RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering:	15 juli 2024
Agendapunt:	
Commissie:	Ruimte
Portefeuillehouder:	Christiaan Peetoom (Mobiliteit)
Relatie met andere portefeuillehouder(s):	Christian Schouten (portefeuille)
	Jasper Nieuwenhuizen (portefeuille)

Onderwerp: Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar 2040

Voorgesteld besluit
(te besluiten om:)

1. de Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar 2040 vast te stellen, als vervanging van de Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid - Alkmaar Bereikt 2017-2027 en daarmee richting te geven aan een goede bereikbaarheid van Alkmaar waar het fijn leven is, waarbij de belangrijkste uitgangspunten zijn:
    a. Maatwerk als uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid; hiervoor wordt Alkmaar onderverdeeld in a-, b- en c-gebieden (zie ook de kaart op pagina 17 in bijlage 1). In het a-gebied wordt meer aandacht gegeven aan fietsers en voetgangers, de auto blijft wel welkom. In het b-gebied zijn alle vormen van vervoer gelijkwaardig, maar verleiden we vanwege de nabijheid van voorzieningen om meer te gaan fietsen. In het c-milieu zijn alle vervoerswijzen gelijkwaardig, maar geven we vanwege de afstanden tot aan voorzieningen meer ruimte voor de auto en het openbaar vervoer.
    b. Leefbaarheid en economische vitaliteit zijn leidend, waarbij het uitgangspunt is dat iedereen veilig en prettig kan reizen. Daarbij hoort (ook) een goede leefkwaliteit en toegankelijkheid.
    c. De binnenstad en omgeving (het a-milieu) is de huiskamer van de stad vanwege de voorzieningen, activiteiten en historische aantrekkelijkheid. Om deze kwaliteiten maximaal te kunnen benutten en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt ingezet op het vergroten van de verblijfskwaliteit. Daarom verleiden we doorgaand autoverkeer om via de ring te rijden.
    d. Het beleid is erop gericht om doorgaand autoverkeer zo soepel mogelijk via de ring Alkmaar te laten rijden, waardoor doorgaand verkeer verleid wordt om om de stad heen te rijden.
    e. De binnenring blijft in stand, evenals goede verbindingen tussen de buiten- en binnenring. Met de ring Alkmaar (buitenring) als leidende draaischijf zorgen de verbindingswegen ervoor dat inwoners, werknemers en bezoekers snel op hun plek van bestemming komen. Het wensbeeld voor het autonetwerk is verbeeld opgenomen op pagina 27.

f. De maximumsnelheid op de binnenring wordt op delen verlaagd naar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, waarmee de verkeersveiligheid wordt vergroot en ruimte wordt gegeven aan verblijfskwaliteit. De snelheidsverlaging vindt plaats na de (vanaf de invalsroute gezien) eerste gebouwde parkeergelegenheid.
g. Een verkeersveilige inrichting is het uitgangspunt. Dit betekent dat een weg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur ingericht wordt met gescheiden fietspaden[1]. Als deze inrichting vanwege de beschikbare ruimte niet inpasbaar is, kan de snelheid worden verlaagd naar 30 kilometer per uur. Dit doen wij volgens het Alkmaars principe. Het Alkmaars principe betekent dat een eventuele snelheidsverandering pas ingevoerd wordt nadat de weginrichting is aangepast. Hiervoor wordt een apart plan inclusief fasering en budget opgesteld.
h. Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt gebruikt gemaakt van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). In het MPvE worden aan de voorkant afspraken gemaakt en vastgelegd over de mobiliteit in het gebied. In het MPvE worden alle vormen van vervoer benoemd en beschreven.
i. De gebieden uit de Parkeernormennota blijven in stand, evenals de parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen.
j. Fietsen blijven wij stimuleren, om dit te bereiken wordt het Uitvoeringsprogramma Alkmaar Fietst voortgezet en geactualiseerd.
k. De Bestevaerbrug verder uit te werken vanuit het voorkeursscenario Fietsstraatbrug.

2. De Stedelijke Mobiliteitsvisie vast te stellen als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) om zo aan de Europese verplichting te voldoen om uiterlijk per 2027 een SUMP te hebben vastgesteld;

Samenvatting

De stad Alkmaar maakt een flinke groei door, qua inwoners. De verwachting is dat deze groei door de ontwikkelingen langs het Alkmaars Kanaal de komende jaren door gaat zetten. Door deze groei neemt het aantal verkeersbewegingen toe. Wij willen als stad ook de komende jaren goed bereikbaar blijven voor alle vormen van vervoer. Een nieuwe visie op mobiliteit is daarom van belang. Met deze visie stellen wij de kaders op hoe wij als gemeente de komende jaren willen omgaan met mobiliteitsvraagstukken.

Dit voorstel staat in relatie tot coalitieakkoord & programmabegroting

Context

Aanleiding

De Stedelijke Mobiliteitsvisie staat niet op zichzelf. Sinds de vaststelling van de Omgevingsvisie en de Ontwikkelbeelden in 2017 is er onderkend dat er een nieuwe visie op het gebied van mobiliteit moest komen, om zo de groei van de stad te faciliteren. Niet alleen om de groei van de stad te faciliteren, ook om de kwaliteiten van de bestaande stad te beschermen en te faciliteren. Het rapport Mobiliteitseffecten Alkmaars Kanaal is een verkenning geweest naar de omvang van de effecten die de

[1] Een gescheiden fietspad wordt hier in de ruime definitie gebruikt. Het kan hierbij gaan om fietspaden die op een afstand van de rijbaan liggen (al dan niet met obstakels als schildjes), fietspaden met een verhoging ten opzichte van de rijbaan of fietspaden die anderszins niet direct aan de rijbaan liggen (maar bijvoorbeeld naast een parkeervak).

groei van de stad heeft, en heeft als een van de onderleggers gefungeerd voor de Stedelijke Mobiliteitsvisie.

