

EVALUATIE DUURZAME BEREIKBAARHEID

Rekenkamercommissie Gemeente Alkmaar

Samenstelling

Leden:

N.J.M. Appelman (voorzitter)

Mw. E. de Heer

Q.H.J.M. van Ojen

Secretaris:

Mw. J.F. Ningen

Postadres: Postbus 53, 1800 BC Alkmaar

Telefoon: 072-5489342

Email: jningen@alkmaar.nl

Website: www.gemeenteraad.alkmaar.nl

INHOUDSOPGAVE

Inleiding	2
Aanloop naar de kadernota 2009.....	2
Analyse kadernota duurzame inzetbaarheid.....	3
Uitvoering van de kadernota	4
Conclusies	5
Aanbevelingen	6

Bijlage 1: onderzoeksrapport Ecorys

Bijlage 2: ambtelijk wederhoor

Bijlage 3: reactie Ecorys op ambtelijk wederhoor

Bijlage 4: bestuurlijk wederhoor

Bijlage 5: reactie Rekenkamercommissie op bestuurlijk wederhoor

1. Inleiding

De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar (KDB) is in 2009 vastgesteld. De nota geeft een visie op verkeer en vervoer tot 2020 met een 'doorkijk' naar 2030. Een kernbegrip in de Kadernota is 'duurzame bereikbaarheid' als resultaat van de afweging tussen de facetten economie, mens en natuur. Het beleidsdoel is de stad vanuit verkeer en vervoer zoveel mogelijk te faciliteren, zodat de stad zich kan ontwikkelen op woon-, werk- en voorzieningengebied.

De Rekenkamercommissie Alkmaar heeft het bereikbaarheidsbeleid door Ecorys laten evalueren. Daarbij zijn twee hoofdvragen gehanteerd:

1. Hoe is de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?
2. In hoeverre hebben de genomen maatregelen sinds de vaststelling van de KDB bijgedragen aan het beleidsdoel?

Het onderzoeksrapport is tot stand gebracht op basis van analyse van documenten vanaf 2006, eigen verkeerskundige expertise van Ecorys en telefonische, face-to-face en groepsinterviews met vertegenwoordigers van :

1. Animo
2. Winkeliersvereniging Binnenstad Alkmaar
3. Ondernemend Alkmaar
4. Fietzersbond
5. Ministerie van I&M
6. Provincie Noord-Holland
7. Ambtenaren gemeente Alkmaar
8. Wethouder
9. Gemeenteraadsleden

2. Aanloop naar de kadernota 2009

In december 2006 werd een startnotitie vastgesteld met daarin een participatieparagraaf over de wijze waarop burgers en belangengroepen betrokken zouden worden bij de totstandkoming van een nieuwe Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. De voorgenomen stappen van de totstandkoming, inclusief de participatie van belangengroepen en burgers is transparant opgevolgd. Er is volop ruimte geboden aan belangengroepen en burgers om hun mening in te brengen door middel van een adviesgroep en een maatschappelijke peiling (internetenquête). Er waren echter verschillen van inzicht tussen (groepen van) participanten. Hierdoor is een deel van de participanten uit de adviesgroep getreden waardoor het advies minder krachtig werd.

De raad is tijdens het proces van de totstandkoming van de KDB voldoende geïnformeerd. De vaststelling van de KDB in 2009 creëerde echter een vacuüm. Er werd geen duidelijk besluit genomen over de hoofdlijnen van het beleid doordat de keuze van het stadsconcept (ringenmodel of sectorenmodel) niet werd gemaakt. Pas in 2011 is de keuze voor het ringenmodel gemaakt. Het gevolg van het uitstel (tot 2011) had echter weinig consequenties omdat de eerste te nemen maatregelen in beide modellen dezelfde waren.

3. Analyse Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

1. De drie facetten van duurzame bereikbaarheid: economie, natuur en mensen zijn in de KDB herkenbaar uitgewerkt. De knelpuntenanalyse en de maatregelen uit het ringenmodel zijn goed met elkaar in verband gebracht. Daarmee is de basis van de Kadernota gelegd.
2. Er is echter geen financiële dekking van de kosten van het ringenmodel gegeven. Voor een pakket van maatregelen van ruim €200 mln. is het evident dat de gemeente dit niet kan opbrengen en dat er andere partijen nodig zijn om samen de realisatie op te pakken. Toch is er geen analyse gegeven van wat de gemeente zelf zou kunnen bekostigen en welke bijdragen er van andere partijen werden verwacht. Dit legt een hypotheek op de uitvoering.
3. Bij de vaststelling van het beleid in 2011 is besloten om projecten ad-hoc te gaan beoordelen. Dat doet potentieel afbreuk aan de samenhang van het ringenmodel.
4. Er zijn kwaliteitseisen in de Kadernota opgenomen die zich echter beperken tot de verkeersaspecten van de Kadernota. Daarmee dekken ze de drie facetten van duurzame bereikbaarheid niet af en kunnen ze geen toetsingskader vormen voor de besluitvorming t.a.v. deze facetten. De onderbouwing van de gekozen kwaliteitscriteria ontbreekt en een aantal van de criteria leidt tot het nastreven van niet effectieve doelen. Een voorbeeld is de bereikbaarheidseis voor het autoverkeer, die in minuten en niet op relatieve wijze is gerelateerd aan de basisreistijd. Op de ene locatie is het acceptabel dat een reistijd verdrievoudigt, terwijl op een andere locatie nog geen verdubbeling van de reistijd acceptabel is.
5. Er is geen systematische monitoring van het bereikbaarheidsbeleid. Sinds 2011 verschijnt er geen verkeersmonitor meer. Wel zijn er op deelgebieden onderzoeken verricht naar verkeersintensiteiten (camera onderzoek 2013-2014) en reistijdenonderzoek (jaarlijks). Deze onderzoeken zijn voor de wethouder en de ambtenaren beschikbaar maar worden niet onder de raad of externe doelgroepen verspreid. Daarmee ontbreekt voor de raad een belangrijke informatiebron om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid te beoordelen. Dat beperkt de mogelijkheden van de raad om het beleid op basis van het actuele en geprognosticeerde verkeersbeeld bij te sturen.

4. Uitvoering van de kadernota sinds 2011

Er is een aantal maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd. Het betreft met name de capaciteitsuitbreiding van een aantal kruispunten. Er zijn tevens besluiten genomen over projecten die in de toekomst zouden worden uitgevoerd en die onderdeel uitmaken van het ringenmodel (zoals uitvoering van Beverkoog, het afzien van de Bestevaerbrug en de ondertunneling van het spoor). De financiering van een ongelijkvloerse Westring is niet haalbaar gebleken. De insteek daarna was het uitbreiden van de verkeerscapaciteit op drie kruispunten van de Westring geweest. Dit is momenteel in uitvoering (eind oktober 2015 gereed).

In de documenten over de individuele projecten die aan de raad zijn toegestuurd, ontbreekt de analyse in welke mate de projecten aan het ringenmodel bijdragen of juist afbreuk doet. Daarmee is realisatie van het oorspronkelijke ringenmodel in zuivere vorm niet meer mogelijk. De vraag is vervolgens of er nog sprake is van een samenhangend pakket van maatregelen.

Voor de daadwerkelijke realisatie van het ringenmodel zijn vooral de maatregelen nodig die voorzien zijn in 2016. Het gaat dan om het ongelijkvloers maken van de Huiswaarderweg/Nollenweg. Deze wegen vormen een belangrijke oost-west schakel in Alkmaar die als toegangsweg functioneert voor zowel Alkmaar Noord als het centrum. Goede doorstroming op deze wegen is van belang voor het benutten van de Oost- en Westring. Tevens kan bij een goede aanpak van deze doorsnijdende infrastructuur ook een betere relatie tussen Alkmaar Noord en het centrum worden gelegd.

Bij de raadsleden en de ambtenaren leeft de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid en het ringenmodel niet meer als het hart van het beleid. Het dient meer als gelegenheidsargument ter legitimatie van besluitvorming over individuele projecten. Door het college wordt het ringenmodel wel als het vigerend beleidskader beschouwd en in aangepaste vorm gehanteerd in de veranderende omstandigheden van vandaag.

5. Conclusies

1. Hoe is de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?

De totstandkoming van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid voldoet aan de normen van goed bestuur, de opgestelde startnotitie en de participatieparagraaf. De verschillende belangengroepen en burgers hebben ruimte gehad om hun bijdrage te kunnen leveren. Sommige belangengroepen zien hun advies echter onvoldoende terug in de KDB.

Daarentegen verliep de vaststelling van de KDB moeizaam; het vergde twee jaar tijd. De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is een ambitieuze nota. Toch is het eindproduct niet compleet. Een eindoordeel of een eindconclusie ontbreekt in de nota. Voorkeuren, aanbevelingen en adviezen ontbreken. Wel is een beoordeling van beide stadsconcepten (ringenmodel en sectorenmodel) opgenomen op basis waarvan het college en de raad een keuze hadden kunnen maken, hetgeen niet is gebeurd. Het toenmalige college kon of wilde geen sturing geven aan een oplossingsrichting.

In de uitvoering wordt een ad hoc aanpak gehanteerd waardoor het zicht op een samenhangende realisatie van het ringenmodel buiten beeld is geraakt. Er is geen planning bekend van de te nemen stappen van het ringenmodel met de bijbehorende financiering. Ook vindt er een beperkte monitoring plaats van het actuele verkeersbeeld, waardoor er onvoldoende zicht is op knelpunten. De raad en ten dele ook het college geven aan over onvoldoende informatie te beschikken om grip te hebben op de bereikbaarheid.

2. In hoeverre hebben de genomen maatregelen sinds de vaststelling van de KDB bijgedragen aan het beleidsdoel?

De uitgevoerde maatregelen hebben bijgedragen aan de bereikbaarheid van Alkmaar, maar de mate waarin ze bijdragen is onduidelijk. Er is een aantal maatregelen uitgevoerd, die in de KDB voorzien waren. Tegelijkertijd zijn er maatregelen van de planning afgevoerd en zijn maatregelen uitgevoerd die niet in de KDB waren opgenomen. Het is daarmee onduidelijk of het samenhangende ringenmodel nog wordt nagestreefd. Van een aantal maatregelen uit de KDB was tijdens het opstellen al bekend dat de financiering ervan bij de provincie of de Rijksoverheid zou liggen. Er is onvoldoende geanticipeerd op de samenwerking met deze partijen. Het opstellen van beleid zonder zicht op financiële dekking is een risico voor de uitvoering ervan.

De afweging van belangen van mens, natuur en economie vormt het kader van de KDB. De drie facetten spelen in discussies in de raad nog steeds een grote rol. En daarmee zijn de aspecten nog steeds relevant. Wel ligt het accent de laatste jaren meer op economie. De aandacht voor mens en natuur is in de loop der jaren bij de afweging van bepaalde autoprojecten kleiner geworden. Tegelijkertijd zijn er projecten voor de fiets en het openbaar vervoer uitgevoerd, die voor de facetten mens en natuur goed scoren.

6. Aanbevelingen

De raad stelt de kaders vast waarbinnen het college het beleid dient uit te voeren. Vervolgens dient de raad erop toe te zien dat het beleid zoals dat wordt uitgevoerd door het college, past binnen deze door de raad gestelde financiële en inhoudelijke kaders. De gemeenteraad bepaalt welke bedragen in een jaar aan welk beleid mogen worden uitgegeven en welke financiële middelen daarvoor beschikbaar zijn (budgetrecht). Een en ander geldt ook voor het onderwerp 'bereikbaarheid'.

1. Breng knelpunten in beeld via een actueel verkeersmodel

Met het oog op de toekomstige beleidsintegratie met Graft De Rijp en Schermer is het gewenst om met behulp van een actueel verkeersmodel de knelpunten van Alkmaar opnieuw in beeld te brengen. Daarbij zijn analyses nodig van de reeds uitgevoerde maatregelen en de sleutelprojecten voor de toekomst in het ringenmodel. Die analyse kan een nieuwe basis geven voor het duurzame bereikbaarheidsbeleid. Hiervan is ons niets gebleken tijdens de onderzoeksperiode.

2. Maak een expliciete keuze om het ringenmodel wel of niet voort te zetten

In de coalitieakkoorden van 2011 en 2015 is gekozen voor het ringenmodel. Kies opnieuw voor het model nadat knelpunten op basis van het nieuwe verkeersmodel in kaart zijn gebracht. Het is nu namelijk onduidelijk of de projectenlijst uit de KDB nog als beleidskader geldt. Tevens is een analyse gewenst van de effecten van de belangrijkste toekomstige projecten in het ringenmodel, waaronder de aanpak van de Huiswaarderweg/Nollenweg. Als blijkt dat er aanzienlijke verkeerskundige knelpunten optreden en dat de voorziene projecten zorgen voor het oplossen hiervan, dan kan een besluit worden genomen over een aangepast ringenmodel met een bijbehorende begroting van de inzet van middelen van de gemeente, de provincie en het Rijk. Vervolgens kan dan een nieuwe uitvoeringsstrategie (samenwerking met diverse partijen) en fasering (op basis van geraamde middelen) worden opgesteld, resulterend in een jaarlijks uitvoeringsprogramma van geplande projecten met begroting.

