwerk een rol spelen.

Stadsnet en servicenet

Het stadsnet verbindt de dorpen en wijken met de binnenstad en de stations. Deze verbindingen hebben een economische en sociale functie. We streven naar de volgende kwaliteit (beschikbaarheid): minimaal 90% van de woonadressen binnen Alkmaar en de kernen ligt binnen een cirkel van 400 m tot een halte van het openbaar vervoer. Het stadsnet wordt zoveel mogelijk gecombineerd met regionale verbindingen. De bussen moeten goed toegankelijk zijn.
Het servicenet is vooral bedoeld voor personen die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het servicenet biedt verbindingen naar voorzieningen. Het servicenet (Mobility as a Service) kan op verschillende wijzen worden uitgevoerd, zoals een buurtbus, een deeltaxi of flexlijnen (vraaggestuurd).

Efficiëntie en innovatie

Wij kunnen bijdragen aan de kwaliteit en de efficiëntie van het openbaar vervoer door het openbaar vervoer snel en betrouwbaar af te wikkelen op onze infrastructuur. Dat doen we op de doorstroomroutes. We streven naar een gemiddelde reissnelheid van minimaal 22 km/uur binnen onze gemeente voor het regionale openbaar vervoer vanaf de kernen naar station Alkmaar en de binnenstad (bij een gemiddelde halteafstand van 600 m).

Op de Buitenring is de prioriteit van het kruisende openbaar vervoer afhankelijk van actuele doorstroming op de stadswegen. Het kruispunt is bij voorkeur ongelijkvloers of is voorzien van een busstrook tot het kruispunt. Bij het kruisen van ontsluitingswegen en de Binnenring heeft het openbaar vervoer prioriteit. In de toekomst wordt dit echter afhankelijk van de bezetting van de bus en het aantal kruisende fietsers. Een (nagenoeg) lege bus krijgt geen prioriteit. Er is bij voorkeur een busstrook tot het kruispunt.

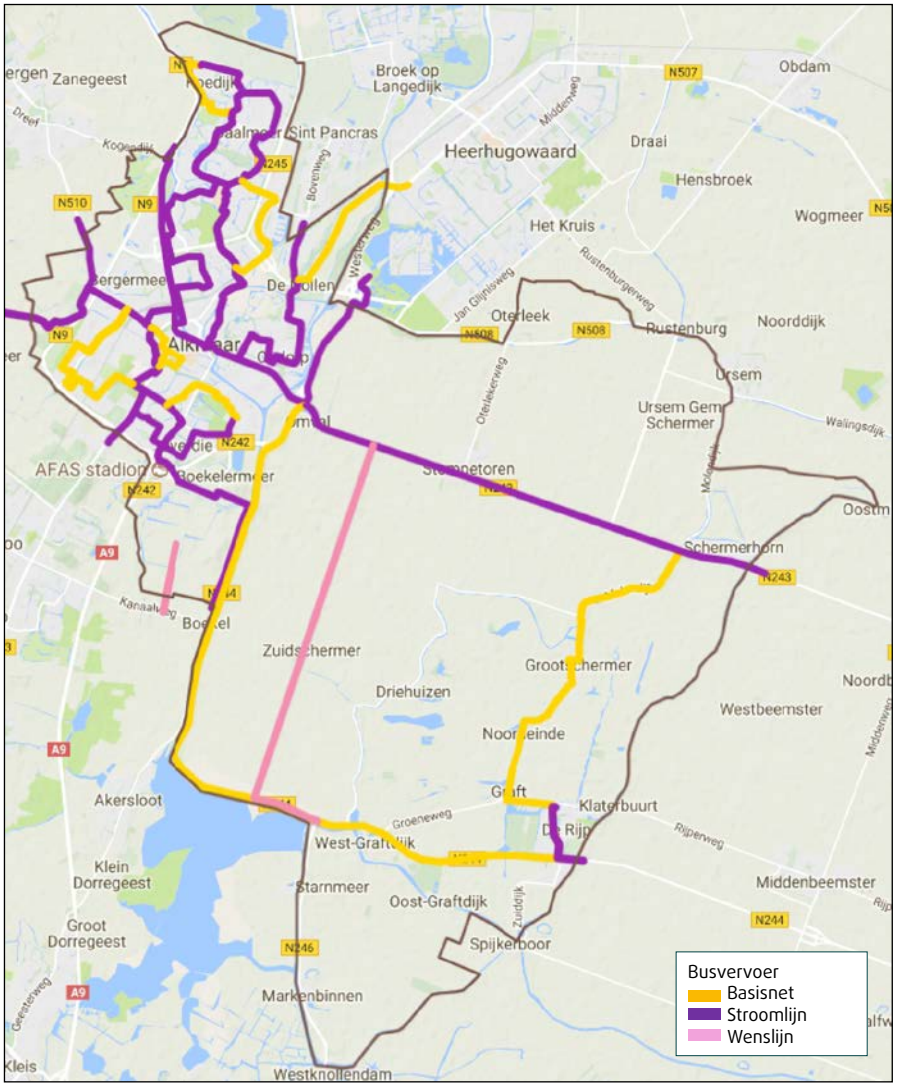
Het openbaar vervoer kan niet overal voor de deur komen. Voor de bedrijventerreinen zetten we in op de combinatie van openbaar vervoer en fiets (vanaf de stations en of ov-haltes in de buurt). Dat laatste doen we op basis van een behoeftepeiling in samenwerking met de werkgevers. Bij haltes van regionale buslijnen breiden we de stallingsvoorzieningen uit als er tekorten op treden.