In januari 2024 zijn de Kaders & Participatie Stedelijke Mobiliteitsvisie door de raad vastgesteld. Deze kaders zijn logischerwijs leidend geweest in de totstandkoming van de visie. Alle kaders zijn (herkenbaar) terug te vinden in de Stedelijke Mobiliteitsvisie en in dit raadsvoorstel. Vanwege het belang dat wij, net zoals uw raad, hechten aan draagvlak vanuit de samenleving is in de volgende paragraaf een weergave van de participatie neergezet. Een volledig verslag van de participatie is terug te vinden in bijlage 2.

Verloop participatie
De Stedelijke Mobiliteitsvisie heeft als ambitie om Alkmaar ook in 2040 een stad te laten zijn die goed bereikbaar is en waar het fijn leven is. Een combinatie van fysieke en gedragsstimulerende maatregelen zorgt ervoor dat deze ambitie wordt gehaald. Om te bereiken dat de visie ook een echte Alkmaarse is, is het belangrijk om te weten wat onze inwoners, ondernemers en bezoekers belangrijk vinden op het gebied van mobiliteit. Mobiliteit is bij uitstek een onderwerp dat iedereen aangaat, daarom is er ook ingezet op het ophalen van zoveel mogelijk geluiden uit de stad. Deze geluiden zijn opgehaald via twee sporen: online en in straatgesprekken.

Online participatie
Tussen 5 februari en 4 maart 2024 hebben alle Alkmaarders de mogelijkheid gehad om via een online enquête hun mening te geven over de verschillende vormen van mobiliteit in Alkmaar. Dit is op verschillende manieren onder hun aandacht gebracht: met berichten op de Alkmaarse social media-kanalen, posters die door de hele stad verspreid waren en flyeren in de binnenstad. Dit heeft uiteindelijk geleid tot ruim 1.600 ingevulde enquêtes. Bijna 90% van de ingevulde enquêtes werden ingevuld door inwoners van de stad Alkmaar en hebben inwoners vanuit alle wijken gereageerd.

In de enquête zijn vragen gesteld over de beleving van de mobiliteit in Alkmaar (onderverdeeld in aantrekkelijkheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid) en over de ervaringen per vervoerswijze. Voor de verschillende vervoerswijzen is per type uitgevraagd welk cijfer zij geven aan de kwaliteit van de faciliteiten die horen bij de vervoerswijze en hoe belangrijk zij het type vervoerswijze vinden. Tot slot zijn alle thema's naast elkaar gezet en is gevraagd welke drie thema's voor de respondent het belangrijkst zijn.

In bijlage 2 is een volledig overzicht van deze resultaten te zien. Op basis van de online enquête kwamen vier thema's als belangrijk naar voren: verkeersveiligheid, leefbaarheid (verkeersoverlast), fietsvoorzieningen en voetgangersvoorzieningen.

Straatgesprekken
Tegelijk met de online enquête hebben op zes locaties in de stad onder begeleiding van een kop koffie of thee op straat gesprekken gevoerd over mobiliteit in Alkmaar. De zes locaties waarop gestaan is zijn:

- Winkelcentrum De Hoef;
- Winkelcentrum Overdie;
- Hogeschool InHolland;
- Winkelcentrum Oudorperplein;
- Binnenstad (Kerkplein), en;

- Winkelcentrum De Mare.

De gesprekken op straat zijn voornamelijk gestart vanuit een brede vraag (wat vindt u goed of kan beter aan de mobiliteit in Alkmaar). De thema's verkeersveiligheid, openbaar vervoer en auto gerelateerde onderwerpen (zoals binnenstad verder autoluw, parkeren aan de rand van de stad en verkeersgedrag) kwamen relatief vaak als verbeterpunten naar voren. De fietsvoorzieningen, zoals fietspaden en het netwerk, werden als positief ervaren met daarbij de oproep om vooral in te blijven zetten op de fiets. Ook het autonetwerk en de bereikbaarheid kon op positieve reacties rekenen: er is tevredenheid over de parkeermogelijkheden.

Sessies met lokale experts
Ook hebben er twee sessies met lokale experts plaatsgevonden. Er waren ruim 30 vertegenwoordigers van belangengroepen en wijkverenigingen uitgenodigd, voor een overzicht wordt verwezen naar bijlage 2. Voor de tweede sessie waren nog vijf bewoners die bij de online enquête hadden aangegeven mee te willen denken uitgenodigd.

In de eerste sessie stond de vraag 'wat wilt u ons meegeven voor de mobiliteitsvisie' centraal. Aan de hand van gesprekken konden de aanwezigen aandachtspunten plakken bij de verschillende thema's. Deze vraag leverde veel inzichten op, waarbij ook deze inzichten aansloten op de belangrijkste thema's verkeersveiligheid, verder faciliteren van fietsers en voetgangers als aanvulling en/of in combinatie met de auto, vergroot de (be)leefbaarheid in de stad door in te zetten op andere vormen van vervoer en parkeren op afstand.