3. Organiseer vooraf samenwerking

Bij de toekomstige uitvoering van het bereikbaarheidsbeleid is het van belang een analyse te maken van waar de gemeente zelf over gaat en waar andere partijen hoofd- of medeverantwoordelijkheid dragen. Die partijen kunnen bij het opstellen van het nieuwe bereikbaarheidsbeleid worden betrokken. Ook kan dan in beeld komen welke beleidsagenda's zij hebben en hoe Alkmaar daar slim op kan inspelen. Voor de kracht van de uitvoering en de financiering van de grotere projecten is die samenwerking een noodzakelijke voorwaarde. Het gaat dan niet om het maken van concrete financiële afspraken, maar om inbedding in regionaal/provinciaal beleid, inbreng van eigen middelen, benodigde externe financiering en kansen daartoe,

4. Breng monitoring op orde

'Weet waar je op stuurt'. Het is wenselijk de monitoring van het verkeer op orde te brengen om zo zicht te hebben op mogelijk nieuwe knelpunten. Deze monitoring kan het beste vorm krijgen in een verkeersmonitor zoals die tot 2011 heeft bestaan. Deze monitoring kan aan de raad en externe partijen ter beschikking worden gesteld. Een systematische monitoring is een noodzakelijke voorwaarde voor het college en de raad om periodiek de voortgang van het beleid te kunnen beoordelen en waar nodig bij te sturen. Ook van de facetten (economie, mens en natuur) is informatie nodig om de duurzame bereikbaarheid in het goede perspectief te zetten. Het is daarbij wenselijk dat monitoring integraal onderdeel uitmaakt in de voorstellen aan de raad en college.

5. Formuleer de doelenboom en de kwaliteitscriteria opnieuw

Voor de toetsing van de projecten en de evaluatie van het beleid is het nodig om de doelenboom opnieuw te formuleren. Wat zijn de actuele doelen waarop het duurzame bereikbaarheidsbeleid zich richt? Kies daarbij nieuwe kwaliteitscriteria die het mogelijk maken te meten hoe groot de voortgang is bij het bereiken van de doelen. De huidige kwaliteitseisen leiden tot het nastreven van niet effectieve doelen en dienen vervangen te worden door nieuwe eisen.

6. Hernieuw de contacten met belanghebbenden

De participatie bij de totstandkoming van de KDB was goed op orde. Toen eenmaal de KDB was vastgesteld, is het bereikbaarheidsoverleg opgeheven waardoor er geen gezamenlijk overlegplatform meer was. Het college praat wel met de partijen afzonderlijk. Juist vanwege de filosofie van de KDB, waarbij een balans tussen de drie facetten (economie, mens en natuur) moet worden gezocht, is het wenselijk om de belanggroepen gezamenlijk aan tafel te hebben bij de totstandkoming van een nieuwe kadernota. Dan kan het debat over die balans aan tafel met elkaar worden gevoerd. Dat leidt mogelijk tot werkbare oplossingen en compromissen met draagvlak.

7. Herijk de Kadernota of maak een nieuwe

In verband met de fusie met Graft-De Rijk en Schermer moet het beleid voor 1 januari 2017 geharmoniseerd worden. Gegeven de combinatie van de aanbevelingen is een herijking van de kadernota ook nodig. Dit kan dan gecombineerd worden. Een herijking is nodig van het gehele palet van de beleidscyclus: van knelpuntanalyse, doelformulering, projectkeuzes, samenwerking met partijen, gefaseerde uitvoering tot de wijze van monitoring en evaluatie. In de programmabegroting 2016 wordt vermeld dat de kadernota opnieuw moet worden vastgesteld met daarin minimale aanpassingen met betrekking tot Graft-De Rijk en Schermer. Ons inziens omvat een herijking meer dan dergelijke minimale aanpassingen.

Bijlage 1

Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar

Definitief rapport

Opdrachtgever: Rekenkamercommissie Alkmaar

Rotterdam, 7 oktober 2015



Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar

Definitief rapport

Opdrachtgever: Rekenkamercommissie Alkmaar

Bart Witmond
Ewald Dijkstra
Annemiek Buwalda

Rotterdam, 7 oktober 2015

Over Ecorys

Met ons werk willen we een zinvolle bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's. Wij bieden wereldwijd onderzoek, advies en projectmanagement en zijn gespecialiseerd in economische, maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkeling. We richten ons met name op complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken en bieden opdrachtgevers in de publieke, private en not-for-profitsectoren een uniek perspectief en hoogwaardige oplossingen. We zijn trots op onze 85-jarige bedrijfsgeschiedenis. Onze belangrijkste werkgebieden zijn: economie en concurrentiekracht; regio's, steden en vastgoed; energie en water; transport en mobiliteit; sociaal beleid, bestuur, onderwijs, en gezondheidszorg. Wij hechten grote waarde aan onze onafhankelijkheid, integriteit en samenwerkingspartners. Ecorys-medewerkers zijn betrokken experts met ruime ervaring in de academische wereld en adviespraktijk, die hun kennis en best practices binnen het bedrijf en met internationale samenwerkingspartners delen.

Ecorys Nederland voert een actief MVO-beleid en heeft een ISO14001-certificaat, de internationale standaard voor milieumanagementsystemen. Onze doelen op het gebied van duurzame bedrijfsvoering zijn vertaald in ons bedrijfsbeleid en in praktische maatregelen gericht op mensen, milieu en opbrengst. Zo gebruiken we 100% groene stroom, kopen we onze CO₂-uitstoot af, stimuleren we het ov-gebruik onder onze medewerkers, en printen we onze documenten op FSC- of PEFC-gecertificeerd papier. Door deze acties is onze CO₂-voetafdruk sinds 2007 met ca. 80% afgenomen.

ECORYS Nederland B.V.
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Onderzoek rekenkamercommissie	9
1.2 De centrale onderzoeksvraag	9
1.3 Opbouw van het rapport	10
1.4 Methodiek	10
2 Totstandkoming 2007-2011	13
2.1 Inleiding	13
2.2 Chronologie	13
2.3 De participatie meer in detail	14
2.4 Meningen over het besluitvormingstraject	16
2.5 Het abstractieniveau van de KDB uit de startnotitie	17
2.6 Tussenconclusies Ecorys	17
3 Resultaat: de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Inhoud Kadernota Duurzame bereikbaarheid	19
3.3 Kwaliteitseisen	21
3.4 Stadsconcepten: ringenmodel en sectorenmodel	23
3.4.1 Verschil tussen ringenmodel en sectorenmodel	23
3.4.2 Maatregelen	24
3.4.3 Vergelijking ringenmodel en sectorenmodel	25
3.5 Besluitvorming	27
3.6 Evaluaties van de KDB	29
3.7 Tussenconclusies Ecorys	29
4 Uitvoering sinds 2009	31
4.1 Inleiding	31
4.2 Fasering van het ringenmodel	31
4.3 Wat is er met de maatregelen uit het ringenmodel gebeurd?	32
4.4 Wat staat niet in de KDB genoemd en is wel voorbereid en/of gerealiseerd?	34
4.5 Verkeersmodel: nieuwe trends en ontwikkelingen	36
4.6 Wordt de Kadernota actief gebruikt?	36
4.7 De toekomst van de Kadernota	38
4.8 Tussenconclusies Ecorys	39
5 Beantwoording onderzoeksvragen en conclusies	40
5.1 De beantwoording van de deelvragen (op basis van het normenkader)	40
5.2 Beantwoording van de twee centrale vragen	47
Bijlage 1: Wensen en wettelijke eisen vanuit de facetten van duurzaamheid	49
Bijlage 2: Kwaliteitseisen	51

Bijlage 3: Bronnen	52
Interviews	52
Groepsgesprek en aanvullende interviews met raadsleden	52
Documenten Evaluatie duurzame bereikbaarheid	53
 Bijlage 4: Normenkader	 59
Inhoudelijke aspecten bereikbaarheid	59
Normen voor een goed proces	63
Normen voor goed bestuur	64

Samenvatting

Inleiding

De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar geeft een visie op verkeer en vervoer tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Een kernbegrip in de Kadernota is 'duurzame bereikbaarheid' gebaseerd op een balans van de facetten economie, mens en natuur. Het beleidsdoel is:

Beleidsdoel Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

"De stad vanuit verkeer en vervoer zoveel mogelijk te faciliteren, zodat de stad hierdoor de mogelijkheid heeft om zich te ontwikkelen op woon-, werk- en voorzieningengebied."

De rekenkamercommissie van Alkmaar evalueert het bereikbaarheidsbeleid, ondersteund door onderzoeksbureau Ecorys. De twee onderzoeksvragen zijn:

1. Hoe is het Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?
2. Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er toe (potentieel) bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?

Totstandkoming 2007 - 2011

Er is een startnotitie gemaakt met een participatieparagraaf, die door de raad is vastgesteld. De voorgenomen stappen van de totstandkoming, inclusief de participatie van belangengroepen en burgers is transparant gevolgd. De participatie was intensief. Er was volop ruimte voor belangengroepen en burgers om hun mening in te brengen met de adviesgroep en de maatschappelijke peiling (internetenquête). De participanten verschillen van mening in de mate waarin hun advies heeft meegewogen in de Kadernota. Er waren verschillen van inzicht tussen (groepen van) participanten. Hierdoor is een deel van de participanten uit de adviesgroep getreden en werd zo het advies minder krachtig.

De raad is in het proces van de totstandkoming van de KDB voldoende geïnformeerd. De vaststelling van de KDB in 2009 creëerde een vacuüm. Er was geen duidelijk besluit over de hoofdlijnen van het beleid doordat de keuze van het stadsconcept niet werd gemaakt. Pas in 2011 is de keuze voor het ringenmodel gemaakt. Het gevolg van het uitstel (van 2009 tot 2011) had relatief weinig consequenties omdat de eerste te nemen maatregelen in beide modellen (ringenmodel en sectorenmodel) dezelfde zijn.

Resultaat: de inhoud van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

De drie facetten van duurzame bereikbaarheid: economie, natuur en mensen zijn in de KDB herkenbaar uitgewerkt. De knelpuntanalyse en de maatregelen uit het ringenmodel zijn goed met elkaar in verband gebracht. Daarmee is de basis van de Kadernota goed gelegd. Echter er is geen financiële dekking van de kosten van het ringenmodel gegeven. Voor een pakket van maatregelen van ruim €200 mln. is het evident dat de gemeente dit niet kan opbrengen en dat er andere partijen nodig zijn om samen de realisatie op te pakken. Er is geen analyse gegeven van wat de gemeente zelf zou kunnen bekostigen en welke bijdragen er van andere partijen werd verwacht. Dit legt een hypotheek op de uitvoering. Bij de vaststelling van het beleid in 2011 is tevens besloten om projecten ad-hoc te gaan beoordelen. Dat doet potentieel afbreuk aan de samenhang van het ringenmodel.

Er zijn kwaliteitseisen in de Kadernota opgenomen, die zich beperken tot de verkeersaspecten van de Kadernota. Ze dekken de drie facetten van duurzame bereikbaarheid niet af. Daarmee vormen ze geen toetsingskader voor de besluitvorming t.a.v. deze facetten. De onderbouwing van de gekozen kwaliteitscriteria ontbreekt en een aantal van de criteria leidt tot het nastreven van niet effectieve doelen. Een voorbeeld is de bereikbaarheidseis voor het autoverkeer, die in minuten en niet op relatieve wijze is gerelateerd aan de basisreistijd. Op de ene locatie is het acceptabel dat een reistijd verdrievoudigt, terwijl op een andere locatie nog geen verdubbeling van de reistijd acceptabel is. Er is geen systematische monitoring van het bereikbaarheidsbeleid. Sinds 2011 verschijnt er geen verkeersmonitor meer. Wel zijn er op deelgebieden onderzoeken verricht naar verkeersintensiteiten (camera onderzoek 2013-2014) en reistijdenonderzoek (jaarlijks). Deze onderzoeken zijn voor de wethouder en de ambtenaren beschikbaar, maar worden niet aan de raad of externe doelgroepen verspreid. Daarmee ontbreekt voor de raad een belangrijke informatiebron om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid te beoordelen. Dat beperkt de mogelijkheden van de raad om het beleid op basis van het actuele en geprognosticeerde verkeersbeeld bij te sturen.

Uitvoering sinds 2011

Er is een aantal maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd. Het betreft met name de capaciteitsuitbreiding van een aantal kruispunten. Er zijn besluiten genomen over projecten die in de toekomst zouden worden uitgevoerd en die onderdeel uitmaken van het ringenmodel (zoals uitvoering van Beverkoog, het afzien van de Bestevaerbrug en ondertunneling van het spoor). Ook ziet het er naar uit dat de westring niet volledig ongelijkvloers wordt aangelegd. In de documenten over de individuele projecten, die aan de raad zijn toegestuurd, ontbreekt de analyse in welke mate de projecten aan het ringenmodel bijdraagt of afbreuk doet. Daarmee is realisatie van het oorspronkelijke ringenmodel in zuivere vorm niet meer mogelijk. De vraag is vervolgens of er nog sprake is van een samenhangend pakket van maatregelen.

