

Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar 2040

Bereikbaar, leefbaar en duurzaam

Concept 12 juni 2024

Voorwoord

Alkmaar is volop in ontwikkeling. We bouwen zodat ook de jongere generatie Alkmaarders straks een huis heeft. Ook komen er nieuwe Alkmaarders in onze mooie stad en dorpen wonen. Met de huidige en toekomstige woningbouw-ontwikkelingen langs het Noord-Hollands Kanaal, verwachten wij een groei van zo'n 20.000 inwoners.

Groei is mooi, maar geeft ook drukte in het verkeer. Nu al zien we dat het op momenten in en rondom het centrum erg druk is of zelfs stagneert. Wij vinden leefbaarheid en verkeersveiligheid erg belangrijk, en al deze feiten samen is reden voor zorg. Elk verkeersslachtoffer is er één te veel: we ondernemen actie zodat de mobiliteit in de toekomst veilig en soepel verloopt.

Daarom bieden we een nieuwe Stedelijke Mobiliteitsvisie aan. Zo bereiden wij ons voor op de uitdagingen van de toekomst. Wij zorgen dat de huidige en toekomstige inwoners kunnen wonen en werken in een leefbare en bereikbare gemeente. In deze visie zijn alle modaliteiten gelijkwaardig. Dat betekent dat we niet zeggen wat wel of wat niet mag.

Tegelijk ontkomen we niet aan keuzes: de ruimte is schaars en zijn enorm veel ambities. Deze visie geeft antwoord op de vraag op welke plek welke ambitie voorrang krijgt, maar maakt het wel mogelijk dat alles zo goed mogelijk bereikbaar is voor alle vervoerwijzen.

Dat alles is niet bedacht in het stadhuis. Voor deze visie zijn twee principes leidend geweest: mobiliteitsdata die beschikbaar zijn om de goede keuzes te kunnen maken en een zeer uitvoerige participatie met inwoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden. Maar liefst 1.600 mensen hebben de enquête ingevuld, er zijn gesprekken gevoerd op straat en er hebben gesprekken plaatsgevonden tijdens bijeenkomsten. Voor mij hebben verkeersveiligheid en leefbaarheid prioriteit om mee aan de slag te gaan de komende periode. Daarnaast gaat deze visie zorgen dat we snel en op onze eigen Alkmaarse manier kunnen bewegen. We zijn een overheid die keuzevrijheid biedt. We faciliteren zo veel mogelijk, en nemen onze verantwoordelijkheid waar dat noodzakelijk is.

Ik zie ernaar uit om samen met al onze inwoners, ondernemers, bezoekers en gemeenteraad aan de slag te gaan om ervoor te zorgen dat iedereen zich prettig en comfortabel kan blijven verplaatsen in Alkmaar.

Samen geven we richting aan Alkmaar. Veel leesplezier.

*Christiaan Peetoom
Wethouder Mobiliteit*





De Laat 1871



De Laat 1928



De Laat 1959



De Laat 1974



De Laat 2020



De Laat 2024

Kijkend over een wat langere periode is te zien dat steden altijd in verandering zijn. Dit geldt ook voor Alkmaar. Zo heeft de Laat over een periode van ca 150 jaar verschillende verschijningsvormen gehad. Hetzelfde geldt voor veel andere straten in de stad. Eisen en voorkeuren van mensen veranderen. En de stad moet hierin meebewegen. Naar verwachting zal de stad Alkmaar en de straten in de stad in 2040 ook anders functioneren en eruit zien dan nu. Het is zaak om de stad nu voor te bereiden op de toekomstsituatie in 2040.

Colofon

Titel: Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar;
Bereikbaar, leefbaar en duurzaam
Opdrachtgever: Gemeente Alkmaar
Ondersteuning: Goudappel
Datum: 7 juni 2024
Kenmerk: 016494.20240431.R1.01

Deze publicatie is opgesteld door Goudappel, i.s.m. de gemeente Alkmaar. Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Herkomst openingsfoto's hoofdstuk 1: www.beatfm.nl, 2 en 5: Noordhollands Dagblad, 4 www.bovandewallperne.nl. Er is gepoogd alle bronnen te herleiden.
Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen desgewenst contact opnemen.

Inhoudsopgave

1. Een nieuwe mobiliteitsvisie voor Alkmaar.....	5
2. Mobiliteitsopgaven voor Alkmaar in beeld	10
3. Doelen: bereikbaar, leefbaar en duurzaam	15
4. Leidende mobiliteitsprincipes voor de toekomst .	18
5. Wensbeeld 2040 per vervoerwijze	25
6. Effecten van de keuzes	37
7. Aan de slag met een uitwerkingsagenda	42

Bijlagen (separate documenten)

- 1: Analyse online enquête en straatparticipatie (maart 2024)
- 2: Reacties bijeenkomst met speciale groepen (14 maart 2024)
- 3: Reacties bijeenkomst met speciale groepen (25 april 2024)
- 4: Reacties openbare bijeenkomst (3 juni 2024)

1

Een nieuwe mobiliteitsvisie voor Alkmaar

Alkmaar is volop in ontwikkeling en groeit snel.

Daarnaast wil de gemeente de verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid verbeteren in de stad. Dit alles vraagt om een mobiliteitsvisie.

Hoofdstuk 1 legt uit waarom de stad Alkmaar deze nieuwe Stedelijke Mobiliteitsvisie nodig heeft en hoe deze tot stand is gekomen.

De stad Alkmaar is volop in ontwikkeling

Alkmaar is een sterke stad en ligt centraal in de regio, met een verbindingfunctie tussen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De gemeente ontwikkelt zich en groeit tussen nu en 2040 van ca 112 duizend inwoners naar ca. 127 duizend inwoners. Een groot deel van de groei krijgt een plek binnen de bestaande stad, in transformatiegebieden langs het Noord-Hollands Kanaal.

Steeds drukker in het verkeer

De groei van het inwonertal zorgt ook voor extra verkeersdrukte en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van Alkmaar. Ook de regio rond Alkmaar groeit verder, waardoor de verkeersdrukte in de stad Alkmaar en op de ring Alkmaar toeneemt. Zonder maatregelen verslechtert de bereikbaarheid van de stad.



Hogere eisen aan de leefkwaliteit als stad

De wensen van inwoners, bezoekers en ondernemers in de stad veranderen ook. Naast het opvangen van alle extra mobiliteit vanwege de groei, heeft de gemeente Alkmaar de ambitie om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Alkmaar als woon- en voorzieningstad te verbeteren. Ook moeten nieuwe ontwikkelingen worden opgevangen. Denk aan de opkomst van deelmobiliteit, elektrificatie en nieuwe snelle fietstypen.

Doelen: leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid

Centrale doelstelling van het mobiliteitsbeleid voor de stad is: verhogen van de leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid. Om dit te bereiken in een groeiende stad, moeten de netwerken voor autoverkeer, openbaar vervoer, wandelen en fietsen worden aangepast. Dit vereist helder mobiliteitsbeleid richting 2040, voor alle manieren van vervoer, met heldere keuzes en prioriteiten voor de mobiliteit.



Stedelijke Mobiliteitsvisie met mobiliteitskeuzes

In de Stedelijke Mobiliteitsvisie staan de hoofdlijnen voor het mobiliteitsbeleid voor de stad Alkmaar richting 2040. Zo zorgt de gemeente dat Alkmaar ook in de toekomst een aantrekkelijke en vitale woon- en voorzieningestad blijft binnen Noord-Holland. De Stedelijke Mobiliteitsvisie vormt het kader voor verdere uitwerking in onder andere wijkplannen en verkeersprojecten in de stad.

Verplichting vanuit de Europese Unie

Het maken van een duurzaam mobiliteitsplan is een verplichting vanuit de Europese Unie. Die eist van alle Europese 'TEN-T'-steden een zogenaamd 'Sustainable Urban Mobility Plan' (hierna SUMP). De TEN-T steden zijn ruwweg alle steden in de Europese Unie met meer dan 100.000 inwoners. Belangrijk onderdeel van een SUMP is het duurzaam verbeteren van de mobiliteit en het verbeteren van de leefbaarheid, voor personenvervoer en logistiek.

Een Stedelijke Mobiliteitsvisie maken we samen

Het opstellen van een Stedelijke Mobiliteitsvisie is een kwestie van samenwerken. Met digitale enquêtes en straatgesprekken is aan inwoners, werkenden en bezoekers gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden voor het stedelijk mobiliteitsbeleid. Ook vonden drie bijeenkomsten plaats met inwoners en vertegenwoordigers van organisaties en belangengroepen. Zie het kader rechts.



Het participatie proces

Enquête mobiliteit

Ca 1.600 mensen vulden de online enquête in. In de enquête kregen respondenten de vraag om de mobiliteit en bereikbaarheid in Alkmaar te beoordelen.

Straat participatie

Tegelijk met de enquête zijn op zes locaties verspreid door Alkmaar straatgesprekken gehouden met passanten. Deze straatgesprekken leverden aanvullende informatie op over de behoeften van inwoners van en bezoekers aan van de stad. Locaties van de straatgesprekken zijn: winkelcentrum De Hoef, Overdie, Ouderdorperplein, De Mare, de binnenstad (Kerkplein) en hogeschool InHolland.

Bijeenkomsten met lokale experts en bevolking

Daarnaast hebben twee bijeenkomsten plaatsgevonden met lokale experts en een openbare bijeenkomst voor heel Alkmaar. De eerste lokale expertsessie stond in het teken van het breed ophalen van ideeën en wensen voor de mobiliteitsvisie en de tweede sessie werd gebruikt om de koers van de mobiliteitsvisie te toetsen. Tot slot heeft een brede info-avond plaatsgevonden om laatste input mee te kunnen nemen. Aan het eind van dit hoofdstuk is meer terug te lezen over de participatie in Alkmaar.





Bijeenkomst met inwoners en belanghebbenden

Afstemmen met de regio

De stad staat niet op zichzelf, maar is onderdeel van een grotere regio waar ook allerlei ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Mobiliteit houdt dus niet op bij de gemeentegrens. Een goede bereikbaarheid is niet alleen van belang voor de stad Alkmaar, maar ook voor de regio Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam. Daarom werkt de gemeente Alkmaar samen met de regio Alkmaar aan de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM). De Stedelijke Mobiliteitsvisie van Alkmaar sluit hierop aan.

Meten is weten: inhoudelijke analyses als input

Bij het opstellen van deze visie zijn verschillende berekeningen uitgevoerd: naar de verkeersveiligheid, de omvang van verkeersstromen, reistijden en de samenstelling van het verkeer. Samen met de opbrengst uit het participatietraject gaven deze analyses input voor de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Zie ook het overzicht aan het eind van hoofdstuk 2.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de belangrijkste opgaven op het gebied van mobiliteit in de stad. Dit leidt samen met de doelen uit het Coalitieakkoord 2023-2026 'Vertrouwen mag er zijn' en de participatieresultaten tot de drie doelen van de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Deze doelen beschrijven we in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 en 5 gaan in op het hoe: welke principes gelden voor toekomstige projecten en welke mobiliteitsnetwerken passen daarbij? In hoofdstuk 6 zijn de mobiliteitseffecten van de keuzes in beeld gebracht. Hoofdstuk 7 bevat de uitwerkingsagenda met concrete vervolgacties voor de komende jaren.

Participatieproces: wat vinden de mensen in Alkmaar belangrijk?

Enquête ingevuld door ca 1.600 mensen

In een digitale enquête konden inwoners, werkenden en bezoekers hun mening geven over welke mobiliteitsthema's zij belangrijk vinden. Vooraf werd (op basis van ervaringen in andere gemeenten) een opkomst verwacht van ca 1.100 mensen. In werkelijkheid was de opkomst ca 1.600 mensen.

Goed beeld vanuit de samenleving

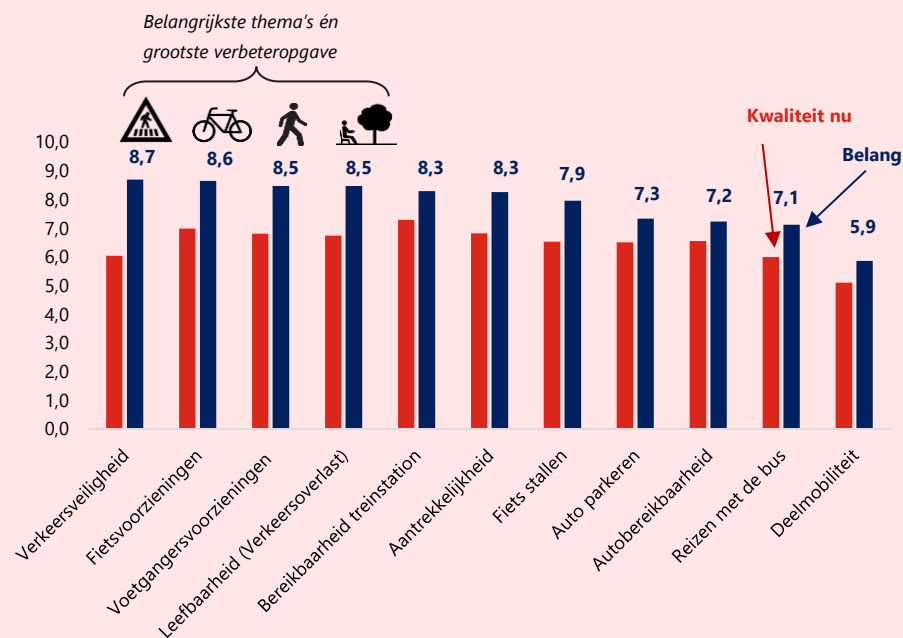
Ongeveer 88% van de respondenten woont in de stad Alkmaar. De rest is bezoeker en/of woont elders in de gemeente. Vanuit alle wijken is inbreng geleverd. De leeftijdsamenstelling van de respondenten sluit goed aan op de demografie van Alkmaar zelf. Omdat vooral jongeren iets minder waren vertegenwoordigd, heeft er een nadere controle plaatsgevonden: ook als de jongeren wél volledig representatief hadden meegedaan aan de enquête, waren de uitkomsten op hoofdlijnen hetzelfde gebleven.