Voor de toekomst zien we mogelijkheden voor kleinschalig autonoom (zelfrijdend) openbaar vervoer in de wijken, dat aansluiting geeft op het OV-net. We willen met de Provincie een dergelijke pilot ontwikkelen.

Spoorverbindingen

Alkmaar heeft twee spoorwegstations (Alkmaar en Alkmaar Noord). Deze stations liggen aan de Zaancorridor (verbinding Amsterdam – Heerhugowaard). Vanaf het station Alkmaar vertrekken intercity's naar Amsterdam (en verder rechtstreeks naar Nijmegen of Maastricht) en Den Helder. Er rijden Sprinters richting Beverwijk-Haarlem en Hoorn.

Doorstroomroutes bus



2.6 Visie op verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid: nog winst te boeken

Verkeersveiligheid is het belangrijkste onderwerp wanneer gesproken wordt over mobiliteit.

Onveilige Locaties, routes en gebieden

Er zijn diverse locaties, routes en gebieden waar veel letselongevallen plaatsvinden. We maken analyses per type weg en kruispunt en beoordelen welke oorzaken mogelijk toe te schrijven zijn aan de infrastructuur zodat we een verbeteringsprogramma voor de infrastructuur (gedragsgestuurd en volgens de principes van Duurzaam Veilig) kunnen opstellen.

Op basis van klachten en ongevallen zetten we in op verbetering van de verkeersveiligheid. Hiervoor wordt jaarlijks een budget opgenomen in het Uitvoeringsplan Mobiliteit (UP). Bij reconstructies, herinrichtingen en groot onderhoud wordt altijd beoordeeld of gelijktijdig de verkeersveiligheid kan worden verbeterd.

Preventie: Duurzaam veilig

Subjectieve onveiligheid hoeft niet te betekenen dat locaties ook feitelijk onveilig zijn. Subjectieve onveiligheid kan juist leiden tot 'behoedzaam' verkeersgedrag. Daar staat tegenover dat subjectieve onveiligheid wel inzicht geeft in locaties en routes die getoetst kunnen worden op een verhoogd risico en op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig (risico-gestuurde aanpak). We gaan stapsgewijs de infrastructuur beoordelen met prioriteit voor: schoolomgevingen, de fietsradialen en locaties waarvan klachten bekend zijn. Onze aandacht gaat in het bijzonder uit naar de oversteekvoorzieningen rondom basisscholen (zone 500 meter) en op de fietsroutes rond voortgezet en middelbaar onderwijs.

Er is een stijging waarneembaar van het aantal eenzijdige ongevallen onder ouderen: deze groep wordt steeds groter en blijft langer aan het verkeer deelnemen. Het is belangrijk dat de openbare ruimte herkenbaar is en zo min mogelijk verticale elementen heeft (risico-vermijdend ontwerpen en vergevingsgezinde infrastructuur). Tevens is gedragsgestuurd ontwerpen een mogelijkheid. Indien verkeersregels massaal worden overtreden, is het misschien mogelijk om de regel bij te stellen (bijvoorbeeld rechtsaf door rood voor fietsers).

Educatie, gedrag, handhaving

Handhaving is altijd het zoeken naar evenwicht tussen de vraag naar handhaving en de hoeveelheid uren (mensen) die hiervoor beschikbaar zijn. Hier is maandelijks een overleg over tussen politie en gemeente.
Op basis van het snelheidsbeeld en in combinatie met de risicolocaties kunnen we periodiek een programma maken voor de handhaving (handhavingsplan).

Vooral verschillen in snelheid zijn een potentieel gevaar voor ernstige ongevallen. We willen het snelheidsgedrag op onze wegen periodiek beoordelen. We letten daarbij op de hoogte van V85 (de snelheid die door 15% van de weggebruikers wordt overschreden) ten opzichte van de toegestane maximum snelheid. Een permanente pakkans blijkt een groot effect te hebben op het rijgedrag. Op wegen van lagere orde zijn snelheidsindicatoren bij risicovolle locaties een sympathiekere aanpak.

2.7 Visie op milieu en duurzaamheid

Milieu en duurzaamheid

Gemotoriseerd verkeer vraagt ruimte en veroorzaakt geluid en emissie. Dat zijn negatieve omgevingseffecten. De verwachting is dat het gebruik van elektrische-voertuigen en hybride-voertuigen zal toenemen.

Geluid en emissie

Op de buitenring zijn de drukte en de snelheden het hoogst. De geluidoverlast beperken we door:
- Het toepassen van stil asfalt.
- Verkeersmanagement: verminderen van stilstaand en optrekkend verkeer op locaties waar dit extra overlast voor de woonomgeving veroorzaakt.
- Verkeersmanagement: op kruispunten met verkeerslichten het aantal stoppende vrachtwagens beperken.

In het geval van reconstructie volgen we de wettelijke normen.

De voertuigen worden steeds schoner, vooral als het gebruik van Elektrische-auto's en Hybride-auto's in de toekomst toeneemt. Daarmee wordt ook onze lucht schoner. Dat geldt niet automatisch voor fijnstof ten gevolge van bandenslijtage. Daarom zullen onze inspanningen vooral gericht zijn op het verminderen van de hoeveelheid fijnstof in de lucht met prioriteit voor de locaties waarin de concentraties en het aantal blootgestelden het hoogst zijn. Met name binnenstad/woonwijken en kernen.

Electrische auto's hebben verder het voordeel van weinig lawaai en passen binnen de energietransitie die op landelijk niveau is ingezet. Het biedt ook kansen voor het schoner maken van het O.V.