Voor het daadwerkelijk realiseren van het ringenmodel zijn in onze verkeerskundige optiek vooral de maatregelen nodig die voorzien zijn in de periode van 2016. Het gaat dan om het ongelijkvloers maken van de Huiswaarderweg/Nollenweg. Deze wegen vormen een belangrijke oost-west schakel in Alkmaar en functioneert als toegangsweg voor zowel Alkmaar Noord als het centrum. Goede doorstroming op deze wegen is van belang voor het benutten van de oost- en westring. En bij een goede aanpak van deze doorsnijdende infrastructuur kan ook een betere relatie tussen Alkmaar Noord en het centrum worden gelegd.

Bij de raadsleden en de ambtenaren leeft de Kadernota Bereikbaarheid en het ringenmodel niet meer als het hart van het beleid. Het dient meer als gelegenheidsargument ter legitimatie bij besluitvorming over individuele projecten. De wethouder gaf aan het ringenmodel wel als het vigerende beleidskader te zien en dit in aangepaste vorm te hanteren in de veranderende omstandigheden van vandaag.

Beantwoording van de twee onderzoeksvragen

1. Hoe is het Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?

De totstandkoming van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid voldoet aan de normen van goed bestuur, de opgestelde startnotitie en de participatieparagraaf. De verschillende belanggroepen en burgers hebben ruimte gehad om hun bijdrage te kunnen leveren. Sommigen zien hun advies onvoldoende terug in de KDB. De participatieparagraaf van de KDB heeft ertoe geleid dat er veel is

geïnvesteed in het proces met een adviesgroep en een maatschappelijke peiling. **De beoordeling van het proces van de totstandkoming is goed.**

De vaststelling van de KDB verliep moeizaam en vergde twee jaar tijd. De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is een ambitieuze nota, waarvoor ambtenaren, vertegenwoordigers van belanghebbendengroepen en individuele burgers zich naar eer en geweten hebben ingezet. Het eindproduct is echter niet compleet gebleken. Een eindoordeel of een eindconclusie ontbreekt in de nota. Nergens staat: 'we gaan het zo en zo doen'. Voorkeuren, aanbevelingen en adviezen ontbreken. Wel is de beoordeling van beide stadsconcepten opgenomen op basis waarvan het college en de raad een keuze hadden kunnen maken, hetgeen niet gebeurd is. Ook het toenmalige college kon of wilde geen sturing geven aan een oplossingsrichting. Zo'n belangrijk onderwerp, waar al sinds 2005 aan is gewerkt, had een sneller besluit kunnen gebruiken. **De beoordeling van de besluitvorming is onvoldoende.**

In de uitvoering wordt een ad hoc aanpak gehanteerd en is het zicht op een samenhangende realisatie van het ringenmodel buiten beeld geraakt. Er is geen planning bekend van de volgende stappen van het ringenmodel met de bijbehorende financiering ervan. Ook vindt er een beperkte monitoring plaats van het actuele verkeersbeeld, waardoor er onvoldoende zicht is op knelpunten. De raad en ten dele ook het college hebben onvoldoende informatie om grip te hebben op de bereikbaarheid. Per afzonderlijk project worden wel verkeers- en monitoringsgegevens gebruikt om voor- en nadelen van een project te onderbouwen.

De beoordeling van de uitwerking van de KDB is matig tot voldoende.

Met het oog op de toekomstige beleidsintegratie met Graft-De Rijp en Schermer is het logisch om met een actueel verkeersmodel de knelpunten van Alkmaar opnieuw in beeld te brengen op basis van de reeds uitgevoerde maatregelen en de sleutelprojecten voor de toekomst in het ringenmodel. Die analyse kan een nieuwe basis geven voor het duurzame bereikbaarheidsbeleid. Daarbij is het wenselijk de monitoring van het verkeer op orde te brengen om zo zicht te hebben op mogelijk nieuwe knelpunten. Daarmee kan het college weer 'in control' komen en de raad het debat voeren aan de hand van een herijkt kader en actuele gegevens over bereikbaarheid. **De beoordeling van de toekomstige beleidsintegratie is nu nog niet mogelijk.**

2. Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er (potentieel) toe bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?

Ja, de uitgevoerde maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van Alkmaar, maar de mate waarin ze bijdragen is onduidelijk. Er is een aantal maatregelen uitgevoerd, die in de KDB voorzien waren. Tegelijkertijd zijn er maatregelen van de planning afgevoerd. Het is onduidelijk of het samenhangende ringenmodel nog wordt nagestreefd. Van een aantal maatregelen uit de KDB was tijdens het opstellen al bekend dat de financiering ervan bij de provincie of de Rijksoverheid zou liggen. Er is onvoldoende geanticipeerd op de samenwerking met deze partijen in de totstandkoming van de KDB. Het opstellen van beleid zonder zicht op financiële dekking is een risico voor de uitvoering ervan. Na de realisatie van de KDB zijn de contacten met deze partijen geïntensiveerd en geconcretiseerd. **De beoordeling van de bijdrage van de KDB aan de bereikbaarheid is matig tot voldoende.**

De afweging van belangen van mens, natuur en economie vormt het kader van de KDB. De drie facetten spelen in discussies in de raad nog steeds een grote rol. En daarmee zijn de aspecten nog steeds relevant. Wel ligt het accent de laatste jaren meer op economie. De aandacht voor mens en

natuur is in de loop der jaren bij de afweging van bepaalde autoprojecten kleiner geworden. Tegelijkertijd zijn er projecten voor de fiets en het openbaar vervoer uitgevoerd, die voor de facetten mens en natuur goed scoren. **De beoordeling van de KDB als kader is voldoende tot goed.**

1 Inleiding

1.1 Onderzoek rekenkamercommissie

De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar geeft een visie op verkeer en vervoer tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Deze nota is in september 2009 door de raad vastgesteld¹. Een kernbegrip in de Kadernota is 'duurzame bereikbaarheid', een begrip dat als volgt is omschreven:

Duurzame bereikbaarheid

"het bereiken, behouden en garanderen van een bereikbaar Alkmaar voor nu en in de toekomst, die economische groei stimuleert zonder hierbij de natuur en de menselijke behoeften dusdanig aan te tasten dat dit voor de huidige en de toekomstige generaties onacceptabel is".

De facetten economie, mens en natuur staan centraal in de definitie van duurzame bereikbaarheid. Die facetten moeten in het bereikbaarheidsbeleid goed met elkaar in balans worden gebracht.

Het beleidsdoel van de Kadernota is als volgt gedefinieerd:

Beleidsdoel Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

"De stad vanuit verkeer en vervoer zoveel mogelijk te faciliteren, zodat de stad hierdoor de mogelijkheid heeft om zich te ontwikkelen op woon-, werk- en voorzieningengebied."

De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (KDB) presenteert twee stadsconcepten voor het verbeteren van de bereikbaarheid: het ringenmodel en het sectorenmodel.² In de KDB wordt geen keuze gemaakt. In 2011 maakt de raad de keuze voor het ringenmodel.

De rekenkamercommissie van Alkmaar wil een evaluatie van het bereikbaarheidsbeleid uitvoeren. Daarvoor is Ecorys gevraagd om een onderzoek te doen naar de totstandkoming en uitvoering van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. Dit rapport is daarvan het verslag.

1.2 De centrale onderzoeksvraag

Dit onderzoek geeft een antwoord op de volgende centrale onderzoeksvraag:

In hoeverre heeft het gemeentebestuur het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid gerealiseerd in de periode september 2009 tot heden?

De rekenkamercommissie heeft daar acht deelvragen aan verbonden, die over de inhoud van de Kadernota gaan en over het gevolgde proces van de totstandkoming. Daarom hebben we de centrale vraag verder uitgewerkt in twee onderzoeksvragen:

1. Hoe is het Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?
2. Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er toe (potentieel) bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?

¹ Bron: Raadsbesluit nr. 17 d.d. 10 september 2009.

² In paragraaf 3.4 worden beide modellen toegelicht.

1.3 Opbouw van het rapport

Scheiding totstandkoming 2007-2011 en de uitvoering

De twee centrale vragen die geformuleerd zijn om de Kadernota te kunnen evalueren, hebben betrekking op de aanlooperperiode tot de besluitvorming in 2009 en 2011 (Hoe is de Kadernota tot stand gekomen?) en op de realisatie van de KDB (Hebben de maatregelen bijgedragen aan het bereiken van het doel van de KDB?) .

Het initiatief tot de KDB stamt uit 2007 (op basis van de evaluatie van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer in 2005) en het participatieproces is gebaseerd op de oorspronkelijke Participatienota uit 2006. Vanaf 2007 tot september 2009 is gewerkt aan de totstandkoming van de KDB waarin twee verkeersmodellen voor de stad zijn gepresenteerd. In 2011 is gekozen voor het ringenmodel. Deze periode komt aan de orde in hoofdstuk 2, totstandkoming 2005-2011.

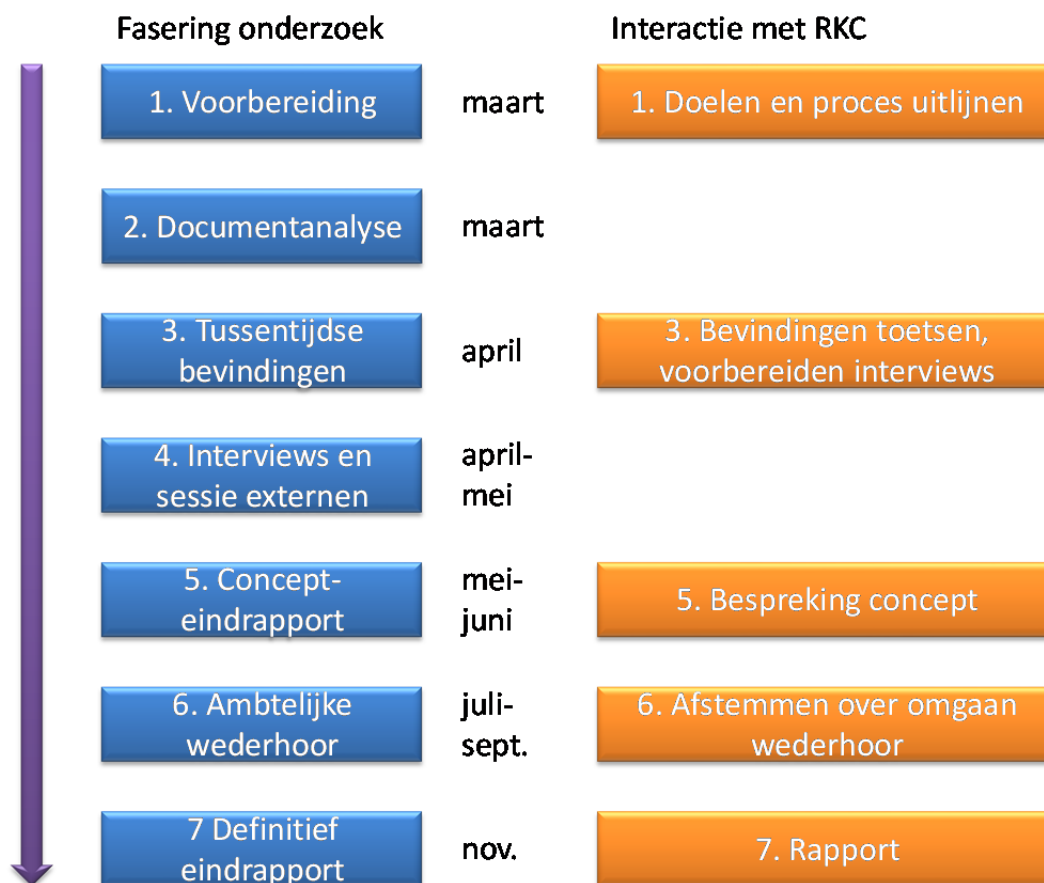
De inhoudelijke kant van de KDB bespreken wij in hoofdstuk 3, Resultaat: de KDB. Voor het opstellen van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid zijn beperkt landelijke criteria aanwezig om de doeltreffendheid van lokaal beleid te kunnen toetsen en normen hiervoor in beleidsplannen op te nemen. Welke normen dan wel gelden, is tijdens het proces om te komen tot de KDB aan de orde geweest, te beginnen met de startnotitie uit november 2006.

Hoofdstuk 4 Uitvoering belicht de maatregelen die na 2009 zijn uitgevoerd of juist niet zijn uitgevoerd met hun consequenties. In hoofdstuk 5 komen de inzichten uit de hoofdstukken daarvoor samen. De vragen uit het normenkader die in dit hoofdstuk worden beantwoord, hebben betrekking op de visie, beleidsplannen en uitvoeringsplannen plus monitoring van de doelstelling uit de KDB. Het hoofdstuk sluit af met de conclusies.

