Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021

gemeente Langedijk

Heerhugowaard
Stad van kansen

Voorwoord

Voor u ligt het Omgevingsprogramma mobiliteit van de toekomstige gemeente Dijk en Waard. Dit programma beschrijft hoe we de komende jaren zorgen voor een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente. We gaan door met wat goed gaat en sturen bij waar het beter kan.

Met het samengaan van de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk groeit Dijk en Waard gestaag door naar een gemeente van meer dan 100.000 inwoners. We creëren een attractief woonklimaat en goed bereikbare economische en recreatieve functies. En er zijn nu al veel ontwikkelingen in onder andere het Stationsgebied, Stadshart, het Kanaalgebied, de omgeving Broekerveiling en het Havengebied Broek op Langedijk.

Deze ambities, ontwikkelingen en groei brengen uitdagingen met zich mee op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast staan we aan het begin van een transitiefase naar uitstootvrij verkeer, waarbij duurzaamheidsdoelstellingen een steeds prominentere rol krijgen. En ook de techniek heeft niet stilgestaan. Hoe verplaatsen we ons in de toekomst? Gaan we met de elektrische auto of elektrische fiets, gebruiken we deelfietsen of pakken we de zelfrijdende taxi? Ook corona heeft invloed op verplaatsingen in de gemeente. We werken meer thuis, gebruiken minder het openbaar vervoer en de verkoop van fietsen is explosief gestegen. Tegelijkertijd bestellen we meer online en rijden bezorgdiensten af en aan. Dit alles heeft invloed op het mobiliteitsbeleid van de gemeente Dijk en Waard.

Het stationsgebied ligt midden in de nieuwe gemeente Dijk en Waard. We zien het daarom als knooppunt dat Heerhugowaard en Langedijk met elkaar verbindt. Er gaat hier de komende jaren veel veranderen. Het stationsgebied wordt de komende jaren met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes verknoopt met de omgeving en vormt een schakel tussen het Stadshart, de woonwijken en werklocaties in Langedijk en Heerhugowaard en het unieke landschap van het Oosterdel. Het effect hiervan zal in de hele gemeente voelbaar zijn.

In de woonwijken en kernen zetten we in op verbetering van de kwaliteit van voet- en fietspaden. Met inwoners zetten we pilots op waarin we gezamenlijk de straat vormgeven. Door bij de inrichting van openbare ruimte verblijven en spelen als uitgangspunt te hanteren, zorgen we voor een leefbare en veilige woonomgeving voor iedereen.

We zorgen ervoor dat werklocaties en bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn voor zowel werknemers als bezoekers. Hierbij zorgen we voor goede en veilige fietsverbindingen naar de woonkernen en omliggende regio's. En we gaan in gesprek met de provincie Noord-Holland en het Rijk over de doorstroming op de hoofdwegen.

Kortom, Dijk en Waard ontwikkelt, de wereld verandert en het Omgevingsprogramma biedt hier de ruimte voor! We zetten meer in op lopen en fietsen en richten ons op duurzaam en veilig vervoer. Tegelijkertijd zorgen we voor goede bereikbaarheid van bedrijven en economische locaties. We kiezen nadrukkelijk niet voor een compleet nieuwe insteek: we continueren wat goed gaat en brengen op onderdelen accentverschillen aan.

Tenslotte, dit Omgevingsprogramma mobiliteit is een uitnodiging aan anderen om met ons tot allerlei nieuwe ontwikkelingen te komen. Samenwerking in de gemeente wordt vanuit de participatiemaatschappij en de nieuwe Omgevingswet intensiever. Complexer. Meer samenwerking op het gebied van mobiliteit is nodig. Hierbij gaan we voortdurend in gesprek met inwoners en ondernemers om de leefbaarheid en bereikbaarheid te behouden en verbeteren.

Monique Stam-de Nijs, wethouder Mobiliteit gemeente Heerhugowaard

Nils Langedijk, wethouder Mobiliteit gemeente Langedijk

gemeente Langedijk

Heerhugowaard Stad van kansen

Inhoudsopgave

VOORWOORD 2

1 INLEIDING 4

1.1 Gemeenten veranderen 4
1.2 ... en ook de omgeving verandert 5
1.3 We houden ons aan landelijke afspraken 6
1.4 Hoe hebben we Omgevingsprogramma mobiliteit opgesteld? 6
1.5 Wat leest u in dit document? 7

2 WAT ZIJN ONZE MOBILITEITSAMBITIES? 8

2.1 De concept Omgevingsvisie vormt een fundament 8
2.2 De routekaart naar het einddoel 8

3 HOE GAAN WE DIT DOEN? 10

3.1 We zetten in op een veilige en duurzame bereikbaarheid 10
3.2 Het creëren van een veilige en gezonde woonomgeving 12
3.3 Levendig Stationsgebied en Stadshart 15
3.4 Goede omstandigheden voor werk en ondernemen 16
3.5 Aansluiting op de regio en de wijde omgeving 18
3.6 Recreatieve kwaliteiten benutten 20

4 OVERZICHT MAATREGELEN EN ACTIES 21

4.1 Uitvoeringsprojecten korte termijn (2021-2022) 21
4.2 Maatregelen korte en middellange termijn (2021-2030) 21
4.3 Hoe betrekken we onze inwoners? 23
4.4 En hoe gaan we dit betalen? 23

BIJLAGEN 25

Bijlage I – bereikbaarheidsanalyse fiets en OV 25
Bijlage II – Verkeersveiligheidanalyse 27

COLOFON 29

gemeente Langedijk

Heerhugowaard
Stad van kansen

1 Inleiding

1.1 Gemeenten veranderen ...

De gemeenten Heerhugowaard en Langedijk gaan per 1 januari 2022 samen in de gemeente Dijk en Waard. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid van beide gemeenten is geactualiseerd en geharmoniseerd in voorliggend Omgevingsprogramma. De samenvoeging biedt immers kansen om het mobiliteitsnetwerk, op een duurzame wijze, beter te verknopen.

Bij het opstellen van het Omgevingsprogramma is aangesloten op de raadsagenda Heerhugowaard en het bestuursakkoord Langedijk. Hierin staat dat goede verbindingen van belang zijn voor de attractiviteit van het woonklimaat in Dijk en Waard en het bereiken van werk en voorzieningen in de omgeving. De economische functies in de gemeente moeten tegelijkertijd toegankelijk en bereikbaar blijven en zijn afgestemd op omgeving. Dit Omgevingsprogramma bevat geen grote wijzigen op dit vlak.

Heerhugowaard is in de afgelopen decennia sterk gegroeid, van een landelijk lint in een grootschalige droogmakerij, tot een complete stad, met groene woonwijken, stedelijke voorzieningen, florerende bedrijven en aantrekkelijke recreatiegebieden. En ook Langedijk heeft zich sterk ontwikkeld, maar juist op een meer dorpse manier, rondom het historische lint en verweven met het historische waterrijke landschap er omheen. De druk op de woningmarkt in onze regio is de afgelopen jaren desondanks sterk toegenomen en de krapte op de markt is groot. Er is een groeiende groep lokale en regionale huishoudens die op zoek is naar een woning.

Dijk en Waard staat de komende jaren voor een aantal grote opgaven als gevolg van diverse ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen. De druk op de woningmarkt in de regio is groot. De laatste uitbreidingsgebieden zijn momenteel in ontwikkeling (met name De Draai in Heerhugowaard en Westerdel in Langedijk). De aandacht voor stedelijke ontwikkeling verschuift de komende jaren meer naar de bestaande stad.

De binnenstedelijke transformatieopgaven vragen om een duidelijke visie op ontsluiting via de hoofdinfrastructuren voor fiets, openbaar vervoer en auto. Meer inwoners en meer bedrijvigheid betekenen immers meer auto's en verplaatsingen. Ook de ontwikkeling van glastuinbouwgebied Alton en bedrijventerreinen De Vaandel en Breekland vragen om een helder beeld over logistieke verkeersstromen.

In Langedijk is grootstedelijk gebiedsontwikkeling met hoge dichtheden niet gewenst. We zijn met de provincie in gesprek over de mogelijkheden voor woningbouw bij de Oostrand. Water speelt een sleutelrol in de aantrekkingskracht van Langedijk. Met 'Langedijk ontwikkelt met water' willen we ruimte bieden aan recreatieve voorzieningen en functies op en langs het water. Vanaf het NS-station is het slechts een paar minuten lopen naar de rand van het Oosterdel. Dit gebied is vanaf deze kant nu nog ontoegankelijk. We werken daarom aan een bruisend toeristisch overstappunt om ons cultuurhistorisch landschap beter bereikbaar te maken.

In dit document leest u de visie van de nieuwe gemeente Dijk en Waard op mobiliteit voor de periode 2020-2030. De wereld verandert weliswaar, maar ons doel blijft hetzelfde. We zetten net -als voorheen- in op een bereikbaar, duurzaam, veilig en leefbaar Dijk en Waard.

gemeente Langedijk

Heerhugowaard Stad van kansen

1.2 ... en ook de omgeving verandert

Er zijn verschillende sociaal-maatschappelijke trends en ontwikkelingen die ons mobiliteitsgedrag en mobiliteitssysteem de komende jaren beïnvloeden. De belangrijkste staan hieronder weergegeven:

- De technische ontwikkelingen op en rondom de fiets gaan steeds sneller, de actieradius van de fiets neemt hierdoor toe. De stijgende verkoop van de elektrische fiets en de steeds grotere acceptatie hiervan onder alle doelgroepen maakt fietsen bovendien makkelijker en laagdrempeliger. De recente ontwikkeling van speed-pedelecs (max. 45 km/u) versterkt dit, maar zorgt er ook voor dat veiligheid een steeds groter issue wordt. Het snelheidsverschil tussen fietsers wordt groter en bestaande (fiets) infrastructuur is niet automatisch bruikbaar voor hogere snelheden en nieuwe toepassingen (bijvoorbeeld e-bakfietsen). Bovendien is fietsen ontspannend, gezond, gemakkelijk, voordelig en resulteert in minder uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreiniging dan gebruik van de auto (en de meeste andere vervoermiddelen).
- Het aantal personenauto's in Nederland blijft groeien. Op 1 januari 2019 waren er 8,5 miljoen personenauto's. Dat is 1,9% meer dan een jaar eerder. Vergeleken met 2009 is het aantal personenauto's met 13% toegenomen. Door de vergrijzing zijn er landelijk (relatief) steeds meer mensen van 75 jaar en ouder. In deze leeftijdsgroep was het autobezit per duizend inwoners op 1 januari 2018 een derde hoger dan tien jaar eerder. Dat is de sterkste groei van alle leeftijdsgroepen. Onder 18 tot 30-jarigen is het autobezit het laagst. Jarenlang nam het autobezit in deze categorie af, maar de afgelopen jaren is er weer een kleine stijging te zien.

  De groei van het aantal gereden kilometer vlakt af. In 2019 werd nauwelijks meer gereden dan in 2018.

  Het gemiddeld autobezit in Heerhugowaard en Langedijk (respectievelijk 1,3 en 1,2 per huishouden) ligt boven het landelijke gemiddelde (in 2016 0,9 auto per huishouden). Dit heeft te maken met de ligging van Dijk en Waard en de afstand tot (regionale) voorzieningen. Het openbaar vervoer is immers voor veel inwoners geen goed alternatief voor de auto.
- Er is een algemene trend zichtbaar van bezit naar gebruik. De muziekdienst Spotify is een van de bekendste voorbeelden. Bij mobiliteit wordt vaak gesproken over 'Mobility as a Service (MaaS)'. De letterlijke vertaling hiervan is 'mobiliteit aanbieden als een service'. Via MaaS-platforms kan eenvoudig de beste vervoersoplossing worden gekozen voor een reis. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van regulier OV, Uber, de eigen leaseauto, deelauto's, deelfietsen, deelscooter etc. De verwachtingen omtrent MaaS zijn hooggespannen; het heeft namelijk de potentie om ketenmobiliteit verder te versterken. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft eind 2018 onderzoek gedaan naar de gedragseffecten van MaaS. Het KiM constateert dat vooral jongvolwassenen die in de grotere steden wonen tot de 'early adopters' van MaaS behoren. Hierbij gebruiken ze de aangeboden diensten vooral voor incidentele verplaatsingen. Het is volgens het KiM nog onzeker of MaaS in de dagelijkse praktijk daadwerkelijk tot gedragsverandering gaat leiden. In het geval van Dijk en Waard verwachten we niet dat MaaS-oplossingen op korte termijn een alternatief gaan vormen voor het bezit en het gebruik van de privéauto.
- Bij het opstellen van deze visie is de anderhalve-metersamenleving, als gevolg van de COVID-19 pandemie en de maatregelen om die te bestrijden, vooralsnog de nieuwe realiteit. Op dit moment is onduidelijk hoe COVID-19 zich gaat ontwikkelen en of dit tot blijvende gedragsveranderingen leidt. Wat vaststaat is dat de coronacrisis ertoe geleid heeft dat de afgelopen maanden (maart 2020 – januari 2021) minder met het openbaar vervoer is gereisd. De verwachting is dat ook in 2021 minder frequent openbaar vervoer beschikbaar is. Tegelijkertijd is de verkoop van fietsen explosief gestegen. Sinds de zomer van 2020 neemt ook de verkoop van tweedehandsauto's toe.