Duurzame mobiliteit

We stimuleren het gebruik van **duurzame mobiliteit** door:

1. Te zorgen voor een uitstekend fietsklimaat.
2. Goede loopverbindingen: in de wijken naar de voorzieningen, waarbij rekening wordt gehouden met personen met een beperking.
3. In of rond iedere wijk een herkenbare aansluiting op het recreatieve fietspadennet.
4. In of rond iedere wijk een wandel- en trimcircuit.
5. Voor de korte termijn voldoende oplaadpunten in de woonomgeving mogelijk maken. Uiteindelijk moet er een fijnmazig netwerk met een loopafstand van maximaal 200 meter ontstaan.
6. Zero-emission openbaar vervoer. Hiervoor moeten we afspraken maken met de Provincie Noord-Holland.

Innovatie

De ontwikkelingen op het gebied van automatisering en digitalisering openen nieuwe wegen om met mobiliteit om te gaan. Dat geldt voor de beïnvloeding van mobiliteitsgedrag, verkeersmanagement, deelsystemen, nieuwe voertuigtechnieken en duurzame infrastructuur.

Het vervangen of nieuw aanleggen van infrastructuuris het moment om nieuwe duurzame technieken in te zetten, vooral als dat ook tot kostenbesparingen leidt.

Wij willen innovatie inzetten in ons mobiliteitsbeleid, niet als doel op zich, maar om bij te dragen aan een leefbare en bereikbare stad en als het kan ook nog spraakmakend. Alkmaar zet immers in op het behalen van de titel 'Slimste Binnenstad'. We volgen de ontwikkelingen en voorbeeldprojecten nauwlettend op het gebied van smart cities, smart mobility, big data (waaronder bijdragen aan open data) en de deeleconomie, zodat we tijdig kunnen inspelen op kansen.

2.8 Visie op leefbaarheid en verblijfskwaliteit

Leefbaarheid en verblijfskwaliteit

Leefbaarheid wordt bepaald door de kwaliteit van de woonomgeving: de inrichting van de openbare ruimte, de beleving van de openbare ruimte en de mogelijkheden om gebruik te maken van die openbare ruimte. We maken onderscheid tussen de woonwijken (verblijfsgebieden), de binnenstad, de dorpen en bijzondere ruimtes of verbindingen.

Woonwijken en dorpen

In de woonwijken en de bebouwde kom van de dorpen hoort geen sluipverkeer*. Daarnaast is het voor de karakteristieke dorpen belangrijk dat hun identiteit en beeld behouden blijven. Dat vraagt om creatieve oplossingen waarin de verkeersfunctie niet dominant is maar aangepast wordt aan de omgeving. In historische, beeldbepalende kernen en beschermd dorpsgezicht is het toepassen van shared space (gedeeld gebruik van de openbare ruimte) en/of straten zonder niveauverschil een optie.

In het buitengebied en de dorpen moeten we zorgen voor een veilig samenspel van landbouwverkeer en langzaam verkeer. Wij overleggen met de Provincie en RWS over het toestaan van landbouwverkeer op de Buitenring zodat er minder landbouwverkeer door de verblijfsgebieden hoeft te rijden.

Binnenstad

De binnenring is bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Binnen de singels is de openbare ruimte primair het domein van voetgangers en fietsers. Ook hier is de auto welkom (behalve in het voetgangersgebied) en te gast (autoluw). De emissie moet laag zijn in de binnenstad. Het conflict met het expeditieverkeer willen we verminderen door zoveel mogelijk (schone) kleinschalige distributie. Dit komt het stadsbeeld en de toeristische aantrekkelijkheid ten goede.

De binnenstad is tevens het domein waar de toegankelijkheid pico bello in orde moet zijn vooral voor ouderen en personen met een beperking.

Verbindingen en locaties

Voor een aantal locaties en verbindingen is extra ruimtelijke kwaliteit nodig:
- De looproute van het station naar de binnenstad.
- Looproutes van parkeergarages en ov-haltes naar de binnenstad.
- De oevers van de Kanaalzone en recreatieve looproutes door de stad die uitnodigen tot bewegen.
- Toeristische looproutes in de binnenstad.

*Er is sprake van sluipverkeer als meer dan 15% van het verkeer bestaat uit verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in een verblijfsgebied:

- Voor woon- en verblijfsgebieden: het aandeel van het gemotoriseerd verkeer bij de entree van de wijk dat rijdt van de Buitenring of een ontsluitingsweg naar een ander punt op de Buitenring of een andere ontsluitingsweg.
- Voor dorpen en kernen: het aandeel van het verkeer dat door de bebouwde kom heen rijdt.
- Voor de singels: het aandeel van het verkeer dat het binnenstadscordon doorsnijdt.

2.9 Visie op parkeren en stallen

Parkeren en stallen: maatwerk per gebied

In woonwijken (avond, nacht) gaat het vooral om voertuigen van bewoners die in de openbare ruimte worden geplaatst en overdag soms van werknemers. Op bedrijventerreinen gaat het vooral om werknemers die met de auto reizen. In de binnenstad heeft parkeren van bezoekers vooral een economische waarde. Parkeren kost ruimte en geld. Het oplossen van parkeervraagstukken is geen automatisme voor de gemeente. Het is nodig om daar afgewogen mee om te gaan. Voor nieuwe situaties proberen we vooral het parkeren goed te regelen door het opstellen van parkeernormen. Dat werkt helaas in een aantal gevallen nogal 'beknellend'. Daarom bestaat de wens voor meer flexibiliteit en efficiëntie. En tot slot: juist in een fietsstad gaat parkeren niet alleen over auto's maar juist ook over fietsen.