De tweede bijeenkomst stond in het teken van het ophalen van input op de principes die in de Stedelijke Mobiliteitsvisie zijn opgenomen. De aanwezige deelnemers konden per principe aangeven welke aandachtspunten zij hadden.

Bundeling van participatie als integraal onderdeel Stedelijke Mobiliteitsvisie
Alle vormen van participatie zijn integraal onderdeel geworden van de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Dit betekent dat zij meegenomen zijn in de totstandkoming van de principes, netwerkkaarten en toelichting in de visie. Het is logischerwijs niet zo dat alle reacties één-op-één terug te vinden zijn. Dit is niet mogelijk omdat reacties haaks op elkaar kunnen staan. Daarom is ervoor gekozen om de rode draad uit alle geluiden te halen en deze als basis te gebruiken in combinatie met data en inhoudelijke kennis.

Argumenten

1.1 *De Stedelijke Mobiliteitsvisie geeft richting aan noodzakelijke keuzes om Alkmaar bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en aantrekkelijk te houden*
Het rapport Mobiliteitseffecten Alkmaars Kanaal (2021) heeft eerder al uitgewezen dat de bereikbaarheid, verkeersveilig en leefbaarheid van Alkmaar onder druk komt te staan richting 2040. De groei van de stad versterkt dit effect. Om Alkmaar in 2040 een goed bereikbare stad, waar het fijn leven is, te laten zijn, zijn er noodzakelijke keuzes nodig. De Stedelijke Mobiliteitsvisie geeft richting aan deze noodzakelijke keuzes.

1.2 De Stedelijke Mobiliteitsvisie is opgebouwd vanuit de participatie met de stad
Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van het dagelijks leven. Iedere inwoner, werknemer en bezoeker van Alkmaar is immers een deelnemer aan het verkeer in de stad. Vanwege de verwevenheid van mobiliteit met iedere inwoner en bezoeker is er in dit traject sterk ingezet op

betrokkenheid van de stad door verschillende vormen van participatie: via een digitale enquête, straatgesprekken op zes locaties in de stad en twee sessies met een groep van lokale expert. De uitkomsten van dit participatietraject vormt de basis voor de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Deze basis is vervlochten in de Mobiliteitsvisie, waardoor er met draagvlak vanuit de stad gebouwd kan worden aan het mobiliteitssysteem van de toekomst.

1.3 *Alle modaliteiten zijn gelijkwaardig in de Stedelijke Mobiliteitsvisie*
Een belangrijke bouwsteen is het optimaal gebruikmaken van alle vervoerswijzen (modaliteiten) die binnen Alkmaar gebruikt worden. Daarom is de visie zo opgezet dat de netwerken voor alle modaliteiten, de auto, de fiets, het openbaar vervoer, de voetganger, deelmobiliteit en goederenvervoer, worden (door)ontwikkeld. Om het Alkmaarse netwerk nog sterker en completer te maken is het voetgangersnetwerk opgesteld, en zijn de bouwstenen gelegd om – vanuit een Alkmaars perspectief – te werken aan het verder introduceren van deelmobiliteit. Door ook op deze twee vormen van vervoer in te zetten wordt de keuzevrijheid van de inwoners, werknemers en bezoekers van Alkmaar nog groter.

1.4 *De Stedelijke Mobiliteitsvisie gaat uit van maatwerk per gebied*
Alkmaar is een diverse stad, waarin wijken verschillend zijn van elkaar. Wij willen recht doen aan deze verschillen en tegelijkertijd een uniforme koers aanhouden, daarom is onderzocht welke verschillende (mobiliteits-)milieus er in Alkmaar zijn. Uit dit onderzoek blijkt dat er drie milieus op hoofdlijnen zijn: Op basis van dit onderzoek kunnen we drie verschillende milieus definiëren:

<u>A-gebied, gedefinieerd als het historisch centrum, de Spoorbuurt en een deel van Overstad</u>
Dit gebied kent veel verkeersbewegingen en heeft een grote (regionale) aantrekkingskracht. Om de kwaliteiten van dit gebied te versterken zijn (be)leefkwaliteit en economische vitaliteit de belangrijkste uitgangspunten, wat resulteert in meer ruimte voor ontmoeten en verblijven. Wij passen hier maatwerk toe door de voetganger en fietser iets meer ruimte te geven, de 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. Het uitbreiden van bestaande straat parkeerplekken is op veel delen niet meer mogelijk. Daarom moet er voor verdere groei gekeken worden naar gebouwde parkeervoorzieningen, dat betekent dus dat dat aanvullend is op de bestaande straat parkeerplaatsen. . De ruimte die de aanpassingen met zich meebrengt wordt goed afgewogen.

<u>B-gebied, gedefinieerd als de (woon)wijken binnen de Ring Alkmaar inclusief Viaanse Molen</u>
Dit gebied kenmerkt zich door gemengde wijken die (deels) gebouwd zijn voor de opkomst van de auto. De afstanden naar het station, de binnenstad en andere voorzieningen als het ziekenhuis, sport en culturele voorzieningen zijn relatief kort . Voor dit gebied is het uitgangspunt dat alle vervoerswijzen gelijkwaardig aan elkaar zijn. De afstanden tot voorzieningen zijn kort, dit biedt kansen om het fietsgebruik verder te stimuleren.