1.3 We houden ons aan landelijke afspraken

Met het mobiliteitsbeleid zorgen we voor een goede afstemming op de kaders van het nationaal, provinciaal en lokaal beleid op het gebied van onder andere mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu (onder andere omtrent klimaatbestendigheid en uitstoot van CO_2 en fijnstof). Onderstaand zijn de belangrijkste kaders weergegeven.

- De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden in Nederland gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. Het Strategisch plan verkeersveiligheid 2030 (SPV, 2018) benadert verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief. Het SPV 2030 richt zich enerzijds op een proactieve aanpak op basis van risico's (het voorkomen van ongevallen)[1] en anderzijds op een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor moet data worden verzameld over bestaande risico's of die zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit moet regionaal en lokaal worden uitgewerkt in een actieplan. De in dit Omgevingsprogramma opgenomen maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid voldoen aan deze vernieuwde benadering.
- Een meerderheid van de Tweede Kamer heeft eind oktober 2020 ingestemd met een motie om binnen de bebouwde kom een standaardlimiet van 30 kilometer per uur in te voeren. De maatregel moet leiden tot minder verkeersdoden. In de steden Oslo en Helsinki werd de maatregel eerder al succesvol ingevoerd. Een limiet van 50 kilometer per uur is hierbij alleen nog toegestaan op doorgaande wegen, zolang de verkeersveiligheid niet in gevaar is.
- In het regeerakkoord heeft het kabinet een ambitieus klimaatdoel gesteld: 49% minder broeikasgasemissies in 2030 ten opzichte van 1990. De maatregelen, waaronder die voor verkeer en vervoer, zijn eind juni 2019 gepresenteerd. Er wordt ingezet op schoner, slimmer en anders verplaatsen. Een van de acties uit het klimaatakkoord is dat in 2030 alle nieuwe personenauto's zero-emissie zijn. In het Klimaatakkoord is afgesproken de regionale uitwerking vorm te geven door "regionale mobiliteitsprogramma's (RMP)". Dit programma voorziet in de lokale uitwerking van het RMP Noord-Holland en Flevoland.
- Het aantal publieke laadpunten voor elektrische auto's moet de komende jaren fors toenemen. Dit vraagt om een slim, dekkend, toegankelijk en betrouwbaar netwerk van laadpunten. Hiervoor is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarin de sector, netbeheerders, decentrale overheden en het Rijk afspraken hebben gemaakt om de benodigde versnelling van de uitrol van laadinfrastructuur te realiseren. Een groot deel van de afspraken uit de NAL moet op gemeentelijk niveau worden uitgevoerd. MRA-e, de organisatie die voor gemeenten in de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland de opdracht heeft elektrisch vervoer te bevorderen en het netwerk van laadpunten uit te breiden, werkt de afspraken uit de NAL voor ons uit.

1.4 Hoe hebben we Omgevingsprogramma mobiliteit opgesteld?

Om te komen tot voorliggend Omgevingsprogramma is een proces gevolgd dat recht doet aan de verschillende doelstellingen en belangen binnen Dijk en Waard.

Bij het opstellen van de (nog niet vastgestelde) Omgevingsvisie zijn diverse participatie-bijeenkomsten gehouden en zijn veel gesprekken gevoerd. Hierbij is in meer integrale zin gesproken over de ambities en daaruit voortvloeiende beleidsdoelen van onze nieuwe gemeente. De thema's bereikbaarheid, infrastructuur en duurzaamheid zijn daarbij uitvoerig besproken. Ondernemers hebben bij het opstellen van de Retailvisie en de Visie Werklocaties (2020)

[1] *De risico-gestuurde aanpak van het SPV is nog in ontwikkeling, maar is niet nieuw. De visie Duurzaam Veilig van het SWOV is al langere tijd het uitgangspunt om potentieel risicovolle situaties zo veel mogelijk uit te sluiten. Deze visie stond in Heerhugowaard en Langedijk centraal bij het voorkomen van verkeersonveilige situaties.*

aangegeven veel waarde te hechten aan deze thema's. We hebben om deze reden een participatieproces gevolgd dat aansloot bij de reeds verzamelde informatie. Vanwege COVID-19 hebben we dit op digitale wijze gedaan.

Om goed inzicht te krijgen op de feitelijke problemen, wensen en kansen op het gebied van mobiliteit, is gekozen om een online-enquête uit te zetten. Dit om een zo breed mogelijke vertegenwoordiging van de bevolking te horen over de eigen behoeften en bezwaren. De in juni-juli 2020 uitgevoerde enquête is door bijna 3.200 mensen ingevuld (60% van de respondenten kwam uit Heerhugowaard en 40% uit Langedijk). De uitkomsten geven hiermee een goed en representatief beeld van hoe bewoners tegen de huidig verkeerssituatie en mobiliteitsmogelijkheden aankijken.

Uit de online enquête blijkt dat inwoners overwegend positief over het mobiliteitsnetwerk zijn. Voor dagelijkse activiteiten (winkelen, bezoek, werk en sport) wordt vooral gelopen en gefietst. Dit bevestigt de benodigde aandacht voor loop- en fietsnetwerken, zeker als het gaat comfort, veiligheid en continuïteit.

Tijdens het opstellen van dit Omgevingsprogramma zijn bijeenkomsten met de gemeenteraden van Heerhugowaard en Langedijk georganiseerd en er heeft één gecombineerde bijeenkomst plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst zijn de huidige stand van zaken en toekomstige ontwikkelingen besproken (zie paragraaf 1.2 en 1.3) en is een aanzet gegeven voor de kaders en uitgangspunten van het gezamenlijk mobiliteitsbeleid (zie hoofdstuk 2).

De bijeenkomst met de beide gemeenteraden heeft sturing gegeven op de volgende onderdelen:

- aandacht voor langzaam verkeer (onder meer gericht op veiligheid), daarbij moet er specifieke aandacht zijn voor de veiligheid van fietsers en voetgangers op rotonden -ook de raadsagenda van Heerhugowaard vraagt aandacht voor het tweerichtingsverkeer op rotondes;
- bereikbaarheid (ook voor de auto);
- balans bij elektrische voertuigen (wel anticiperen, niet vooroplopen);
- toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mensen met een beperking;
- de beperkte mogelijkheden die de historisch ontstane structuren met zich meebrengen.

1.5 Wat leest u in dit document?

In dit eerste hoofdstuk staat de aanleiding voor het harmoniseren en actualiseren van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid beschreven. In het volgend hoofdstuk gaan we in op de ambitie voor de komende jaren. Wat willen we in 2030 hebben bereikt? Hierbij sluiten we aan op de ambities zoals beschreven in de concept-Omgevingsvisie voor Dijk en Waard.

De maatregelen die we nemen om de doelen te bereiken zijn te vinden in hoofdstuk 3. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het mobiliteitssysteem als geheel en de uitwerking hiervan per deelgebied. Hoofdstuk 4 bevat een overzicht van de beschreven acties en maatregelen.

2 Wat zijn onze mobiliteitsambities?

2.1 De concept Omgevingsvisie vormt een fundament

We werken samen aan een Omgevingsvisie voor Dijk en Waard. Hierin leggen we onze ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving op de lange termijn vast. Met het opstellen van de Omgevingsvisie anticiperen we op de invoering van de Omgevingswet per (waarschijnlijk) 1 januari 2022.

De concept Omgevingsvisie richt zich op 9 speerpunten. Dit zijn punten die te maken hebben met actuele trends en ontwikkelingen. Het zijn toekomstgerichte punten die voor iedereen van belang zijn. Deze speerpunten zijn (zonder SMART-doelstelling):

1. *Een veilige en gezonde omgeving*
2. *Een goede woonplek en woonomgeving voor iedereen.*
3. *Een omgeving die uitnodigt tot contact en zorg voor elkaar.*
4. *Goede omstandigheden voor scholing, werk en ondernemen.*
5. *Plannen die de identiteit versterken.*
6. *De voorbereiding op de gevolgen van de klimaatverandering.*
7. *Een CO_2 neutrale gemeente.*
8. *Een goed leefgebied voor veel verschillende planten en dieren.*
9. *Een krachtige plek binnen de regio en de wijde omgeving*

Een Omgevingsvisie bevat ambities, hoe deze ambities worden gerealiseerd staat beschreven in Omgevingsprogramma's. Een Omgevingsprogramma is uitvoeringsgericht en bevat concrete maatregelen om doelen te realiseren, effecten te monitoren en hoe waar nodig bij te sturen.

Het geharmoniseerd mobiliteitsbeleid heeft de vorm van een Omgevingsprogramma binnen de context van de Omgevingswet. De mobiliteitsambitie en de daaruit vloeiende maatregelen sluiten aan op de concept-Omgevingsvisie. We zorgen hiermee voor een geharmoniseerd en toekomstbesteding mobiliteitsbeleid, dat bijdraagt aan het realiseren van de doelen uit de concept-Omgevingsvisie Heerhugowaard-Langedijk. De Omgevingsvisie vormt hiermee het uitgangspunt voor de doelen van het mobiliteitsbeleid.

2.2 De routekaart naar het einddoel

De wereld om ons heen heeft de afgelopen jaren niet stil gestaan en de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan snel. Het aantal inwoners en de bedrijvigheid in Dijk en Waard nemen de komende jaren toe. Dit zorgt voor een groei van het verkeer. Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer neemt toe. Ook het aantal autoverplaatsingen groeit. Dit vraagt om keuze zodat iedereen zich veilig en zo duurzaam mogelijk kan verplaatsen. In voorliggend mobiliteitsbeleid continueren we de koers van de afgelopen jaren en brengen op onderdelen verbeteringen aan. Centraal in dit Omgevingsprogramma staat het volgende doel:

> De gemeente Dijk en Waard heeft als doel een bereikbare, duurzame, veilige en leefbare gemeente te zijn. Met dit Omgevingsprogramma mobiliteit dragen we bij aan het behalen van deze doelstelling in een veranderende omgeving en maatschappij. We zetten hierbij meer dan voorheen in op lopen, fietsen en duurzame mobiliteit. We kiezen hierbij nadrukkelijk niet voor een compleet nieuwe insteek: we continueren wat goed gaat en brengen op onderdelen wijzigingen aan.

Dit betekent concreet het volgende:

- We maken het de komende jaren makkelijker voor onze inwoners om voor de dagelijkse verplaatsingen de fiets te pakken of dit lopend te doen. We hebben de afgelopen jaren al ingezet op een verbetering van het fietsnetwerk. Dit blijven we doen. De komende jaren zetten we bij het ontwerp van de openbare ruimte nog meer in op langzaam verkeer. We creëren hierdoor in onze woonwijken en kernen meer ruimte voor verblijven, groen en spelen. Daarbij realiseren we ons dat de auto niet uit het straatbeeld verdwijnt, maar we geven de auto wel een minder dominante positie. Daarbij is het instellen van 30 km/u

voor gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom een nieuw uitgangspunt (zie paragraaf 1.3).

- We faciliteren ontwikkelingen op het gebied van duurzaam vervoer, waaronder elektrische auto's en deelmobiliteit. Dijk en Waard volgt ontwikkelingen en bekijkt in hoeverre deze ontwikkelingen bijdragen aan het realiseren van onze ambities op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijk ordening en duurzaamheid.
- Iedereen moet zich op een veilige manier kunnen verplaatsen. Hier wordt al actief aan gewerkt. In 2030 is Dijk en Waard nog meer verkeersveilig, zowel objectief (het aantal geregistreerde ongevallen) als subjectief (de beleving van bewoners en bezoekers). Hiervoor blijft structurele aandacht nodig door middel van preventie, educatie en evaluatie van ongevallen (zie Bijlage II – Verkeersveiligheidanalyse). Waarbij we uiteraard extra aandacht besteden aan de kwetsbare verkeersdeelnemers. Een risico-gestuurde knelpuntenaanpak (SPV 2030) en Duurzaam Veilig principes blijven de basis vormen voor verbetering en inrichting van de openbare ruimte.

Onze mobiliteitsdoelen sluiten aan op het landelijk Klimaatakkoord, het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030, het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland, het Ontwikkelbeeld Mobiliteit regio Alkmaar[2] en de visie op mobiliteit Noord-Holland Noord. Verder is het Omgevingsprogramma mobiliteit geen statisch document. We houden de actuele ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in het oog en spelen hierop in.

We blijven kortom de komende jaren inzetten op verbetering van de multimodale bereikbaarheid van onze gemeente voor inwoners, werknemers en bezoekers. Een inrichting van de openbare ruimte die gericht is op veilig bewegen en verblijven vormt de kern van het mobiliteitsbeleid. Daarbij geldt dat voorzieningen bereikbaar moeten zijn en blijven. De focus ligt hierbij meer dan voorheen op lopen en fietsen. Tegelijkertijd zorgen we voor goede auto-ontsluitingen. Hiermee dragen we bij aan de aantrekkelijkheid van onze gemeente voor inwoners, ondernemers en toeristen.