Vragen over het Alkmaars mobiliteitsbeleid

Aan de respondenten van de enquête werd gevraagd welke mobiliteitsthema's (zie figuur rechts) zij belangrijk vinden en hoe zij de kwaliteit nu ervaren, beide met een rapportcijfer. Ook werd de respondenten gevraagd om een top 3 van mobiliteitsthema's aan te geven ("Welke van de voorgaande thema's vindt u het belangrijkste?").

Top 4 aan belangrijke mobiliteitsthema's

Uit de enquête kwam naar voren dat mensen verkeersveiligheid, fiets- en wandelvoorzieningen en leefbaarheid als de vier belangrijkste thema's op het gebied van mobiliteit beschouwen. Dit werd bevestigd uit de aparte controlevraag naar welke thema's de mensen extra belangrijk vonden. Op de genoemde thema's ervoeren de respondenten ook de grootste kloof tussen het belang dat ze eraan hechten en de huidige kwaliteit ervan.



2

Mobiliteitsopgaven voor Alkmaar in beeld

Hoofdstuk 2 beschrijft de mobiliteitsopgaven in de stad Alkmaar. Dit zijn opgaven die nu al zichtbaar zijn, maar ook opgaven die zich manifesteren wanneer de stad groeit.

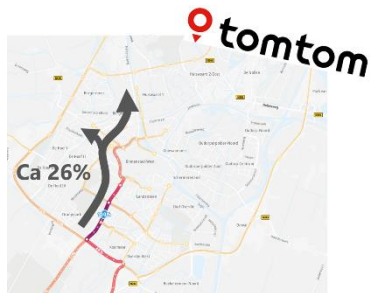




Door de overbelaste ring groeit het autoverkeer door de stad

Het verkeer op de ring Alkmaar staat nu al regelmatig vast. Door opstoppingen op de ring gebeurt het steeds vaker dat autoverkeer dwars door de stad gaat rijden op zoek naar een snellere route. Dit zorgt voor onder andere meer verkeersonveiligheid en een toename van verkeersgeluid.

Opgave: door in te zetten op doorgaand verkeer verleiden om via de ring te rijden, kan de keuzevrijheid ook op de drukste plekken in de stad worden gehandhaafd.



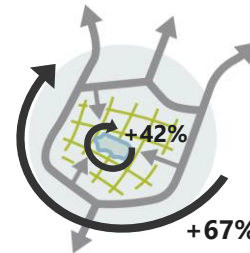
Voorbeeld: meetgegevens van Tomtom tonen aan dat ruim een kwart van het autoverkeer op de Kennemerstraatweg geen bestemming heeft in of rond de binnenstad



Inbreiding van de stad geeft een bereikbaarheidsopgave

Voorals langs het Alkmaars Kanaal worden meerdere locaties herontwikkeld tot nieuwe stadswijken. Hier gaat gewoond en gewerkt worden op korte afstand van het stadscentrum. Dit zorgt voor meer verplaatsingen in de stad. Zonder maatregelen leidt de inbreiding in de stad ertoe dat er zo veel autoverkeer door de stad gaat rijden, dat wegen overvol raken en er grote wachtrijen in het verkeer ontstaan. Dit zorgt voor verkeersonveiligheid en het zet de bereikbaarheid en leefbaarheid van Alkmaar onder druk.

Opgave: nieuwe stadswijken zo ontwerpen dat ze minimale bereikbaarheidsdruk geven op de stad. Dit kan door het verleiden van toekomstige gebruikers tot ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (fiets, wandelen, OV, deelmobiliteit).



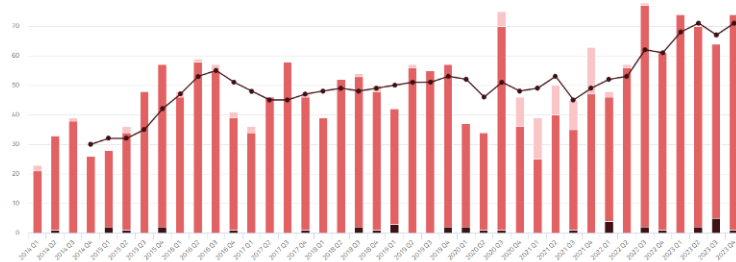
Richting 2040 ontstaat meer vertraging op de ring Alkmaar (+67%) en in de stad (+42%)



Veel verkeersongevallen in Alkmaar en dat neemt verder toe

Uit nationale ongevals cijfers blijkt dat de gemeente Alkmaar een hoog aantal verkeersongevallen met slachtoffers (doden en gewonden) kent in vergelijking met andere steden. De meeste ongevallen vinden plaats op de drukke wegen met een onveilige weginrichting. Denk hierbij aan drukke 50 km/u-wegen zonder vrijliggende fietspaden. Verkeersslachtoffers zijn vaak (brom- en snor)fietsers, wandelaars, jongeren (15-20 jaar) en ouderen. Als Alkmaar niet verkeersveiliger wordt gemaakt, zal het aantal ernstige verkeersongevallen blijven toenemen, mede door de toename van de mobiliteit.

Opgave: verkeersveilig maken van het stedelijke verkeersnetwerk in Alkmaar



Het is nodig om de stijgende trend in het aantal verkeersongevallen met slachtoffers om te buigen (bron: Viastat politiedata over de gemeente Alkmaar 2014-2024)



De toegang tot mobiliteit is niet gelijk verdeeld

Mobiliteit gaat er uiteindelijk over dat iedereen goed mee kan doen aan de samenleving, zoals reizen naar werk, onderwijs, zorg en winkels. Maar reizen is niet voor iedereen gemakkelijk, denk aan mensen met een lager inkomen of zonder auto en mensen met een beperkte mobiliteit. Vooral vanuit Alkmaar Noord en vanuit de regio zijn de afstanden naar voorzieningen vaak groot. Ook de bedrijventerreinen in Alkmaar zijn nu niet altijd goed en veilig bereikbaar met het openbaar vervoer of de fiets. Op plekken waar veel wordt gewandeld of gerecreëerd, is aandacht nodig voor goed onderhouden voetpaden met veilige oversteekplaatsen.

Opgave: zorgen dat ook mensen zonder auto volwaardig mee kunnen doen, met goed openbaar vervoer van en naar de buitenwijken en bedrijventerreinen. Daarnaast veiliger en aantrekkelijker maken van wandel- en fietsvoorzieningen.



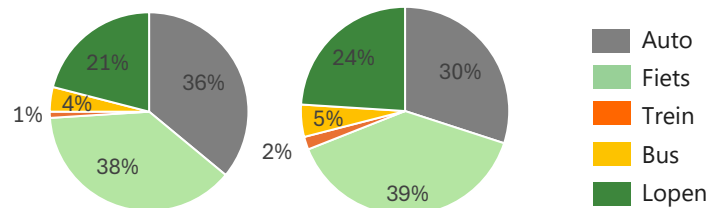
Alkmaar zet zich er voor in dat het mobiliteitssysteem helpt om alle doelgroepen mee te laten doen aan de samenleving



Hoog autogebruik, ook op de korte afstanden

In Alkmaar gebruiken veel mensen de auto, bijna een kwart meer dan in vergelijkbare steden van dezelfde omvang. Ook op korte afstanden tot 3,7 kilometer wordt de auto veel gebruikt. Het heeft veel voordelen als de fiets vaker wordt gebruikt voor kortere ritten. Meer fietsen draagt bij aan het verminderen van de drukte op de weg. Meer fietsgebruik draagt bij aan de gezondheid van de inwoners, het is een duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijze en het is een betaalbare vorm van mobiliteit.

Opgave: verder doorzetten en intensiveren van het Actieplan Alkmaar Fietst. Dit plan zet in op de fiets als aantrekkelijk vervoersmiddel om meer fietsgebruik te stimuleren.



Vervoerwijzegebruik in Alkmaar (links) en in vergelijkbare steden: Alphen ad Rijn, Delft, Deventer, Dordrecht, Emmen, Enschede, Haarlem, Leiden (Bron: CBS / ODIN 2018-2019)



Klimaatverandering en inbreiding van de stad vragen om slim inrichten van de openbare ruimte

Alkmaar krijgt steeds vaker te maken met warme en droge perioden en wateroverlast. Extra groen in de openbare ruimte helpt bij het opvangen hiervan. Door in de stad meer ruimte te geven aan ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit ontstaat er meer ruimte voor groen en ontstaat er een win-wineffect: groen is nodig voor verkoeling en wateropvang, het geeft ruimte voor ontmoeten én het maakt van de (binnen)stad een aantrekkelijker gebied voor bezoekers (economische vitaliteit). Het vraagt wel om een goede afstemming met de verkeersfuncties van de openbare ruimte. Want ook voor wandelaars en fietsverkeer is extra ruimte nodig.

Opgave: vooral in en rond de binnenstad is meer groen nodig. De inbreiding van de stad vraagt om meer recreatief groen. Dit vraagt om het stimuleren van ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit (rijdend en stilstaand).



Groene herinrichting van De Laet (voor en na)

Metten is weten: achterliggende data en analyses

Gebruik van diverse databronnen bij de analyse

De Stedelijke Mobiliteitsvisie is gebaseerd op verschillende cijfermatige databronnen. Dit is gedaan om de nieuwe inzichten uit het participatietraject verder aan te vullen.

CBS-informatie over verplaatsingsgedrag in Alkmaar

Dit staat ook wel bekend als OViN-data. Dit zijn CBS-data over gemeten verplaatsingsgedrag van inwoners in Alkmaar. De data geven inzicht in hoe inwoners in de gemeente Alkmaar reizen, vergeleken met andere gemeenten.

Landelijke verkeersveiligheidsstatistieken

Daarnaast is gebruik gemaakt van landelijke statistieken op het gebied van verkeersveiligheid: meerjarige trends over aantal ongevallen met slachtoffers en duiding van typen slachtoffers. Er is hiervoor gebruik gemaakt van Viastat politiedata over de periode 2014-2024.

Floating car data van werkelijk routekeuzegedrag

Met zogenaamde floating car-data van TomTom is gekeken naar het werkelijke routekeuzegedrag van automobilisten in en rond Alkmaar in de afgelopen jaren. Dit geeft goed inzicht in het aandeel doorgaand autoverkeer.

Inzet van het verkeersmodel van Alkmaar

Alle cijfermatige data zijn aangevuld met informatie uit het verkeersmodel Alkmaar 2.1. Een verkeersmodel is een soort maquette van het huidige en toekomstige gebruik van het wegennet van Alkmaar. Hierbij wordt rekening gehouden met landelijke trends en de demografische ontwikkelingen van de regio. Het verkeersmodel vormt een belangrijk hulpmiddel om het effect van bepaalde beleidskeuzes in te kunnen schatten. Dan gaat het om bijvoorbeeld vertraging in het verkeer, de totale hoeveelheid afgelegde voertuigkilometers, maar ook de uitstoot van verkeer.

Verkeersmodel met meest nieuwe inzichten meegenomen

Het verkeersmodel 2.1 is relatief nieuw. Dit heeft als voordeel dat de meest actuele landelijke trends van o.a. Planbureau voor de Leefomgeving zijn meegenomen. Ook is het nieuwe verkeersmodel geijkt op de meest actuele verkeerstellingen. Het betekent ook dat de nieuwe uitkomsten uit het verkeersmodel 2.1 een aanscherping vormen op eerdere analyses met het vorige verkeersmodel Alkmaar en dus op onderdelen kunnen afwijken van eerdere studies (o.a. onderzoek naar Alkmaars Kanaal).

3

Doelen: bereikbaar, leefbaar en duurzaam

Hoofdstuk 3 beschrijft de drie hoofddoelen van de Stedelijke Mobiliteitsvisie voor Alkmaar. Deze hoofddoelen komen voort uit de input uit de participatie, de mobiliteitsopgaven, het coalitieakkoord en de kaders die de gemeenteraad heeft meegegeven bij de Stedelijke Mobiliteitsvisie.



Bereikbaarheid

Het borgen van de bereikbaarheid in Alkmaar is een belangrijk onderwerp. Groei van de stad zet de bereikbaarheid onder druk. Een goede bereikbaarheid voor inwoners, bezoekers, ondernemers en logistiek is belangrijk voor de economische vitaliteit van de stad. Los van de groei van de stad is bereikbaarheid ook van belang voor bewoners om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Bereikbaarheid gaat over alle vervoerwijzen. Vanuit de participatie werd speciaal aandacht gevraagd voor wandelen en fietsen.