<u>C-gebied, gedefinieerd als de gebieden buiten de Ring Alkmaar inclusief twee bedrijventerreinen</u>
Deze wijken kennen een grotere afstand tot voorzieningen en er is bij de bouw van deze wijken rekening gehouden met het ontwikkelde autogebruik en bezit. In het ontwerp is rekening gehouden met parkeren, gescheiden verkeersstromen en een relatief rustige omgeving. Ook in het C-gebied zijn daarom alle vervoerswijzen gelijk aan elkaar. Vanwege de grotere afstanden tot aan voorzieningen blijft de auto in deze gebieden een grotere rol houden. Tegelijkertijd wordt ook in deze gebieden ingezet op het creëren van goede, comfortabele en snelle fietsroutes en openbaar

vervoer. Hierdoor worden de inwoners, werknemers en bezoekers die geen gebruik willen of kunnen maken van een auto optimaal gefaciliteerd in hun mobiliteitsbehoefte.

1.5 *Het Ringenmodel is doorontwikkeld vanuit een integraal perspectief*

Bij de ontwikkeling van de netwerken voor de stad is het zogenaamde Ringenmodel een belangrijk kaderstellend uitgangspunt gebleven. Hierbij is goed geluisterd naar de geluiden uit de stad en de resultaten die de data lieten zien. Uit de data is naar voren gekomen dat een relatief groot aantal gebruikers van de binnenring geen herkomst of bestemming in het centrumgebied heeft. Deze gebruikers zorgen voor drukte en daarmee oponthoud. Met de groei van de stad zal dit leiden tot forse vertragingen in de stad, een verminderde oversteekbaarheid en een (verdere) afname van de verkeersveiligheid. In deze nieuwe vorm blijven de buitenring, de binnenring en de verbindingen tussen de buiten- en binnenring aanwezig. Een nieuw uitgangspunt is de verlaging van de maximumsnelheid ter hoogte van de eerste parkeergarage. Vanuit dit uitgangspunt kan elke bezoeker vanuit de Ring Alkmaar vlot en comfortabel doorrijden naar de eerste parkeergarage. Na die parkeergarage staat de leefbaarheid op één. Meer concreet gaat het om de volgende wegen die een snelheidsverlaging op een gedeelte van de weg krijgen: Geestersingel, Kennemersingel, Vondelstraat & Bierkade (is al 30 km/u), Kanaalkade. Op deze wijze worden gebruikers van de binnenring die niet in het centrum of de directe omgeving een herkomst of bestemming hebben verleid om gebruik te maken van de buitenring. Dit vermindert het aantal onnodige gebruikers, waardoor eenieder die gebruik moet maken van de binnenring sneller op zijn of haar bestemming kan zijn. Hierbij is het nadrukkelijk van belang dat we investeren in de (buiten) ring zodat automobilisten ook gemakkelijk gebruik kunnen maken van deze weg.

1.6 Het Ringenmodel faciliteert de economische leefbaarheid van het centrum

Naast de inwoners faciliteert het vernieuwde Ringenmodel ook de bezoekers van het centrum beter. Bezoekers van het centrum die met de auto komen kunnen vlot parkeerplaatsen bereiken vanaf het centrum. Pas na – of in sommige gevallen vlak voor – de eerste parkeergarage wordt de snelheid verlaagd om de (be)leefbaarheid van het centrum te vergroten.

Door het in stand houden van de Ring met aandacht voor de leefbaarheid zorgt een volle parkeergarage of inschattingsfout er niet meteen voor dat bezoekers om moeten rijden, maar blijft de mogelijkheid in stand om een volgende parkeergelegenheid te bereiken. Door in te zetten op het verminderen van het aantal onnodige gebruikers die door de stad heen rijden, is er voor bezoekers meer gelegenheid om ook met de auto een bezoek aan het centrum te brengen.

1.7 *De ring Alkmaar wordt geoptimaliseerd voor lokaal en doorgaand verkeer*

De ring Alkmaar is van oudsher bedoeld om doorgaand verkeer zo soepel mogelijk om Alkmaar heen te laten rijden en om lokaal verkeer zo snel mogelijk van en naar hun bestemming te laten gaan. In de huidige situatie is de ring Alkmaar op momenten al erg druk. De groei van de gemeente en de regio zorgt ervoor dat het nog drukker wordt op de Ring. Om de ring Alkmaar functionerend te houden zijn verbeteringen nodig. Het gaat om het ongelijkvloers maken van kruispunten van de ring West, zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd. Voor de ring Oost wordt ingezet op het opheffen van ‘de flessenhals’. De flessenhals is het punt waar het aantal rijstroken van 3 naar 2 gaat. Het opheffen van de flessenhals verbetert de doorstroming van de ring Oost.

Om dit te bereiken werken wij samen op Noord-Holland Noord niveau, onder andere via de Regionale Investeringsagenda, en blijven wij in gesprek met de eigenaren van de Ring (provincie Noord-Holland en het Rijk). Een eerste belangrijke stap is de agendering van de aanpak van de Westring (meer ongelijkvloerse kruisingen) en de Oostring (meer capaciteit door op delen een rijstrook toe te voegen) op het MIRT. Dit staat geagendeerd voor het najaar van 2024.