De lijst met geïnterviewde personen en instanties plus een overzicht van de gebruikte literatuur zijn in de bijlage opgenomen. Tevens is hier een uitwerking van het normenkader opgenomen, alsmede geciteerde informatie uit de KDB (doelstellingen en kwaliteitseisen).

1.4 Methodiek

De aanpak van het onderzoek bestaat uit zeven stappen, zoals hierna in de figuur is weergegeven en waarbij de interactie met de RKC is vermeld.



- **Voorbereiding**

De start van het onderzoek bestond uit een inhoudelijke voorbereiding en een startgesprek met de RKC. In overleg met de RKC zijn de onderzoeksvragen gesplitst in hoofdvragen en deelvragen naar inhoud en proces. Per deelvraag is een norm (resultaatsverwachting) gedefinieerd. Dit normenkader is als analyse-instrument gebruikt gedurende het hele onderzoek. In bijlage 4 is het normenkader opgenomen.

- **Documentanalyse**

De beschikbare informatie in de vorm van beleidsstukken, rapportages, monitorgegevens, notulen van commissie- en raadsvergaderingen e.d. is uitgebreid geanalyseerd. De documentanalyse diende ook als voorbereiding op de interviews om daar de juiste vragen te stellen. In de praktijk bleek dat de documenten naar weer andere documenten verwezen, die vervolgens opgevraagd zijn.

- **Tussentijdse bevindingen**

Deze derde stap geeft een beeld van de bevindingen tot dan toe. Wat viel Ecorys op, zowel in het algemeen als specifiek in de beantwoording van de deelvragen. Waar zijn nog onduidelijkheden en welke vragen dienen gesteld te worden om deze te verhelpen?

- **Interviews en sessie externen**

In de bijlage treft u een overzicht aan van de geïnterviewde personen en in welke hoedanigheid zij betrokken zijn bij de KDB. De interviews met de ambtenaren en extern betrokkenen zijn deel persoonlijk en deel telefonisch afgenomen. In een gezamenlijke sessie met de raadsleden is vooral ingegaan op de totstandkoming en uitvoering van de KDB, en de kwaliteit van de informatie over het bereikbaarheidsbeleid (compleet, tijdig) en de mate waarin de raad kon sturen.

- Concepteindrapport

In het concepteindrapport is op basis van het normenkader alle informatie uit de voorgaande stappen bij elkaar gekomen en zijn conclusies getrokken. De rapportage is met de RKC grondig doorgesproken. Daarna is het concept aangepast om voor ambtelijk wederhoor vrij te geven.

- Ambtelijk wederhoor

Het doel achter het ambtelijk wederhoor is het verkrijgen van consensus over de feitelijke juistheid van het feitenrapport. Het is een technisch wederhoor, onjuistheden en onvolledigheden zijn door de ambtenaren aangegeven. Ecorys heeft de reactie van de ambtenaren besproken met de RKC met als resultaat een aangepast eindrapport.

- Definitief eindrapport

Deze laatste stap is het komen tot een definitief eindrapport, dat voor de RKC dient als onderlegger voor hun overkoepelende evaluatienotitie.

2 Totstandkoming 2007-2011

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de totstandkoming van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid beschreven. Hierbij is eerst een chronologisch overzicht gegeven van de stappen die zijn gezet om tot de nota te komen. Daarbij is ingegaan op het ambtelijke proces van totstandkoming, de participatie met belangengroepen en burgers, en de behandeling en vaststelling in de raad. Ook wordt op basis van de startnotie beschreven wat voor type nota met de KDB is beoogd. Dit hoofdstuk is afgesloten met enkele tussenconclusies.

2.2 Chronologie

Om inzicht te krijgen op de rol die de kadernota vandaag de dag in het Alkmaarse verkeer- en vervoersbeleid speelt, is het goed de gebeurtenissen vanaf 2005, het jaar waarin de voorloper van de KDB is geëvalueerd, in historisch perspectief te plaatsen. Een chronologie³.

- | | |
|------|---|
| 2005 | Beleidsmatige evaluatie van het Beleidsplan Verkeer en Vervoer (BVV). De twee belangrijkste aanbevelingen zijn dat er een nieuw beleidsplan nodig is en dat er criteria voor monitoring gewenst zijn. |
| 2006 | Gemeenteraadsverkiezingen. |
| 2006 | In het collegeprogramma 2006 – 2010 is het opstellen van het beleidsplan voor verkeer en vervoer als een van de doelen opgenomen. |
| 2007 | De startnotitie die ten grondslag ligt aan het nieuwe beleidsplan is op 12 december 2006 vastgesteld door het college. Op 15 februari 2007 wordt deze besproken in de Raadscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Beheer (SOB). |
| 2007 | Vanaf maart. De ambtelijke organisatie doet diverse onderzoeken naar de beleving van bereikbaarheid in Alkmaar. |
| 2007 | Juni. Eerste bijeenkomst van de gemeentelijke projectgroep. Deze groep bestaat uit de ambtenaren die inhoudelijk betrokken zijn bij het opstellen van het plan. |
| 2007 | November. De gemeenteraad stelt de participatieparagraaf vast. Op verzoek van de Raadscommissie SOB zijn de vertegenwoordigers van belangengroepen en individuele leden in één adviesgroep geplaatst en wordt een onafhankelijke voorzitter aangewezen. |
| 2008 | Januari. Eerste bijeenkomst adviesgroep. |
| 2008 | Opstellen kwaliteitseisen. Gedurende het proces heeft de ambtelijke projectgroep kwaliteitseisen geformuleerd. Uit de gesprekken is gebleken dat deze eisen primair zijn gebaseerd op de kennis en ervaring van de betrokken ambtenaren. Er ligt geen '(semi) wetenschappelijk' onderzoek aan ten grondslag. Uitzondering hierop zijn de milieueisen (uitstoot fijnstof etc.) |
| 2008 | Februari. Raadsbrede discussie met raadsleden over de Kadernota. Het betreft hier een opiniërende 'brainwrite sessie'. Doel was dat creatieve nieuwe ideeën die bij raadsleden leven naar voren zouden komen. Ook was het een moment om te zien waar ideeën en opvattingen overeenkomen en nader bijeen te brengen zijn. Deze bijeenkomst vloeiende voort uit een verzoek van de Raadscommissie SOB tijdens de bespreking van de startnotitie om een dergelijke bijeenkomst te houden. De |

³ Bron (tenzij anders aangegeven): Kadernota Duurzame bereikbaarheid. Deel II het proces; versie 6 26 februari 2009

raadsleden hebben aangegeven geen opiniërende vergaderingen meer te willen voor dit onderwerp, echter alleen vergaderingen die gericht zijn op besluitvorming⁴.

- 2008 April 2008. ANIMO, Fietzersbond, Buurtoverleg Burgemeesterkwartier (BOB) en een burger presenteren hun eigen plan 'Alkmaarse wegen naar leefbaarheid'. In een eerdere bijeenkomst van de adviesgroep⁵ is afgesproken dat deze visie op bereikbaarheid zal worden meegenomen in de behandeling van de Kadernota.
- 2008 December. ANIMO introduceert de 'zachte knip' in het sectorenmodel.
- 2009 Januari. Start van de maatschappelijke peiling. Gekozen is voor een representatieve enquête onder 350 personen. Nadat deze groep is geënkquêteerd, is de enquête opengesteld voor alle Alkmaarders. Zowel in het representatieve eerste als het niet-representatieve tweede deel van de maatschappelijke peiling werd het ringenmodel beter gewaardeerd dan het sectorenmodel.
- 2009 September. Raadsbehandeling van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. In het raadsvoorstel maakt het college geen duidelijke keuze tussen het ringenmodel en het sectorenmodel. *Het college heeft een lichte voorkeur voor het ringenmodel⁶.*
- 2010 Start uitvoering van maatregelen die zowel in het ringen- als sectorenmodel voorkomen.
- 2010 Gemeenteraadsverkiezingen. In het coalitieakkoord gaat het college uit van het ringenmodel.
- 2010 Maart: Vorming nieuw college met een nieuw coalitieakkoord (2011-2014).
- 2011 September. Het college heeft een keuze gemaakt voor het ringenmodel in plaats van het sectorenmodel.
- 2011 Uitvoering. Maatregelen met betrekking tot bereikbaarheid zijn verwerkt in de opeenvolgende programmabegrotingen van de colleges. Daarin neemt het college de KDB als uitgangspunt en gaat men uit van het ringenmodel⁷.

Bevinding Ecorys

Een opvallend punt in de totstandkoming is de aarzeling van het college en de raad om de Kadernota vast te stellen. Op 10 september 2009 is de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid door de gemeenteraad vastgesteld. In dit besluit⁸ is tevens opgenomen dat:

- Per project de raad een financieringsvoorstel wordt voorgelegd, opdat per maatregel nut en noodzaak van de investering kan worden gewogen;
- Te zijner tijd te kiezen voor het ringen- dan wel sectorenmodel.

Hoewel de raad de nota heeft vastgesteld, is er geen sprake van een eenduidig besluit. De belangrijkste beslissing – keuze tussen het ringen- of sectorenmodel – is uitgesteld. Het zou tot 2011 duren voordat college en gemeenteraad een daadwerkelijke keuze maken over het bereikbaarheidsbeleid.

2.3 De participatie meer in detail

Participatieparagraaf in de startnotitie

De startnotitie voor de KDB is eind 2006/begin 2007 behandeld en vastgesteld door het college. Onderdeel van de startnotitie was het opstellen van een participatieparagraaf wat eind november 2007 dan ook is gebeurd. In de participatieparagraaf is het participatietraject vanaf september 2007 tot de vaststelling van de KDB in september 2009 opgenomen. Voor het participatietraject van de

⁴ Bron: KDB, deel II: het proces, versie 6, 26 februari 2009, pagina 23

⁵ Bron: KDB, deel II: het proces, versie 6, 26 februari 2009, pagina 18

⁶ Bron: Raadsvoorstel d.d. 10 september 2009 agendapunt 17; Bijlage nummer 95

⁷ Bron: Programmabegrotingen van de jaren 2011 tot en met 2015

⁸ Bron: Raadsbesluit nr 17 d.d. 10 september 2009

KDB is gekozen voor de standaard participatietrede, te weten 'adviseren'. Dit betekent dat er een adviesgroep is samengesteld en dat de leden ervan de ruimte kregen om problemen en ideeën over het onderwerp aan te dragen. Bij de uiteindelijke besluitvorming kon de politiek, met argumenten onderbouwd, afwijken van het advies van de adviesgroep.

In het wordingsproces van de KDB zijn diverse actoren onderscheiden, zowel intern bij de gemeente Alkmaar als extern. Conform de participatieparagraaf heeft een integraal participatieproces plaatsgevonden. Iedereen die een belang had, kreeg de kans zijn of haar mening naar voren te brengen, zoals ook in het communicatieplan van eind 2007 staat geschreven. Vooropgesteld was dat het in de KDB draait om het oplossen van knelpunten in de toekomstige bereikbaarheid.⁹ Wel was duidelijk dat dit niet automatisch inhield dat alle wensen konden worden ingewilligd. Het procesdeel van de KDB¹⁰ is hier duidelijk in:

Hoe om te gaan met tegenstrijdige belangen?

"Bij tegenstrijdige belangen, moeten er keuzes worden gemaakt. Om dit goed te doen heeft de projectleiding een interne projectgroep (binnen de gemeente) en een externe adviesgroep (met partijen en groep van buiten de gemeentelijke organisatie) ingesteld."

De actoren in het proces van totstandkoming

De startnotitie en de participatieparagraaf voor de KDB zijn besproken in de raadscommissie Stadsontwikkeling en Beheer met als doel een advies aan het college. De KDB is tijdens het proces besproken in het college van B&W op 30 september 2008. Tijdens het proces is er regelmatig overleg geweest tussen de wethouder en de projectleiding.¹¹

Vanuit de ambtelijke organisatie waren verschillende afdelingen vertegenwoordigd in de projectgroep KDB. In de loop van het proces is de projectgroep uitgebreid naar twee personen van de afdeling ROM, één van de afdeling wijkbeheer, één van economische zaken, afgevaardigden van de brandweer en de GGD, een afgevaardigde van de afdeling wonen en de projectleiding vanuit de afdeling verkeer. Vanaf juni 2007 tot de vaststelling van de KDB is de projectgroep bijna eens per maand bij elkaar gekomen. Vanuit verschillende vakgebieden is inbreng geleverd om te komen tot een integraal product: de KDB.

De participatieparagraaf KDB geeft aan dat er adviesgroep wordt ingesteld. De adviesgroep heeft als taak te komen tot een advies voor de raad. Gemiddeld eens per maand is de adviesgroep bij elkaar geweest (januari 2008-februari 2009). Om leden te werven voor de adviesgroep zijn advertenties in de regionale dagbladen en op internet geplaatst en is een persbericht verschenen.