Leefbaarheid

Vooraf vanuit de participatie kwam naar voren dat verkeersveiligheid en leefbaarheid een hoge prioriteit heeft bij de inwoners, werkenden en bezoekers van de stad. Hierbij gaat het ook om te zorgen dat iedereen in staat wordt gesteld om mee te doen aan de samenleving, ook kinderen, ouderen, mensen met een beperking en mensen met een kleine beurs.



Duurzaamheid

De Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar staat in het teken van het verduurzamen van de mobiliteit in en rond de stad Alkmaar. Ook moet de stad vergroenen om deze gereed te maken voor klimaatverandering. De gemeente Alkmaar conformeert zich aan het 'Akkoord van Parijs' (2015) en het 'Nederlandse Klimaatakkoord' (2019) om de opwarming van de aarde te beperken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het maken van een duurzaam mobiliteitsplan is ook een verplichting vanuit de Europese Unie.

Rekening houden met ruimtelijke verschillen binnen Alkmaar

Mobiliteitsbeleid is altijd maatwerk

Het uitgangspunt is dat alle vervoerswijzen gelijkwaardig aan elkaar zijn. Autoverkeer blijft welkom, maar wel rustiger en veiliger. Verder vragen verschillende gebieden in de stad om andere mobiliteitskeuzes, denk aan de binnenstad ten opzichte van Alkmaar Noord. Daarom werkt de gemeente Alkmaar met zogenaamde mobiliteitsmilieus om maatwerk toe te passen in de beleidskeuzes die gaan over mobiliteit.

A-milieu: binnenstad, Spoorbuurt en deel van Overstad

De binnenstad is dicht bebouwd en er zijn veel bezoekers. Maatwerk krijgt vorm door voetganger en fietser iets meer ruimte te geven, andere vormen van vervoer passen zich hierop aan zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van alle vormen van vervoer voor het gebied. Autoverkeer gedraagt zich hier als gast.

B-milieu: oude stad binnen de ring

De gemengde wijken binnen de ring zijn gebouwd voor en tijdens de opkomst van de auto. Vervoerswijzen zijn gelijkwaardig en door de korte afstanden naar binnenstad en station, liggen kansen om fietsgebruik verder te stimuleren.

C-milieu: naoorlogse uitbreidingsgebieden

Alkmaar Noord en de bedrijventerreinen Boekelermeer en Beverkoog zijn later ontwikkeld. In deze gebieden zijn ook alle vervoerswijzen gelijk aan elkaar, vanwege de grotere

afstanden naar voorzieningen blijft de auto hier een grotere rol houden. Voor mensen die geen gebruik kunnen of willen maken van de auto, is het aanbod van snel openbaar vervoer en fiets belangrijk.

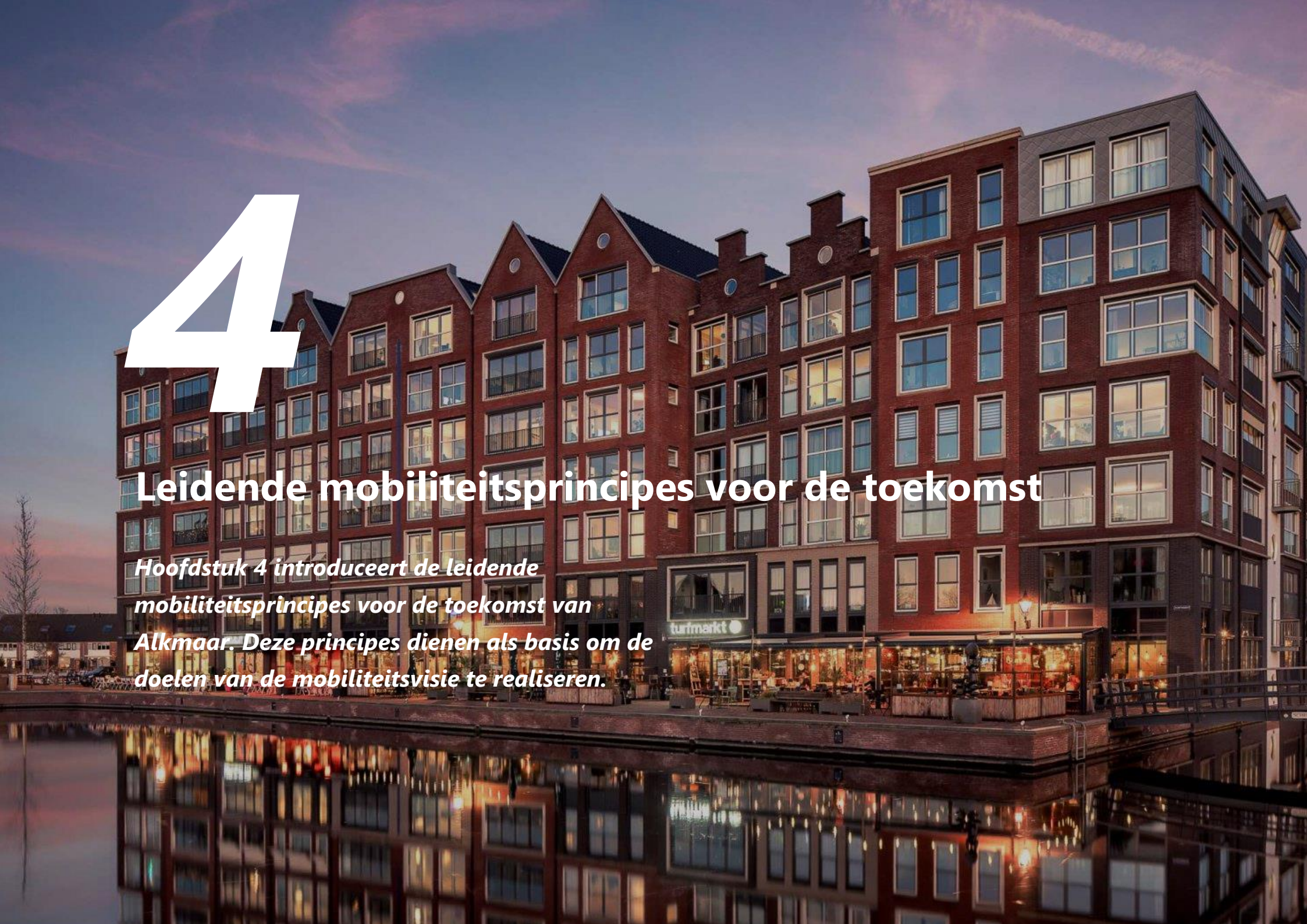


Mobiliteitsmilieus van Alkmaar en locaties van nieuwe woon- en werkgebieden.

4

Leidende mobiliteitsprincipes voor de toekomst

Hoofdstuk 4 introduceert de leidende mobiliteitsprincipes voor de toekomst van Alkmaar. Deze principes dienen als basis om de doelen van de mobiliteitsvisie te realiseren.



Leefbaarheid en economische vitaliteit op 1, maatwerk per stedelijk milieu

1



- Mobiliteitsbeleid gericht op veilig en prettig reizen, met daarbij maximale leefkwaliteit voor iedereen
- Win-win: meer ruimte voor groen, wandelen en fietsen is goed voor klimaatdoelen, leefkwaliteit, toegankelijkheid voor iedereen én draagt bij aan wervend economisch vestigingsklimaat
- Maatwerk per type leefmilieu: A-B-C-indeling
- A-milieu 'huiskamer van de stad': max. verblijfskwaliteit, gemotoriseerd verkeer (auto, brom- en snorscooters) te gast, accent op meer parkeren in garages, ook in B-milieus stapje extra nodig

Prioriteit voor leefbaarheid en economische vitaliteit

In de participatie bleek dat mensen verkeersveiligheid, fiets- en voetgangersvoorzieningen en leefbaarheid belangrijk vinden. Daarnaast is ook economische vitaliteit belangrijk voor de stad. Omdat hier een win-win ligt, vormen leefbaarheid en economische vitaliteit een belangrijk streven.

Win-win-kans met andere thema's

Inzet op betere leefbaarheid, meer groen en betere wandel- en fietskwaliteit draagt ook bij aan andere thema's. Meer groen ondersteunt klimaatadaptiviteit, én draagt bij aan een vriendelijke, uitnodigende stad. Dit helpt weer voor een wervend economisch milieu voor bezoekers.

Iedereen doet mee

Door in te zetten op veilig wandelen en fietsen kunnen ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking gemakkelijker meedoen. Veiliger wandelen en fietsen bereiken we met ruime voet- en fietspaden die ook geschikt zijn voor rolstoel of scootmobiel. Speciale aandacht is nodig voor het terugdringen van hinder van brom- en snorscooters.

Binnenstad als gastvrije huiskamer

De binnenstad en omgeving (A-milieu) vormen de huiskamer van de stad. Dit deel van de stad heeft baat bij meer ruimte voor ontmoeten (verblijven). De verblijfskwaliteit krijgt prioriteit. Ook in de andere oudere delen van Alkmaar (B-milieu) is het belangrijk om de leefbaarheid te verbeteren; door meer ruimte te geven aan groen, wandelen en fietsen.

Bij ruimtelijke ontwikkeling prio voor ruimte-efficiënte mobiliteit

2



- Forse groei van de stad geeft meer mobiliteit: dus ruimte-efficiënte mobiliteit bij nieuwbouw stimuleren met infrastructuur én beleid
- Keuzevrijheid voor nieuwe gebruikers: voor korte afstanden in de stad stimuleren van wandelen en fietsen en voor langere afstanden is het openbaar vervoer, auto en deelmobiliteit beschikbaar
- Afspraken aan de voorkant over dichtheden, voorzieningenniveau en doorgaan met stedelijke parkeeroplossingen die passen bij A-milieus
- Logistieke kansen over water (o.a. bouwlogistiek)

Groei van de stad geeft extra drukte

Alkmaar heeft een forse groeiopgave binnen de bestaande stad. Zonder aanvullend beleid zou dit leiden tot veel extra autoverkeer. Er zijn mobiliteitsmaatregelen nodig om de bereikbaarheid van Alkmaar op orde te houden. Daarnaast blijft de ontsluiting van het autoverkeer vanuit de nieuwe gebieden richting de ring een belangrijk aandachtspunt.

Nieuwe gebieden: prio voor ruimte-efficiënte mobiliteit

Alkmaar kiest voor de transformatiegebieden voor het stimuleren van ruimte-efficiënte mobiliteit. Voor korte afstanden is wandelen en fietsen de beste keuze. Voor de lange afstanden gaat het om een slimme combinatie van OV, autogebruik en deelmobiliteit. Hierbij moeten lopen en fietsen als voortransport op orde zijn. Qua mobiliteitsprofiel worden de ontwikkelgebieden vergelijkbaar met A-milieus.

Mobiliteitsprogramma van eisen verplicht

Bij elk groter ontwikkelingsplan stelt Alkmaar een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) op. Hierin worden afspraken vastgelegd over de benodigde mobiliteitsmaatregelen en het beoogde mobiliteitsprofiel, zoals het voorzieningenniveau, benodigde autoparkeeroplossingen (binnen de kaders van het huidige parkeerbeleid) en kwaliteit van fietsparkeren. Ook bij de bouw van nieuwe wijken moet aandacht komen voor slimme mobiliteit: denk hierbij aan bouwlogistiek over het water.

Doorgaand autoverkeer soepel via de ring, in de stad meer 30 km/u

3



- Doorgaand verkeer verleiden naar goed functionerende ring
- Binnen de stad meer ruimte voor bestemmingsverkeer en actieve mobiliteit: hoofd-invalsroutes 50 km/u met vrijliggende en veilige fietspaden (voor ontsluiting centrumgarages), verder volgen van landelijke ontwerprichtlijnen (te starten met centrumring 30 km/u)
- Goed ingepaste (centrum)logistiek
- Multimodale bereikbaarheid bedrijventerreinen

Doorgaand autoverkeer soepel via de ring

Binnen het ringenmodel is de binnenste ring van Alkmaar bedoeld voor bestemmingsverkeer, wandelen, fietsen en OV. Door doorgaand verkeer te verleiden om de buitenste ring te gebruiken, blijft de keuzevrijheid binnen de stad gehandhaafd. De doorstroming op de ring moet worden verbeterd, met ongelijkvloerse kruisingen aan de westzijde en meer ruimte aan de oostzijde. Dat draagt bij aan de leefbaarheid en de bereikbaarheid van Alkmaar.

Wegen in de stad meer inrichten op bestemmingsverkeer en wandelen en fietsen

Het netwerk in de stad zelf wordt meer ingericht op bestemmingsverkeer en het stimuleren van wandelen en fietsen. De maximum snelheid op de drie hoofd-invalsroutes naar de centrumgarages blijft 50 km/u tot aan de garages. Daar voorbij wordt de gehele centrumring 30 km/u. Dit stimuleert autoverkeer om meer via de ring te rijden.

Inrichting wegen volgens landelijke richtlijnen

Alkmaar volgt voor het autonetwerk de landelijke ontwerprichtlijnen: óf 50 km/u met vrije fietspaden óf 30 km/u waar geen vrije fietspaden mogelijk zijn. Snelheid en inrichting moeten bij elkaar passen. Voor elke weg wordt een afweging en planning gemaakt, gebaseerd op de huidige veiligheid, functie van de weg en aanpassingsmogelijkheden.