1.8 *De Stedelijke Mobiliteitsvisie faciliteert de groei van de stad*

Naast oog voor de bestaande stad, geeft de Stedelijke Mobiliteitsvisie ook ruimte aan de verdichtingsopgave. Door in te zetten op ruimte-efficiënte vervoerswijzen op korte afstand en de verschillende vervoerswijzen zo concurrerend mogelijk aan elkaar te maken ontstaat er ruimte voor de groei. De wijze waarop de mobiliteit bij grotere ontwikkelingen vormgegeven wordt, wordt vastgelegd in een Mobiliteitsprogramma van Eisen per ontwikkeling of ontwikkelgebied. Voor de ontwikkelgebieden geldt dat de parkeeroplossingen op het 'A-milieu' zitten. Hiermee wordt bedoeld dat parkeren in parkeervoorzieningen plaatsvindt en – indien opgenomen in het MPvE - op afstand. De parkeernormen van de ontwikkelgebieden zijn in overeenstemming met de gebiedstypen zoals benoemd in de Stedelijke Mobiliteitsvisie en conform de bestaande Parkeernormennota 2020-2027.

1.9 *Een toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen is het uitgangspunt*

Mobiliteit is een basisbehoefte voor iedere inwoner. Daarom is toegankelijkheid een integraal onderdeel van de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Door de aanpassingen in het autonetwerk blijven de voorzieningen zoals de historische binnenstad, het ziekenhuis en winkelcentra ook goed bereikbaar voor mensen die minder mobiel zijn. Fiets- en voetpaden worden zo ingericht dat eenieder gebruik kan maken van deze voorzieningen, waarbij er rekening wordt gehouden met voldoende ruimte zodat verschillende gebruikers worden gefaciliteerd. Ook wordt verkend welke mogelijkheden er zijn om vraag gestuurd openbaar vervoer aan te kunnen bieden, waardoor de afstanden tussen de halte en bestemming verkleind kunnen worden.

1.10 *Verkeersveiligheid is het leidende principe bij de inrichting van het mobiliteitsnetwerk*

Om de stijgende trend van ongevallen weer dalend te krijgen, is een verkeersveilige inrichting absolute prioriteit. Dit betekent dat wegen die een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur hebben worden voorzien van vrijliggende fietspaden, zodat de verschillende snelheden worden geremd. Dat hoeft niet altijd met een grote fysieke barrière te zijn. We kijken per weg hoe we het fietspad zo veel mogelijk los kunnen leggen van de autoweg. Het liefst doen we dit met een grote fysieke afscheiding maar als dat niet lukt zijn er ook andere maatregelen denkbaar zoals een verhoogd fietspad of een fietspad afgeschermd met bijvoorbeeld zogenaamde schildjes. Bij wegen waar een inrichting met vrijliggende fietspaden niet mogelijk of wenselijk is, wordt de snelheid omlaag gebracht naar 30 kilometer per uur, waarbij de weginrichting deze lagere snelheid zoveel mogelijk afdwingt.

Wij hanteren hierbij het Alkmaarse principe: een aanpassing van de snelheid gaat hand in hand met een verandering van de weginrichting. Dit vraagt om een geleidelijke aanpassing, aangezien het veranderen van de weginrichting inzet van (financiële) middelen en capaciteit vraagt. Daarom wordt een Actieplan verkeersveiligheid opgesteld. In het Actieplan verkeersveiligheid wordt een prioritering aangebracht van de benodigde maatregelen om de verkeersveiligheid op Alkmaarse wegen te vergroten, inclusief fasering en kostenramingen. Het koppelen van deze aanpassingen aan gepland onderhoud is hierbij een uitgangspunt. Ook worden er in het actieplan principe-ontwerpen voor de verschillende typen straten opgenomen in het actieplan verkeersveiligheid, te weten hoofdontsluitingsroutes (50 km/u), verbindingsroutes (30 km/u) en verblijfsstraten (30 en 15 km/u).

1.11 *De verbinding van de stad Alkmaar met de dorpen en kernen en de omliggende gemeenten wordt verder versterkt*

De Stedelijke Mobiliteitsvisie richt zich in overeenstemming met de kaderstelling op de stad Alkmaar. Tegelijkertijd heeft de stad een belangrijke centrumfunctie voor de dorpen en kernen binnen onze gemeente en voor de regio. Wij vinden het belangrijk dat onze bezoekers en werknemers goed in Alkmaar kunnen komen: daarom zetten wij in het op het verbeteren van de Ring Alkmaar, de verbindingsroutes en de binnenring, het versterken van een goed, snel en comfortabel fietsnetwerk door regionale doorfietsroutes te creëren en een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer door PHS en een snel en comfortabel regionaal openbaar vervoer.

1.12 *De al ingezette investeringen en maatregelen passen volledig binnen de Stedelijke Mobiliteitsvisie*

Ook voor de totstandkoming van de Stedelijke Mobiliteitsvisie werd en wordt er hard gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefkwaliteit van de stad. De bestaande projecten, zoals de Doorfietsroute Heerhugowaard-Uitgeest, de Spooronderdoorgang Helderseweg of de aanpassing Bergerhoutrotonde, zijn logischerwijs meegenomen in de visie. Deze projecten passen naadloos in de uitgangspunten van de visie en vormen ook een belangrijke basis in de Alkmaarse mobiliteit van 2040. Naast een verbetering van de bereikbaarheid, leefkwaliteit en economische vitaliteit zorgen wij er zo ook voor dat de financiële middelen optimaal worden ingezet.