De adviesgroep is voorgezeten door een onafhankelijke voorzitter. De adviesgroep bestond uit individuele burgers, afgevaardigden uit wijkoverleggen, belangenverenigingen buurten, ondernemers, winkeliers, bedrijvenverenigingen, Fietzersbond, horeca, VVE binnenstad, Kamer van Koophandel en Milieuvereniging Animo. Het advies van de adviesgroep is op 22 januari 2009 uitgebracht aan de raad en het college.

De raadsleden

Op 19 februari 2008 is er een brede discussie georganiseerd voor alle raadsleden in de vorm van een brainwrote sessie. Deze vorm is gekozen om het simpelweg opnoemen van de partijstandpunten tegen te gaan en met goed gevolg aldus het procesdeel van de KDB:

⁹ Bron: Communicatieplan KDB, november 2007

¹⁰ Bron: KDB, deel II: het proces, versie 6, 26 februari 2009, pagina 12

¹¹ KDB, deel II: het proces, versie 6, 26 februari 2009, pagina 15

“De bijeenkomst is nuttig geweest, omdat hij heeft weergegeven wat er politiek leeft en er zijn ideeën en oplossingen aangedragen. Deze informatie is gebruikt bij de vorming van de stadsconcepten.”

Niet alle partijen waren (evenredig) vertegenwoordigd tijdens de bijeenkomst. Leefbaar Alkmaar besloot na de uitleg over de avond niet langer te blijven en D66 was niet aanwezig omdat het niet om een besluitvormende vergadering ging. De raadsleden hebben zelf aangegeven geen opiniërende vergadering meer te willen voor dit onderwerp, echter alleen vergaderingen die gericht zijn op besluitvorming.¹²

Maatschappelijke peiling

Het college heeft in januari 2009 een maatschappelijke peiling gehouden met twee doelen:

1. het informeren van de geïnteresseerden over de plannen van het college;
2. het vragen naar de mening van deze personen over de plannen.

Ruim 280 personen hebben deelgenomen aan een enquête. Een meerderheid gaf de voorkeur aan het ringenmodel boven het sectorenmodel.

2.4 Meningen over het besluitvormingstraject

Hoe denken de betrokkenen bij de totstandkoming en uitvoering van de KDB over het proces en de besluitvorming? Door middel van interviews – zowel persoonlijk als telefonisch – en een groepsgesprek is de mening van personen binnen en buiten de ambtelijke organisatie onderzocht.¹³

De documenten die zijn geschreven voor de KDB, de startnotitie en de participatieparagraaf, zijn bij de ambtenaren en de toenmalige raadsleden nog goed bekend. De exacte gang van zaken is bij de vertegenwoordigers in de adviesgroep wat op de achtergrond geraakt. Wat overblijft bij hen is een beeld van hoe het in de adviesgroep toeging, de sfeer en met name wat er is gebeurd met de visie van de eigen belangengroep. Juist door die verschillende belangen, soms ook politiek ingegeven, is de sfeer niet altijd prettig gevonden.

Intensieve en open participatie

De geïnterviewde ambtenaren menen dat een aandachtspunt is het bij elkaar brengen van zoveel verschillende meningen, daar komt nooit een eensluidend advies uit, maar per definitie een compromis. Omgekeerd hebben de betrokkenen in de adviesgroep alle ruimte kregen om de eigen mening naar voren te brengen, waar volgens de belangengroepen te weinig mee is gedaan. Enkele partijen waren zo teleurgesteld dat zij voortijdig uit het proces zijn gestapt. Er is gezegd dat zij zich niet serieus genomen voelden. De uitkomst van de participatie wordt door de belangengroepen als te mager gezien, terwijl de raadsleden juist de keuze voor eenrichtingverkeer op de Bierkade als typisch een succes van de adviesgroep noemen. Er is veel geïnvesteerd in het participatieproces, maar het verkeersmodel dat de adviesgroep voorstelde (het ontwikkelmodel¹⁴), is niet in het KDB opgenomen. Toch wordt de participatie door alle geïnterviewden als positief ervaren, omdat de kans is geboden de eigen mening te laten horen.

Informatie raad

¹² KDB, deel II: het proces, versie 6, 26 februari 2009, pagina 23

¹³ De lijst met geïnterviewden vindt u in de bijlage terug

¹⁴ Het ontwikkelmodel is een variant op het ringenmodel, maar met 'barrières' met beperkingen voor verkeerstoegang, rijrichting, spitsafsluitingen.

In de totstandkoming van de KDB is de raad goed geïnformeerd. De raad heeft zelf gevraagd om een startnotitie en een participatieparagraaf en de onderzoeken die ten grondslag lagen aan de KDB waren voor de raad beschikbaar.

2.5 Het abstractieniveau van de KDB uit de startnotitie

In de startnotitie is een tabel opgenomen met wat de raadsleden mogen verwachten van het abstractieniveau van de KDB. De KDB staat daarin beschreven als een beleidsnota van een relatief hoog abstractieniveau. Er staat dat er geen concrete maatregelen en geen concrete oplossingen zouden worden opgenomen. Ook is vooraf bepaald dat er geen gedetailleerde uitwerking van de benodigde financiën zou komen omdat er geen concrete maatregelen zijn voorzien.

Wat is het plan wél?	Wat is het plan níet?
<i>Inhoudelijk</i>	
Het plan is 'snel, kort en helder, maar wel met kwaliteit'.	Het plan is niet 'langzaam, gedetailleerd en ingewikkeld met kwaliteit'.
Het plan gebruikt huidig overheidsbeleid, geëvalueerde maatregelen en beleid, actieplannen en andere nota's als informatiebron.	Het plan kan weinig geëvalueerde maatregelen uit het BVV (Beleidsplan Verkeer en Vervoer) meenemen, omdat het merendeel slecht geëvalueerd kan worden. (zie bijlage 2).
Het plan stelt hoofddoelen vast voor verkeer en vervoer in de context van natuur, economie en leefbaarheid.	Het plan is níet een uitwerking van beleid.
Het plan maakt keuzes tussen de verschillende beleidsfacetten van duurzame bereikbaarheid (natuur, economie en leefbaarheid) en zet deze om in doelstellingen (= kaders).	
Het plan geeft a.d.h.v. de keuzes per locatie voorrang aan bepaalde modaliteiten.	Het plan vermeldt géén concrete maatregelen.
Het plan probeert wél aan te geven hoe conflicten tussen beleidskeuzes kunnen worden opgelost. Het plan geeft oplossingsrichtingen aan.	Het plan biedt géén concrete oplossingen voor knelpunten in de stad.
Het plan houdt wél rekening met veiligheid en eventuele financiële gevolgen van de keuzes.	Het plan bevat géén gedetailleerde uitwerking van de benodigde financiën, omdat het geen concrete maatregelen vermeldt.
Het plan is een beleidskader voor nieuwe actieplannen en geeft speelruimte aan actieplannen om uitwerking te geven aan beleid.	Het plan is kaderstellend en daalt niet af naar maatregeleniveau.

2.6 Tussenconclusies Ecorys

- Er lag een evaluatie van het eerdere beleid op het gebied van bereikbaarheid ten grondslag aan de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. De punten uit deze evaluatie (nieuw plan en kwaliteitscriteria) zijn opgepakt.
- Er is een startnotitie gemaakt met een participatieparagraaf. De voorgenomen stappen van de totstandkoming, inclusief de participatie van belangengroepen en burgers is transparant gevolgd. Met de publicatie van het tweede deel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is het proces van totstandkoming navolgbaar beschreven.

- De participatie was intensief. Er was volop ruimte voor belangengroepen en burgers om hun mening in te brengen met de adviesgroep en de maatschappelijke peiling (internetenquête).
- De participanten verschillen van mening in de mate waarin hun advies heeft meegewogen in de Kadernota. Er waren verschillen van inzicht tussen (groepen van) participanten. Hierdoor is een deel van de participanten uit de adviesgroep getreden en werd zo het advies minder krachtig. Dat gaf de projectgroep en daarna het college ruimte om een eigen keuze maken, wat gemotiveerd mogelijk is.
- De raad is in het proces van de totstandkoming van de KDB voldoende geïnformeerd.
- In de startnotitie is aangegeven dat de Kadernota gericht is op een relatief hoog abstractieniveau en dat er geen maatregelen en een uitgebreide financiële paragraaf in zou komen te staan. In het volgende hoofdstuk wordt beschreven dat er wel maatregel(pakketten) zijn geformuleerd en dat de financiële paragraaf beperkt is gebleven.
- De vaststelling van de KDB in 2009 creëerde een vacuüm. Er was geen duidelijk besluit over de hoofdlijnen van het beleid. Pas in 2011 is die keuze gemaakt. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op de consequenties van dit uitstel.

3 Resultaat: de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid besproken. Er wordt aandacht besteed aan de kaderstelling van het beleid met de drie facetten van duurzame bereikbaarheid (economie, natuur en mensen). Daarna is er aandacht voor de kwaliteitseisen, die aan de bereikbaarheid zijn gesteld. Vervolgens worden de twee verkeerskundige stadsconcepten besproken met de daarbij voorgestelde maatregelen. In de volgende paragraaf wordt de vertraging in de besluitvorming besproken en de gevolgen ervan. En dit hoofdstuk eindigt met enkele tussenconclusies.

3.2 Inhoud Kadernota Duurzame bereikbaarheid

Doel KDB

Het doel van de Kadernota is:

Doel Kadernota Duurzame bereikbaarheid

‘Het doel van het beleid is de stad vanuit verkeer en vervoer zo veel mogelijk te faciliteren, zodat de stad hierdoor de mogelijkheid heeft om zich te ontwikkelen op woon-, werk- en voorzieningengebied.’¹⁵

Reikwijdte: 2009 - 2020 (2030)

De reikwijdte van de KDB is tot 2020, met een doorkijkje naar 2030. De fysieke afbakening is gevormd door de gemeentegrens en de buitenring. De werking van de KDB concentreert zich op de hoofdinfrastructuur en de hoofdvervoersstromen in en om de stad. Als uitgangspunten zijn genomen het staande beleid, het collegeprogramma 2006-2010 en duurzame bereikbaarheid.¹⁶

Kernelementen van de Kadernota

De kernelementen van de Kadernota kunnen als volgt beknopt worden weergegeven. De uitwerking volgt hieronder.

1. Knelpuntanalyse met verkeersmodel (2020)
2. De facetten van duurzaamheid: driehoek economie, natuur en mensen
3. Wensen vanuit de facetten voor duurzame bereikbaarheid
4. De doelen van de KDB
5. De afgeleide kwaliteitseisen
6. De twee stadsconcepten
7. De toetsing van de stadsconcepten aan de doelen en kwaliteitseisen
8. Besluitvorming

Knelpuntanalyse: Verkeersmodel en meerdere modaliteiten

Voor de KDB is een berekening gemaakt voor de verkeerssituatie in 2020 als Alkmaar wel doorgaat met het ontwikkelen van de stad, maar de infrastructuur niet wordt aangepast. Dat geeft een beeld

¹⁵ Bron: KDB pagina 7

¹⁶ Bron: KDB pagina 14

van de knelpunten van de bereikbaarheid bij niets doen. De uitkomst is genoemd het basismodel 2020. De knelpunten hebben betrekking op alle verkeersmodaliteiten: auto, fiets, openbaar vervoer, hulpdiensten en daarvan afgeleid de verkeersveiligheid. Op basis van het basismodel 2020 heeft het college in de KDB voor de hoofdvervoersmiddelen drie doelstellingen geformuleerd¹⁷:

- **Autovervoer:** is in principe voor iedereen, maar gezien hoge kosten en effect op milieu en leefbaarheid zullen er keuzes nodig zijn;
- **Fietsvervoer:** is voor iedereen;
- **Openbaar vervoer:** is in principe voor iedereen, maar door de hoge investeringen en gebruikskosten zijn er keuzes nodig.

In het verkeersmodel zijn opgenomen: prognoses van de ruimtelijke ontwikkelingen (o.a. toename aantal arbeidsplaatsen) en de het wegennet in Alkmaar na het uitvoeren van een aantal werkzaamheden dat al in voorbereiding was.

Drie facetten van duurzame bereikbaarheid

In de KDB wordt in deel II *het proces* aangegeven dat er gekozen is duurzame bereikbaarheid vanuit drie facetten te belichten. Die drie facetten vormen het kader waarmee de keuze voor het bereikbaarheidsconcept en de maatregelen moeten worden beoordeeld. In de KDB, deel II is de volgende figuur opgenomen.¹⁸



In de KDB (deel II) wordt deze driehoek van duurzaamheid als volgt toegelicht:

Facetten van duurzame bereikbaarheid

"Er bestaat een spanningsveld tussen de drie facetten economie, mensen en natuur, omdat ze alle drie eisen stellen aan verkeer en/ of aan de beschikbare ruimte in de stad. Door een goede balans te realiseren tussen de economie, de mensen en de natuur zal een duurzame bereikbaarheid ontstaan. Door een bewuste afweging te maken tussen de drie facetten wil het college in deze nota recht doen aan de aanbeveling uit de evaluatie van het BVV, waarin werd aangegeven dat het milieu onderbelicht is."