Snelle doorfietsroutes vanuit de regio, fijnmazig in de hele stad



- Fiets stimuleren, want: gezond, ruimte-efficiënt, minder filevorming, betaalbaar voor iedereen
- Intensiveren Actieplan Alkmaar Fietst
- Vlotte en veilige doorfietsroutes vanuit de regio naar werk, onderwijs, winkels en zorg in Alkmaar met goede stallingsvoorzieningen
- Daarnaast een uitgebreid en veilig fietsnetwerk dat de hele stad bestrijkt, waarbij het hoofdnetwerk geschikt is om snelheidsverschillen tussen fietstypen (e-bike, speed pedelec, etc.) op te vangen

Fietsen heeft voordelen voor iedereen

Alkmaar wil fietsgebruik stimuleren: fietsen draagt bij aan de gezondheid van mensen, het geeft minimale geluidshinder en uitstoot, het is een ruimte-efficiënte vorm van mobiliteit, fietsen is betaalbaar en het leidt tot minder filevorming. Het Actieplan Alkmaar Fietst 2021-2025 wordt geïntensiveerd en verlengd, met name op de volgende onderdelen.

Vlotte en veilige doorfietsroutes vanuit de regio

Allereerst breidt de gemeente het regionale doorfietsnetwerk uit, in overleg met de provincie. Het gaat om vlotte en veilige fietsverbindingen voor de langere afstanden: om belangrijke bestemmingen in Alkmaar zo goed mogelijk te verbinden vanuit de regio, de buitenwijken en bedrijventerreinen. Dit is vooral kansrijk, door de opkomst van e-fietsen, waarmee fietsen ook aantrekkelijk is op langere afstanden.

Fijnmazig in de hele stad

Binnen Alkmaar wordt het fijnmazige fietsnetwerk verbeterd, volgens de landelijke ontwerprichtlijnen, zodat het geschikt wordt voor verschillende doelgroepen. Waar nodig worden missende verbindingen in het netwerk toegevoegd.

Aandacht voor hoogwaardig fietsparkeren

Tot slot gaat Alkmaar sterker inzetten op hoogwaardig fietsparkeren: in de binnenstad, bij OV-knopen en haltes en andere drukke plekken, maar ook in de nieuwe te ontwikkelen gebieden langs het Alkmaars Kanaal.

Kortere reistijden met het OV, vooral vanuit regio en buitenwijken

5



- OV belangrijk voor snelle verbinding Randstad, ook naar werk, onderwijs, winkels en zorg in Alkmaar
- Vooral goede bediening op langere afstanden vanuit regio, buitenwijken en bedrijventerreinen
- OV gezien inclusief deelmobiliteit dat op vaste standplaatsen beschikbaar is
- In de stad keten (deel)fiets-trein kansrijk
- Kans: ruimtelijk inbreiden rondom stationsknoop
- Aandacht nodig voor toegankelijkheid van haltes en route naar halte voor kwetsbare doelgroepen

Openbaar vervoer belangrijk voor Alkmaar

Alkmaar heeft een goede treinverbinding met de Randstad. En Alkmaar is zelf ook een belangrijke bestemming voor reizigers: naar werk, onderwijs, winkels en zorg. Daarom zet Alkmaar zich ervoor in dat het gemakkelijk blijft om met het openbaar vervoer naar bestemmingen in Alkmaar te komen.

Aantrekkelijk alternatief voor de auto

Alkmaar wil de busverbindingen verbeteren vanuit de regio, buitenwijken en bedrijventerrein. Dit biedt reizigers op langere ritten een alternatief voor de auto. Hiervoor zijn korte en betrouwbare reistijden belangrijk. Afspraken met vervoerders en de provincie zijn hiervoor nodig.

Verkennen van nieuwe vormen van openbaar vervoer

Sommige doelgroepen zijn voor kortere afstanden afhankelijk van het openbaar vervoer. De gemeente gaat onderzoeken of maatwerkoplossingen hun bereikbaarheid verbeteren: met kleinere voertuigen die dicht bij de bestemming stoppen, zoals in de binnenstad, en voor het verbinden van dorpen binnen de gemeente. Daarnaast gaat Alkmaar initiatieven voor deelmobiliteit met vaste standplaatsen faciliteren.

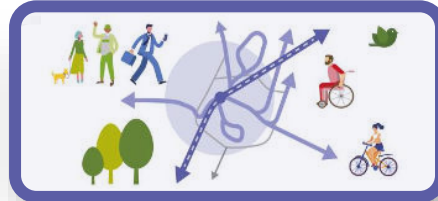
Meer gemak voor alle doelgroepen

Bij dit alles geeft Alkmaar speciale aandacht aan toegankelijke haltes én routes naar haltes. Ook gaat de Alkmaar onderzoeken hoe de overstap tussen trein, bus en (deel)fiets verbeterd kan worden.

Mobiliteitsprincipes het krachtigst in combinatie

De genoemde mobiliteitsprincipes hebben de meest krachtige werking als ze in combinatie met elkaar worden ingezet. Zo sluit de inzet om doorgaand autoverkeer meer te laten rijden via de ring goed aan op de ambitie om binnen de stad ruimte te maken voor verkeersstromen van en naar de nieuw te ontwikkelen gebieden. En de keuze om bij de gebiedsontwikkelingen prioriteit te geven aan ruimte-efficiënte vervoerwijzen, sluit weer goed aan op het principe om te werken aan prettige fietsroutes in de stad.

Snel met het OV



Prettig fietsen in stad en regio



Leefbaarheid en economische vitaliteit op 1



Gebiedsontwikkeling mogelijk maken



Snel via ring, rustiger in de stad



5

Wensbeeld 2040 per vervoerwijze

Dit hoofdstuk zoomt in op de uitwerking van de vijf mobiliteitsprincipes naar een wensbeeld van de mobiliteitsnetwerken in 2040. Het vormt het kader voor de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie. Het wensbeeld bestaat uit netwerken voor de auto, de fiets, de wandelaar, het openbaar vervoer en de logistieke stromen.



Wensbeeld voor het autonetwerk

Optimaliseren van de ring

Doorgaand autoverkeer moet zo soepel mogelijk via de ring van Alkmaar rijden. Hiervoor werkt de gemeente samen met de regio via de Regionale Investeringsagenda en blijft de gemeente in gesprek met de wegbeheerders van de ring (provincie Noord-Holland en het Rijk). Eerste belangrijke stap is agendering op het MIRT van de aanpak van de Westring (meer ongelijkvloerse kruisingen) en de Oostring (meer capaciteit door op delen een rijstrook toe te voegen). Dit staat geagendeerd voor het najaar van 2024. Beter functioneren van de ring is randvoorwaardelijk voor het verbeteren van de leefkwaliteit in de stad Alkmaar zelf.

Vlotte doorstroming op hoofdinvalsroutes Alkmaar

Alkmaar is een voorzieningencentrum voor de regio. Vanuit een gastvrije houding moeten bezoekers de parkeer-voorzieningen aan de singels soepel kunnen bereiken met de auto. Daarom behouden de hoofd-invalsroutes Nieuwe Schermerweg, Kennemerstraatweg en Helderseweg een 50 km/u-limiet tot aan de garages, met vrijliggende fietspaden.

Binnenstad wordt 30 km/u

Voorbij de garages krijgen de straten en singels in en rond de binnenstad (onder andere Kennemersingel, Geestersingel, Kanaalkade) een 30 km/u-inrichting. Denk hierbij aan meer ruimte voor fietsen, lopen en groen, betere oversteken, een smallere rijloper en klinkerverharding in plaats van asfalt.

Maatwerk voor overige wegen

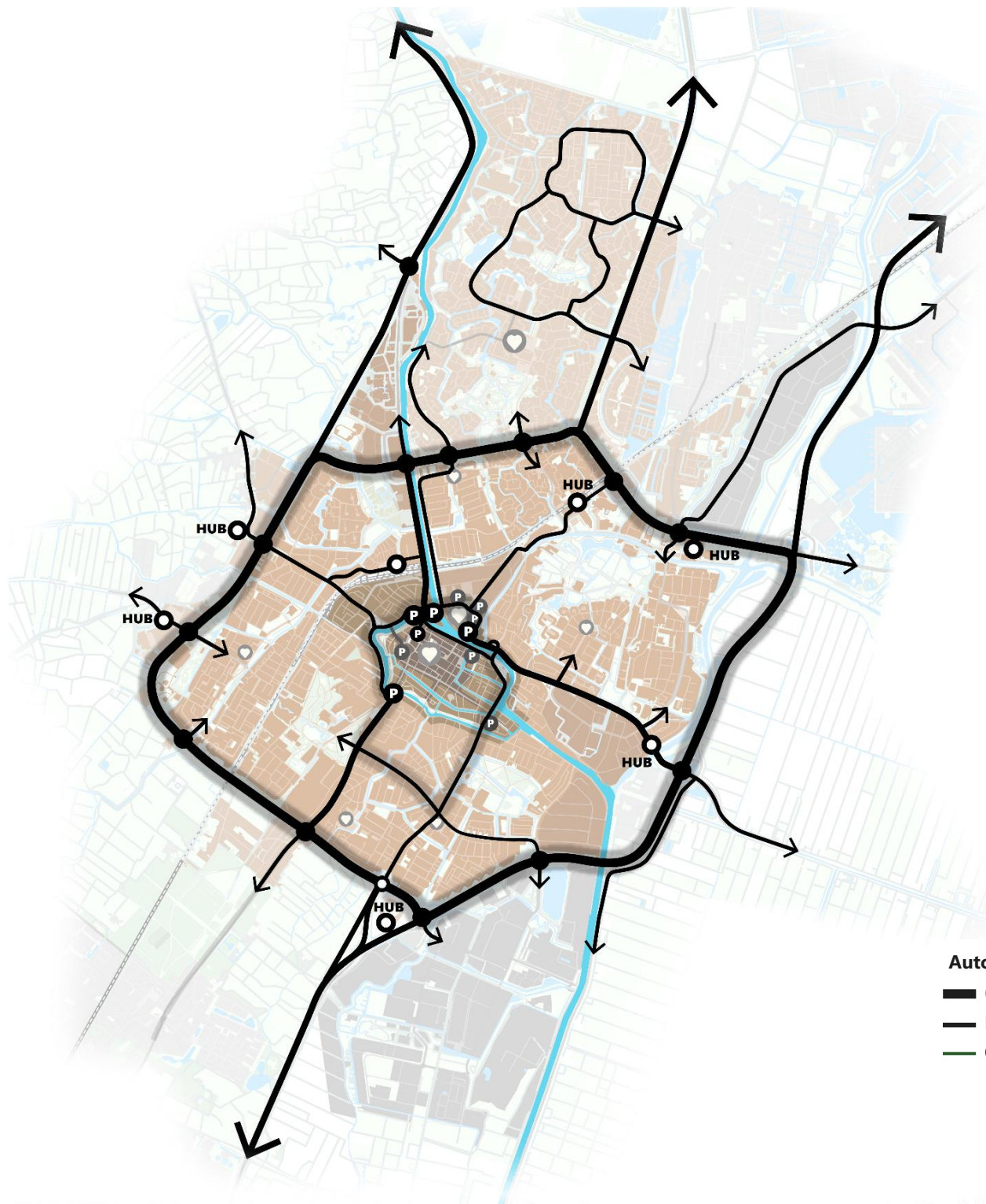
Voor alle overige wegen volgt de gemeente de landelijke ontwerprichtlijnen. Voor alle wegen is volgens de richtlijnen een principekeuze nodig tussen 50 km/u met vrijliggende fietspaden of 30 km/u waarbij ook fietsstroken of gemengd verkeer acceptabel zijn. Criteria die de gemeente bij deze keuze hanteert: veiligheidssituatie, positie in het grotere stedelijke netwerk en de lokale inpassingsmogelijkheden om goede vrijliggende fietspaden aan te leggen. Het aanpassen van de wegen in Alkmaar zal gefaseerd plaatsvinden.

Nieuwe parkeergarage

Naast de bestaande parkeergarages wordt ingezet op een extra parkeergarage bij de Molenbuurt onder de singel. Deze vervult dan een rol voor extra bezoekersparkeren en voor bewoners van de Spoorbuurt. Als de garage daarna nog structureel lege plekken heeft, kunnen overtollige straatparkeerplaatsen in de binnenstad en de Spoorbuurt worden getransformeerd tot groen of verblijfsplek.

Inzet op P&R-hubs bij treinstations en stadsrand

Hubs zijn overstappunten tussen auto, (deel)fiets en/of openbaar vervoer. Deze kunnen extra kwaliteit bieden voor reizigers. P&R bij treinstations maken het openbaar vervoer extra geschikt voor reizigers vanuit de regio naar o.a. de Randstad. P&R hubs langs de buitenring zijn geschikt voor binnenstadsbezoekers. Naar behoefte kunnen de bestaande hubs worden uitgebreid.



Autonetwerk wensbeeld 2040

- (Boven)regionaal netwerk
- Hoofd invalsroutes tot parkeergarages
- Overige invalsroutes

Wensbeeld voor het fietsnetwerk

Fietsgebruik aanmoedigen op korte en lange afstanden

De fiets is één van de belangrijke vervoerwijzen in Alkmaar: het is een gezonde manier van verplaatsen en kan voor verplaatsingen binnen de stad en tussen de dorpen een aantrekkelijk alternatief vormen op het gebruik van de auto of het openbaar vervoer. Alkmaar maakt onderscheid tussen regionale doorfietsroutes (langere afstanden) en hoofdfietsroutes voor verplaatsingen binnen de stad en binnen wijken.