1.13 *De Bestevaerbrug als fietsstraat creëert de grootste meerwaarde voor de stad*

Vanuit het coalitieakkoord is de Bestevaerbrug meegenomen in het traject voor de Stedelijke Mobiliteitsvisie. Hiervoor zijn twee varianten meegenomen: een volledig opengestelde brug of een fietsstraatbrug. De volledig opengestelde brug is beoordeeld op basis van de Impactanalyse autoverbinding Oudorp-Overdie (2022). Voor de fietsstraatvariant is uitgegaan van de algemene uitgangspunten van een fietsstraat als brug, dit betekent dat auto's op deze brug te gast zijn en dat we uitgaan van maximaal 5.000 motorvoertuigen per dag.

Beide varianten geven ruimte aan keuzevrijheid in verplaatsingen en zorgen ervoor dat het mogelijk is om een busroute te creëren die beide stadsdelen met elkaar verbindt. Ook lossen beide varianten een belangrijke missing link op in het fietsnetwerk. De verschillen zitten in de leefbaarheid. De volledig opengestelde brug zorgt voor sterke afname van de leefbaarheid, daarnaast zijn er veel fysieke ingrepen nodig voor deze variant. De fietsstraat-variant heeft deze nadelen veel minder vanwege de beperking van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer. In de fietsstraat-variant is de route ook primair bedoeld voor lokaal verkeer, terwijl een volledig opengestelde brug ook regionaal verkeer verleidt om via deze route te rijden. Vanuit deze afweging hebben wij een duidelijke voorkeur voor de fietsstraat-variant. De komende periode zal er een nadere uitwerking van de varianten worden opgesteld en worden voorgelegd aan de raad.

2.1 *de Mobiliteitsvisie geeft invulling aan de opgelegde Europese verplichting voor een duurzaam mobiliteitsplan*

Alkmaar is door Europa aangewezen als zogenaamd urban node omdat het om een stedelijk gebied gaat met meer dan 100.000 inwoners. Dit biedt kansen in de vorm van subsidies, maar ook de verplichting om een 'Sustainable Urban Mobility Plan' (Duurzaam Mobiliteitsplan) op te stellen. Dit Duurzaam Mobiliteitsplan moet uiterlijk in 2027 worden vastgesteld. In het plan moet het verkeer binnen het stedelijk gebied duurzamer worden ingericht. Met het vaststellen van de Stedelijke Mobiliteitsvisie wordt op basis van wat nu bekend is voldaan aan deze verplichting. Het

is mogelijk dat de verplichting breder is dan de stad Alkmaar, te weten de regio Alkmaar. In dat geval fungeert de Stedelijke Mobiliteitsvisie als vaststaande basis en daarmee voldoende inbreng voor het grotere beleidsplan, waardoor de benodigde middelen vanuit Alkmaar zo optimaal mogelijk worden ingezet.

Kanttekeningen en alternatieven

1.1 *De visie Mobiliteit & Bereikbaarheid – Alkmaar bereikt 2017-2027 loopt nog drie jaar door*
Het huidige vigerend beleid - de visie Mobiliteit en Bereikbaarheid – Alkmaar bereikt 2017 – 2027 (hierna: visie Mobiliteit en Bereikbaarheid) – is opgesteld vanuit een beherend perspectief. Daarmee wordt bedoeld dat de stad geen grote groei meer door zou maken en de mobiliteitsmaatregelen ook gericht waren op het in stand houden van de bestaande stad. Sinds 2017 is Alkmaar een andere koers gaan varen; de vastgelegde ambitie in het Alkmaars Kanaal, de stationsgebieden en de historische binnenstad geven een stevige impuls aan de groei van de stad. Dit vraagt om mobiliteitsmaatregelen die de groei van de stad faciliteren. De visie Mobiliteit en Bereikbaarheid mist een overzicht en samenhang op deze maatregelen. Daarom is het noodzakelijk om een nieuwe visie vast te stellen die de groei van de stad ook vanuit mobiliteitsoogpunt faciliteert.

1.2 *Nog niet alle benodigde maatregelen zijn concreet uitgewerkt*
De Stedelijke Mobiliteitsvisie is een visie op hoofdlijnen. Dit betekent dat er keuzes zijn gemaakt die in samenhang de benodigde richting geven om Alkmaar in de toekomst bereikbaar te houden en een plaats te laten zijn waar het fijn leven is, zoals ook vastgelegd in de Kaders & participatie Stedelijke Mobiliteitsvisie (2024). Tegelijkertijd is nog niet alles in beton gegoten. De visie vormt een noodzakelijke basis om richting concrete projecten te gaan. Er is voor gekozen om dit in nadere uitwerkingsstappen plaats te laten vinden en deze stappen te beschrijven in de visie. Met deze keuze wordt duidelijkheid en richting gegeven, maar behoudt de visie de benodigde flexibiliteit. Deze flexibiliteit is nodig vanwege de lange planhorizon (2040). Dit brengt onzekerheden met zich mee die nu nog niet afgedekt kunnen worden. Om wel duidelijkheid en richting te blijven geven zullen de vervolgstappen en de daaruit voortvloeiende projecten worden gebundeld in een Uitvoeringsprogramma. Ook worden er vanuit de Stedelijke Mobiliteitsvisie nieuwe kpi's opgesteld, die ervoor zorgen dat inzicht wordt geboden in de ontwikkeling van de mobiliteit richting de gestelde doelen.