Woonwijken en dorpen

In de avond- en nachturen is de parkeerdruk het hoogst. Om de beperkte middelen doelmatig te besteden, hanteren we de volgende principes en werkwijze:

- In de gebieden met een te hoge parkeerdruk, te weinig parkeerplaatsen en overlast van derden zullen we actief een uitvoeringsplan opstellen voor extra verlaging van de druk. Het betreft hierbij Schermereiland, Burgermeesterkwartier, Rembrandtkwartier en Huibert Pootlaan. De parkeerdruk mag in de tussentijd niet toenemen.
- We monitoren elke 3 jaar de nachtelijke parkeerdruk.
- Parkeerdruk boven de 90% binnen reële loopafstanden is onacceptabel. In gebieden met een dergelijke hoge parkeerdruk mag de bestaande problematiek niet verergeren.
- Randvoorwaarden zijn voldoende groen, veiligheid (hulpdiensten) en leefbaarheid. Een uitbreiding mag niet leiden tot een (extra) tekort aan groen- en speelvoorzieningen.
- Tevens moet er draagvlak zijn voor maatregelen (extra parkeervakken of regulering).
- Voor de overige wijken is uitbreiding alleen aan de orde als we het efficiënt kunnen aanpakken door het te combineren met onderhoud en herinrichtingen.
- Een gebied moet een logische entiteit hebben.
- Maatregelen worden ingevoerd als er voldoende draagvlak bij de betrokken bewoners is. Dit draagvlakpercentage is opgenomen in de geldende parkeerverordening
- We onderscheiden gebieden met parkeren voor vergunninghouders en gebieden met betaald parkeren. Betaald parkeren (met vergunningen) wordt ingevoerd in gebieden met veel bezoekersverkeer en langs 50 km/uur wegen. In woongebieden passen we parkeren voor vergunninghouders toe.
- Rondom de binnenstad passen we geen blauwe zones toe. Solitair (dus niet aansluitend op bestaand een vergunninghoudersgebied) is het bij hoge uitzondering mogelijk.

Binnenstad

In de binnenstad geldt: de straat is er voor de bewoners en de garages voor de bezoekers. Als het rustig is kan een doelgroep uitwijken naar een andere voorziening (voorbeeld combinatiekaart).

Speerpunt in Alkmaar is dat parkeren bij draagt aan een aangename openbare ruimte en economische ontwikkeling. Voor de bezoekers is het zaak dat het parkeren gemakkelijk en klantvriendelijk is. Dat betekent goede informatie, goede garages tegen een aantrekkelijk tarief. Onze tarievenstructuur is helder, eerlijk (afrekenen per minuut) en draagt bij aan verlenging van de verblijfsduur en klantenbinding.

Uitbreiding van de gemeentelijke parkeergarages is voorlopig niet aan de orde. Eerst willen we de beschikbare capaciteit optimaal benutten en verdelen. Als uitbreiding toch ooit wenselijk is (t.g.v. van lokale ontwikkelingen met veel bezoekers), kijken we ook naar de mogelijkheid van parkeren op afstand (P+R) als dat een oplossing is voor een piekvraagstuk.

We willen de parkeerdruk in de parkeergarages zo goed mogelijk spreiden. Dat voorkomt zoekverkeer en leidt tot een goede benutting. Vooral voor de parkeervoorzieningen op wat grotere loopafstand is het interessant om in beeld te brengen op welke wijze we dergelijke 'barrières' kunnen verminderen. Een dergelijke aanpak draagt bij aan de klantvriendelijkheid en gastvrijheid.

Om een goede sturing te kunnen geven aan de aantrekkelijkheid van de binnenstad, de tarieven en de verdeling van de parkeerruimte, blijven de parkeergarages voorlopig onder gemeentelijke regie.

Bedrijventerreinen, Bedrijfsbusjes

Parkeerproblematiek op bedrijventerreinen dienen in principe op eigen terrein opgelost te worden.

Voor de bedrijvenlocaties Bergermeer en Nollenoor zijn door oude lage parkeernormen bij de aanleg te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze gebieden vormen een uitzondering op de regel en komen wel voor uitbreiding van de parkeercapaciteit in aanmerking.

We willen daar wel aan meewerken als de bedrijven de kosten mee betalen en het op een verantwoorde manier mogelijk is.

Er worden steeds meer bedrijfsbusjes geparkeerd in de woonomgeving en binnenstad. De APV geeft in principe onvoldoende houvast om probleemsituaties aan te pakken. Er is sprake van een ongewenste situatie in straten als op minder dan 3,0 meter vanuit de gevel frequent geparkeerd wordt door hoge voertuigen.

Parkeernormen en parkeereis

Bij nieuw- of verbouw kunnen middels de parkeer-normen vooraf eisen worden gesteld zodat de parkeerdruk in de toekomst **niet verergert** en onacceptabel (90%) wordt.
We willen het systeem flexibeler maken als **het kan**. Dat sluit ook aan bij een meer regelvrij(ere) aanpak en vergroot de haalbaarheid van (kleine) gewenste ontwikkelingen. Meer flexibiliteit wordt mogelijk gemaakt door:

- Bij functiewijziging wordt de parkeereis bepaald door het verschil van de parkeereis voor de nieuwe functies minus de parkeereis voor de oude functies ("omkatten").
- Verlenen van (gedeeltelijke) vrijstellingen door het leveren van een bijdrage aan een Parkeerfonds (Raad 10-11-2016). Geldt alleen als het college het gebied heeft aangewezen.
- Dubbelgebruik binnen bepaalde loopafstanden.
- Miniplannen (<2 pp) in binnenstad, spoorbuurt en oude dorpskernen vrijstellen van een parkeereis.