Aansluiten op regionaal netwerk van doorfietsroutes

Doorfietsroutes verbinden de regio en omliggende kernen met alle werk-, onderwijs-, zorg-, winkel- en recreatiebestemmingen binnen Alkmaar. Het gaat hier om comfortabele en brede fietsvoorzieningen die geschikt zijn voor regionale afstanden. De fietspaden zijn breed genoeg, zodat fietsers elkaar veilig kunnen inhalen. Ook zijn ze herkenbaar door een markering en bebording. De fietser heeft zo veel mogelijk voorrang op het overige verkeer. Het Alkmaarse doorfietsnetwerk sluit aan op het Regionaal Toekomstbeeld Fiets van Noord-Holland.

Fijnmazig hoofdfietsnetwerk binnen Alkmaar

De hoofdfietsroutes verbinden binnen Alkmaar woonwijken met werklocaties, stations, scholen en voorzieningen. Het gaat om een fijnmazig fietsnetwerk, waardoor je als fietser weinig hoeft om te fietsen en routekeuzevrijheid hebt. Ook de nieuwe woon- en werkgebieden worden hierop aangetakt.

De nieuwe woon- en werkgebieden in Oudorp en Overdie worden verbonden met een nieuwe brug met fietsstraat-inrichting waar de auto te gast is, de Bestevaerbrug.

Fietsvriendelijke inrichting, veiligheid voorop

De doorfietsroutes en basisfietsroutes kunnen gemengd zijn met het overige verkeer. Dit kan alleen bij verkeer met een maximum snelheid tot 30 km/u en bij lagere aantallen autoverkeer (aansluiten bij landelijke richtlijnen). Bij hogere snelheden en aantallen is een vrijliggend fietspad nodig, conform de landelijke ontwerprichtlijnen voor infrastructuur. Daarnaast is aandacht nodig voor de breedte van fietspaden, omdat er steeds meer verschillende fietsdoelgroepen zijn, met en zonder trapondersteuning en met verschillende snelheden.

Hoogwaardige fietsenstallingen

Bij een kwalitatief fietsnetwerk horen ook voldoende en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen met laadplekken bij stations, scholen, in de binnenstad en andere bezoekerslocaties. Rondom het kernwinkelgebied in de binnenstad wordt ingezet op in totaal drie inpandige fietsenstallingen.





Fietsnetwerk wensbeeld 2040

- Doorfietsroute
- Basis fietsroute

Wensbeeld voor het voetgangersnetwerk

Toegankelijk voor alle doelgroepen

Alkmaar wil een sociale en toegankelijke stad zijn voor haar inwoners en bezoekers. Daarom zet de stad in op een toegankelijk en veilig netwerk voor wandelaars. In het meest stedelijke milieu in de binnenstad, Spoorbuurt en een aangrenzend gedeelte van Overstad ligt de focus op het verbeteren van de positie van de voetganger. Dit betekent meer ruimte voor de voetganger met voldoende oversteekplaatsen. En denk bijvoorbeeld aan meer groentijd bij verkeerslichten voor mensen met een beperking. Dit alles geeft de voetganger een volwaardige plek.

Nieuw voor Alkmaar is, dat de gemeente drie niveaus in het voetgangersnetwerk benoemt: het hoofdnetwerk, het basisnetwerk en het toegankelijk recreatief netwerk.

Hoofdnetwerk

Het hoofdnetwerk heeft een extra hoog kwaliteitsniveau en is bedoeld als 'rode loper' tussen de stadsentrees en belangrijke bestemmingen, zoals het station, bushaltes, binnenstad, zorginstellingen en grote onderwijslocaties. Het gaat hier om drukkere wandelroutes in de stad. Een hogere kwaliteit wordt geboden door extra brede voetpaden, logische routing, geleidelijnen, veilige en toegankelijke oversteekvoorzieningen, rustpunten en goede verlichting.

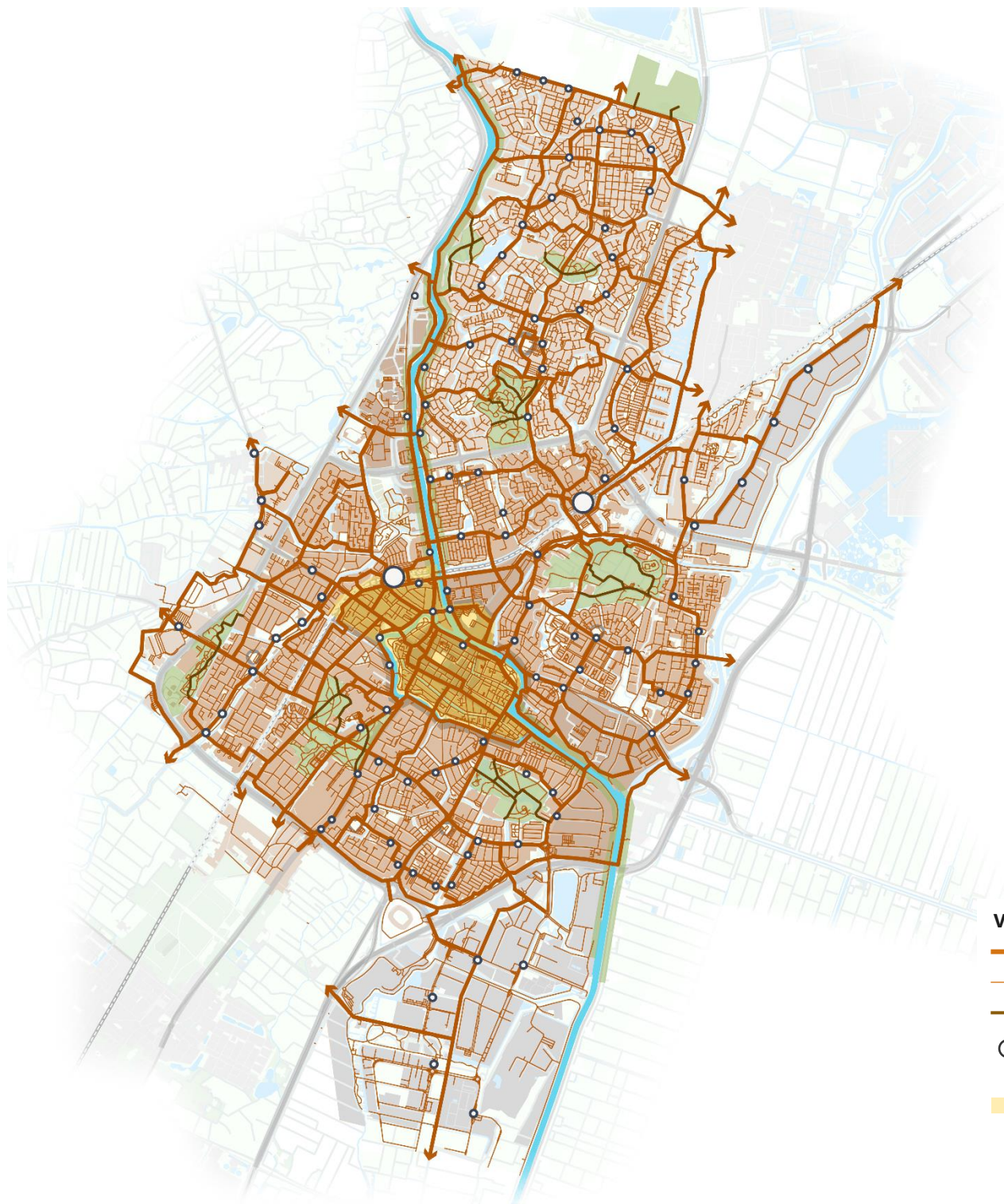
Basisnetwerk: alle wandelpaden met basiskwaliteit

Het basisnetwerk omvat alle overige straten en wandelpaden binnen de stad Alkmaar. Dit netwerk maakt het mogelijk om van A naar B te verplaatsen op een veilige manier en waarbij mensen maximale routekeuzevrijheid hebben. Dat betekent dat de trottoirs zo veel mogelijk obstakelvrij zijn, idealiter 2 meter breed zijn en goed onderhouden.

Toegankelijk recreatief netwerk

Groen- en recreatiegebieden zoals parken hebben diverse paden, deels onverhard. Het toegankelijk recreatief netwerk bestaat uit verharde rolstoel- en rollator-toegankelijke paden door groen- en recreatiegebieden. Doel van dit netwerk is het bieden van een prettige beleving van groen en water in de omgeving voor iedereen. Het draagt bij aan de gezondheid, ook voor mensen die afhankelijk zijn van hulpmiddelen. In het Kanaalpark wordt straks al begonnen met het aanleggen van een toegankelijk recreatief netwerk.





Voetgangersnetwerk wensbeeld 2040

- Hoofdnetwerk
- Basisnetwerk
- Toegankelijk recreatief netwerk
- Treinstation
- Bushaltes (incl. HOV)
- Impulsgebied voetgangers

Wensbeeld voor het openbaar vervoer

Volop potenties voor openbaar vervoergebruik

Alkmaar heeft een goede spoorverbinding met Amsterdam en verder. Dankzij het Programma Hoogfrequent Spoor gaat de trein op dit traject nog vaker rijden. Daarnaast heeft Alkmaar treinverbindingen richting Haarlem en Heerhugowaard. Het openbaar vervoer in en rond Alkmaar bestaat verder uit diverse busverbindingen naar kernen in de regio, wijken in de stad en bedrijventerreinen. Als minimaal kwaliteitsniveau voor het openbaar vervoer in Alkmaar sluit Alkmaar aan op het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord.

Snel verbindend openbaar vervoer

Alkmaar zet in op het versterken van het openbaar vervoer, als aantrekkelijk alternatief voor de auto en vooral op de langere afstanden. Dat betekent snelle en directe verbindende buslijnen voor forenzen en scholieren vanuit de regio en buitenwijken naar stations en scholen. Op de hoofdcorridor Helderseweg-Kanaalkade-Nieuwe Schermerweg krijgt de doorstroming van het openbaar vervoer extra prioriteit. Verder krijgen de twee grotere bedrijventerreinen Boekelermeer en Beverkoog verbindende openbaar vervoerlijnen. Nieuwe woon- en werkgebieden krijgen per adres binnen 400 meter een halte aan verbindend openbaar vervoer.

Ontsluitende buslijnen met kortere loopafstanden

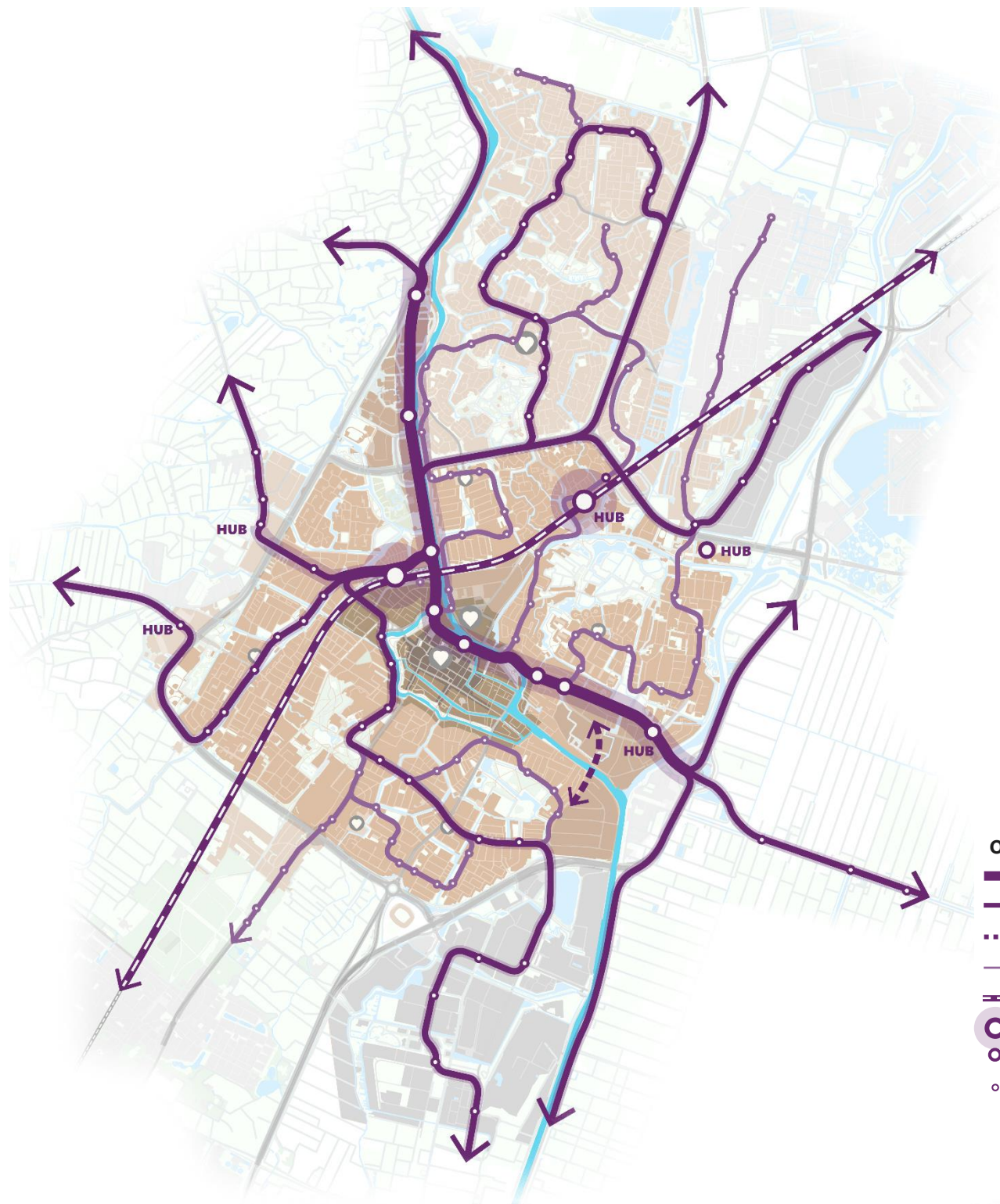
Voor een deel van de mensen in Alkmaar zijn kortere loopafstanden naar het openbaar vervoer essentieel. Hiervoor zijn de ontsluitende buslijnen om wijken en buurten te verbinden met de stations en voorzieningen.