1.3 *De benodigde maatregelen zorgen voor een forse investeringsopgave die grotendeels nog niet zijn gedekt*
De Stedelijke Mobiliteitsvisie geeft op hoofdlijnen richting aan het mobiliteitsbeleid. Dit brengt kosten met zich mee die op dit moment nog niet volledig in beeld zijn en daarmee ook nog niet zijn gedekt. Om deze kosten in beeld te krijgen worden alle concrete maatregelen opgenomen in een Uitvoeringsprogramma. Dit Uitvoeringsprogramma zal naast een overzicht van de projecten (inclusief financiële raming en fasering) ook een afwegingskader bevatten. Met dit afwegingskader kunnen mobiliteitsprojecten verder geprioriteerd worden, zodat ingespeeld kan worden op de financiële, maatschappelijke en situatie op dat moment. Het uitvoeringsprogramma biedt enerzijds inzicht en controle en anderzijds zorgt dit programma voor flexibiliteit in geval van tempoveranderingen in de ontwikkeling van de stad. Ook zorgt het investeringsprogramma voor een stevige basis om het gesprek aan te gaan met anderen, substantiële bijdragen vanuit provincie, Rijk, Europa en derden zijn noodzakelijk om alle noodzakelijke ingrepen uit te kunnen voeren.

1.4 *Auto's zijn en blijven nodig om mensen in hun behoefte te voorzien*
In de visie wordt ingezet op het versterken van alle vormen van vervoer. Tegelijkertijd betekent dit niet dat elke vervoersvorm de maximale ruimte kan krijgen. Alkmaar is een compacte stad waar binnen de stad geen ruimte is voor grootschalige mobiliteitsuitbreidingen. Dit betekent dat er anders gekeken moet worden naar verplaatsingen. In de visie is er nadrukkelijk voor gekozen om

wel keuzevrijheid te behouden. Om te voorkomen dat de vertragingen op het wegennet nog groter worden dan nu het geval is, zetten wij daarom in op het verleiden om verplaatsingen op korte afstanden zoveel mogelijk te laten plaatsvinden met ruimte-efficiënte vervoerswijzen. Het verleiden van mensen om bij korte verplaatsingen vaker de fiets te gebruiken of te gaan lopen schept ruimte voor mensen die afhankelijk zijn van de auto.

Financiële aspecten

De Stedelijke Mobiliteitsvisie heeft geen directe financiële consequenties, in die zin dat de eerste uitwerkingstap – het opstellen van een Uitwerkingsagenda – vanuit bestaande middelen kan worden betaald. De daaropvolgende uitwerkingsstappen zullen via de reguliere P&C-cyclus hun financiële plek krijgen. Het opstellen van de Uitvoeringsagenda kan uit bestaande middelen worden gefinancierd. Ook blijft het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit actief, de ophoging van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit naarl €500.000 structureel zijn reeds in de eerste bestuursrapportage opgenomen en worden later dit jaar in de andere financiële producten voorgesteld.

Dit neemt niet weg dat voor de uitwerking van de visie budget nodig is, zowel voor de uitwerking van beleid als het uitvoeren van financiële maatregelen. De gemeentelijke begroting staat onder druk, de benodigde middelen zijn daarom niet per definitie voorhanden. Dit vraagt om het periodiek herijken van (financiële) prioriteiten en het maken van keuzes. Om deze keuzes te kunnen maken zal de Uitwerkingsagenda vanuit mobiliteit een invulling geven aan de prioritering van de verschillende beleidsopgaven en uitvoeringsprojecten. Afhankelijk van de financiële (en personele) middelen kan de uitvoering worden op- of afgeschaald.

Vervolg en communicatie

Vervolgtraject

Zoals opgenomen is de Stedelijke Mobiliteitsvisie een eerste stap. Na vaststelling zullen de vervolgstappen gefaseerd worden opgenomen. Het gaat hierbij om beleids- en uitvoeringsprojecten die noodzakelijk zijn voor het verder vormgeven van de Mobiliteitsvisie. Het gaat hierbij in ieder geval om het opstellen van een Uitvoeringsagenda, een Actieplan verkeersveiligheid, het actualiseren van het Actieplan Alkmaar Fietst en een Mobiliteitsprogramma van Eisen voor nieuwbouwontwikkelingen. De raad wordt jaarlijks geïnformeerd over de stand van zaken van deze projecten, daarnaast zal er ook over de projecten worden gecommuniceerd (zie paragraaf communicatie).

Communicatie

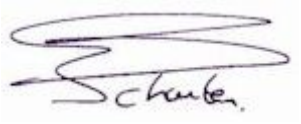
Na vaststelling van de Stedelijke Mobiliteitsvisie wordt deze verbeeld in een korte informatieve infographic. Deze wordt zo vormgegeven dat de Stedelijke Mobiliteitsvisie voor eenieder te begrijpen is, en vormt daarmee een aanvulling op de papier versie. Tevens wordt er een projectenpagina ingericht, waarop naast de visie ook de projecten als benoemd in de eerste aanzet van de Uitvoeringsagenda wordt genoemd.