In het volgende hoofdstuk zijn bovenstaande punten uitgewerkt in maatregelen. Hoe ziet het mobiliteitssysteem van Dijk en Waard er in de toekomst uit? Hoe maken we de woonwijken en kernen leefbaarder en veiliger? Wat gaan we doen in het Stationsgebied en Stadshart? En hoe houden we de werklocaties bereikbaar? Per gebied(stype) hebben we een maatregelenpakket opgesteld. Daarbij hebben we ook een aantal netwerkbrede maatregelen beschreven, die een positief effect hebben op alle gebieden.

[2] *Ontwikkelbeeld Mobiliteit regio Alkmaar, gezamenlijke gemeenten regio Alkmaar, mei 2019*

3 Hoe gaan we dit doen?

3.1 We zetten in op een veilige en duurzame bereikbaarheid

Uit de online enquête blijkt dat inwoners voor lokale verplaatsingen vaak de fiets gebruiken of de verplaatsing te voet doen. We zorgen dat dit veilig kan. We nemen maatregelen zodat binnenwijkse en binnenstedelijke verplaatsingen overal te voet, met de fiets of het openbaar vervoer (inclusief Hugohopper) kunnen worden gemaakt. We richten het intern fietsnetwerk hiervoor zo in dat:

- het naadloos op elkaar aansluit (Grenzeloos Dijk en Waard) en aangesloten is op de doorfietsroutes richting omliggende regio's;
- het aansluit op openbaar vervoer haltes en de NS-stations Heerhugowaard en Alkmaar-Noord. Op deze manier stimuleren we duurzaam vervoer per fiets en openbaar vervoer (ketenreis);
- fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen in de gemeente aantrekkelijk, goed bereikbaar en vindbaar zijn. Hiermee maken we het aantrekkelijker om binnen de gemeenten met de fiets te gaan. Bij het NS-station denken we mee met ProRail en NS en zetten we ons bijvoorbeeld in voor een fietsenstallingen met een zo direct mogelijke toegang tot de perrons om de overstap zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Als vervolg op de inventarisatie van onveilige wandel- en fietspaden verbeteren we verkeersonveilige situaties. Hierbij kijken we nadrukkelijk naar tweerichtingsverkeer voor fietsers op rotondes, omdat dit voor automobilisten verwarrend en voor fietsers verkeersonveilig kan zijn. Ook op andere plekken waar veel voetgangers, fietsers en automobilisten elkaar ontmoeten, krijgt verkeersveiligheid en oversteekbaarheid extra aandacht. De aandacht voor rotonden vloeit ook voort uit het tien-puntenplan uit Langedijk om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De provincie Noord-Holland is als vervoersautoriteit verantwoordelijk voor het openbaar (bus)vervoer in Dijk en Waard. De gemeente heeft hierin geen taak, anders dan adviserend en voor de infrastructuur en (halte)voorzieningen op het eigen wegennet. Na de gemeentelijke fusie ontstaat een grotere gemeente, waarbij de inzet is om meer actief en sturend te opereren richting provincie en Connexxion. Bij de totstandkoming van de dienstregeling pleiten we voor hoogwaardig openbaar vervoer met snelle routes en een hoge frequentie.

We blijven werken aan betere doorstroming van het openbaar vervoer, toegankelijke bushaltes en comfortabele haltevoorzieningen. Maatregelen om de doorstroming op bijvoorbeeld de Oosttangent te verbeteren hebben immers stadsbreed een positief effect op de betrouwbaarheid van het busverkeer.

We blijven inzetten op de bereikbaarheid van Dijk en Waard per auto, waarbij we aandacht besteden aan de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en voorzieningen, logistiek verkeer en de bereikbaarheid van de regio. Hierbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Autoverkeer dat geen herkomst en bestemming in Dijk en Waard heeft maakt gebruik van het regionale wegennet. Hiervoor is het noodzakelijk dat het regionale wegennet goed functioneert. De doorstroming op het omliggend wegennet blijven we afstemmen met de provincie Noord-Holland en het Rijk.
- Autoverkeer van buiten de gemeente met een bestemming in Dijk en Waard en autoverkeer tussen de wijken / kernen maakt gebruik van de hoofdstructuur. Hieronder vallen met name de tangentenstructuur in Heerhugowaard en de randwegen in Langedijk.

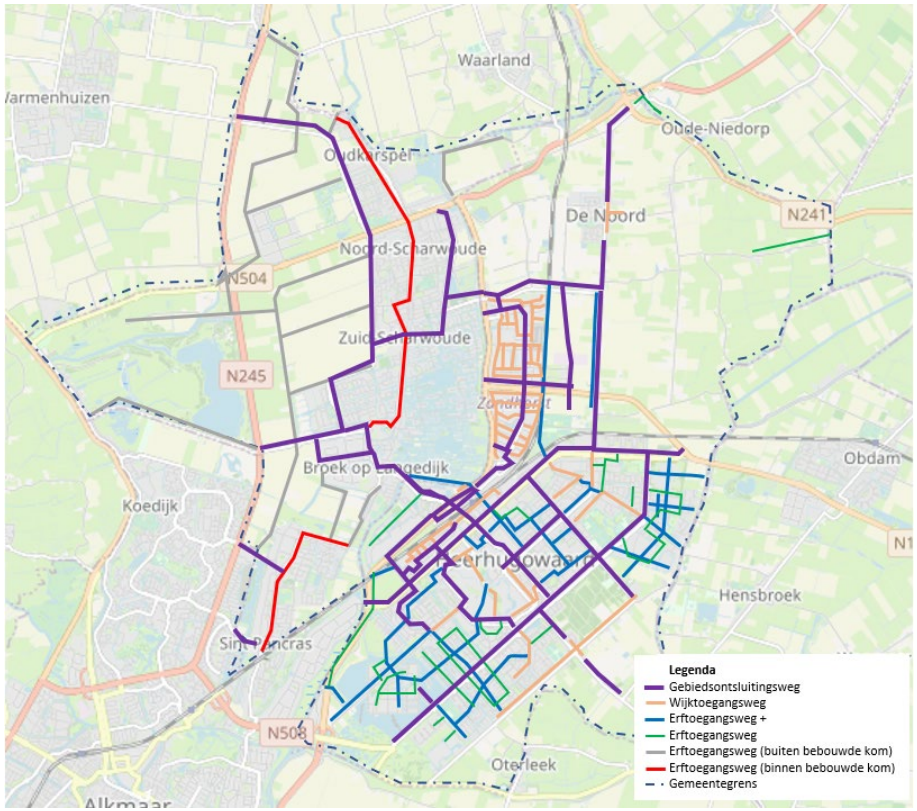
Deze routes moeten dan wel aantrekkelijk zijn. Aantrekkelijker dan de routes door verblijfsgebieden. Daarom gaan we de huidige rotondes op de Oosttangent ombouwen tot gedeeltelijke turborotondes (met twee rijstroken). Dit om de doorstroming te verbeteren - en om sluipverkeer door de aangrenzende wijken te voorkomen. De Punt in Broek op Langedijk wordt doorgetrokken naar de Nauertogt. Een ander groot project is de transformatie van de hoofdwegenstructuur in het stationsgebied (waarin de uitgangspunten van dit Omgevingsprogramma als zijn verwerkt), inclusief de kruispunten van de Zuidtangent en de spooronderdoorgang. Aandacht moet ook uitgaan naar de knelpunten op de toegang tot Broek op Langedijk vanaf de provinciale weg N242. Vooral de doorstroming op verbinding Broekerweg, Uitvalweg en de rotonde op het kruispunt Westelijke Randweg – Papenhorn vragen om urgentie.

Daarnaast zijn er in de gemeente nog wegen, waarbij het gebruik van de weg niet aansluit bij de categorie van de weg. De historische structuren passen niet altijd in het systeem van categorisering. We proberen de beperkte fysieke ruimte en bijzondere (historische) gebiedskenmerken zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de voorzieningen die erlangs liggen. Dit speelt bijvoorbeeld op de Voorburggracht, Twuyverweg en Bovenweg. De bijpassende inrichting van een 30 km/zone is met name in de oude structuren niet altijd mogelijk, maar we streven binnen de beperkingen naar een zo maximaal mogelijk uitvoering. Daarbij proberen we ook de problemen door wijzigingen in het netwerk op te lossen.

Ook de steeds groter wordende landbouwvoertuigen moeten een plek krijgen op het wegennet van Dijk en Waard. Op de gemeentelijke wegen is landbouwverkeer toegestaan, maar op de provinciale wegen niet. Dit betekent dat er een goed alternatief moet zijn. Bij aanpassingen in de verkeersstructuur moet het belang van landbouwverkeer worden meegewogen.

De grootste uitdaging op het gebied van stedelijke logistiek voor de komende jaren is om meer te transporteren met minder bewegingen en minder emissies. Dit is een regionale aangelegenheid. In 2014 hebben diverse partijen (waaronder het Rijk, gemeenten, vervoerders, verladers en branche- en belangenorganisaties) de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (Green Deal ZES) ondertekend. Deze partijen onderzoeken samen hoe emissievrije bevoorrading van stadskernen in praktijk gebracht kan worden. Het doel is om in 2025 zoveel mogelijk emissievrije stadslogistiek te realiseren. Deelnemers aan de Green Deal ZES testen niet alleen nieuwe praktische logistieke oplossingen uit, maar ook combinaties van nieuwe technologieën, publiek-private samenwerking en aangepaste regelgeving. We bekijken in hoeverre het zinvol is om als Dijk en Waard hierbij aan te sluiten.

De huidige wegcategorisering is weergegeven in onderstaande afbeelding



Figuur 1 Wegencategorisering Dijk en Waard

3.2 Het creëren van een veilige en gezonde woonomgeving

3.2.1 Huidige situatie

Uit de online enquête (zomer 2020) blijkt dat veel inwoners de verkeerssituatie in hun buurt / kern als positief ervaren. De mogelijkheid om met de auto de eigen woon- en/of werkbuurt in en uit te rijden wordt als voldoende beoordeeld en verkeeroverlast scoort over het algemeen laag.

De kwaliteit van de fiets- en autoverbindingen worden gemiddeld het hoogst beoordeeld, gevolgd door de voetpaden. Het openbaar vervoer wordt minder positief beoordeeld. Het ontbreken van busverbindingen of het bestaan van onlogische routes, de afstand van woning naar bushalte, de frequentie van de busdienst en de aansluitingen op andere vervoerswijzen worden hierbij het meest genoemd als knelpunt. Niet alle delen van de gemeenten zijn bovendien goed bereikbaar met de bus (zie Bijlage I – bereikbaarheidsanalyse fiets en OV) – dit is vooral voor ouderen en mensen met een beperking een probleem. Voor een deel biedt de HugoHopper hierin een oplossing.

3.2.2 Doel

Een veilige en gezonde woonomgeving gaat verder dan uitsluitend verkeersveiligheid. Het gaat ook om de mate waarin alle mogelijke inwoners samen kunnen functioneren met het verkeer. Van spelende kinderen, schoolgaande jeugd, werkende ouders, vitale senioren tot minder mobiele mensen en kwetsbare verkeersdeelnemers. Met andere woorden, de openbare ruimte moet levensloopbestendig zijn. Wonen, wegen, vervoer, diensten en voorzieningen moeten op elkaar zijn afgestemd, zo min mogelijk beperkingen oproepen en voldoen aan de vraag van de wijkbewoners. Een levensloopbestendige wijk is een wijk waarin bewoners zich goed kunnen verplaatsen, zonder onnodige hindernissen tegen te komen.

Een nieuwbouwwijk kan direct zo worden ontworpen dat deze voldoende toegankelijk en veilig is. Bijvoorbeeld door woningen voor mensen met een zorgbehoefte in de directe omgeving van de voorzieningen te plaatsen. Rond nieuwe schoollocaties kunnen autovrije gebieden worden ontworpen. In bestaande wijken ligt dat ingewikkelder. Niet altijd zijn er goede toegankelijke (loop)routes van concentraties van woningen naar de meest elementaire voorzieningen. Toegankelijkheid en veiligheid hebben veel te maken met sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Kinderen moeten veilig naar school kunnen. En mensen die minder snel ter been zijn moeten voldoende mogelijkheden hebben om over te steken. Bewust naar de openbare ruimte en naar wegen kijken is essentieel. Wat is nodig of wat kan anders ingericht worden voor mensen met beperkingen, in de brede zin van het woord. Vooral bij reconstructies moet hier terdege rekening worden gehouden.