Innovatieve vormen van flexibel openbaar vervoer

Op routes met te weinig reizigers voor reguliere openbaar vervoeroplossingen liggen mogelijkheden voor flexibele en innovatieve vormen van openbaar vervoer. Zo kan iedereen zo goed mogelijk meedoen aan de samenleving. Dit kan in verschillende vormen. Denk aan het verkennen van meer kleinschalige vormen van flexvervoer. Verschillende gemeenten in Nederland hebben hier al goede ervaringen mee. Daarnaast gaat de gemeente onderzoeken waar (station-based) deelmobiliteit een geschikte oplossing kan zijn. Ook wil de gemeente als pilot verkennen of vervoer over water een aantrekkelijke aanvulling is op het reguliere openbaar vervoer.

Mobiliteitshubs als overstap tussen vervoerwijzen

Hubs zijn overstappunten tussen auto, (deel)fiets en/of openbaar vervoer. Deze kunnen extra kwaliteit bieden voor reizigers. P&R bij treinstations maken het openbaar vervoer extra geschikt voor reizigers vanuit de regio naar o.a. de Randstad. P&R hubs langs de buitenring zijn geschikt voor binnenstadsbezoekers. Naar behoefte kunnen de bestaande hubs worden uitgebreid. Zie ook bij wensbeeld auto.



Openbaar vervoernetwerk wensbeeld 2040

- HOV-hoofdcorridor
- Overige verbindende busroutes
- Zoekgebied verbindende busroute
- Ontsluitende busroutes
- Spoor
- Treinstation
- HOV-haltes
- Bushaltes

Wensbeeld voor logistiek en goederenvervoer

Samenwerken met ondernemers voor stadslogistiek

Logistiek is een essentieel onderdeel van de vitaliteit van de (binnen)stad. Tegelijkertijd is de huidige vorm van stadslogistiek niet houdbaar door de verduurzamings- en leefbaarheidsopgave (verkeersveiligheid). Een transitie in de stadslogistiek is nodig. Voor een succesvolle aanpak is het essentieel om dit vraagstuk samen op te pakken met ondernemers, zoals ook is beschreven in het coalitieakkoord.

Verbeteren van de binnenstadslogistiek

De gemeente Alkmaar wil de binnenstadslogistiek verbeteren om de veelheid, omvang en overlast gevende logistiek in de binnenstad te beperken. De komende periode wordt onderzocht welke maatregelen kansrijk zijn. Mogelijke maatregelen zijn: lengte- en gewichtsverboden voor vrachtvervoer, actualisering venstertijden en ontheffingen in combinatie met cameratoezicht en het verstrekken van vergunningen voor pakketkluisen. Een milieuzone is nu niet aan de orde.

Kansen vanuit Europees goederenvervoernetwerk

Alkmaar ligt verder aan het zogenaamde Europese hoofdtransportnetwerk (Trans-European Transport Network oftewel TENT-T) en maakt onderdeel uit van het kernnet goederenvervoer van de provincie Noord-Holland. Dit betekent dat de infrastructuur die Alkmaar met de rest van het Europese hoofdtransportnetwerk verbindt, gereed moet zijn vóór 2050. De Europese Unie heeft Alkmaar aangewezen als zogenaamde 'Urban Node' (grotere stad in de Europese Unie). Dit geeft EU-subsidiemogelijkheden om het transportnetwerk verder te ontwikkelen, o.a. via het zogenaamde Fonds Connecting Europe Facility (CEF). Voorwaarde is dat de gemeente vóór 2027 een zogenaamde Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) opstelt.

Kansen logistieke hubs

In dit kader is het zinvol om een pilot uit te voeren naar de kansrijkheid van logistieke hubs om het aantal logistieke verplaatsingen in de stad te verminderen. Logistieke hubs zijn overslaglocaties aan de rand van de stad. Hier worden goederen overgeslagen op emissievrije vormen van transport richting eindbestemming in Alkmaar-centrum. Om te bepalen of dit een geschikte oplossing is, is inzicht in de logistieke stromen nodig. Ook is een afweging nodig welk type logistieke hub gewenst/geschikt is: idealiter maken meerdere leveranciers gebruik van dezelfde hub. Hierbij kan worden voortgebouwd op de Netwerkvisie Logistieke Hubs van de provincie Noord-Holland.

Kansen goederenvervoer over water

Binnen deze pilot is ook aandacht nodig voor de kans voor een watergerelateerde goederenhub in bedrijventerrein Boekelermeer. De ligging aan het Noord-Hollands Kanaal biedt namelijk mogelijkheden om goederen te vervoeren over water (bouwmaterialen, afval en bevoorrading van detailhandel en retail). Vervoer over water zorgt voor minder vrachtkilometers door de stad, vermindert verkeersoverlast en verbetert de verkeersveiligheid, het heeft een hoge leverbetrouwbaarheid en grotere volumes kunnen in één keer worden vervoerd (met elektrische vaartuigen). In de pilot moet worden gekeken of kan worden voldaan aan voorwaarden, zoals geschikte aanlegkades brede en diepe vaarwegen, hoogte van bruggen en mogelijkheden binnen regelgeving. Het versterken van goederenvervoer over water betekent vooral meerwaarde, omdat bedrijventerrein dan optimaal multimodaal ontsloten is: over land en over water.

Eerste stap: bouwhub Boekelermeer?

Een eerste stap zou kunnen zijn om de haven Boekelermeer in te zetten als bouwlogistieke overslaghub voor o.a. de ontwikkeling van Oudorp: voor aan- en afvoer van bouwmaterialen, machines en personeel. Met de pilot kan de business case worden getoetst en kan worden onderzocht of het op termijn mogelijk is om de bouwhub door te ontwikkelen tot logistieke hub. Voor de financiering van de pilot, subsidies en regelgeving is samenwerking tussen de gemeente Alkmaar en de Provincie Noord-Holland van belang.



Verbeterpunten uit wensbeelden

De wensbeelden in dit hoofdstuk beschrijven de ideale situatie 2040 voor de verschillende vervoerwijzen. Bijgaande kaart vat samen op welke belangrijke plekken in de stad ingrijpen extra belangrijk is. Deze onderdelen komen ook terug in hoofdstuk 7 (uitwerkingsagenda).

Auto 🚗

- 1 Herinrichten Bergerweg, Geestersingel, Kennemersingel
- 2 Verbeteren Kennemerstraatweg
- 3 Aanpak kruispunt Kennemerstraatweg-N9
- 4 Aanpak kruispunt de Meent-N9
- 5 Aanpak kruispunt N245-N9
- 6 Aanpak kruispunt Helderseweg-N245
- 7 Aanpak kruispunt en route Schinkelwaard
- 8 Verbreden N242
- 9 Realiseren aansluiting A9 Heiloo
- 10 Aanpak kruispunt Kooimeerplein

Niet op kaart, hele stad:

- Afweging GOW30 of GOW50

Openbaar vervoer 🚆

- 24 Zoekgebied OV route over Bestevearbrug
- 25 Verkennen verbetering doorstroming hoofd-OV-corridor
- 26 Hub Beverkoog
- 27 Betere OV-ontsluiting Beverkoog
- 28 Betere OV-ontsluiting Boekelemeer
- 29 Hub de Meent

Niet op kaart, hele stad:

- Flexvervoer
- Pilot OV over water

Actieve mobiliteit 🚲 🚶

- 11 Stadsentree; onderdoorgangen hoofdstation, aanpak Bergerweg
- 12 Verbeteren veiligheid aansluitingen Victoriebrug
- 13 Missende verbinding Overstad - Oudorp
- 14 Aanpak verkeersveiligheid kruispunt Zeswielen-Frieseweg
- 15 Missende verbinding onderdoorgang N245
- 16 Verbeteren fietsvoorziening Bolbrug
- 17 Missende verbinding Bestevearbrug
- 18 Verbeteren vindbaarheid fietsroute bedrijventerrein
- 19 Nieuwe loop- en fietsonderdoorgang AZ-stadion
- 20 Hub AZ-stadion
- 21 Missende verbinding loop- en fietsonderdoorgang spoor
- 22 Aanpak fietsveiligheid Nicolaasbeetskade en kruising Bergerweg/ Nicolaasbeetskade
- 23 Missende loop- en fietsverbinding Viaanse Molen-Alkmaar noord

Niet op kaart, hele stad:

- Aanpak verkeersveiligheid voetganger en fietser

Logistiek 🚚

- 30 Aanpak logistiek binnenstad
- 31 Multimodale goederenhub Boekelemeer

Niet op kaart, hele stad:

- Verkennen mogelijkheden logistieke hubs
- Verkennen mogelijkheden goederenvervoer over water
- Pilot bouwhub goederenvervoer over water voor ontwikkeling Oudorp

6

Effecten van de keuzes

De effecten van de principes en de bijbehorende wensbeelden per vervoerwijze zijn in beeld gebracht met het verkeersmodel. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de effecten van de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Hierbij is gefocust op de hoofddoelen uit hoofdstuk 3.



Toetsen op hoofdoelen voor Alkmaar

Toepassing van de mobiliteitsprincipes uit hoofdstuk 4 en de doorwerking hiervan op de mobiliteitsnetwerken uit hoofdstuk 5 hebben samen een effect op de toekomstige mobiliteit in Alkmaar. Het onderzoek naar deze effecten sluit zo goed mogelijk aan op de hoofdoelen uit hoofdstuk 3. Hieronder is voor elk hoofdoel aangegeven welke indicatoren zijn gebruikt.

Inzet van verkeersmodel als hulpmiddel

Bij de analyse is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de gemeente Alkmaar. Het verkeersmodel is een soort maquette van de verkeersstromen. Het geeft een indicatief beeld van de mobiliteitssituatie voor auto, fiets en openbaar vervoer voor de huidige situatie uit het verkeersmodel (peiljaar 2021) en de toekomstsituatie 2040 inclusief toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Zie ook het kader aan het eind van hoofdstuk 2.





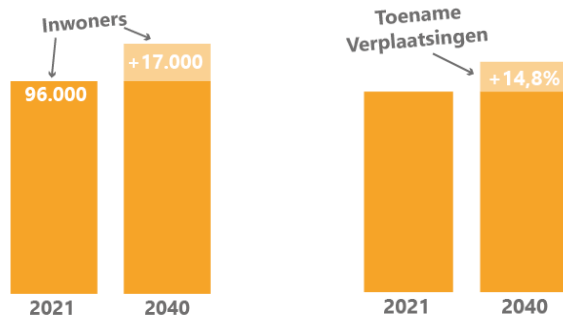
Bereikbaarheid en ruimtelijke ontwikkeling

Groei Alkmaar geeft meer mobiliteit

De gemeente Alkmaar groeit van ca 109.000 inwoners (2021) naar ongeveer 127.000 inwoners (2040). Daarnaast komen er ook meer arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dit veroorzaakt meer mobiliteit van, naar en binnen Alkmaar. De totale personenmobiliteit - dus auto, fiets en openbaar vervoer samen - groeit volgens het verkeersmodel met ca 15%.

Mobiliteitsgroei geeft extra vertraging op het netwerk

Zonder beleidsmaatregelen groeit vooral het autoverkeer sterk: het autogebruik in de hele stad neemt toe van 43% naar 46%. Het fietsgebruik daalt: van 54% naar 51%. De groei van het autoverkeer zorgt dat de vertraging op het stedelijke autonetwerk binnen Alkmaar toeneemt t.o.v. 2021 met ca 42% en op de ring zelfs met 67%.