Bovenstaande flexibiliteit ligt vooral bij de overheid. Die flexibiliteit wordt alleen toegepast als de ontwik-kelaars zich ook flexibel (mobiliteitsbeleid, deelauto's) en innovatief opstellen.

Toepassing van de normen bij nieuwbouw:

	Plan met < 2 p.p.	Plan met > 2 p.p
Centrum, Spoorbuurt, oude dorpskernen	Vrijstelling	Parkeereis*
Overig	Parkeereis*	Parkeereis*

*) parkeereis = benodigd aantal parkeerplaatsen eventueel verminderd met aantal parkeerplaatsen dat d.m.v. parkeerfonds en dubbelgebruik is geregeld.

Samenvatting:

Parkeerproblemen zijn vooraf en achteraf op te lossen. In de **bijlage 3** is een uitgebreide versie van het "speelveld parkeren" met de verschillende raads- en college bevoegdheden weergegeven.

Gewijzigd n.a.v. aangenomen amendement in de vergadering van 13 juli 2017.

Mobiliteitsagenda: aanpak en uitvoering

3

3.1 Aanpak

Het uitvoeren van de visie kan niet in één keer. Dat is een proces van jaren. Dat betekent ook dat we moeten faseren en prioriteiten moeten stellen. We maken in de Mobiliteitsagenda een onderscheid tussen een 'actieve' en een 'reactieve' aanpak. Een **actieve aanpak** betekent initiatief nemen om deze onderdelen te realiseren door de projecten en activiteiten op te nemen in investerings- en uitvoeringsprogramma's. **Reactieve aanpak** wil zeggen dat een project pas in gang wordt gezet op basis van 'klachten', overschrijding van grenswaarden (bijvoorbeeld sluipverkeer of doorstroming) en/of in combinatie met groot onderhoud en herinrichting. Het principe is weergegeven in het onderstaande schema. In de Mobiliteits-agenda is per thema onderscheid gemaakt tussen de actieve en passieve aanpak.

In bijgaand schema is te zien dat we op de thema's van **bereikbaarheid** de accenten leggen op de fietspaden, ontsluitingswegen en binnen- en buitenring, Gemarkeerd met paarse speerpunten

In de woonwijken/ kernen en binnenstad ligt het accent op **leefbaarheid** (parkeren, geluid, lucht en verblijfsklimaat). Gemarkeerd in actieve groen speerpunten.

In de nu volgende paragrafen wordt per gebied aangegeven wat er actief en wat er reactief wordt opgepakt.

Schema speerpunten:

↗ Actieve speerpunten bereikbaarheid

↗ Actieve speerpunten leefbaarheid

– Reactieve speerpunten

	Wijken-Dorpen	Binnenstad	Bedrijfsterrein	Fietspad	Binnenring	Ontsluitingsweg	Buitenring
Autodoorstroming	–	–	–	n.v.t	–	↗	↗
Doorstroming Fiets	–	–	–	↗	↗	↗	↗
Doorstroming OV	–	–	–	n.v.t	n.v.t	↗	↗
Parkeren	↗	↗	↗	n.v.t	–	–	n.v.t
Stallen	↗	↗	–	n.v.t	–	n.v.t	n.v.t
Geluidsoverlast	↗	–	–	n.v.t	–	–	–
Luchtkwaliteit	–	↗	–	n.v.t	–	–	–
Verblijfskwaliteit-Veiligheid	↗	↗	↗	↗	–	–	n.v.t

Gewijzigd n.a.v. aangenomen amendement in de vergadering van 13 juli 2017.

3.2 Woonwijken en dorpen

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Voorzieningen voor het stallen van fietsen bij voorzieningen.	A	Parkeerdruk in woonwijken in de urgentiegebieden.	A
Toegankelijkheid en looproutes (inclusieve samenleving).	A	Stimuleren bewegen in de woonomgeving (netwerk van wandelroutes voor buurtbewoners, sporters en toeristen).	A
Servicenet openbaar vervoer.	R	Inrichting volgens duurzaam veilig, opstellen Verkeersveiligheidsplan.	R
		Landbouwverkeer en vrachtverkeer in dorpen, gebruik maken van de Buitenring en aangepast rijgedrag in dorpen.	R
		Voorkomen sluipverkeer.	R
		Overlast bedrijfsbusjes.	R
		Oplaadvoorzieningen voor E-auto's.	R

3.3 Binnenstad

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Bewaken gewenste doorstroomkwaliteit op corridors.	A	Shared space toepassen met aantrekkelijke materialen.	A
Stallingsvoorzieningen voor fietsers met aanbindmogelijkheid en bewaakte fietsenstallingen.	A	Voorkomen zoekverkeer (parkeren) door het geven van route-informatie.	A
Looproutes en toegankelijkheid.	A	Distributie: schaalverkleining, duurzaam, flexibeler.	A
Spreiding van de parkeerdruk: toepassen van informatie, geleiding en het op innovatieve wijze overbruggen van de loopafstand tussen parkeervoorzieningen en de binnenstad met aanvullend vervoer over de weg of het water.	A	We willen meer bezoekers naar Alkmaar trekken. We willen het de bezoekers zo gemakkelijk mogelijk maken. Samen met ondernemers en de toeristische sector brengen we in beeld op welke arrangementen' we samen kunnen ontwikkelen.	A
Klantvriendelijk parkeren: betalingsgemak, informatie, aantrekkelijke tarieven die uitnodigen tot langer verblijven en klantenbinding.	A	Extra kwaliteit verblijfsklimaat (ruimte en lucht).	A
Frequentie, doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.	R	Voorkomen sluipverkeer over de singels en aantrekkelijker inrichten van de singels.	R