Tot voor kort werd bij inrichting van de openbare ruimte veelal geredeneerd vanuit de auto. Met dit Omgevingsprogramma kiezen we ervoor om vanuit de langzame verkeersdeelnemer (voetganger en fietser) te gaan redeneren. Dat kan redelijk eenvoudig als het gaat om uitbreidingsgebieden zoals Westpoort en De Scheg. Ook voor inbreidingslocaties (transformatie gebieden) zoals het IKC-gebied in Sint Pancras of de stationsomgeving in Heerhugowaard (zie paragraaf 3.3) is het binnen de beperkingen van de bestaande structuren mogelijk om meer voorrang te geven aan voetgangers en fietsers. In de bestaande omgeving is het verleggen van aandacht naar langzaam verkeer ingewikkelder. Om die reden continueren we de inzet om de verkeersveiligheid van bestaande voetpaden en fietspaden te verhogen en in het wegbeeld met name de plek van de fiets beter herkenbaar te maken.

3.2.3 Maatregelen

Wandelnetwerk

De kwaliteit van de voetpaden en oversteekmogelijkheden wordt in Heerhugowaard positief (gemiddeld 6,5) en in Langedijk matig (gemiddeld 5,7) beoordeeld. We verbeteren de komende jaren comfort en veiligheid. Dit betreft concreet: een voldoende breed trottoir, een comfortabel wegdek, goed onderhoud (geen losliggende tegels, geen ongewenste begroeiing), goede oversteekbaarheid van wegen en de toegankelijkheid mensen met een beperking. Relatief eenvoudige aanpassingen met grote impact zijn onder andere het aanbrengen van opritten of het gelijkvloers maken van plaatsen waar wordt overgestoken, het aanbrengen van

voorzieningen ter geleiding en waarschuwing van slechtzienden bij openbaar vervoerhaltes en complexe oversteekplaatsen.

Voor toegankelijkheid van de openbare ruimte geldt in principe dat de richtlijnen van het CROW worden gevolgd. Slechts bij uitzondering wordt hiervan gemotiveerd afgeweken. Bijvoorbeeld door een onmogelijke ruimtelijke inpassing of indien het volgen van de richtlijnen (te) hoge kosten met zich meebrengt. Ook kwaliteitsbewaking bij de aanleg en beheer van de openbare ruimte is belangrijk, omdat een kleine kuil bij de overgang van weg naar stoep al een moeilijke hindernis wordt voor mensen met een rollator en een losliggende stoeptegel kan leiden tot ernstige valpartijen. Het eventueel toepassen van lagere kwaliteitsniveaus in de openbare ruimte leidt tot meer hinder en ongevallen.

Fietsnetwerk

De kwaliteit van het fietsnetwerk wordt ten opzichte van de overige modaliteit als beste beoordeeld. Toch zijn ook hier verbeteringen mogelijke en noodzakelijk. Het streven is dat alle fietspaden in 2030 egaal en comfortabel voor fietsers zijn. Daarom wordt bij onderhoudswerkzaamheden van fietspaden tegelverharding zoveel mogelijk vervangen door vlakke verharding. Dit vergroot immers het rijcomfort en de verkeersveiligheid. Ook wordt gekeken of de breedte van het fietspad aansluit bij het gebruik, het aantal en soort fietsers. Verder wordt gekeken naar de vergevingsgezindheid van de fietsinfrastructuur. Dat betekent dat we kijken of een inschattingsfout van een verkeersdeelnemer niet meteen leidt tot een ernstig ongeval. Bijvoorbeeld door palen, hekjes en andere objecten die niet strikt noodzakelijk zijn te verwijderen. Objecten die noodzakelijk worden gevonden en dus blijven staan, worden beter ingeleid met markering. Ook wordt gekeken of zichtlijnen goed zijn, bijvoorbeeld bij aanwezig groen. We laten het lokaal fietsnetwerk op wijkniveau aansluiten op regionale doorfietsroutes.

Verkeersveiligheid

Het gevoel van veiligheid op de fiets en als voetganger wordt als voldoende beschouwd. Kinderen zijn echter kwetsbare verkeersdeelnemers die extra moeten worden beschermd. De afgelopen jaren is hier al veel aandacht aan besteed. De belangrijkste knelpunten rondom de basisscholen en VO-scholen zijn geïnventariseerd, waarna passende maatregelen zijn genomen. Ook de komende jaren is blijvende aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen vereist. Dit doen we enerzijds door via infrastructurele maatregelen goed gedrag af te dwingen (reactief op basis van klachten en meldingen), anderzijds door het laten verzorgen van verkeerseducatie aan peuters, basisschoolleerlingen en leerlingen in het voortgezet onderwijs. Hierbij wordt, samen met de scholen, ingezet op gedrag veranderende campagnes gericht op ouders, leerlingen en overige weggebruikers in schoolomgevingen.

Inrichting openbare ruimte

In de enquête geeft een kleine meerderheid van de respondenten de voorkeur aan meer ruimte voor de voetganger en fietser in hun buurt ten opzichte van de auto. We gaan samen met bewoners invulling geven aan de veranderde uitgangspunten voor het inrichten van woonwijken (eerst voetgangers/fietsers, groen, spelen en daarna autoverkeer). In Sint Pancras is dit proces al gevolgd en ook in Centrumwaard passen we deze werkwijze toe. Bij groot onderhoud en reconstructies bekijken we welke winst te halen is door nieuwe ontwikkelingen mee te nemen in het straatontwerp. Denk hierbij aan autodelen in combinatie met minder reguliere parkeerplaatsen, voorzieningen voor elektrisch rijden, fietsparkeren, groene parkeerplaatsen, waterberging, meer ruimte voor spelen en meer groen op straat.

> Op één auto-parkeerplaats kun je tien fietsen kwijt.

Parkeren en oplaadvoorzieningen

Fietsparkeren krijgt meer aandacht. Hierbij speelt vooral de locatie van de fietsvoorzieningen een belangrijke rol. We zorgen ervoor dat fietsparkeerplaatsen dichter bij de voorziening liggen dan autoparkeerplaatsen en dat deze ook daadwerkelijk fietsend (veilig en direct) bereikbaar zijn. Hiermee benadrukken we het belang dat we geven aan de fiets. In de wijken / kernen zorgen we voor goede

en voldoende fietsvoorzieningen bij openbaar vervoer haltes. Op deze manier stimuleren we duurzaam vervoer per fiets en openbaar vervoer.

Uit de enquête blijkt tevens dat veel respondenten het aantal parkeerplaatsen in de eigen buurt te laag vindt (gemiddelde waardering 5,1). Onder andere vanwege de lintbebouwing in Langedijk is er nauwelijks parkeermogelijkheid. We actualiseren op korte termijn het parkeerbeleid, zodat het beter aansluit bij de doelstellingen van dit mobiliteitsplan. Daarbij houden we rekening met het in 2016 door de gemeente Langedijk vastgestelde parkeerbeleid, waarbij parkeerregulering niet als instrument noodzakelijk wordt geacht. Na de fusie zal langzaamaan een harmonisatie van het parkeerbeleid van beide gemeenten plaatsvinden.

Bij uitbreidingslocaties zoals Westpoort en De Scheg onderzoeken we of moderne parkeeroplossingen te implementeren zijn. Hierbij denken we aan parkeren aan de rand van de wijk en oplaadpleinen. In het nieuwe parkeerbeleid houden we ook rekening met parkeerplekken voor elektrische auto's en we besteden aandacht aan de realisatie van voldoende en goede fietsvoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De toename van het aantal laadpunten leidt ertoe dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor 'benzine-rijders' afneemt. Met name in woonwijken waar de parkeerdruk hoog is, kan dit tot onbegrip leiden. Zeker als deze plekken niet of weinig worden gebruikt. Tegelijkertijd hebben elektrische rijders op hun beurt weer last van andere elektrische rijders die onnodig lang de laadpalen bezet houden. Aanvragen van onze inwoners en ondernemers blijven we faciliteren. We onderzoeken ook de mogelijkheid van geclusterde voorzieningen. In andere steden zijn daar goede ervaringen mee opgedaan.

MRA-e werkt daarnaast aan een voorstel om op parkeerterreinen bij voorzieningen die een (boven)regionale functie hebben laadinfrastructuur te plaatsen, waardoor de aantrekkelijkheid van die voorzieningen versterkt voor bezoekers met elektrische voertuigen.

Collectief en openbaar vervoer

De HugoHopper en de buurtbussen hebben een duidelijke sociale functie in Dijk en Waard. Chauffeurs blijven vaak even wachten op vaste passagiers of helpen hen zo nodig met het instappen. Scholieren en forensen gebruiken de bus vaak om van en naar het station te reizen waar zij gemakkelijk kunnen overstappen op het OV-netwerk. De opstapplaatsen zijn te herkennen aan een bushaltepaal en het is ook mogelijk om langs de route je hand op te steken, de chauffeur stopt als het veiligheidshalve mogelijk is. We gaan onderzoeken of deze manier van reizen aantrekkelijker kan worden gemaakt binnen delen van de gemeente waar regionale openbaarvervoerlijnen niet komen. Hierbij kijken we naar het flexibiliseren, automatiseren en het stadsbreed beschikbaar maken van de HugoHopper voor bewoners, werknemers en bezoekers van de stad. De HugoHopper verzorgt na de fusie deur-tot-deur vervoer in de hele gemeente Dijk en Waard. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid van een lijndienst op het grondgebied van Langedijk.

Stadslogistiek

De afgelopen jaren was een stijgende lijn in e-commerce zichtbaar. Dit is door de corona-crisis verder toegenomen. Mensen bestellen meer online en laten dit thuis afleveren. Dit resulteert in meer bewegingen van bestelbusjes in onze woonwijken / kernen. Pakketbezorging is echter vooral een commerciële activiteit – de gemeente heeft nauwelijks sturingsmogelijkheden. Er is voor pakketbezorgers (nog) geen directe aanleiding om samen te werken en bijvoorbeeld vrachten te bundelen. Landelijk zijn interessante ontwikkelingen als het gaat om de inzet van uitstootvrije vervoermiddelen voor pakketbezorgers (elektrische busjes en bakfietsen) en centrale ophaalpunten in de buurt. Als dergelijke initiatieven zich voordoen zullen we nagaan hoe we deze ook daadwerkelijk mogelijk kunnen maken.

3.3 Levendig Stationsgebied en Stadshart

3.3.1 Huidige situatie

Het stationsgebied ligt midden in de nieuwe gemeente Dijk en Waard. We zien het als knooppunt dat Heerhugowaard en Langedijk met elkaar verbindt. Er gaat hier de komende jaren veel veranderen. Het Stadshart van Heerhugowaard heeft zich in de afgelopen 15 jaar enorm ontwikkeld: de renovatie en nieuwbouw van winkelcentrum Middenwaard, de bouw van Cool kunst en cultuur, de bibliotheek, het gemeentehuis en het Coolplein met diverse voorzieningen. Er zijn ruim 2.000 parkeerplekken aangelegd, er zijn honderden woningen gerealiseerd en het stadspark is gerenoveerd. Ook de komende jaren worden nog woningen toegevoegd. Bij zowel stationsgebied als stadshart streven we naar een meer hoog stedelijk karakter. Dit betekent dat gekozen moet worden voor een andere aanpak van de mobiliteit.

In het stationsgebied en stadshart is van oudsher een sterke gerichtheid op de auto en dit is terug te zien in de dominantie van parkeren en asfalt in het straatbeeld. De auto vraagt veel ruimte en daardoor komt op meerdere plekken de ruimte voor voetganger, fietser en groen in de knel. Kwaliteit en beleving dreigen het onderspit te delven. Het is geen aantrekkelijke entree voor onze stad. Het gebied nodigt niet uit om stad, dorp en landschappen te gaan verkennen, in het gebied te blijven hangen, of even een gesprek aan te knopen. Dit moet veranderen!

3.3.2 Doel

Inzet is het ontwikkelen van een nieuw stedelijk gebied, gericht op doelgroepen die zich qua wonen en werken richten op de nabijheid van openbaar vervoer en voorzieningen (minder auto-afhankelijk). Compact, intensief, aantrekkelijk en met veel aandacht voor de kwaliteit van gebouwen en (groene) inrichting van de buitenruimte. Daarbij is vooral behoefte aan functies die gebruik maken van het openbaar vervoer, zoals stedelijk wonen, onderwijs, zorg en kennisintensieve bedrijvigheid.

3.3.3 Maatregelen

Het stationsgebied wordt met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes verknoopt met de omgeving en vormt een schakel tussen het Stadshart, de woonwijken, de Scheg, Zandhorst en Langedijk, Broekhorn en Oosterdel (zie paragraaf 3.6).

In het nieuwe parkeerbeleid (zie paragraaf 3.2.3) gaan we slimmer en creatiever om met schaars beschikbare ruimte rondom bijvoorbeeld het NS-station en in het Stadshart. De auto is hier vanwege de voorzieningen en nabijheid van openbaar vervoer minder noodzakelijk. Dit biedt kansen om de openbare ruimte meer als verblijfsgebied en groen in te richten. Daarbij blijft het uitgangspunt van kracht dat een parkeeroplossing (voldoende parkeerplaatsen) onderdeel moet zijn van een ontwikkeling, maar dat deze oplossing niet noodzakelijkerwijs op de locatie zelf gevonden hoeft te worden.