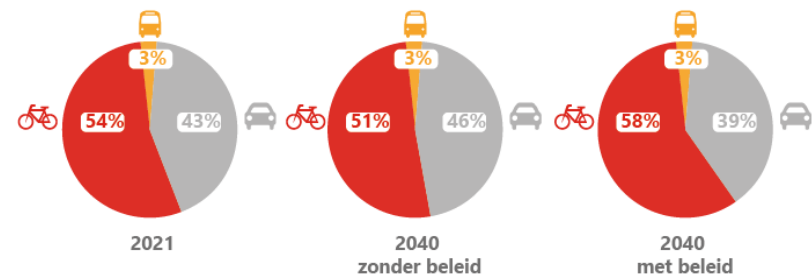


Stadsbreed mobiliteitsprogramma: extra effect

Toepassen van alle mobiliteitsprincipes geeft een extra effect. Het aandeel autogebruik van de hele stad daalt naar 39% en het fietsgebruik stijgt verder naar 58%. De totale vertraging neemt ook af: op het stedelijke autonetwerk daalt het met ca 4% (t.o.v. 2021) en op de ring stijgt het met 16%.

Gevoeligheidsanalyse: complete pakket is belangrijk

Als Alkmaar alleen inzet op ruimte-efficiënte mobiliteit rondom de nieuwe woon- en werkgebieden (principe 2), dan is er minder verschuiving van auto- naar fietsgebruik. De vertraging op het stedelijke autonetwerk binnen Alkmaar neemt dan nog steeds toe met ca 31%. Er is ook gekeken wat er gebeurt als alle principes worden toegepast, maar zonder het verbeteren van de ring. De vertraging blijft dan gelijk aan het niveau van 2021, maar op de ring neemt de vertraging nog steeds toe met ca 62%. Dus juist de combinatie van maatregelen in de stad én op de ring werkt krachtig door.



Figuur: gebruik van vervoerswijzen (let op: model bevat geen voetganger, waardoor aandeel auto, fiets en openbaar hoger uitvallen)



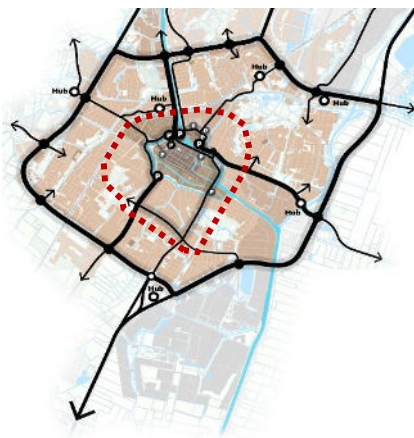
Veilige, sociale en gezonde leefomgeving

Zonder maatregelen: meer doorgaand verkeer

Nu rijdt er langs het centrum nog veel doorgaand verkeer. Dit veroorzaakt hinder, maar heeft geen toegevoegde waarde voor het centrum. In 2021 was gemiddeld 32% van het autoverkeer op de Kennemersingel, Geestersingel en Kanaalkade doorgaand verkeer t.o.v. het aangegeven gebied. Richting 2040 neemt dit toe richting 35%. Het gaat telkens om doorgaand autoverkeer t.o.v. onderstaand gebied (gehanteerde gebied conform de Mobiliteitsvisie 2017).

Stadsbreed mobiliteitsprogramma: minder doorgaand autoverkeer

Toepassen van alle mobiliteitsprincipes zorgt ervoor dat de hoeveelheid doorgaand autoverkeer op de Geestersingel vermindert tot ca 25%. Dit vermindert de barrière-werking van de centrum-ring, onder andere voor mensen die het centrum willen bezoeken.

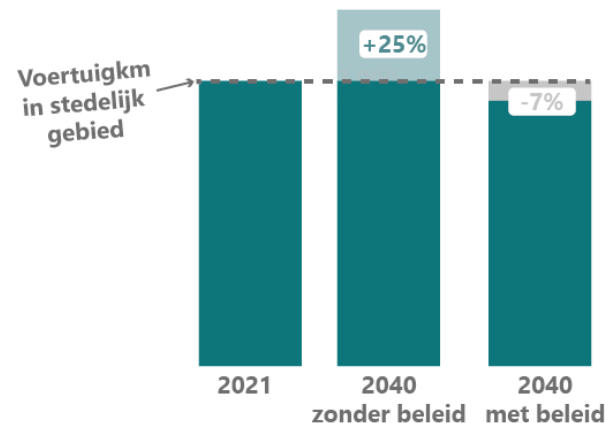


Zonder beleid: afname leefbaarheid door meer autoverkeer

Er is ook gekeken naar de totaal afgelegde afstand van al het autoverkeer samen binnen het stedelijk gebied van Alkmaar. Dit is een geschikte indicator voor de leefbaarheid als het gaat om zaken als geluidhinder, uitstoot van fijnstof, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Zonder aanvullend beleid neemt het aantal afgelegde voertuigkm tot 2040 toe met ca 25% t.o.v. 2021.

Stadsbreed mobiliteitsprogramma: minder autoverkeer

Bij het toepassen van alle mobiliteitsprincipes neemt het aantal afgelegde voertuigkm binnen de stad af met ca 7% t.o.v. 2021. Dit geeft aan dat leefbaarheidsaspecten zoals geluidhinder, uitstoot van fijnstof, verkeersveiligheid en barrièrewerking verbeteren.





Duurzaamheid en vergroening

Afname van de totale CO₂-uitstoot

Als het gaat om duurzaamheid is de CO₂-uitstoot van mobiliteit van belang. Bij de CO₂-uitstoot gaat het om een combinatie van verandering in de hoeveelheid autoverkeer en de (autonome) verschoning van het wagenpark in Nederland richting 2040. Toepassen van alle mobiliteitsprincipes zorgt ervoor dat de CO₂-uitstoot van alle wegverkeer in en rond de stad afneemt met ca 17% t.o.v. 2021. Maar hierin is ook het doorgaande autoverkeer meegenomen, waar de gemeente Alkmaar beperkte invloed op heeft.

Afname van CO₂-uitstoot op gemeentelijke wegen

De gemeente heeft vooral invloed op de CO₂-uitstoot van mobiliteit op gemeentelijke wegen. Deze uitstoot neemt af met ca 40%, mede dankzij onder andere de toename van het fietsgebruik.



Minder vergroeningskansen van de openbare ruimte

Voor de kansen voor vergroening van de openbare ruimte is de totale afgelegde afstand van alle autoverkeer samen een geschikte indicator. Immers: meer autoverkeer vraagt ook meer asfalt voor onder andere afslagstroken bij kruispunten en rijstroken op wegvakken. En omgekeerd geldt hetzelfde. Ook bij dit onderdeel is alleen gekeken naar het stedelijke wegennet. Zonder aanvullend beleid neemt het aantal afgelegde voertuigkilometers tot 2040 toe met ca 25% t.o.v. 2021.

Betere vergroeningskansen met mobiliteitsprincipes

Bij het toepassen van alle mobiliteitsprincipes neemt het aantal afgelegde voertuigkilometers binnen de stad af met ca 7% t.o.v. 2021. Dit komt door een combinatie van meer fietsgebruik en een afname van het doorgaand autoverkeer door de stad. Dit geeft een indicatie dat er meer mogelijkheden ontstaan voor de vergroening van de openbare ruimte. Denk hierbij aan het versimpelen en samenvoegen van opstelvakken bij kruispunten.

Figuur links: voor- en nasituatie van de Josephlaan in Utrecht, waarbij er minder autoverkeer ontstond doordat doorgaand verkeer meer via de ring ging rijden. Dit maakte het mogelijk om meer groen aan te leggen, met behoud van de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer.

7

Aan de slag met een uitwerkingsagenda

De Stedelijke Mobiliteitsvisie geeft de mobiliteitskoers voor Alkmaar op hoofdlijnen. De komende jaren is hiervan een praktische uitwerking nodig met projecten. De Stedelijke Mobiliteitsvisie fungeert hierbij als beleidskader. In dit hoofdstuk staan concrete acties voor het vervolgproces na vaststelling van de Stedelijke Mobiliteitsvisie.

Stedelijke Mobiliteitsvisie als kader voor vervolg

De Stedelijke Mobiliteitsvisie vormt een stevige basis om verder te werken met een duidelijke visie op bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid voor de stad. De mobiliteitsvisie is belangrijk, omdat deze richting geeft aan concrete uitwerkingsprojecten: een gezamenlijke koers. Dit kader is het vertrekpunt om de komende jaren praktisch handen en voeten te geven aan mobiliteitsprojecten in de stad.

Uitvoeringsagenda als uitwerking van mobiliteitsvisie

Om verder te werken aan de doelen van Alkmaar voorziet de Stedelijke Mobiliteitsvisie in een Uitvoeringsagenda op hoofdlijnen. Dit hoofdstuk vormt een eerste aanzet van de Uitvoeringsagenda. De gemeente stelt de Uitvoeringsagenda verder op na vaststelling van deze Stedelijke Mobiliteitsvisie. Het college stelt voor de zomer van 2025 de eerste versie van de Uitvoeringsagenda vast. De Uitvoeringsagenda krijgt het karakter van een levend document en wordt jaarlijks herrijkt.

Uitvoeringsagenda met drie soorten opgaven

De uitwerkingsagenda bevat drie soorten onderdelen:

1. Integrale stadsdeelplannen, waarbij de mobiliteitsvisie concreet wordt uitgewerkt voor een stadsdeel.
2. Stadsbrede thematische mobiliteitsplannen gericht op thema's zoals verkeersveiligheid of fietsstimulering.
3. Sleutelprojecten: dit zijn de mobiliteitsprojecten die al in voorbereiding zijn of de aanpak van ontbrekende schakels in één van de mobiliteitsnetwerken van Alkmaar.

Hierna volgen concrete opgaven met een initiatiefnemer en een globale planning. Ze zijn geordend naar de driedeling.

Uitwerkingsopgaven in de tijd gezet

Niet alles kan en hoeft nu direct. Sommige andere opgaven kunnen niet lang wachten. In de uitwerkingsagenda is daarom onderscheid gemaakt in verschillende termijnen:

- Korte termijn tot 2026 (deze collegeperiode),
- Middellange termijn tot 2030 (volgende collegeperiode)
- Langere termijn (tussen 2030 en 2040).

Integrale stadsdeelplannen

1. Opstellen verkeerscirculatieplan historisch centrum

Voor het historisch centrum wordt een integraal plan opgesteld voor alle vervoerwijzen. Omdat het gaat om het centrum van de stad waar gewoond, gewinkeld en gewerkt wordt, kan dit in nauwe samenwerking gebeuren met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Ook inzet van dynamische parkeerverwijzing wordt meegenomen.

Initiatief: gemeente Alkmaar (GGO & verkeer)

Stakeholders: o.a. inwoners, ondernemers en instellingen in genoemde gebieden

Planning: voor 2030

2. Opstellen verkeerscirculatieplannen overige stadsdelen

Voor de stadsdelen Noord (Daalmeer/Koedijk, De Mare, Vroonermeer, Huiswaard), Beverkoog, West, Oudorp, Zuid en Boekelermeer worden integrale plannen opgesteld voor alle vervoerswijzen, gericht op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Vanwege de sterke relatie met de woonomgeving vindt het opstellen van de plannen in nauwe samenwerking met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden plaats.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. inwoners, ondernemers en instellingen in genoemde gebieden

Planning: na 2030

3. Opstellen model-mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE)

Voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Kanaalzone. is bij de planvorming een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) nodig. Dit geeft vanuit mobiliteit ontwerpeisen mee bij de ruimtelijke planvorming. Eerste stap is het opstellen van een standaard opzet voor de mobiliteitsprogramma's van eisen. Goede (fiets)parkeeroplossingen die passen bij de ambities van de gebieden zijn onderdeel van de MPvE's.

Initiatief: gemeente Alkmaar (GGO & verkeer)

Stakeholders: o.a. ontwikkelende partijen

Planning: voor 2026

4. Uitwerking Stadslogistiek voor de binnenstad

Op basis van de kaders uit de Mobiliteitsvisie vindt een uitwerking plaats voor de stadslogistiek in het historisch centrum. Deze uitwerking vindt plaats in nauwe samenwerking met ondernemers. Beoogd resultaat: concrete uitvoeringsmaatregelen gericht op het vergroten van de leefbaarheid in het historisch centrum.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer & GGO)

Stakeholders: o.a. ondernemers binnenstad, bewoners

Planning: voor 2026

Stadsbrede thematische mobiliteitsplannen

5. Actieplan verkeersveiligheid

Uitwerking van de mobiliteitsprincipes naar een plan om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2050 als basis. Het gaat hier om o.a. een gefaseerde aanpak van onveilige locaties waar veel ongevallen plaatsvinden, zogenaamde 'black spots', met behulp van herinrichting en/of aanpassing van de snelheidslimiet. Denk hierbij aan in ieder geval de Kennemerstraatweg, de rotonde Hertog Aalbrechtweg en de Nicolaas Beetskade.