3.4 Bedrijventerreinen

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Fietsradialen naar de bedrijventerreinen, directheid, fietsstroken op het basisfietsnetwerk.	A	Duurzaam veilige inrichting zonder verkeersdrempels.	A
Parkeren Bergermeer en Nollenoor.	A		
Inrichting en dimensionering afstemmen op vrachtwagens.	R		
Mobiliteitsmanagement: meer fietsen en stallingsvoorzieningen.	R		
Deelfietsen bij OV-haltes en station.	R		
Benutten van parkeervoorzieningen, mobiliteitsmanagement.	R		
Eventuele uitbreidingen van parkeervoorzieningen op eigen terrein.	R		
Oplaadpunten.	R		

3.5 Fietsradialen

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Kwaliteitseisen volgens Fietsplan 2014.	A	Voorkomen eenzijdige ongevallen.	A
Doorstroomkwaliteit volgens Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid.	A	Vergevingsgezind, preventief, risico-vermijdend en gedrag-gestuurd ontwerpen.	R
Directheid.	A		
Ontbrekende schakels.	A		

Gewijzigd n.a.v. aangenomen amendement in de vergadering van 13 juli 2017.

3.6 Binnenring

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Fietsradialen: ruimte, comfort, doorstroming en veiligheid.	A	Verbeteren beeldkwaliteit en beleving singels en tevens verkeerskundige vormgeving meer gericht op bestemmingsverkeer, fietsers en wandelroutes.	A
Parkeerroute-informatie.	A	Voorkomen sluipverkeer over de singels.	R
Bewaken gewenste doorstroomkwaliteit tussen Buitenring en Binnenring (auto, OV).	A		
Verkeerslichten bij voorkeur vervangen door eenvoudige kruispuntvorm.	R		
Openbaar vervoer: doorstroomkwaliteit (waaronder Bus Online).	R		

3.7 Ontsluitingswegen

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Bewaken gewenste doorstroomkwaliteit tussen Buitenring en Binnenring (auto, OV).	A	Oversteekvoorzieningen, optie voor toepassen LARGAS.	R
Fietspaden.	A		
Parkeerverwijzing.	A		
Vereenvoudigen kruispunten met singels.	R		
Spoorwegovergang Helderseweg, noodzaak tunnel bepalen op basis van overschrijding afwikkelingskwaliteit Helderseweg en toename frequentie treinverkeer (ProRail).	R		

3.8 Buitenring

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Bewaken gewenste doorstroomkwaliteit op Buitenring en ten opzichte van 'binnendoor' (auto) en doorstroomkwaliteit OV.	A	Onderzoek toestaan landbouwverkeer.	A
Ongelijkvloerse kruispunten met de fietsradialen.	A	Verkeersmanagement om geluidhinder en emissie te beperken.	A
Beperken openingstijden bruggen.	A	Herkenning en oriëntatie: 'stadsentrees' (herkenbare elementen) op de kruispunten met de ontsluitingswegen.	R

3.9 Lobby, samenwerking en uitvoeringszaken

De gemeente Alkmaar is voor de aanpak en uitvoering van diverse zaken mede afhankelijk van andere overheden en organisaties. Samenwerking is daarom essentieel.

BEREIKBAARHEID		LEEFBAARHEID (milieu, verblijfskwaliteit, veiligheid, duurzaamheid)	
Stallingsvoorzieningen bij OV-haltes (provincie).	A	Verkeersveiligheidsaanpak.	A
Versnellen fietsverbindingen (zie bijlage 2).	A	Handhavingsoverleg (Politie).	A
Fietsverbinding Vroonermeer Noord – De Horn Noord (Provincie).	A	Werk met werk maken (Stadswerk)	A
Fietsverbinding Egmondermeer – Het Maalwater (Heiloo) en N242/spoor (Heerhugowaard).	A	Toegankelijkheid openbare ruimte verbeteren en levensloopbestendige woonomgeving (Stadswerk072).	R
Fietsverbinding Visweg (Noordeinde – Driehuis).	A		
Met de provincie onderzoeken op welke wijze nieuwe vormen van openbaar vervoer kunnen worden ingezet, vooral voor het sociale vervoer. We kijken daarbij naar de mogelijkheden van autonoom rijdend vervoer en MaaS (Mobility as an Service).	A		
Vernieuwen beleidsregels parkeernormen en parkeereis.	A		
Met ondernemers in beeld brengen of en hoe een hoger aandeel van het fietsverkeer in het woon-werkverkeer haalbaar is (mobiliteitsmanagement).	R		
Verbeteren Kennemerlijn (openbaar vervoer).	R		
Versnellen OV-verbindingen (zie bijlage 3).	R		
Doorstroming A9: ondersteunen conclusies MIRT-onderzoek en ondersteunen verbinding A8-A9.	R		

3.10 Monitoring

Het doel van de monitoring is het verzamelen van gegevens die gebruikt worden om te toetsen de grenswaarden. Indien er niet voldaan wordt aan de gewenste kwaliteit is er sprake van een knelpunt. Dat kan aanleiding zijn voor het nemen van maatregelen.