Wensen facetten van duurzaamheid

Mobiliteit is een middel om andere doelen te bereiken, zoals verplaatsing naar het werk en het bezoeken van winkels. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor een goede economie en een levendige, vitale stad voor haar bewoners en bezoekers, waar de mens kan kiezen hoe en waar hij of zij naar toe wil. Alle zaken die bij verkeer en vervoer zijn betrokken, zijn allemaal ingebed in de facetten van duurzaamheid met ieder eigen wensen en soms ook wettelijke eisen. De kadernota inventariseert de wensen vanuit de natuur, de mens, de economie en de hulpdiensten. Ook mobiliteitsmanagement, goederenvervoer en personenvervoer over water worden genoemd¹⁹.

¹⁷ Bron: KDB pagina 29

¹⁸ Bron: KDB deel II: pagina 11

¹⁹ Bron: KDB pagina 30 en verder

Een sterk centrum voor de regio wordt daarbij specifiek benoemd. De wensen vanuit de facetten van duurzaamheid zijn compleet in de bijlage opgenomen. Hieronder staat een voorbeeld:

Een sterk centrum voor de regio

“Het historisch centrum moet daarom behouden en versterkt worden. Het kernwinkelgebied moet daarbij zoveel mogelijk autovrij zijn om winkelend publiek en horecabezoekers de ruimte te bieden. Het centrum moet autoluw zijn. Het onderzoeksrapport van Droogtrommel en Broekhuis adviseert om Overstad en de binnenstad als één integraal winkelgebied te zien. Delende dit advies moet de relatie tussen deze twee gebieden volgens het college worden versterkt.”

Met betrekking tot de facetten van duurzaamheid, concludeert men in de KDB het volgende²⁰:

Duurzaamheid

“De wensen en wettelijke eisen van de verschillende facetten van duurzaamheid worden meegenomen bij het vormen van de doelen voor de bereikbaarheid. Er zijn enkele zaken die door de verschillende facetten gezamenlijk kunnen worden onderstreept. Zo is iedereen gebaat bij een goede doorstroming op de hoofdinfrastructuur (radialen, buitenring en binnenring) en wenst niemand doorgaand verkeer in woongebieden of sluipverkeer op radialen. Vanuit geen enkel vakgebied is er bezwaar tegen een eventueel drukker wordende buitenring. De vakgebieden vinden bovendien allemaal dat iedereen op zijn of haar bestemming moet kunnen komen.”

Doelen bereikbaarheid

De wensen en wettelijke eisen van de verschillende facetten van duurzaamheid zijn in de KDB meegenomen bij het vormen van de doelen voor de bereikbaarheid in 2020. De interviews met de ambtenaren hebben duidelijkheid verschaft over de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen. De doelen zijn tevens afgeleid van de knelpunten die uit het basismodel 2020 naar voren zijn gekomen. Primair is voor het formuleren van de doelstelling gebruik gemaakt van de bestaande cijfers, op basis waarvan met de kennis en ervaring van de betrokkenen een, in hun ogen, realistisch doel is verwoord. Daarnaast is ook gekeken naar de lopende plannen en afspraken, zoals voor het busvervoer tot 2016. De frequentie daarvan stijgt tussen 2009 en 2016 volgens de gemaakte afspraken met 35%²¹. Uiteraard zijn ook voor het autoverkeer, het fietsverkeer, de verkeersveiligheid en de hulpdiensten de doelen benoemd. De doelen zijn te zien als oplossingsrichtingen voor de knelpunten die uit de verkeersanalyse voor 2020 zijn gekomen.

Als voorbeeld noemen wij de alinea over de buitenring²².

De buitenring

“Het ongelijkvloers maken van de buitenring of delen van de buitenring kan de doorstroming aanzienlijk verbeteren. Het opheffen, verplaatsen of beperken van aansluitingen wordt hierbij gezien als een mogelijkheid om de ring volledig te optimaliseren.”

3.3 Kwaliteitseisen

De doelen voor de bereikbaarheid van de stad zijn uitgewerkt in kwaliteitseisen. Men heeft dit gedaan om een betere evalueerbaarheid van het beleid mogelijk te maken. Met het verkeersmodel kan na uitvoering van maatregelen worden geëvalueerd of de kwaliteitseisen zijn gehaald. De kwaliteitseisen gelden voor het huidige verkeersnetwerk, maar ook voor de situatie in 2020. Het

²⁰ Bron: KDB pagina 38

²¹ Bron: KDB pagina 39

²² Bron: KDB pagina 40 en 41

opstellen van kwaliteitseisen voor duurzame bereikbaarheid is niet eenvoudig te doen op basis van wettelijke normen. Bereikbaarheid is niet tot nauwelijks onderworpen aan wettelijke eisen (zie daarvoor de bijlage over het normenkader). De gemeente kan daar haar eigen invulling aan geven. Zij kan dus ook in belangrijke mate zelf bepalen wat 'goed' of 'slecht' is. Uitzondering hierop zijn de eisen met betrekking tot de milieucomponenten stikstofdioxide en fijnstof. Hiervoor zijn wettelijke (minimale) kwaliteitseisen gesteld. Per hoofdvervoermiddel zijn er eisen gesteld, die zijn omschreven en uitgedrukt in meeteenheden en grenswaarden²³.

De kwaliteitseisen, met uitzondering van de wettelijke milieueisen, zijn opgesteld door de gemeente en besproken en akkoord bevonden door de interne projectgroep en de externe adviesgroep. Deze eisen zijn geen onderwerp van discussie geweest gedurende het proces. De eisen zijn uitgesplitst naar soort vervoer:

- Autoverkeer (kwaliteitseisen: bereikbaarheid, robuustheid en beschikbaarheid)
- Busvervoer (kwaliteitseisen: bereikbaarheid, directheid en beschikbaarheid)
- Parkeren (kwaliteitseisen: beschikbaarheid en directheid)
- Langzaam verkeer (nader te bepalen in actieplan Langzaam verkeer)
- Hulpdiensten (kwaliteitseis: de tijd die nodig is om ter plaatse te arriveren)

Meningen over de kwaliteitseisen

De kwaliteitseisen, die in de KDB zijn opgenomen, zijn gebruikt om de verkeersmodellen te kunnen doorrekenen en vergelijken. Uit de interviews met de ambtenaren blijkt dat er geen zelfstandig onderzoek naar de kwaliteitseisen is gedaan en dat ze op basis van eigen ervaringen zijn geformuleerd. Achteraf gezien zijn sommige eisen wellicht te ruim genomen en zijn er weinig inspanningen nodig om aan de eisen te voldoen. Bij de uitvoering van plannen uit de KDB wordt geen toetsing op de kwaliteitseisen uitgevoerd.

Een punt van aandacht is het openbaar vervoer. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over, maar het college wil wel zaken regelen. De raadsleden geven aan dat er door slimmer met de opdrachtgevers NS en Connexxion om te gaan wellicht meer bereikt kan worden. Dit zou via de provincie moeten lopen omdat de raad op grote afstand van deze partijen staat.

Bevindingen Ecorys

Ten aanzien van deze kwaliteitseisen plaatsen wij de volgende opmerkingen:

- **Auto; bereikbaarheid.** Hiervoor is als grenswaarde gesteld dat een automobilist ten opzichte van de basisreistijd er maximaal 5 minuten langer over mag doen om van een radiaal van de buitenring tot de parkeergarage te rijden. De basisreistijd is daarbij als volgt gedefinieerd: *de reistijd op een radiaal zonder verkeer en met in acht name van de werking van de verkeerslichten en de maximum snelheid op die radiaal*. In de tabel op pagina 76/77 van de KDB zijn de verschillende basisreistijden weergegeven voor 2008 en de prognose voor 2020. De basisreistijd voor 2008 loopt uiteen van 2,01 minuten tot 5,09 minuten. De basisreistijd voor 2020 loopt uiteen van 2,09 tot 6,21 minuten. Een kwaliteitseis die luidt: *Max. 5 minuten langer t.o.v. de basisreistijd*, komt dan vreemd over. Dit betekent dat op de ene locatie het acceptabel is als de reistijd verdrievoudigt, terwijl op een andere locatie nog geen verdubbeling van de reistijd acceptabel is. Een kwaliteitseis, waarbij de maximale reistijd op een relatieve wijze (in %) is gerelateerd aan de basisreistijd zou in onze ogen meer in de rede liggen. Vaak worden twee normen gehanteerd. Een voor de doorstroming (snelheid) en een voor betrouwbaarheid van het netwerk (hoe vaak is er een verstoring?). Gekozen is voor een norm in minuten, omdat dit meer tot de verbeelding spreekt dan een norm als percentage.

²³ Overzicht kwaliteitseisen opgenomen in de bijlage

- **Parkeren; beschikbaarheid.** Als meeteenheid is de bezettingsgraad in procenten opgenomen. Dit is op zich goed. Als grenswaarden zijn in de tabel op pagina 54/55 opgenomen: Garages max. 85% en P&R max 75% op enig moment. Hier staat dus: Parkeergarages staan altijd voor minimaal 15% leeg en P&R garages voor minimaal 25%. Als men beseft dat de stichtingskosten per parkeerplaats in een garage gemiddeld € 20.000 zijn (afhankelijk van de bouwwijze kan dit lager of fors hoger zijn) en dat de exploitatiekosten schommelen tussen de € 600 en € 1.200 per jaar, dan kost deze kwaliteitseis per 1.000 parkeerplaatsen in parkeergarages € 30.000.000 aan investeringen voor parkeerplaatsen die niet worden gebruikt en minimaal € 90.000 per jaar aan exploitatiekosten voor leegstaande parkeerplaatsen. Een dergelijke overmaat aan capaciteit is niet nodig. Als je als gemeente de parkerende automobilist altijd wil faciliteren dan volstaat het als er bij wijze van spreken slechts 1 parkeerplaats meer is dan er auto's in de garage staan. Bij navraag blijkt de gemeente deze norm van 85% als een gemiddelde norm (gebaseerd op een publicatie van het CROW) op straatniveau te hanteren om zo ruimte voor zoekverkeer te bieden. In de KDB staat deze norm als een maximumnorm, specifiek voor parkeergarages.
- **Langzaam verkeer.** De KDB had de intentie om een integrale nota te zijn. Door de kwaliteitseisen voor het langzaam verkeer niet in deze nota te benoemen, maar te verwijzen naar het *actieplan Langzaam verkeer*, wordt op dit deel een stuk integraliteit ingeleverd. Het had meer in de rede gelegen om hier kwaliteitscriteria op te nemen en deze toe te passen in het actieplan Langzaam verkeer.

3.4 Stadsconcepten: ringenmodel en sectorenmodel

De doelen, uitgangspunten, wensen en (wettelijke) eisen zijn vertaald naar daadwerkelijke plannen om de knelpunten die in 2020 zouden ontstaan, op te lossen. Er zijn twee stadsconcepten ontwikkeld, elk bestaande uit een aantal maatregelen dat bij elkaar moet leiden tot het oplossen van de knelpunten uit het basismodel 2020: het ringenmodel en het sectorenmodel.

3.4.1 Verschil tussen ringenmodel en sectorenmodel

In het ringenmodel wordt uitgegaan van de huidige wegenstructuur. De gedachte achter dit model is dat door het oplossen van knelpunten men de bereikbaarheid van de stad vergroot. Het betreft een samenhangend pakket van maatregelen. Deze samenhang voorkomt dat het oplossen van het ene knelpunt een ander knelpunt veroorzaakt.

Het sectorenmodel is een andere benadering van de ontsluiting van de stad. De stad wordt opgedeeld in meerdere sectoren. Om met de auto van de ene naar de andere sector te komen, moet men via de buitenring rijden. De ring fungeert in dit model als *stadsverdeeling*. Ook dit model is opgebouwd uit een samenhangend pakket van maatregelen. Het niet uitvoeren van alle maatregelen leidt tot het blijven optreden van knelpunten in de beoogde eindsituatie in 2020.

Het grootste verschil tussen de beide modellen is het aanbrengen van afsluitingen in het sectorenmodel waardoor het autoverkeer alleen via de buitenring van de ene naar de andere sector kan rijden. Voor het langzaam verkeer geldt dit niet.

Intermezzo Ecorys

Verkeerskundige beoordeling

Ringen- en sectorenmodellen zijn geen onbekende grootheden in de verkeerskunde. Beide hebben hun eigen voor- en nadelen. Een belangrijk voordeel van het sectorenmodel is de milieuwinst en het effect op de verkeersveiligheid in de stad. Nadeel zijn de extra autokilometers die men moet

maken als men van de ene kant van de stad naar de andere kant wil. Omdat er in vergelijking met een ringenmodel meer verkeer over de ring rijdt, stelt dit capaciteitseisen aan de ring, maar ook aan de toevoerwegen. Een voorbeeld van een stad met een sectorenmodel is Utrecht.