Dergelijke parkeeroplossingen zijn een gezamenlijke opgave van projectontwikkelaars, ondernemers en gemeente, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheid.

We verbeteren de oversteekbaarheid van de Westtangent, Zuidtangent en het spoor voor fietsers en wandelaars. De Zuidtangent kruist het spoor straks ongelijkvloers om de veiligheid te vergroten. Uit veiligheidsoogpunt, maar ook om de relaties in het Stationsgebied te versterken, wordt eveneens ingezet op een ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van de Stationsweg. Het streven is om ook het station een kwaliteitsimpuls te geven in samenwerking met partners als de NS en ProRail.

De maatregelen in het stationsgebied zijn uitgewerkt in het Masterplan Stationsgebied. Deze sluit naadloos en integraal aan bij de ambities uit dit Omgevingsprogramma mobiliteit. Onderstaande drie punten staan centraal in het Masterplan:

- *"De Westtangent transformeert van een doorgaande autoroute met het karakter van een provinciale weg, naar een aantrekkelijke groene stadsboulevard. De Westtangent vervult ook in de toekomst een belangrijke rol als auto-ontsluiting, maar met het gereedkomen van de Westfrisiaweg is het niet meer noodzakelijk dat doorgaand verkeer van buiten de gemeente nog*

door de stad rijdt. Hiervoor wordt de Westtangent als snelle autoroute dwars door het Stationsgebied minder aantrekkelijk gemaakt. We geven op de bestaande kruisingen meer ruimte en tijd aan oversteken voor voetgangers en fietsers. Ook komen er meer plekken om over te steken, zoals in het verlengde van de Robijn, zodat een nieuwe langzaamverkeersroute ontstaat tussen Beveland/stationsgebied en Stadshart en woonwijken.

- *De bereikbaarheid met de auto blijft belangrijk. Wel stimuleren we het delen van gezamenlijke voorzieningen, zoals het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Hiermee spelen we in op een milieubewuste manier van bouwen en leven. Het parkeren van auto's en het stallen van fietsen halen we zoveel mogelijk uit de openbare ruimte. We werken als onderdeel van het parkeerbeleid een parkeerstrategie voor het Stationsgebied uit, waarin staat waar mensen kunnen parkeren en hoe de aanwezige parkeervoorzieningen zo optimaal mogelijk gebruikt worden. We zetten hierbij in het principe van 'clusterparkeren', waarbij in ieder deelgebied wordt ingezet op slimme functiemenging én een plek wordt gezocht voor een gebouwde collectieve parkeervoorziening. Dit combineren we met een P+R-functie waar mensen uit de regio hun auto kunnen parkeren en met het openbaar vervoer verder reizen. Parkeerfaciliteiten zijn waar mogelijk flexibel, zodat deze in de toekomst kunnen worden getransformeerd, als de parkeerbehoefte omlaaggaat.*
- *Om het overstappen tussen trein, bus, fiets, taxi en auto zo comfortabel en efficiënt mogelijk te maken zetten we in op een compacte OV-knoop, gekoppeld aan een ongelijkvloerse onderdoorgang van de Stationsweg, met directe toegang tot de perrons. Fietsen kunnen aan weerszijden in gebouwde voorzieningen worden gestald met directe toegang tot de perrons. Er komt een gebouwde parkeervoorzieningen die een bijdrage levert aan de parkeerbehoefte in het gebied zelf. Hier is ruimte voor bewoners om een parkeerplaats te huren en voor bezoekers van woningen of bedrijven om te parkeren."*

Om het toenemende aantal treinreizigers te verwerken, de overstap van fiets op trein en andersom te verbeteren en een aantrekkelijke omgeving te creëren, is ook een aanpassing van het station en daarbij behorende voorzieningen noodzakelijk.

De verkenning naar een nieuw station met daarbij behorende voorzieningen wordt in samenwerking met Prorail, provincie en de NS meegenomen in de ontwikkeling van het Stationsgebied.

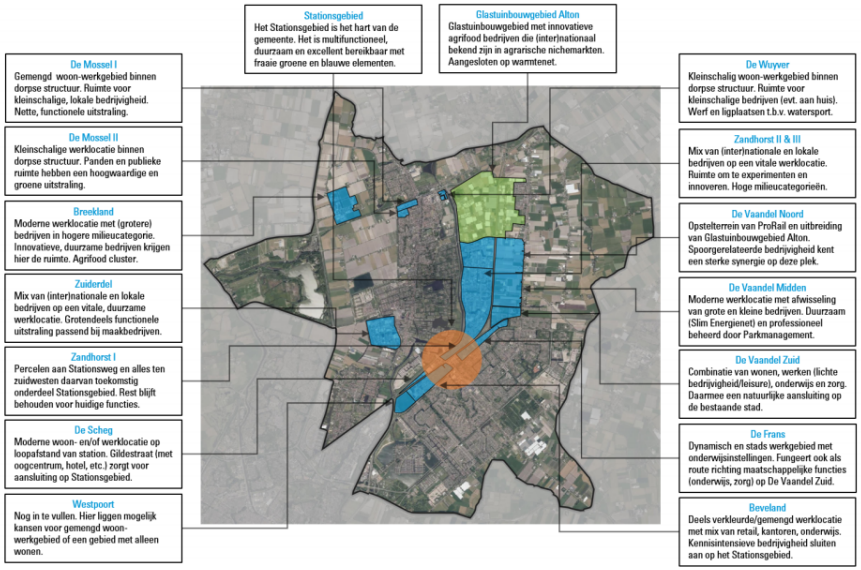
3.4 Goede omstandigheden voor werk en ondernemen

In 2020 is een visie op retail- en werklocaties in Dijk en Waard opgesteld. Onze gemeente heeft veel verschillende werkmilieus, waaronder hoogwaardige, functionele, lokaal gerichte en regionaal gerichte werklocaties. Ook biedt onze gemeente aantrekkelijke werkmilieus. De verschillende werklocaties zijn weergegeven in figuur 2.

3.4.1 Huidige situatie

De werklocaties in Dijk en Waard zijn in het algemeen goed ontsloten voor auto's en vrachtverkeer. Lastiger is het om de meer perifere werklocaties met het OV te bereiken (de werklocaties in Langedijk worden zelfs helemaal niet bediend door het OV). Dit geldt niet voor delen van Zandhorst, De Frans, Beveland en (in de toekomst) De Scheg die in (en rondom) het Stationsgebied liggen.

De (auto)bereikbaarheid van bedrijven in Dijk en Waard is mede afhankelijk van doorstroming op, met name, de N242. Hier treedt regelmatig vertraging op. Tijdens de ochtendspits is er bij Zandhorst I, II en III veel filevorming en ook ondernemers in Langedijk ondervinden problemen met de bereikbaarheid van hun bedrijven. Daarnaast is er een algemene drukte aan auto's en vrachtwagens op werklocaties, dit zet de openbare ruimte onder druk. Er wordt geparkeerd en gemanoeuvreerd op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Hierdoor ontstaan op bepaalde plekken gevaarlijke situaties. Op een aantal locaties maken vrachtwagens en fietsers gebruik van dezelfde ruimte. Dit komt deels door een overlapping van routes naar werklocaties en schoolroutes.



Figuur 2. Overzicht werklocaties Dijk en Waard

Qua retail worden in Dijk en Waard een aantal clusters onderscheiden.

1. Kernwinkelgebied Middenwaard.
2. Lokale centrumgebieden Broekerveiling en Centrumwaard.
3. De twee perifere clusters Beveland en Zuiderdel (ook wel woonboulevard Langedijk).
4. Ondersteunende boodschappenstructuur: dorpskernen Noord- en Zuid-Scharwoude, Oudkarspel, Sint Pancras en ondersteunende clusters Berckheidelaan, Hortensialaan, Uiterwaard, Huygenhoekring, Stad van de Zon, Roze Flamingo en het toekomstige cluster in De Draai (alle in Heerhugowaard).

3.4.2 Doel

In de Visie Werklocaties is het volgende doel opgenomen: "*De werklocaties zijn goed bereikbaar in 2030. Enerzijds is de verbinding via OV en weg met Alkmaar en Amsterdam (en via Amsterdam de rest van Nederland) behouden en op onderdelen versterkt. Anderzijds is de bereikbaarheid (per fiets) binnen Dijk en Waard sterk. De werklocaties zijn snel en veilig met de auto, vrachtwagen, fiets en met het OV bereikbaar.*"

Leefbaarheid betekent ook een goede bereikbaarheid van winkelgebieden en voorzieningen, zowel lopend, met de fiets als met de auto. We sluiten aan op de Retailvisie, waarin staat dat 1) detailhandel en andere voorzieningen worden geclusterd en 2) zoveel mogelijk binnen de bestaande structuren worden vervuld (en terughoudend met nieuwe locaties wordt omgegaan). De routes naar deze essentiële voorzieningen moeten zo ingericht zijn dat er geen (onnodige) hindernissen zijn om bijvoorbeeld naar het winkelcentrum, gezondheidscentrum en buurtcentrum of wijkservicepunt te komen.

3.4.3 Maatregelen

Goede bereikbaarheid van onze werklocaties is voor zakelijk (vracht)verkeer en woon-werkpendel van toenemend belang. Goede doorstroming op het provinciaal wegennet is hiervoor essentieel. Dit is een lopend traject en staat beschreven in paragraaf 3.5.1.

Op een aantal werklocaties zijn er hinderlijke en soms zelfs gevaarlijke situaties omdat vrachtwagens en fietsers van dezelfde verkeersruimte gebruik moeten maken. We verbeteren deze situaties door met aparte fietspaden, fietsers en vrachtverkeer waar mogelijk van elkaar te scheiden. Dit koppelen we aan geplande herprofileringen en aan prioriteiten op het gebied van verkeersveiligheid.

We zetten naast de ontwikkeling van doorfietsroutes (zie paragraaf 3.5.2) bij werklocaties ook in op het opwaarderen van het gemeentelijk fietsnetwerk. Het scheiden van (delen) van het fietsnetwerk (schoolroutes) met het autonetwerk vormt hierbij een belangrijk onderdeel (fietsers en (vracht)auto's gaan niet samen). Hiernaast wordt ingezet op een kwaliteitsimpuls: comfortabele verharding, directe routes (naar onder andere het NS-station), duidelijke bewegwijzering, verbeteren van de (sociale)veiligheid, goede verlichting en goede stallingsvoorzieningen (bij OV-haltes).

In het Klimaatakkoord (zie paragraaf 1.3) en het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland Flevoland staan maatregelen beschreven die door middel van gedragsbeïnvloeding een reductie in CO_2 beogen. Naast maatregelen of activiteiten vanuit de overheid, zoals campagnes, stimulering op verschillende modaliteiten en maatregelen gericht op brandstofbesparing in logistiek en transport, kunnen met name werkgevers het reisgedrag van hun werknemers beïnvloeden. Hierbij moet worden gedacht aan maatregelen zoals het verhogen van een fietsvergoeding voor werknemers, het promoten van nieuwe fietsroutes, het neerzetten van oplaadplekken voor e-bikes op werklocaties en promoten van deelmobilteit. Per bedrijventerrein wordt de komende jaren, als onderdeel van de werkgeversaanpak, een verkeersplan uitgewerkt gericht op de specifieke kenmerken, wensen en mogelijkheden van het terrein (de uitvoering hiervan ligt deels bij de bedrijven). Voor het Altongebied is in 2019 al een verkeersplan opgesteld. Op basis hiervan zijn concrete maatregelen uitgewerkt die tot uitvoering worden gebracht. Dit doen we samen met de Provincie vanwege de aansluitingen op de N242.

De meer perifere werklocaties in Dijk en Waard zijn slecht met het huidig OV te bereiken (zie bijlage I). Het openbaar vervoer kampt sinds de coronacrisis met dalende aantallen passagiers en de exploitatie staat onder druk. Onduidelijk is of de coronacrisis een blijvend effect heeft op ons mobiliteitsgedrag. Blijven mensen collectieve vormen van vervoer vermijden om de trefkans met andere mensen te minimaliseren? Op het moment van schrijven van voorliggend Omgevingsprogramma was in ieder geval duidelijk dat intensivering van het openbaar busvervoer naar 'klassieke bedrijventerreinen' (zoals aangeven in de visie werklocaties) niet als reële optie gezien kan worden. Openbaar vervoer is vooral bedoeld voor grote geconcentreerde stromen, de hele dag door. Een terrein als Breekland/Vaandel is hierdoor niet aantrekkelijk voor OV-vervoerders. We zetten daarom in op alternatieven zoals excellente bereikbaarheid per fiets en eventueel aanvullend door bedrijven geïnitieerde en uit te voeren pendeldiensten in aansluiting op ploegendiensten.