Gegevens, meetwaarden → **Toets aan grenswaarden** → **Knelpunten**

MONITORING	AANPAK
Doorstroming autoverkeer	• Meten reistijden over Buitenring tussen stadion en aansluiting N245 in twee richtingen oostelijke en westelijke route, idem 'binnendoor'. • Meten reistijden over Buitenring tussen aansluiting N243 en aansluiting Bergerweg in twee richtingen oostelijke en westelijke route', idem 'binnendoor'. • Meten reistijden op ontsluitingswegen tussen Buitenring en Binnenring.
Doorstroming fietsverkeer	• Meten verliestijden op fietsradialen . • Meten wachttijden fietsers bij VRI's.
Doorstroming openbaar vervoer	• Meten reistijden bussen op doorstroomroutes tussen station en stadsrand.
Doorgaand verkeer	• Meten sluipverkeer over binnenstadscordon en door verblijfsgebieden.
Snelheid	• Snelheidsgedrag op hoofdwegen en in verblijfsgebieden periodiek in beeld brengen.
Gebruik bewaakte fietsenstallingen	• Bezetting en verblijfsduur.
Verkeersmanagement	• Prestaties verkeerslichten: cyclustijden, belasting, wachttijden, intensiteiten.
Ongevallen	• Ontwikkeling verkeersveiligheid en subjectieve verkeersonveiligheid.
Parkeren	• 3-jaarlijks parkeeronderzoek (bezetting, voertuigtype, fout parkeren, toegankelijkheid hulpdiensten), parkeerduur en parkeermotief in wijken waar uitwijkgedrag plaatsvindt.

3.11 Uitvoering: dynamisch proces

In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren:

- We moeten het onderhoud integraal aanpakken én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is twee maal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

- Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken: verkeerslichten terugplaatsen of het kruispunt anders inrichten, parkeerautomaat terugplaatsen of verdergaande digitalisering. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, en de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen, tot en met Europese programma's en programma's op andere beleidsvelden zoals economie, innovatie en duurzaamheid.

- De agenda moet jaarlijks worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsplan (UP, doorkijk 1-4 jaar).

3.12 Organisatie en werkwijze

Deze Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Omdat het gaat om een visie onderbreekt de financiële onderbouwing. Belangrijk is echter om consequent de principes toe te passen. Om de uitvoering van de visie daadwerkelijk een impuls te geven, en daarmee ook de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het fietsklimaat, is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. **Programmamanagement**: één verantwoordelijke voor de afstemming over het onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen, en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.

2. Een jaarlijks **uitvoerings- en actieprogramma**, dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.

3. Een **jaarlijks budget** voor 'kleine' projecten, de verkenningen en onderzoek. De hoogte van het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering.

4. Een **projectmatige** aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen.

5. **Vooruit werken** zodat er projecten 'op de plank' klaarliggen waar snel op kan worden ingespeeld als er zich financiële mogelijkheden voordoen (bijvoorbeeld subsidies).

Bijlagen

BIJLAGE 1: De zeven gebieden en hun kenmerken/functies

	Verkeersfunctie (eindbeeld)	Leefbaarheid	Verblijven	Herkenbaarheid	Economie
1. Straten in woonwijken, binnenstad en dorpen (30 km/uur)	Ingericht op fietsen, lopen en lage snelheid gemotoriseerd verkeer, toegankelijk voor alle vervoerwijzen, gemengd verkeer.	Dit zijn de verblijfsgebieden: geen doorgaand verkeer, beperkte snelheden, voldoende groen- en speelruimte, uitnodigend voor langzaam verkeer.	Aangename verblijfsruimten primair ingericht voor langzaam verkeer. Beeldkwaliteit maximaal tot zijn recht laten komen. Parkeren door bezoekers binnenstad bij voorkeur in de garages.	Inrichting volgens principes van duurzaam veilig	Toegang tot voorzieningen.
2. Bedrijventerreinen	Inrichten op ontsluiten van grote voertuigen	Duurzaam veilig	Parkeren op eigen terrein	Duurzaam veilig	Toegang tot voorzieningen
3. Fietsradialen	Doorstroomroutes met eigen infrastructuur, in verblijfsgebieden ook fietsstraten, directe verbindingen, hoge kwaliteit en capaciteit.	Sociaal veilig.	Leuk fietsen.	Groene en afwisselende omgeving, oriëntatiepunten via de stadsentrees.	Verbindingen naar economische centra en voorzieningen.
4. Binnenring (singels: 30 km/uur, overig 50 km/uur)	Bestemd voor bestemmingsverkeer (ontsluiten) en parkeerroute (parkeergarages), menging van verkeerssoorten, fietsradialen, beperkte capaciteit gemotoriseerd verkeer, hoge capaciteit langzaam verkeer en OV.	Ontmoediging doorgaand gemotoriseerd verkeer: gebruikers hebben bestemming in binnenstad of daar direct omheen.	Leuk fietsen en lopen, uitstekend oversteekbaar.	Gemengd karakter, beeldkwaliteit, inrichting in samenhang met omgeving (water, groen) en doorstroomroutes fiets.	Ontsluiting van de binnenstad (parkeergarages, fietsenstallingen, OV-haltes en fietsradialen) en direct omliggend gebied.
5. Ontsluitingsweg (BiBeKo)[1] (50 km/uur)	Ontsluiten wijken, parkeerroutes, fietsradialen, evenwichtige verdeling tussen gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer, scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer.	Aangename inrichting.	Leuk fietsen, goed oversteekbaar.	Groene aders, evenwichtige verdeling van ruimte tussen groen, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.	Verbinding tussen autosnelwegen, regionale wegen, buitenring en economische centra. Verbinding tussen dorpen en voorzieningen.
6. Ontsluitingsweg (BuBeKo)[2] (80 km/uur)	Verbindingswegen tussen stad en dorpen, fietsradialen, scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer.				
7. Buitenring, stadswegen (70 km/uur)	Aantrekkelijke stedelijke en regionale route voor gemotoriseerd verkeer (bundelen en verdelen), scheiden van verkeerssoorten, hoge capaciteit gemotoriseerd verkeer en goede doorstroming.	Negatieve omgevingseffecten vermijden door inrichtingsmaatregelen, veilige kruisingen voor langzaam verkeer.	Geen verblijfsfunctie.	Oriëntatiepunten via de stadsentrees.	Verkeersaders, doorstroomroutes naar economische centra.