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, is het bij een ringenmodel mogelijk om van de ene plek naar de andere plek door de stad te rijden. Vaak is sprake van twee ringen. Een binnenring, ter ontsluiting van het centrum en een buitenring, ter ontsluiting van de omliggende wijken indien men van buiten de stad komt. De automobilist heeft in een dergelijk geval de keuze tussen de snelste en kortste route. Een voorbeeld van een stad met een ringenmodel is Haarlem. In die stad was tot voor kort alleen aan de westzijde een randweg. De afgelopen jaren is de ring aan de oostzijde gesloten, door een fly-over bij Spaarnwoude (IKEA) te bouwen en het verkeer via het bedrijventerrein de Waarderpolder en de nieuwe Schoterbrug te leiden.

Qua oplossend vermogen verschilt het ringenmodel van Alkmaar niet substantieel met het sectorenmodel. Het sectorenmodel is gelijk aan het ringenmodel met een aantal aanvullende maatregelen ten einde het doorgaande autoverkeer door de stad te belemmeren. Het verschil tussen de twee moet vooral worden gezocht in de milieuaspecten. Zo is het voor de luchtkwaliteit goed om het verkeer zoveel mogelijk door de stad te spreiden, terwijl qua beheersbaarheid en verkeersveiligheid een concentratie op de hoofdwegenstructuur (in Alkmaar de buitenring) de voorkeur heeft. Bij het verkeer tussen de wijken is dan in een sectorenmodel meer sprake van omrijdkilometers dan in een ringenmodel.

In verkeerskundig opzicht hebben beide modellen hun eigen voor- en nadelen. De concepten verschillen van elkaar, maar het ene concept is niet objectief beter dan het andere. Veel hangt af van de uiteindelijke uitwerking. Worden de juiste maatregelen op de juiste plaats en het juiste moment genomen? Met een goed verkeersmodel zijn de potentiële effecten door te rekenen. Maar zelfs dan kunnen deze prognoses worden ingehaald door de werkelijkheid. De afweging van ringenmodel en sectorenmodel is daarom vooral een politieke afweging. In die afweging spelen ook de financiële consequenties en het maatschappelijke draagvlak een belangrijke rol.

3.4.2 Maatregelen

Zowel het ringenmodel als het sectorenmodel bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen. Een deel van de maatregelen is van toepassing op zowel het ringen- als het sectorenmodel. Andere maatregelen zijn specifiek voor het sectorenmodel.

Maatregelen die voor beide modellen van toepassing zijn

- Westring ongelijkvloers met mogelijke beperkingen op de ongelijkvloerse kruisingen met de N9 (Kennemerstraatweg, Aert de Gelderlaan, Terborchlaan en Bergerweg). Nog nader te beschouwen welke.
- Opheffen van het Kruispunt N9 - Regulierslaan
- Bestevaerbrug (verbinding Bestevaerstraat – Edisonweg)
- Huiswaarderweg en Nollenweg volledig ongelijkvloers
- Schagerweg ongelijkvloers of twee linksaf stroken bij het kruispunt Laan van Darmstadt – N245 en het kruispunt Laan van Tata – N245 (onderzoek verrichten naar noodzaak)
- Niet verleggen Bergerweg, maar extra maatregelen kruispunt Bergerweg – N9
- Kruispunt Bergerweg - Nicolaas Beetskade meer capaciteit
- Bergerhoutrotonde meer capaciteit
- Kruispunt Vondelstraat – Koelmalaan meer capaciteit
- Kruispunt Koelmalaan –Bestevaerstraat meer capaciteit
- Kruispunt Nieuwe Schermerweg – Saturnusstraat meer capaciteit

- Tunnel spoor – Helderseweg en spoor - Noorderkade.
- Verbetering ontsluiting Beverkoog
- Afsluiting Kanaalkade (na voltooiing van een goede afwikkeling op Overstad; de huidige aanpassingen op de Kanaalkade houden rekening met een eventuele latere afsluiting.)

Maatregelen specifiek voor het ringenmodel

- Geen

Maatregelen specifiek voor het sectorenmodel

- Bierkade, Tesselsebrug, Kennemersingel en Prinses Julianalaan afsluiten voor autoverkeer (wel open voor hulpdiensten, OV en fietsverkeer).
- Huiswaarderbrug moet 2x3 rijstroken worden
- Opritten van Helderseweg naar Huiswaarderweg moet 2x2 rijstroken worden
- Kruispunten Helderseweg moeten meer capaciteit krijgen (extra rijstrook voor m.n. linksaf)
- Picassolaan, Kalkovenseweg en Westerweg als 30km per uur inrichten (t.b.v. sluipeverkeer)

3.4.3 Vergelijking ringenmodel en sectorenmodel

De beide modellen met hun maatregelen zijn op een aantal aspecten met elkaar vergeleken, waarbij geen voorkeur is uitgesproken voor één van de twee modellen.

1. verkeerskundige vergelijking

- verschilplot = toe/afname verkeer ten opzichte van het basismodel 2020
- knelpuntenplot = knelpunten (geen/licht/middel/zwaar) per model in 2020
- reistijd robuustheid = mogelijkheid tot opvangen extra verkeer bij incidenten

2. economische vergelijking

- het aantal vierkante meters vloeroppervlak detailhandel en aantal te bouwen woningen in 2020, vertaald naar verplaatsingen per auto, fiets en openbaar vervoer
- de ruimte in het model om ontwikkelingen tussen 2020-2030 en gevolgen van nog resterende lichte knelpunten in 2020 op te vangen

3. milieukundige vergelijking

- geluid
- luchtkwaliteit

4. ruimtelijke inpassing

- vervolgens is gekeken naar de ruimtelijke inpassing van de maatregelen. Het aanleggen van een brug of een tunnel vraagt om ruimte, die aanwezig moet zijn of kan worden gecreëerd

5. financiële haalbaarheid

- De kosten zijn € 262 mln. voor het ringenmodel en € 275 mln. voor het sectorenmodel, een grove inschatting.²⁴

6. fasering

- De fasering van uitvoering van de maatregelen uit het ringenmodel of het sectorenmodel hangt niet alleen af van de financiering, maar ook van de impact op de bereikbaarheid, die moet te allen tijde worden gegarandeerd. Ook is het voor het uitvoeren van sommige maatregelen voorwaardelijk dat andere maatregelen of ontwikkelingen zijn afgerond. Over het algemeen zal er eerst worden verruimd, voordat er beperkende maatregelen worden uitgevoerd.

Bevindingen Ecorys

- Het ringenmodel en het sectorenmodel kennen grote overeenkomsten.
- Alle maatregelen van het ringenmodel komen ook voor in het sectorenmodel.
- Het sectorenmodel voegt nog een aantal maatregelen toe, waardoor de kosten € 13 mln. hoger zijn.

²⁴ Bron: KDB pagina 95

- Het verkeersbeeld is wel anders bij de twee modellen. Bij het sectorenmodel zijn er voor het autoverkeer tussen de wijken dicht op het centrum geen verbindingen. Het autoverkeer wordt naar de buitenring omgeleid om een volgende wijk in te rijden. In het ringenmodel is er wel een directe verbinding tussen de wijken.
- De verschillen tussen de modellen zijn veel kleiner, dan op basis van het debat over de modellen zou worden verwacht. Het is mogelijk om na uitvoering van het ringenmodel op basis van een aantal aanvullende maatregelen alsnog over te gaan op het sectorenmodel.

Financiële haalbaarheid

In de KDB staat over financiering (€ 262 mln. voor het ringenmodel en € 275 mln. voor het sectorenmodel):

“Uiteraard zijn bovengenoemde bedragen momenteel niet voor handen. De exacte gemeentelijke investering is onbekend. Er moet eerst meer bekend zijn over de bijdragen van derden, te weten de provincie, de NS en de regio.”

De KDB vervolgt:

Op basis van de behandeling van dit plan (KDB) zal het college de raad jaarlijks nadere voorstellen doen voor de financiering en het tempo van de uitvoering. De fasering van de uit te geven gelden kan worden aangepast aan de hand van de actualiteit en de hoogte van de investeringen.”²⁵

Meningen Financiële dekking

Over het ontbreken van een onderbouwde financiële paragraaf zeggen de ambtenaren dat een KDB met een volledig financieel overzicht van alle benodigde maatregelen de besluitvorming veel moeilijker zou hebben gemaakt. Ambtelijk werd dit wel geadviseerd, maar de wethouder had een andere mening. Er is wel in de KDB een totaalbedrag voor beide verkeersmodellen genoemd. De wethouder heeft wel een goed beeld gehad van hoe de financiering van de projecten met de provincie en Rijkswaterstaat (RWS) georganiseerd moest worden.

Externe financiering door de provincie en partners in de regio was voor de totstandkoming van de KDB al noodzaak geworden. Dit wordt genoemd als reden om geen gedetailleerde financiële invulling per maatregel op te nemen. Op zich verstandig zo menen de raadsleden, maar in de uitvoering van de maatregelen had er meer duidelijkheid over de financiering mogen zijn. Het college en raad gaven weinig aandacht aan de externe financiering, mede omdat het accent op het interne proces lag van het overbruggen van tegenstellingen in de raad.

De strategie was erop gericht externe partijen (provincie en RWS) zoveel mogelijk te laten meefinancieren. Per project wordt altijd gekeken welke subsidie in ieder geval beschikbaar is. De contacten met externe financiers als de provincie, NS en Prorail zijn wel aanwezig en worden ook gebruikt. Voor de projecten als de westring en de ondertunneling van het spoor op de Helderseweg zijn er afspraken met de externe partijen over financiering dan wel andere actie om deze knelpunten te kunnen oplossen. Tijdens het groepsgesprek gaven de raadsleden het voorbeeld van de N23 Westfriisaweg. De wethouder heeft een afspraak gemaakt met de provincie Noord-Holland. Door als Alkmaar aan de N23 Westfriisaweg mee te betalen, was de provincie bereid mee te betalen aan een aantal grote maatregelen van Alkmaar. Alkmaar zou 8 miljoen bijdragen en de provincie zou 60 miljoen besteden aan de ongelijkvloerse aanleg van de westelijke randweg Alkmaar. Toen deze opwaardering in de oorspronkelijke vorm niet noodzakelijk bleek, heeft de provincie 5 miljoen uitgetrokken voor de capaciteitsvergroting van drie kruispunten

²⁵ Bron: KDB, pagina 96

(Huiswaarderweg, Bergerweg en Terborchlaan). Deze bijdrage is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen.

3.5 Besluitvorming

Besluitvorming gemeenteraad september 2009

In de Kadernota zelf staat geen keuze voor het sectorenmodel of het ringenmodel. Hiervoor wordt naar het raadsvoorstel verwezen. Ook in het raadsvoorstel wordt geen expliciete keuze gemaakt tussen de twee modellen. Het college geeft aan een *lichte voorkeur* te hebben voor het ringenmodel.

Ook de raad maakte in 2009 geen keuze. De KDB wordt vastgesteld en er wordt besloten dat er wordt gestart met de gemeenschappelijke projecten van beide modellen en dat per project de raad een financieringsvoorstel wordt voorgelegd, opdat per maatregel nut en noodzaak van de investering kan worden gewogen. Te zijner tijd zal worden gekozen voor het ringen- of sectorenmodel.

Besluitvorming gemeenteraad september 2011

Met het besluit van september 2011 heeft het college en daarna de gemeenteraad zich eenduidig uitgesproken voor het ringenmodel. De KDB is vastgesteld als uitgangspunt van het beleid en het ringenmodel is daarbij leidend. Daarmee hoeft de raad de individuele projecten niet meer te toetsen op nut en noodzaak. Er is nog wel toetsing nodig in relatie met de kosten.

Het college onderbouwt het besluit met een aantal inhoudelijke argumenten. In vergelijking met de KDB heeft het college nieuwe inzichten gekregen over de Buitenring (westring)²⁶.

“In opdracht van de provincie heeft een probleemverkenning plaatsgevonden. Deze verkenning leidt minimaal tot een (voorlopige) conclusie dat door het ongelijkvloers maken van de westring niet moet worden verwacht dat de verkeersproblematiek aldaar voor altijd wordt opgelost”.

Met betrekking tot de financiën stelt het college vast dat:

“Sinds vaststelling van de kadernota is duidelijk geworden dat het rijk en de provincie minder geld beschikbaar stellen. De beschikbare financiën worden bovendien eerder besteed aan wegen in de Randstad en de zogenaamde Topsectoren. De fasering van de uit te geven gelden kan worden aangepast aan de hand van de actualiteit en de hoogte van de investeringen.”

Met betrekking tot de Kanaalkade – Overstad houdt het college de opties open.

“In het ringenmodel gaat men uit van een volledige afsluiting van de Kanaalkade. Het uitspreken van een voorkeur voor het ringenmodel betekent niet automatisch dat het college ook kiest voor het afsluiten van de Kanaalkade.”