3.5 Aansluiting op de regio en de wijde omgeving

3.5.1 Hoe verbeteren we het provinciaal wegennet?

We zetten in onze woonwijken, kernen en rondom voorzieningen in op langzaam verkeer. Dit betekent niet dat Dijk en Waard onbereikbaar wordt voor overig verkeer. We vinden het juist belangrijk dat we bereikbaar blijven voor autoverkeer, vrachtverkeer en landbouwverkeer. Dit is essentieel om aantrekkelijk te blijven als woon- en werklocatie. We willen echter geen doorgaand autoverkeer op het lokaal wegennet. Dit hoort thuis op het regionaal wegennet (N194, N241, N242, N245, N508 en N504). Goede doorstroming op het provinciaal wegennet is hiervoor vereist.

We zijn met de provincie Noord-Holland in gesprek over het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen in de regio en oplossen van knelpunten. Deze inzet zetten we de komende periode onverminderd voort. In het Ontwikkelbeeld Regio Alkmaar zijn hierover regionale afspraken gemaakt. In navolging van de Ring Alkmaar starten we begin 2021 een onderzoek naar het toekomstige functioneren van de provinciale wegen in Dijk en Waard.

Met name knelpunten op de N242 krijgen hierbij de aandacht. Onder andere de combinatie van het spoorviaduct in de bocht van de N242 vormt een belangrijk knelpunt. Wij continueren ons pleidooi bij de provincie om dit regionale knelpunt aan te pakken. Ontwikkelingen op het gebied van smart-mobility bieden kansen. We werken tenslotte aan verbetering van de oversteekbaarheid van het kruispunt N242 – Smuigelweg voor fietsers.

Op moment van schrijven loopt er een pilot op de kruising N242 – Smuigelweg. De zogenaamde 'wachtrijvoorspeller' regelt de verkeerslichten op basis van bestaande informatie en live-data afkomstig van sensoren in de weg Het voordeel hiervan is dat de verkeerslichten al rekening houden met naderende drukte voordat er een opstopping ontstaat. Dat heeft een gunstig effect op de doorstroming en leidt tot minder uitstoot van het autoverkeer.

3.5.2 *We realiseren de doorfietsroute Heerhugowaard - Alkmaar*

De provincie heeft met *Perspectief Fiets* de basis gelegd voor regionale doorfietsroutes. De belangrijkste doelen hierin zijn om Noord-Holland klaar te maken voor de elektrische fiets en de fiets naadloos te laten aansluiten op het openbaar vervoer. Dan kan de fiets een belangrijk deel van de verwachte mobiliteitsgroei opvangen. Voor de langere afstanden natuurlijk in combinatie met het openbaar vervoer.

Onze gemeente maakt maken samen met Alkmaar, Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo deel uit van de 'Regio Alkmaar'. In de praktijk functioneren dit gebied plaatsen als één stedelijke regio van ruim 200.000 inwoners. Samen met de provincie werken we aan de realisatie van de doorfietsroute Dijk en Waard – Alkmaar via Heiloo, Limmen naar Castricum en Uitgeest. Daarna wordt gewerkt aan een compleet netwerk van doorfietsroutes in de regio en aansluiting op omliggende regio's. Het gaat daarbij onder nadere om een route van Alkmaar via Langedijk naar Schagen en van Heerhugowaard, via Sint Pancras naar Bergen.

Het belangrijkste kenmerk van deze doorfietsroute is dat iedereen zoveel mogelijk en ongestoord kan doorfietsen. De route voert vanaf het NS-station (met een aantakking naar Langedijk) via station Alkmaar Noord naar Alkmaar Centraal. Via de Gedempte Veert in Sint Pancras werken we aan een doorfietsroute richting station Alkmaar Noord. Vanuit Heerhugowaard start nog een tweede route die via de Middenweg naar station Alkmaar Noord voert en de aansluiting van Broek op Langedijk. Er is een noordelijke aantakking richting Schagen. In zuidelijke richting voert de route naar de IJmondgemeenten om daar op de doorfietsroute aan te sluiten.

De doorfietsroute vormt de ruggengraat van een heel fietsnetwerk. Hier sluiten onderwijs en bedrijfslocaties op aan. Het tracé wordt de komende jaren gerealiseerd, inclusief de benodigde lokale aantakkingen. Concreet betekent dit dat we knelpunten op de doorfietsroute aanpakken. We onderzoeken tenslotte samen met de provincie en omliggende gemeenten een mogelijke uitbreiding van de doorfietsroute naar omliggende regio's.

3.5.3 *Schaalsprong OV op termijn noodzakelijk.*

Als we Dijk en Waard op grotere schaal toekomstbestendig bereikbaar willen houden, dan is een OV-schaalsprong noodzakelijk. De knooppuntontwikkeling van het stationsgebied (zie paragraaf 3.3) vormt de kern van onze inzet voor versterking van het openbaar vervoer per trein en bus. Het stationsgebied vormt daarbij een onderdeel van een bredere ontwikkeling binnen de Zaancorridor. Via de Regio Alkmaar wordt ingezet op versterking en versnelling van de treinverbindingen naar de MRA.

Het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en het OV-Toekomstbeeld 2040 zetten hierbij de lijnen uit voor de toekomst. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt het aantal treinen tussen Amsterdam en Alkmaar na 2028 verhoogd. Hiervoor worden de nodige infrastructurele aanpassingen uitgevoerd. Het toekomstige opstelterrein in Heerhugowaard maakt onderdeel uit van PHS en maakt het mogelijk om de extra treinen te stallen.

De provincies Noord-Holland en Flevoland hebben daarnaast samen met de het "Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland: kansrijke noodzaak" ontwikkeld. Dit is de weergave van de gezamenlijke ambitie voor het openbaar vervoer in 2040 en vormt input voor het landelijke OV-Toekomstbeeld 2040. Voor station Heerhugowaard betekent dit wensbeeld snellere en frequentere treinen naar Amsterdam. Daarbij is ons uitgangspunt dat frequentie belangrijker is dan versnellen. Om het toenemende aantal treinreizigers te verwerken, wordt samen met ProRail, provincie en NS onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van het ontwikkelen en verbeteren van station Dijk en Waard.

3.6 Recreatieve kwaliteiten benutten

Dijk en Waard heeft veel recreatiemogelijkheden: Het Duizend Eilandenrijk (Oosterdel), het lint met haar monumenten en karakteristieke gebouwen, het museum BroekerVeiling en de haven van Broek op Langedijk. Park en Strand van Luna, Waarderbos en het museum Het Oude Gemaal in Heerhugowaard. En recreatiegebied het Geestmerambacht in Koedijk. Met 'Langedijk ontwikkelt met water' wordt ruimte geboden aan recreatieve voorzieningen en functies op en langs het water.

Ook voor recreatieve en toeristische bestemmingen is bereikbaarheid belangrijk. Toeristen, dagjesmensen en inwoners moeten immers in staat zijn om dit om de mogelijkheden die Dijk en Waard te bieden hebben te bezoeken. Het stationsgebied nodigt momenteel nog niet uit om stad, dorp en landschappen te gaan verkennen. Dit gaat de komende jaren veranderen (zie paragraaf 3.3). Het stationsgebied wordt op termijn met aantrekkelijke fiets- en wandelroutes verknoopt met de omgeving.

De opkomst van de e-bike en de speed-pedelec biedt juist in een diffuus gebied als Dijk en Waard kansen om de fiets als recreatief vervoermiddel in te zetten. Hier ligt een directe relatie met het intern fietsnetwerk en de doorfietsroutes zoals beschreven in paragraaf 3.5.2.

4 Overzicht maatregelen en acties

In onderstaande paragrafen zijn de maatregelen en acties uit het vorige hoofdstuk samengevat weergegeven.

4.1 Uitvoeringsprojecten korte termijn (2021-2022)

Voor 2021 gaan we de onderstaande infrastructurele maatregelen uitvoeren. Door de provincie is voor de onderstaande projecten ook al een subsidiebeschikking afgegeven.

Project	Kosten	Subsidie
Rotonden Oosttangent (OV-doorstroming)	€ 2.527.700	€ 842.567
Middenweg, fietspaden tussen Smaragd en Reuzepandasingel	€ 656.918	€ 340.235
Fietsstraat Middenweg, nabij Middenwaard	€ 140.709	€ 75.769
Nauertogt, fietspad	€ 1.113.389	€ 365.893
Voetpad Westtangent + brug bij J.Boscocollege	€ 267.422	€ 116.006
Huygendijk, bij De Overtoom	€ 265.270	€ 85.571
Middenweg–Vondellaan–Beukenlaan: aanpassing verkeersregeling	€ 241.494	€ 100.000

4.2 Maatregelen korte en middellange termijn (2021-2030)

Hieronder is een overzicht opgenomen van acties en maatregelen die uitgevoerd worden om de doelen uit hoofdstuk 3 te verwezenlijken. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is geen statisch document, maar wil conform de Omgevingswet actueel inspelen op nieuwe ontwikkelingen en opgaven. Komende jaren wordt onderstaande lijst daarom continu geactualiseerd en aangepast op basis van nieuw inzichten en binnen de kaders van de gemeenteraad.

We zetten in op een veilige en duurzame bereikbaarheid

- Continueren lopende verkeersveiligheidsprojecten: proactief ter voorkoming van ongevallen (educatie en infra) en reactieve aanpak op basis van ongevallen. Invulling geven aan uitgangspunt 30 km/u zone voor gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom.
- Uitvoeren doorstromingsmaatregelen (aanpassen rotonden Oosttangent en ondertunneling spoor in de Zuidtangent) op het hoofdwegennet t.b.v. openbaar vervoer en verkeer binnen de gemeente.
- Als uitwerking van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft MRA-e een plan gemaakt voor de uitrol van laadpalen op parkeerterrein bij voorzieningen die een (boven)regionale functie hebben. De eerste laadpalen zullen in 2021 worden geplaats en bekostigd uit de duurzaamheidsreserve.
- De Punt (Broek op Langedijk) doortrekken naar de Nauertogt.
- Opstellen integraal wegencategoriseringsplan Dijk en Waard (harmonisatie) met daarin aandacht voor loop-, fiets-, OV- en autoroutes. Ook wordt onderscheid gemaakt naar type gebieden (wonen, werken, winkelen), landbouwverkeer, bevoorradingsroutes en nood- en hulpdiensten.
- Onderzoek naar de verbinding tussen Broek op Langedijk en stationsgebied Dijk en Waard (grenzeloos Dijk en Waard).

Deze maatregelen staan grotendeels beschreven in paragraaf 3.2

Het creëren van een veilige en gezonde woonomgeving

- We pakken de top 10 knelpunten, genoemd in bijlage II aan zodat de verkeersveiligheid verbetert.
- Het participatieproces over de verkeersstructuur in Sint Pancras heeft geleid tot een aantal voorstellen. Enkele daarvan zijn ook al in 2021 uit te voeren.
- Met een bijdrage van de provincie uit 2018 verbeteren we de verkeersveiligheid aan de Smaragd. Dit project start in maart 2021.
- Uitvoeren verbeteringen aan het fiets- en wandelnetwerken. Dit betreft onder andere realisatie ontbrekende schakels in netwerk, verbeteren comfort, oversteekbaarheid hoofdwegennet en verkeersveiligheid. We leggen hierbij prioriteit bij de routes die onderdeel uitmaken van het regionale netwerk van doorfietsroutes en die hier direct op aansluiten.
- In 2021 starten we het onderzoek naar het tweerichtingenfietsverkeer op rotonden in Dijk en Waard.
- Onderzoek flexibiliseren, automatiseren en het stadsbreed beschikbaar maken van de HugoHopper voor bewoners, werknemers en bezoekers van de stad.
- Actualiseren parkeerbeleid en parkeernormen (inclusief oplaadvoorzieningen) voor Heerhugowaard. Het in 2016 vastgestelde parkeerbeleid voor Langedijk wijzigt niet. Parkeerregulering in Langedijk wordt niet noodzakelijk geacht.
- Bewoners betrekken bij groot onderhoud en reconstructies van woonstraten en nieuwe ontwikkelingen en inzichten over het inrichten van de openbare ruimte inbrengen.

Deze maatregelen staan grotendeels beschreven in paragraaf 3.3

Levendig Stationsgebied en Stadshart

- Actualiseren parkeerbeleid en parkeernormen (inclusief oplaadvoorzieningen) voor Heerhugowaard. Dit is inclusief een parkeerstrategie Stationsgebied en Stadshart.
- Kwaliteitsimpuls fietsparkeervoorzieningen: aantrekkelijk, bereikbaar, vindbaar en voldoende stallingscapaciteit.
- Samen met Prorail, NS en de provincie een handelingsperspectief opstellen voor de toekomst van station Dijk en Waard.
- Ontwikkelen compact OV-knooppunt, waarbij de overstap van auto, fiets en bus op trein en andersom verbetert. Uitvoeren verbeteringen aan het fiets- en wandelnetwerken naar het station.
- Transformatie Stationsgebied Dijk en Waard. Waaronder aanleg tunnel Zuidtangent en transformatie Westtangent en een betere fiets- en wandelroute naar Stadshart.