Bijlagen

1. Bijlage 1. Stedelijke mobiliteitsvisie Alkmaar 2040.
2. Bijlage 2. Analyse participatie Stedelijke Mobiliteitsvisie
3. Bijlage 3. Verslag participatieavond Stedelijke Mobiliteit 3 juni 2024

Burgemeester en wethouders van Alkmaar,

mw. drs. A.M.C.G. Schouten, burgemeester



dhr. R.M. Reus, gemeentesecretaris



Collegevergadering: 11 juni 2024

RAADSBESLUIT

Nr.

De raad van de gemeente Alkmaar;

Gelet op
Het besluit van burgemeester en wethouders van 11 juni 2024
Het advies van de commissie Ruimte 2 juli 2024

Besluit

1. De Stedelijke Mobiliteitsvisie Alkmaar 2040 vast te stellen, als vervanging van de Visie Mobiliteit en Bereikbaarheid - Alkmaar Bereikt 2017-2027 en daarmee richting te geven aan een goede bereikbaarheid van Alkmaar waar het fijn leven is, waarbij de belangrijkste uitgangspunten zijn:
    a. Maatwerk als uitgangspunt voor mobiliteitsbeleid; hiervoor wordt Alkmaar onderverdeeld in a-, b- en c-gebieden (zie ook de kaart op pagina 17 in bijlage 1). In het a-gebied wordt meer aandacht gegeven aan fietsers en voetgangers, de auto blijft wel welkom. In het b-gebied zijn alle vormen van vervoer gelijkwaardig, maar verleiden we vanwege de nabijheid van voorzieningen om meer te gaan fietsen. In het c-milieu zijn alle vervoerswijzen gelijkwaardig, maar geven we vanwege de afstanden tot aan voorzieningen meer ruimte voor de auto en het openbaar vervoer.
    b. Leefbaarheid en economische vitaliteit zijn leidend, waarbij het uitgangspunt is dat iedereen veilig en prettig kan reizen. Daarbij hoort (ook) een goede leefkwaliteit en toegankelijkheid.
    c. De binnenstad en omgeving (het a-milieu) is de huiskamer van de stad vanwege de voorzieningen, activiteiten en historische aantrekkelijkheid. Om deze kwaliteiten maximaal te kunnen benutten en de verkeersveiligheid te verbeteren wordt ingezet op het vergroten van de verblijfskwaliteit. Daarom verleiden we doorgaand autoverkeer om via de ring te rijden.
    d. Het beleid is erop gericht om doorgaand autoverkeer zo soepel mogelijk via de ring Alkmaar te laten rijden, waardoor doorgaand verkeer verleid wordt om om de stad heen te rijden.
    e. De binnenring blijft in stand, evenals goede verbindingen tussen de buiten- en binnenring. Met de ring Alkmaar (buitenring) als leidende draaischijf zorgen de verbindingswegen ervoor dat inwoners, werknemers en bezoekers snel op hun plek van bestemming komen. Het wensbeeld voor het autonetwerk is verbeeld opgenomen op pagina 27.
    f. De maximumsnelheid op de binnenring wordt op delen verlaagd naar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, waarmee de verkeersveiligheid wordt vergroot en ruimte wordt gegeven aan verblijfskwaliteit. De snelheidsverlaging vindt plaats na de (vanaf de invalsroute gezien) eerste gebouwde parkeergelegenheid.

g. Een verkeersveilige inrichting is het uitgangspunt. Dit betekent dat een weg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur ingericht wordt met gescheiden fietspaden[1]. Als deze inrichting vanwege de beschikbare ruimte niet inpasbaar is, kan de snelheid worden verlaagd naar 30 kilometer per uur. Dit doen wij volgens het Alkmaars principe. Het Alkmaars principe betekent dat een eventuele snelheidsverandering pas ingevoerd wordt nadat de weginrichting is aangepast. Hiervoor wordt een apart plan inclusief fasering en budget opgesteld.
h. Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt gebruikt gemaakt van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE). In het MPvE worden aan de voorkant afspraken gemaakt en vastgelegd over de mobiliteit in het gebied. In het MPvE worden alle vormen van vervoer benoemd en beschreven.
i. De gebieden uit de Parkeernormennota blijven in stand, evenals de parkeernormen die in deze nota zijn opgenomen.
j. Fietsen blijven wij stimuleren, om dit te bereiken wordt het Uitvoeringsprogramma Alkmaar Fietst voortgezet en geactualiseerd.
k. De Bestevaerbrug verder uit te werken vanuit het voorkeursscenario Fietsstraatbrug.

2. De Stedelijke Mobiliteitsvisie vast te stellen als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) om zo aan de Europese verplichting te voldoen om uiterlijk per 2027 een SUMP te hebben vastgesteld;

De raad van Alkmaar, 15 juli 2024

mw. drs. A.M.C.G. Schouten, burgemeester

mw. mr. V.H. Hornstra, griffier

[1] Een gescheiden fietspad wordt hier in de ruime definitie gebruikt. Het kan hierbij gaan om fietspaden die op een afstand van de rijbaan liggen (al dan niet met obstakels als schildjes), fietspaden met een verhoging ten opzichte van de rijbaan of fietspaden die anderszins niet direct aan de rijbaan liggen (maar bijvoorbeeld naast een parkeervak).