Belang van de verkeersfunctie wordt gemarkeerd met paars

Belang van leefbaarheid wordt gemarkeerd met groen

[1] BiBeKo = Binnen bebouwde kom [2] BuBeKo = Buiten bebouwde kom

BIJLAGE 2: Verkeerskundige uitgangspunten hoofdwegennet

Verkeerskundige uitgangspunten wegennet (streefbeeld)			
	Hoofdwegennet		**Verblijfsgebied**
	Buitenring	**Ontsluitingsweg, Binnenring buiten de singels**	**Binnenring singels**
Wegcategorie Duurzaam Veilig	Gebiedsontsluitingsweg	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg
Maximum snelheid	70 km/uur	BiBeKo: 50 km/uur, BuBeKo 80 km/uur	50 km/uur
Rijbaanindeling	2 X 2 rijstroken, gescheiden rijbanen	2 X 1 rijstroken (LARGAS)	1 X 2 rijstroken (geen asmarkering)
Grenswaarden intensiteiten	45.000 mvt/etmaal	BiBeKo < 12.500 mvt/etmaal BuBeKo: < 17.500 mvt/etmaal	4.000 – 8.000 mvt/etmaal
Parkeren op rijbaan	Nee	Parkeerhavens	Langsparkeren
Openbaar vervoer	Haltehaven	Haltehaven	Halteren op rijbaan
Fietsvoorzieningen	Fietspad (in twee richtingen) of solitair	Fietspaden in één richting aan beide zijden	Fietsstrook (> 1,8 m)
Bromfiets	Niet op de rijbaan	BiBeKo: op de rijbaan, BuBeKo niet	Op de rijbaan
Oversteek langzaam verkeer	VRI of ongelijkvloers Voor Fietsradialen: ongelijkvloers	VRI of kruispunten met middenberm, geen zebra's	Middeneiland, zebra's uitsluitend bij 30 km/uur, één rijstrook en drukke voetgangersroutes
Spoorwegkruising	Ongelijkvloers	Ongellijkvloers afhankelijk van intensiteiten wegverkeer en frequentie treinverkeer	

Karakteristieken kruispunten en oversteken (inclusief duurzaam veilig)				
	Buitenring	**Ontsluitingsweg, Binnenring buiten de singels**	**Binnenring singels**	**Fietsradiaal**
Buitenring	Turboronde (zonder fietsers of fietsers voorrang verlenen) of verkeerslichten of (gedeeltelijk) ongelijkvloers	Verkeerslichten	Verkeerslichten	Ongelijkvloers, fietsvriendelijke oplossing: beperken hoogteverschil, sociaal veilig
Ontsluitingsweg, Binnenring buiten de singels		Rotonde of verkeerslichten	Rotonde, verkeerslichten of voorrangsplein	Verkeerslichten of brede middenberm
Binnenring singels			Rotonde of gelijkwaardig kruispunt	Middeneiland of voorrangsroute voor fietsverkeer met snelheidsremmers

BIJLAGE 3: Overzicht “speelveld” parkeren

Uitgangspunten

Groen

Leefbaarheid

Veiligheid

Voor de bouw

	Parkeernormen	
	< 2 p.p.	> 2 p.p.
Centrum, Spoorbuurt, dorpskernen	Vrijstelling	Parkeereis
Overig	Parkeereis	Parkeereis

Parkeernormennota
Parkeerfonds (10-11.2016)

Plannen toetsen

Parkeer-druk: 90%

In bestaande stad/kernen

Aanleg parkeerplaatsen

- Op verzoek
  - **Klinkeren**
  - Bij klachten
  - Bij Reconstructies
  - *Jaarlijks budget Stadswerk+UP*
  - Aanleg extra P-vakken
  - Compenseren
- Aktief
  - **Klinkeren**
  - In 4 buurten en
  - 2 bedrijventerreinen
  - Jaarlijks UP-budget
  - Aanleg extra P-vakken

Betaald parkeren

- Aktief
  - **Regelen**
  - Bestaande gebieden
  - Tarieven, vergunningen
  - *Parkeer- & parkeergeldverordening*
  - Aanwijzingsbesluit
  - Uitwerkingsbesluit
  - Besluit Parkeergarages
- Op verzoek
  - **Regelen**
  - Nieuwe regiemgebieden
  - Bij verzoeken en 60% voor
  - Via experimenteerartikel
  - Op verzoek
  - Gehandicaptenplaatsen op kenteken
  - Elektrische oplaadpunten

Legenda

- Passief, reageren op klachten en verzoeken
- Aktief, periodiek vast te stellen
- Raadsbevoegdheid
- Collegebevoegdheid

Uitgangspunt is dat de parkeerdruk binnen bepaalde loopafstand beneden de 90% blijft. Aan de voorkant kan dat geregeld worden met goede parkeernormen waar flexibel mee kan worden omgegaan. Na de bouw is aanleg van extra vakken of regulering mogelijk. Dat doen we actief in de 6 genoemde buurten en gereguleerde gebieden. Dat doen we op verzoek (reactief) in de overige wijken.

Gewijzigd n.a.v. aangenomen amendement in de vergadering van 13 juli 2017.

alcmaria victrix
gemeente ALKMAAR

Colofon

Dit rapport is opgesteld door de **afdeling verkeer (Arjen van Heerde) van de gemeente Alkmaar** in samenwerking met **Ed Graumans** van **Met Graumans Mobiliteitsadvies te Doorwerth**. De opmaak en vormgeving is verzorgd door **Bureau NU te Alkmaar**.