Deze maatregelen staan grotendeels beschreven in paragraaf 3.4

Goede omstandigheden voor werk en ondernemen

- Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerrein (werkgeversaanpak en infra).
- Uitvoeren verbeteringen aan het fiets- en wandelnetwerken om werklocaties beter bereikbaar te maken. Dit betreft onder andere realisatie ontbrekende schakels in netwerk, verbeteren comfort, oversteekbaarheid hoofdwegennet en verkeersveiligheid (onder andere ontvlechten schoolroutes en vrachtroutes).
- Uitvoeren maatregelen bereikbaarheid werklocaties en retail.
- Volgen ontwikkelingen stadslogistiek, aansluiten op regionaal beleid en onderzoeken of we willen aansluiten bij Green Deal ZES.
- Ondernemers betrekken bij groot onderhoud en reconstructies van wegen binnen de werklocaties en nieuwe ontwikkelingen en inzichten over het inrichten van de openbare ruimte inbrengen.

Deze maatregelen staan grotendeels beschreven in paragraaf 3.5

Aansluiting op de regio en de wijde omgeving

- Begin 2021 start een onderzoek naar het functioneren van het provinciaal wegennet in Dijk en Waard.
- In 2021 gaan we door met de uitwerking van het netwerk van doorfietsroutes. We geven daarbij prioriteit aan de route tussen Dijk en Waard, via Alkmaar, Heiloo en Limmen naar Castricum en Uitgeest.
- in de jaren tot 2030 voltooiing van de doorfietsroute richting Alkmaar en Castricum. De eerste stappen zijn op dit moment al gestart.
- Uitwerken plannen voor andere regionale doorfietsroutes.
- Ons pleidooi bij de provincie voor de verbetering van de doorstroming op provinciale wegen zetten we onverminderd voort. Daarbij worden we gesteund door de ondernemersverengingen die bij voortduring aandacht vragen voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen op het landelijk hoofdwegennet.
- Afstemming met Rijk en Provincie over Schaalsprong OV.
- Verder uitwerken van de Zaancorridor (spoorlijn Heerhugowaard – Amsterdam), met als uitgangspunt een betere dienstregeling, betere ketenmobiliteit en afstemming van ruimtelijk-economische ontwikkelingen langs de corridor.

Deze maatregelen staan grotendeels beschreven in paragraaf 3.6.

4.3 Hoe betrekken we onze inwoners?

De komende jaren worden bovenstaande maatregelen verder uitgewerkt en vervolgens uitgevoerd. We nemen de meningen van inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en landelijke en regionale overheden mee in de uitwerking. We zetten de processen voort zoals we die in Sint Pancras en Centrumwaard zijn gestart. We zorgen voor maatwerk en zijn voortdurend bezig om die processen ook te verbeteren. Per project kan een andere aanpak hiervoor worden gehanteerd.

Bij veel van de voorgestelde maatregelen speelt gedragsveranderingen een belangrijke rol. Om dit te bereiken is goede communicatie essentieel. Hiertoe wordt regelmatig gecommuniceerd om inwoners te informeren over de voordelen van vaker lopen, fietsen en het nemen van het openbaar vervoer en verkeerveilig gedrag. Hierbij haken we aan bij actuele ontwikkelingen, zoals de opening van de doorfietsroute, doorstroommaatregelen op de hoofdstructuur, de transformatie van het stationsgebied en de bereikbaarheid van de werklocaties.

4.4 En hoe gaan we dit betalen?

De ambities uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit vertalen we in maatregelen voor de korte en de (middel)lange termijn. De uitvoering van dit maatregelpakket kent verschillende financieringsbronnen:

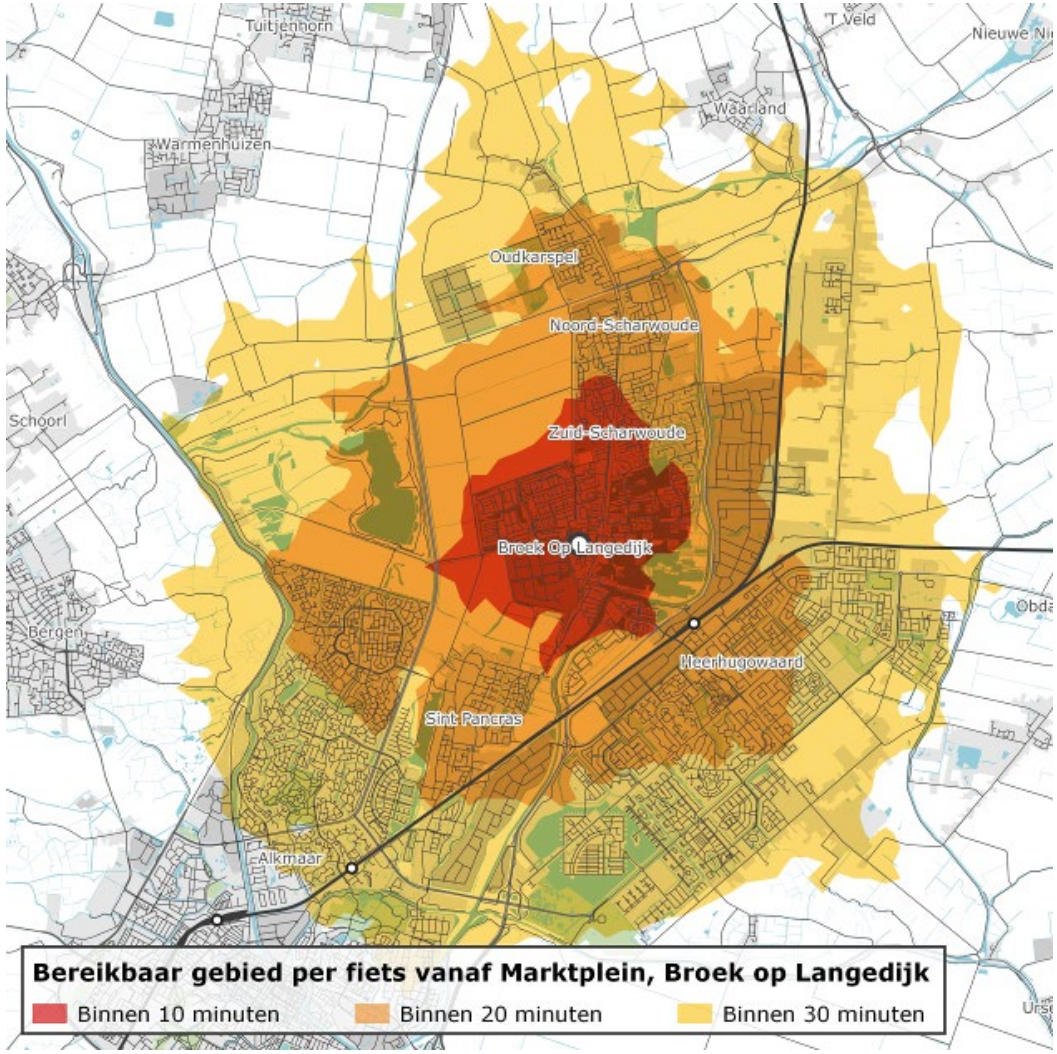
- In de meerjarenbegrotingen van de gemeenten Langedijk en Heerhugowaard is budget gereserveerd voor infrastructurele maatregelen. Daar maken we gebruik van. De uitvoering kan (zowel inhoudelijk als qua planning) wijzigen naar aanleiding van de keuzes die gemaakt gaan worden voor het sluitend maken van het meerjarenperspectief. Nieuwe budgetten of investeringen doorlopen het reguliere proces van de begroting, waarbij de gemeenteraad een integrale financiële afweging maakt.
- In Heerhugowaard bestaat de Nota Bovenwijkse Kosten (NBK1). Het hieraan gekoppelde budget bestaat uit bijdragen vanuit ruimtelijke projectontwikkelingen aan stedelijke voorzieningen. Een belangrijk deel van het maatregelenpakket uit dit Omgevingsprogramma betreft infrastructurele maatregelen ten faveure van de hele stad. Deze systematiek, die zijn oorsprong vindt in de Grondexploitatiewet, dient dus gecontinueerd te worden, om de uitvoering van maatregelen mogelijk te maken.
- Meeliften met onderhoudswerkzaamheden. Bij geplande onderhoudswerkzaamheden aan infrastructuur onderzoeken we in hoeverre tegelijkertijd veranderingen kunnen worden gerealiseerd die de verkeersveiligheid en het comfort verbeteren.

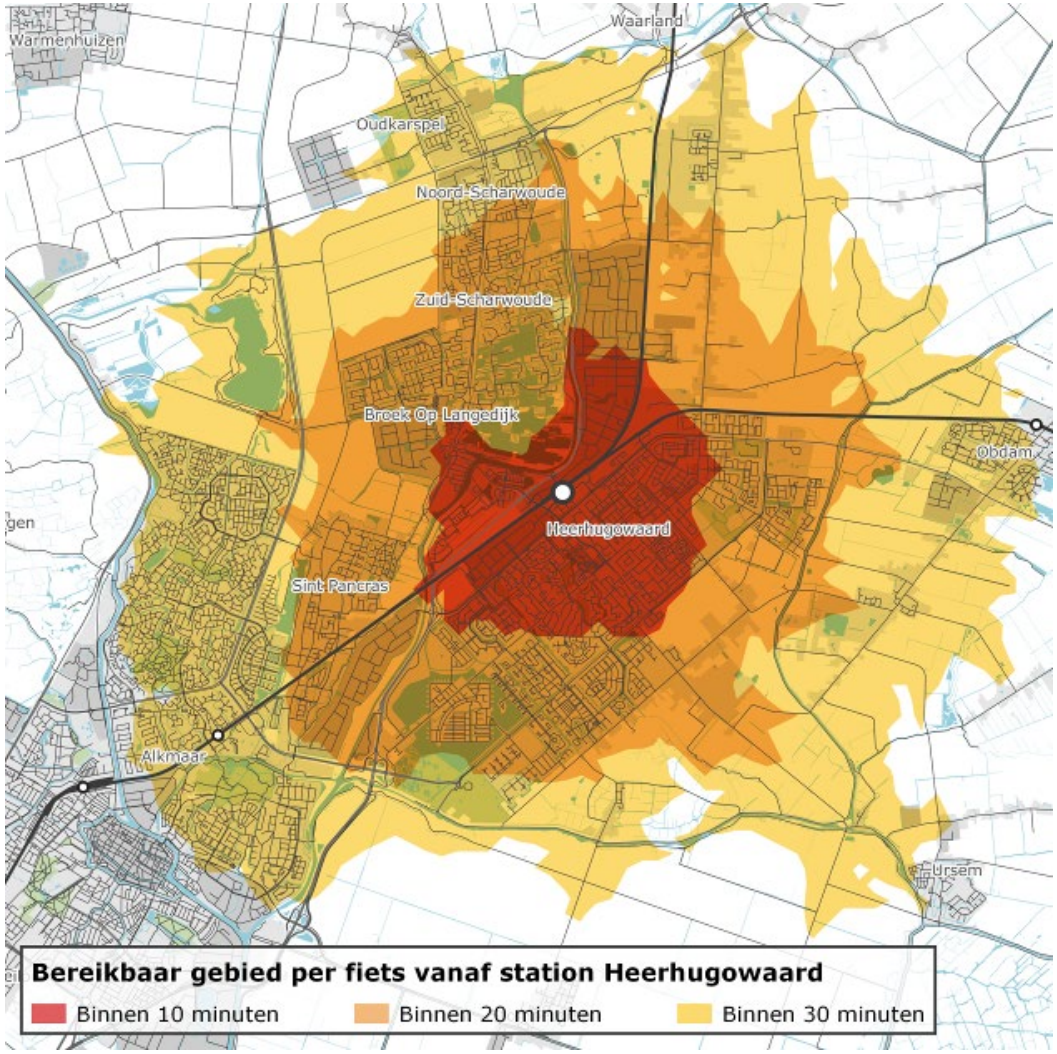
- Bijdragen van derden. Het rijk en de provincie kennen verschillende subsidieregelingen waarvan we gebruik maken. Vanaf 2020 bestaat de rijksinvesteringsimpuls verkeersveiligheid (voortvloeiend uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid), dat als doel heeft extra investeringen te doen die de verkeersveiligheid bevorderen.

  De provincie kent meerdere bijdragenregelingen. Zo bestaat er een regeling voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Vanuit het provinciale beleid Perspectief Fiets bestaat een subsidieregeling die de aanleg en het verbeteren van fietsinfrastructuur omvat, inclusief het oplossen van knelpunten in de structuur. Ook kent de provincie een regeling voor de bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarnaast is medefinanciering mogelijk wanneer er sprake is gezamenlijke belangen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de ontwikkelingen bij het NS-station. Ook de NS en ProRail hebben baat bij een goed functionerend openbaar vervoerknooppunt en kunnen aan de ontwikkelingen ook financieel bijdragen.