Daarnaast worden in het actieplan verkeersveiligheid de principe-ontwerpen van verschillende typen straten opgenomen. Het gaat hierbij om hoofdonthutingsroutes (50 km/u), verbindingroutes (30 km/u) en verblijfsstraten (30 en 15 km/u). Dit is inclusief fasering van de aanpak van de wegen die aangepakt moeten worden. Tot slot moet het actieplan acties benoemen gericht op verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding en afstemming over handhaving.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, inwoners

Planning: voor 2030

6. Voortzetting Uitvoeringsprogramma Alkmaar Fietst

Voortzetten van het Uitvoeringsprogramma Alkmaar Fietst, met daarin in ieder geval een uitbreiding van de doorfietsroutes uit het wensbeeld, de ontbrekende schakel spoorpassage Westerhout-De Hoef. Ook realisatie van de Bestevaerbrug hoort hierbij als fietsstraat. Deze verbinding is een belangrijke schakel in het doorfietsnetwerk en in het openbaar vervoernetwerk. Daarnaast fungeert deze schakel als secundaire toegang voor lokaal autoverkeer, voor ca maximaal 4.000 auto's/etmaal (passend bij landelijke richtlijnen voor gebruik van fietsstraat). Ook wordt gekeken welke verbindingen missen in het fijnmazige hoofdfietsnetwerk en prioriteit hebben om aan te leggen. In de uitwerking wordt ook een link gelegd met onderhoud en beheer.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, regio Alkmaar,

Fietsersbond, inwoners, ondernemers

Planning: voor 2026

7. Opstellen actieplan voetganger

Concretiseren van de Stedelijke Mobiliteitsvisie naar een actieplan voor de voetganger binnen de stad. In het actieplan wordt de veiligheid, beleefbaarheid en directheid van voetgangersvoorzieningen naar aantrekkingspunten opgenomen en worden hoofdroutes vastgelegd. Voor de hoofdroutes worden concrete maatregelen benoemd. Daarnaast worden er stadsbrede ontwerputgangspunten opgenomen om de veiligheid, leefbaarheid en directheid voor voetgangersvoorzieningen te waarborgen. In de gehele stad is aandacht is nodig voor veilige oversteekplaatsen.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. inwoners, scholen, ondernemers en andere maatschappelijke partijen.

Planning: voor 2030

8. Actualiseren Parkeernormennota

Het herijken van de Parkeernormennota voor de gehele gemeente. De bestaande parkeernormen blijven gehandhaafd, fietsparkeernormen en een aangepaste norm voor de dorpen worden toegevoegd tijdens de actualisatie van de Parkeernormennota.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer, wonen & GGO)

Planning: voor 2030

9. Verkenning deelmobiliteit Alkmaar

Vormgeven van beleid voor deelmobiliteit, waaronder het opstellen van een potentieel hubnetwerk van Alkmaar. Ook wordt de principe-uitwerking voor stads-, wijk- en buurt-hubs opgenomen, waarbij naast de opzet van de verschillende hubs ook de (mogelijke) locaties worden meegenomen. Onder hubs wordt verstaan een plek waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen, inclusief goederenvervoer zoals pakketten. Hierin wordt ook gekeken naar de kansrijkheid en randvoorwaarden van P&R-stadsrandhubs en een multimodale logistieke hub Boekelermeer. Daarnaast wordt ook de aantakking van de hubs op het openbaar vervoernetwerk en op het fietsnetwerk meegenomen.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord Holland, ondernemers

Planning: voor 2030

Sleutelprojecten en overige acties

10. Uitwerking hoofdinvalsroute Kennemerstraatweg

Op basis van de Stedelijke Mobiliteitsvisie wordt een plan opgesteld voor herinrichting van de invalsroute Kennemerstraatweg inclusief fasering en budget. Deze opgave wordt in tijd en geld zo goed mogelijk gekoppeld aan de reguliere onderhoudsplanning van de gemeente. Ook inzet van 'slimme' verkeerslichten (die nog beter verkeer zien 'aankomen', o.a. dankzij communicatie met in-carsystemen) wordt hierin meegenomen om de veiligheid en doorstroming te verbeteren.

Initiatief: gemeente Alkmaar

Stakeholders: o.a. inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen

Planning: voor 2026

11. Verkenning verplaatsing busstation station Alkmaar

Uitwerking van het verplaatsen van het busstation bij station Alkmaar, van de zuidzijde naar de noordzijde van het stationsgebied. Raakvlak met Spooronderdoorgang Helderseweg en verbeteren stadsentree en onderdoorgangen vanuit station en aantrekkelijke wandelrouting via Bergerweg

Initiatief: gemeente Alkmaar (GGO)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland

Planning: voor 2030

12. Uitwerking Kennemersingel-Bergerweg-Geestersingel

Op de singelstructuur Kennemersingel-Bergerweg-Geestersingel inclusief Bergerhoutrotonde komen veel kansen samen: een 30 km/u-inrichting met meer ruimte voor veilig wandelen en fietsen, de inpassing van meerdere doorfietsroutes die hier bij elkaar komen, het verder verbeteren van een attractieve wandelroute tussen station en binnenstad als visitekaartje voor de stad en de kans om meer openbaar groen nabij de binnenstad toegankelijk te maken voor de mensen. Dankzij de mobiliteitsprincipes komt hier ook minder autoverkeer te rijden. Dit maakt een structurele stedenbouwkundige en verkeerskundige herinrichting mogelijk, die verder gaat dan kleine optimalisaties.

Initiatief: gemeente Alkmaar

Stakeholders: o.a. inwoners, ondernemers en maatschappelijke instellingen

Planning: voor 2030

13. Verkenning doorstroommaatregelen HOV-corridor

Uitwerking van de hoogwaardige openbaar vervoer corridor (HOV) in concrete maatregelen om de doorstroming en frequentie van de hoofdcorridor door te voeren, inclusief fasering en budgettering.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, regio Alkmaar

Planning: voor 2030

14. Verkenning mobiliteit bedrijventerreinen

Samen met de Provincie Noord-Holland wordt gekeken hoe de openbaar vervoerontsluiting van de bedrijventerreinen Boekelermeer en Beverkoog kan worden geoptimaliseerd, zodat openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief is voor autogebruik. Daarnaast zal voor de beide bedrijventerreinen worden gekeken naar de inrichting van het openbaar gebied, veiligheid voor fietsers en voetgangers, parkeren en vergroeningsmogelijkheden. Tot slot kijkt de gemeente samen met ondernemers hoe mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan de bereikbaarheid (o.a. ondersteunen van fiets- en OV-gebruik voor woon-werkverkeer).

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, regio Alkmaar

Planning: voor 2030

15. Verkenning doorstroming en veiligheid ring Alkmaar

De gemeenten Alkmaar, Uitgeest, Castricum, Heiloo, Bergen en Dijk en Waard stellen samen een Regionale Investeringsagenda Mobiliteit op die de regio Alkmaar bereikbaar moet houden. Deze Investeringsagenda bevat maatregelen die de gemeenten zelf oppakken, maatregelen voor provincie en gemeenten samen én maatregelen die samen met het Rijk worden uitgevoerd. Deze maatregelen worden geagendeerd voor het BO-MIRT in het najaar 2024. Een breed multimodaal pakket aan maatregelen is nodig om de regio bereikbaar en verkeersveilig te houden. Ondanks de brede inzet aan maatregelen, blijft zijn maatregelen onvermijdelijk op de ring om de doorstroming en veiligheid op de Ring Alkmaar (N242 en N9) te waarborgen. Dit draagt ook bij aan de economische bereikbaarheid van de hele regio. Mogelijke oplossingen zijn ongelijkvloerse kruisingen waar wandelen en fietsen nu conflicteren met autoverkeer. Omdat de N242 een provinciale weg is en de N9 een Rijksweg, is gezamenlijk onderzoek gewenst. De gemeente is met hen in gesprek om te onderzoeken welke maatregelen op de Ring het beste bijdragen aan de bereikbaarheid en veiligheid voor de stad Alkmaar en de gehele regio.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, regio Alkmaar

Planning: na 2030

16. Verkenning parkeergarage Molenbuurt

In de verkenning wordt de mogelijkheid onderzocht van een nieuwe parkeergarage t.h.v. de Molenbuurt. De garage is bedoeld voor bezoekers van de stad en voor inwoners van de binnenstad en de Spoorbuurt. Wanneer uit monitoring blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit over is, kan deze garage ook bijdragen aan het vergroenen van straatparkeren. Uitgangspunt voor de verkenning is een hoofdaanrijroute vanaf de Helderseweg. Daarnaast worden uitgangspunten opgesteld ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen en wordt een inschatting van de kosten en fasering opgesteld.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: nog te bepalen

Planning: voor 2030

17. Opstarten monitoringsprogramma mobiliteit

Het is belangrijk om te monitoren in hoeverre de mobiliteitsambities uit de Mobiliteitsvisie worden bereikt, gekoppeld aan de 'Digitale Tweeling' van Alkmaar. De monitoring bevat o.a.: de omvang van stromen autoverkeer, fietsers en wandelaars op belangrijke routes, de hoeveelheid doorgaand autoverkeer in de stad en waardering van gebruikers. De indicatoren moeten zijn gekoppeld aan de hoofddoelen van de Mobiliteitsvisie.

Daarnaast moet in het monitoringsprogramma bij elke indicator ook een meetbaar doel worden opgenomen. Tot slot is het monitoringsprogramma een geschikt platform om vast te leggen dat en op welke wijze voor- en na-metingen plaatsvinden bij maatregelen.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: inwoners, werkenden en bezoekers van Alkmaar

Planning: voor 2026

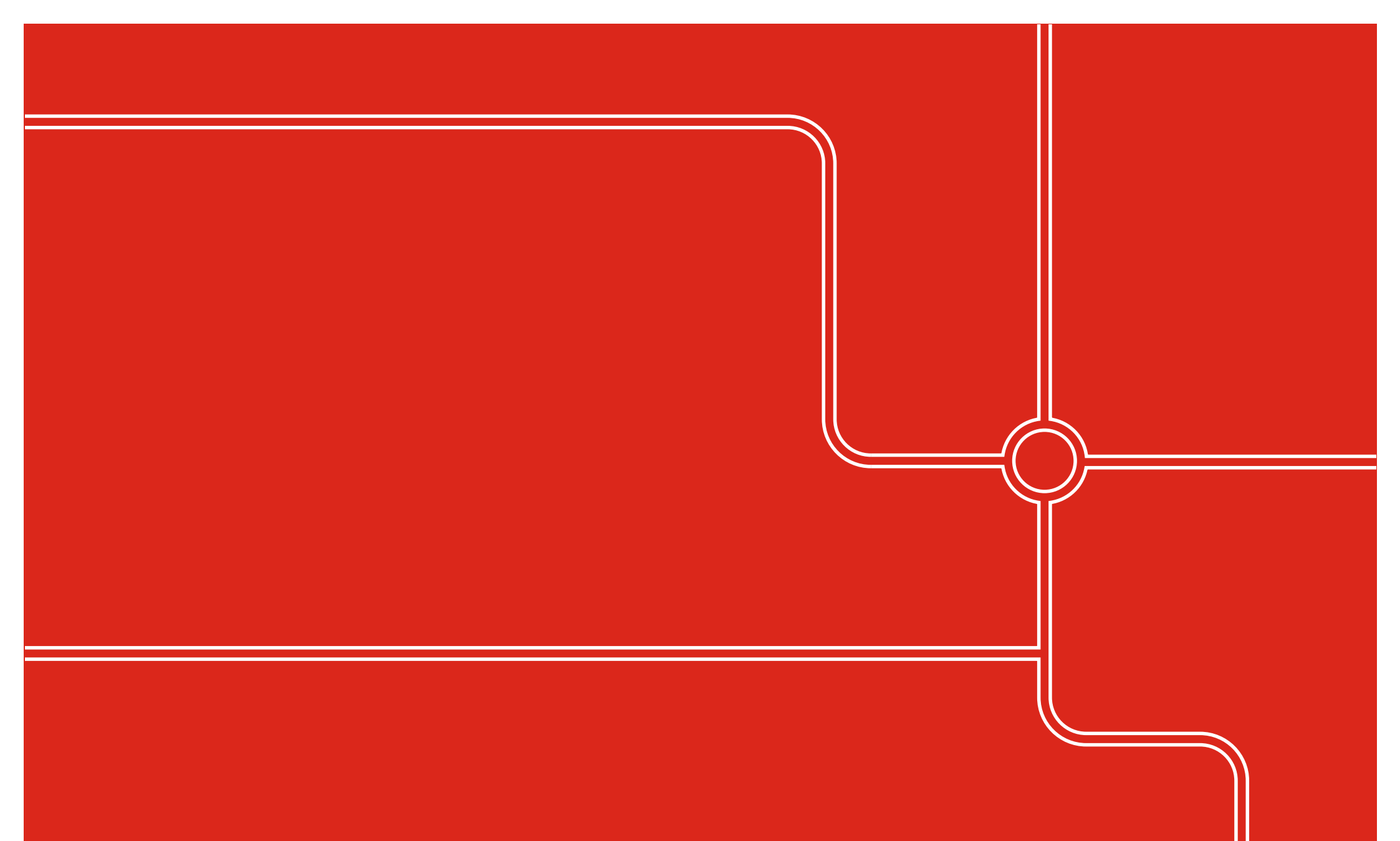
18. Realiseren Spooronderdoorgang Helderseweg

De Spooronderdoorgang Helderseweg is een sleutelproject voor de ontwikkelingen in het stationsgebied Alkmaar, voor de stad en voor het goed kunnen uitvoeren van PHS. Door het scheiden van de spoorlijn van het lokale verkeer ontstaat er een grote verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de stad. De spooronderdoorgang faciliteert de groei van de stad en de groei van de regio door het faciliteren van extra treinen tussen Alkmaar en het noordelijk deel van Noord-Holland.

Initiatief: gemeente Alkmaar (verkeer)

Stakeholders: o.a. provincie Noord-Holland, regio Alkmaar, Europa

Planning: voor 2030



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32