Bijlagen

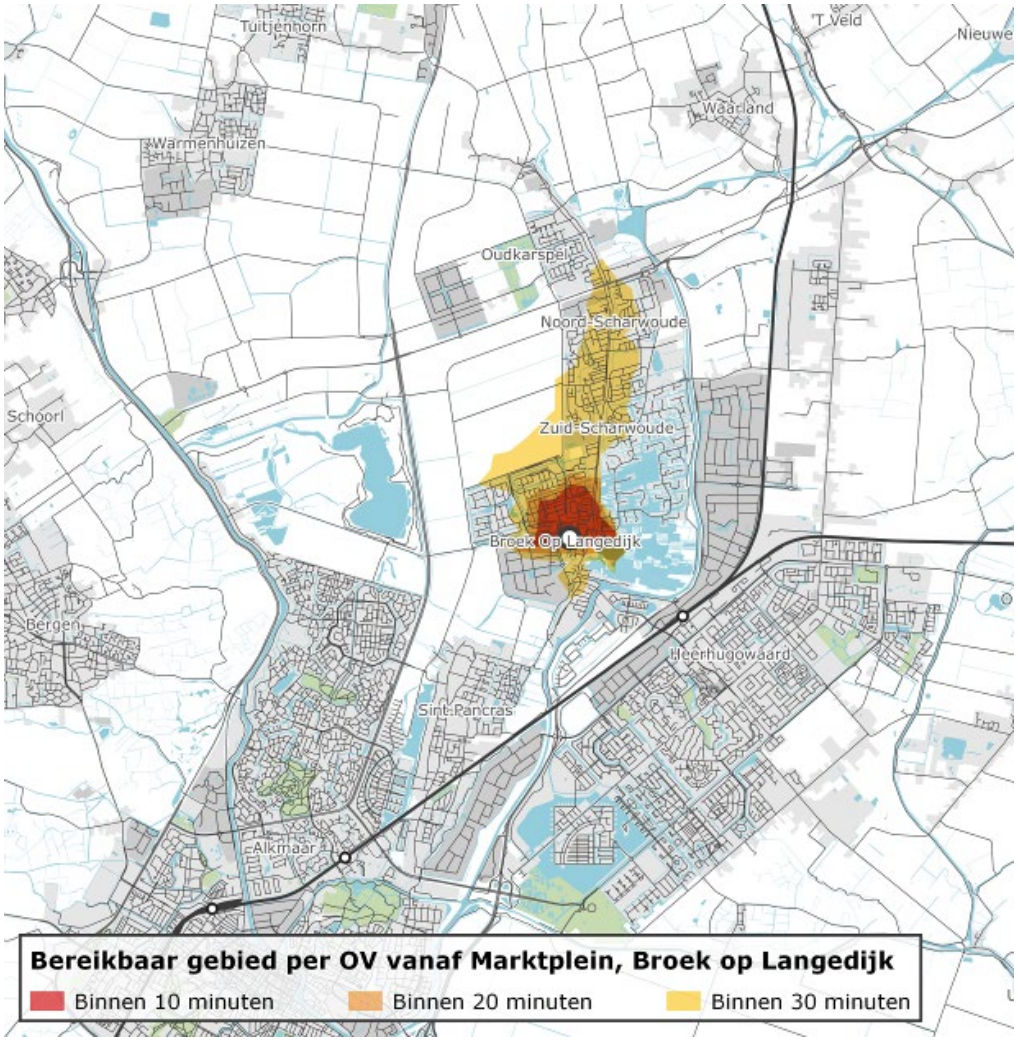
Bijlage I – bereikbaarheidsanalyse fiets en OV

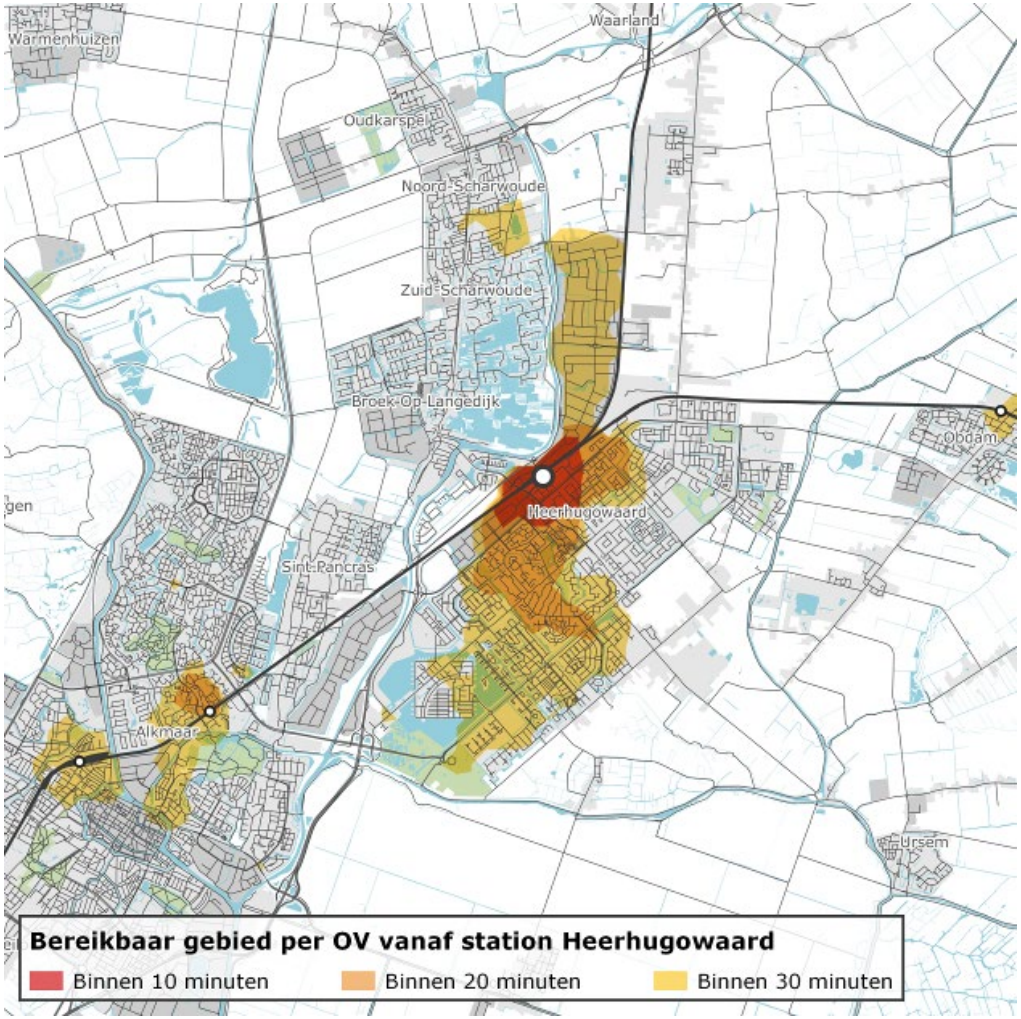




gemeente Langedijk

Heerhugowaard Stad van kansen





gemeente Langedijk

Heerhugowaard
Stad van kansen

Bijlage II – Verkeersveiligheidanalyse

In Heerhugowaard ligt de concentratie van ongevallen op de kruispunten met de Westtangent, Zuidtangent, Oosttangent en Middenweg. Dit zijn de ontsluitende wegen waar ook meer verkeer over rijdt dan door woonwijken. Verder blijkt dat op het zuidwestelijke deel van de Westtangent, tot het kruispunt met de Zuidtangent, gemiddeld veel te hard gereden wordt. Ook op het noordoostelijke deel is de gemiddelde snelheid te hoog. Dit geldt ook voor de Middenweg en delen van de Oosttangent.

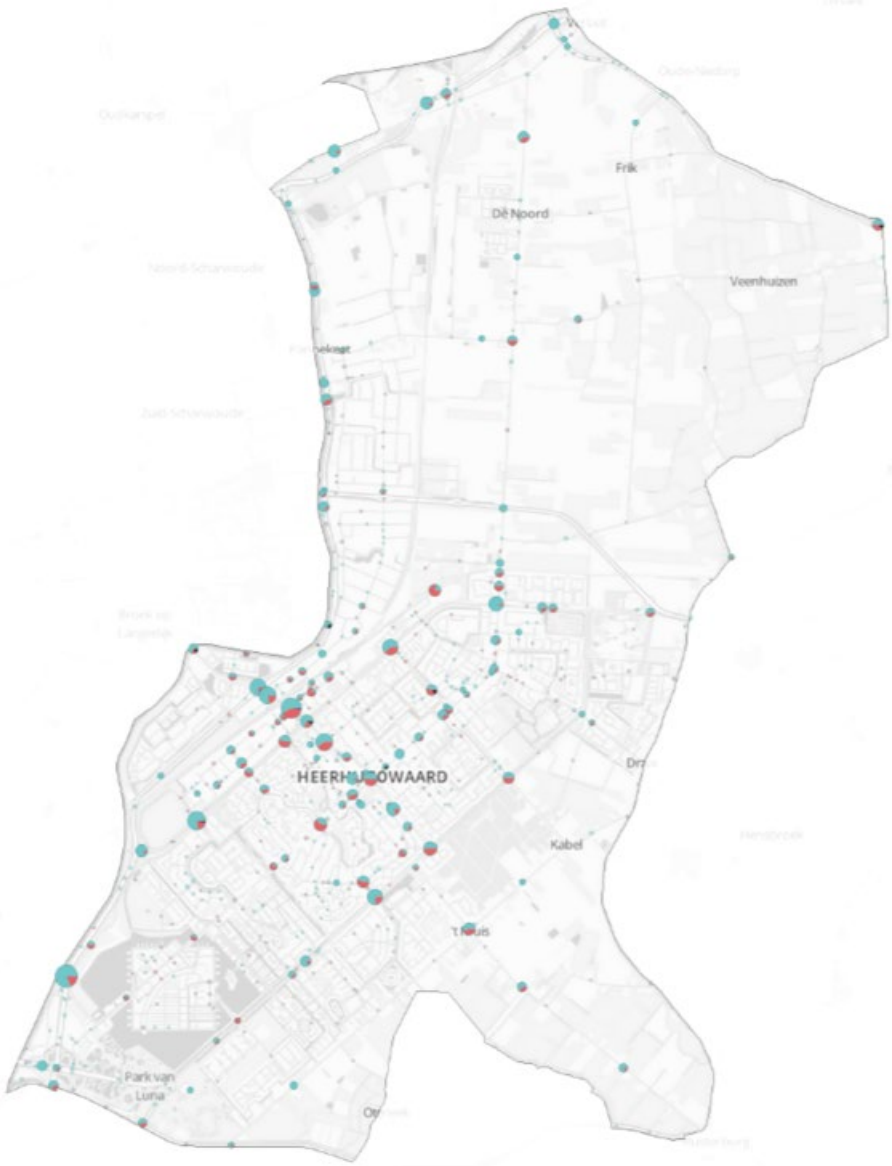
In Langedijk ligt de concentratie van ongevallen op de kruispunten met Westelijke Randweg, Nauertogt, Dorpsstraat, Voorburggracht en de provinciale wegen N245 en N504. Dit zijn de ontsluitende wegen waar dientengevolge meer verkeer gebruik van maakt. Ook ten westen van Noord en Zuid-Scharwoude wordt te hard gereden op de Veertweg en De Swaan. Ten oosten van Broek op Langedijk en Zuid-Scharwoude wordt te hard gereden op de rondweg door het woongebied, de Reiger en de Lepelaar.

De onveiligste kruispunten zijn:

1. Beukenlaan, Oosttangent, Heerhugowaard
2. Bevelandseweg, N507, Stationsplein, Heerhugowaard
3. Basiusstraat, Erasmuslaan, Vondellaan, Heerhugowaard
4. Middenweg, Zuidtangent, Heerhugowaard
5. Papenhorn – Westelijke Randweg, Langedijk
6. Lommerhof, Oosttangent, Zuidtangent, Heerhugowaard
7. Kasteelstraat - Voorburggracht, Langedijk
8. Nauertogt - Spanjaardsdam, Langedijk
9. Kerkmeerweg – Westelijke Randweg, Langedijk
10. Achtergraft - Nauertogt, Langedijk

De meeste verkeersslachtoffers vallen bij fietsers, gevolgd door bestuurders van personenauto's, bromfietsers en e-bikes. Bij voetgangers, motorbestuurders, bestuurders van bestelauto's en vrachtauto's vallen minder slachtoffers.

Op de volgende pagina staan de kaarten met ongevallen weergegeven.



gemeente Langedijk

Heerhugowaard Stad van kansen

Colofon

Opdrachtgever	Heerhugowaard en Langedijk (Dijk en Waard) Maarten Koning, Peter Snoeren
Uitgave	Movares Nederland B.V.
Ondertekenaar	H. Zuiver Senior-Adviseur Stedelijke Mobiliteit
Telefoon	030-265 55555
Projectteam Movares	Ruud Gasthuis Hans Zuiver Piet Zuidhof (BRO)
Projectnummer	MN001039
Kenmerk	Omgevingsprogramma Mobiliteit 2021
Versie	Versie 1.0
Datum	15 januari 2021