Naar aanleiding van die keuze, neemt de gemeenteraad op 29 september 2011 het besluit²⁷ om:

1. **te kiezen voor het zogenaamde ringenmodel** uit de KDB en hier verdere uitvoering aan te geven;
2. het college opdracht te geven voor juli 2012 een voorstel over de bereikbaarheid Binnenstad (Kanaalkade) – Overstad aan te bieden aan de raad.

²⁶ Bron: Voorstel ringenmodel 29 september 2011

²⁷ Bron: Raadsvoorstel en Raadsbesluit d.d. 29 september 2011 agendapunt 21 Bijlagennummer 2529

Meningen

Dat er in de KDB zelf geen keuze voor een verkeersmodel is gemaakt, vinden de meeste geïnterviewde ambtenaren en sommige vertegenwoordigers van belangengroepen een tekortkoming. Tegelijkertijd werden door velen ook verklaringen gegeven waarom er geen besluit werd genomen. Er was onder andere geen draagvlak in de adviesgroep om meer tijd te nemen het sectorenmodel beter uit te werken. Nu hinkt de nota op twee gedachten. Het college maakte geen keuze, maar liet het aan de raad, met een enorme discussie tot gevolg met misvattingen over de inhoud volgens sommige ambtenaren.

In de raad was de politieke verdeeldheid groot; de partijen hielden elkaar in een houdgreep zonder dichter bij elkaar te komen. En er stonden in de verkiezingsprogramma's van verschillende partijen uitgesproken opvattingen over de bereikbaarheid en maatregelen, waardoor het niet zonder gezichtsverlies mogelijk was voor het ringenmodel te kiezen. Dat speelde ook in het college zelf, waarbinnen de partijen ook niet op een lijn zaten.

Dat er geen keuze is gemaakt vinden sommigen niet bezwaarlijk. De beide modellen komen grotendeels overeen, dus de afspraak dat gestart werd met de maatregelen die in beide modellen voorkomen en een gefaseerd proces van besluitvorming in te gaan, is niet vreemd. Wat volgens een ambtenaar niet werd begrepen, is de keuze voor het ringenmodel (in 2011) met de afspraak na enige tijd te evalueren en zo nodig een bijstelling richting het sectorenmodel op maatregelniveau uit te werken. Dat in 2011 wel een keuze is gemaakt voor een model, is terug te leiden tot het aantreden van een nieuw college. Verwonderlijk, zo vinden enkele ambtenaren het feit dat er toen geen participatie is geweest, waarschijnlijk omdat er draagvlak was voor een meer pro-auto besluit in de vorm van het ringenmodel. Dit college hecht meer waarde aan de actuele wensen vanuit de samenleving zoals bijvoorbeeld van de ondernemers.

Bevindingen Ecorys

Keuze bereikbaarheidsconcept ontbreekt

Er staat in de KDB, noch in raadsvoordracht een keuze van het bereikbaarheidsconcept. De KDB is feitelijk niet meer dan een beschrijving van twee concepten over de ontsluiting van de stad. En er is informatie over de verkeerskundige en milieukundige effecten van de twee concepten. De nota zelf geeft geen antwoord op de vraag: 'Wat gaan we doen?'. Daarmee is de nota geen toetssteen waaraan maatregelen of projecten kunnen worden getoetst.

Het college heeft slechts een lichte voorkeur voor het ringenmodel (en de daarbij behorende maatregelen), maar deze voorkeuren zijn echter onvoldoende gebleken om de gemeenteraad een keuze te laten maken. Wat er wel is gebeurd, is dat de gemeenteraad heeft vastgesteld dat:

- Er twee modellen zijn waarop het bereikbaarheidsbeleid van de gemeente vorm kan worden gegeven;
- Zij daar geen keuze uit maakt;
- Per project beziet op nut en noodzaak in relatie tot de investering.

Feitelijk heeft de gemeenteraad daarmee besloten om ad-hoc te beslissen over maatregelen die zij in het kader van de bereikbaarheid uitvoert.

Mogelijke consequenties van het niet maken van een keuze

De vraag is welke waarde hieraan moet worden gehecht. Uit de interviews blijkt dat de meningen over het te voeren bereikbaarheidsbeleid van de gemeente sterk uiteen liepen. Deze verdeeldheid zien we ook terug in het toenmalige college en de toenmalige gemeenteraad. Door geen keuze te maken, gaf de raad in haar besluit wel gehoor aan de toen heersende stemming. Voordeel daarbij

was dat het sectorenmodel in belangrijke mate dezelfde projecten kent als het ringenmodel, met daarop een aanvulling. Maatregelen die in het kader van het ringenmodel worden genomen, zouden de uitvoering van het sectorenmodel niet in de weg staan.

Bezwaarlijker is het deelbesluit om per project het nut en de noodzaak tegen de investering af te wegen. Zowel het sectorenmodel als het ringenmodel bestaat uit een samenhangend pakket van maatregelen die gezamenlijk zorgen dat de knelpunten die zijn voorzien in 2020 zo goed mogelijk worden opgelost. Het niet uitvoeren van een of meer maatregelen zou effect kunnen hebben op de totale effecten van het pakket. Met de keuze in 2011 voor het ringenmodel, maar met uitzondering van de Kanaalkade, is het pakket van maatregelen al aangetast. Hoe groot die effecten zijn en waar de gemeente staat in de oplossing van de knelpunten is te meten aan de hand van een evaluatie van elke maatregel. Als dat niet gebeurt, is het onbekend waar men staat en kunnen de huidige knelpunten blijven bestaan.

3.6 Evaluaties van de KDB

De maatregelen voor het ringenmodel en het sectorenmodel zijn doorgerekend met een verkeersmodel en vergeleken met het basismodel 2020. In KDB het procesdeel staat op pagina 6 te lezen:

Monitoring en evaluatie zijn voorzien

Via een algoritme dat door adviesbureau DHV is ontwikkeld, kan te allen tijde een evaluatie worden uitgevoerd en kan daarmee de kwaliteit worden bewaakt. Bij de monitoring wordt ook gebruik gemaakt van monitoring en het doelboommodel.

Uit de documentatie blijkt dat er geen evaluaties zijn van de maatregelen die in het kader van de KDB of breder voor verbetering van de bereikbaarheid zijn uitgevoerd. Dit punt wordt bevestigd in de interviews met de verschillende ambtenaren.

Meningen

Er is geen systematische monitoring van de effecten van het bereikbaarheidsbeleid na elke genomen maatregel. Wel is er de jaarlijkse verkeersmonitor, hoewel dit document voor het laatst als Verkeersmonitor 2011 is verschenen. De laatste jaren hebben de belangengroepen geen rapportages meer gezien over verkeer en milieu en het krijgen van cijfers over de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de gemeente is niet gemakkelijk, aldus enkele belangenorganisaties. Er zijn meer gegevens bekend dan die door de ambtelijke organisatie jaarlijks verspreid worden. De belangstelling voor dit soort gegevens is binnen de gemeente zelf minimaal, aldus de ambtenaren. De wethouder beschikt wel over verkeersintensiteiten (camera onderzoek 2013-2014) en jaarlijks wordt een reistijdenonderzoek uitgevoerd en verkeerstellers geplaatst om snelheden en intensiteiten te meten. Deze onderzoeken zijn ambtelijk beschikbaar, maar worden niet extern verspreid en ook niet aan de raad verstrekt. Jaarlijks worden de milieueffecten gemeten en andere reguliere metingen maken extra metingen per project overbodig.

3.7 Tussenconclusies Ecorys

- De drie facetten van duurzame bereikbaarheid: *economie, natuur en mensen* zijn in de KDB herkenbaar uitgewerkt.
- De knelpuntanalyse en de maatregelen uit het ringenmodel zijn goed met elkaar in verband gebracht. Daarmee is de basis van de Kadernota goed gelegd.

- De kwaliteitseisen zijn alleen beschreven voor de verkeersaspecten van de Kadernota. Ze dekken de drie facetten van duurzame bereikbaarheid niet af. Daarmee vormen ze geen toetsingskader voor de besluitvorming t.a.v. deze facetten. De onderbouwing van de gekozen kwaliteitscriteria ontbreekt en een aantal van de criteria leidt tot het nastreven van niet effectieve of doelmatige doelen. Een voorbeeld is de bereikbaarheidseis voor het autoverkeer, die in minuten en niet op relatieve wijze is gerelateerd aan de basisreistijd. Op de ene locatie is het acceptabel dat een reistijd verdrievoudigt, terwijl op een andere locatie nog geen verdubbeling van de reistijd acceptabel is.
- Het uitstel van de keuze tussen het ringenmodel en het sectorenmodel is verklaarbaar vanuit de politieke situatie, maar getuigde van weinig besluitvaardigheid bij het college en de raad. Het gevolg van het uitstel (van 2009 tot 2011) had relatief weinig consequenties omdat de eerste te nemen maatregelen in beide modellen dezelfde zijn. Hier wordt in het volgende hoofdstuk dieper op in gegaan.
- Er is geen financiële dekking van de kosten van het ringenmodel gegeven. Voor een pakket van maatregelen van ruim €200 mln. is het evident dat de gemeente dit niet kan opbrengen en dat er andere partijen nodig zijn om samen de realisatie op te pakken. Er is geen analyse gegeven van wat de gemeente zelf zou kunnen bekostigen en welke bijdragen er van andere partijen werd verwacht. Dit legt een hypotheek op de uitvoering.
- Het besluit om projecten ad-hoc te gaan beoordelen, doet potentieel afbreuk aan de samenhang van het ringenmodel. In het volgende hoofdstuk wordt beoordeeld of de uitvoering nog op weg is naar realisatie van het samenhangende model of dat het tot fragmentatie leidt.
- Er is geen systematische monitoring van het bereikbaarheidsbeleid. Sinds 2011 verschijnt er geen verkeersmonitor meer. Wel zijn er op deelgebieden onderzoeken verricht naar verkeersintensiteiten (camera onderzoek 2013-2014) en reistijdenonderzoek (jaarlijks). Deze onderzoeken zijn voor de wethouder en de ambtenaren beschikbaar, maar worden niet aan de raad of externe doelgroepen verspreid. Daarmee ontbreekt voor de raad een belangrijke informatiebron om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid te beoordelen. Dat beperkt de mogelijkheden van de raad om het beleid bij te sturen op basis van het actuele en geprognosticeerde verkeersbeeld.

4 Uitvoering sinds 2009

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de uitvoering van de Kadernota beschreven. De KDB was bedoeld voor de periode tot 2020 met een doorkijkje tot 2030. Dat betekent dat anno 2015 ongeveer zes uitvoeringsjaren zijn geweest, sinds de eerste vaststelling in 2009. In de eerste paragraaf wordt de voorziene fasering van de uitvoering besproken. Vervolgens worden de gerealiseerde maatregelen gepresenteerd en afgezet tegen de voorziene maatregelen en planning. Met het oog op de toekomst is een paragraaf opgenomen over de herijking van het verkeersmodel om zo de actuele knelpunten in beeld te kunnen brengen. Tot slot wordt ingegaan op de meningen van de geïnterviewden over de uitvoering.

4.2 Fasering van het ringenmodel

In 2011 is een keuze gemaakt voor het ringenmodel. In de KDB is een indicatieve fasering aangebracht in de maatregelen die zijn voorzien in het ringenmodel. Bij de definitieve keuze voor het ringenmodel is over de fasering opgenomen²⁸:

'De fasering van de uit te geven gelden kan worden aangepast aan de hand van de actualiteit en de hoogte van de investering.'

In de KDB zijn de maatregelen conform het ringenmodel als volgt in de tijd gezet:

A. Beperken van kruispunten, o.a. Bergerweg (vanaf 2010):

1. Niet verleggen Bergerweg, maar extra maatregelen kruispunt Bergerweg – N9

B. Aanpassingen diverse kruispunten t.b.v. meer capaciteit en brug over Noord-Hollands kanaal (2010-2011):

2. Bestevaerbrug (verbinding Bestevaerstraat – Edisonweg)
3. Kruispunt Bergerweg - Nicolaas Beetskade meer capaciteit
4. Bergerhoutrotonde meer capaciteit
5. Kruispunt Vondelstraat – Koelmalaan meer capaciteit
6. Kruispunt Koelmalaan –Bestevaerstraat meer capaciteit
7. Kruispunt Nieuwe Schermerweg – Saturnusstraat meer capaciteit

C. Start ongelijkvloerse ring, beperking kruispunten ring (2010-2015):

8. Westring ongelijkvloers met mogelijke beperkingen op de ongelijkvloerse kruisingen met de N9 (Kennemerstraatweg, Aert de Gelderlaan, Terborchlaan en Bergerweg). Nog nader te beschouwen welke.
9. Opheffen van het Kruispunt N9 - Regulierslaan

D. Huiswaarderweg/Nollenweg ongelijkvloers en noordelijke ontsluiting, tunnels spoor (2016-2020):

10. Huiswaarderweg en Nollenweg volledig ongelijkvloers
11. Verbetering ontsluiting Beverkoog
12. Tunnel spoor – Helderseweg en spoor - Noorderkade.

E. Afsluiting Kanaalkade (na realisatie Overstad) (2015):

13. Afsluiting Kanaalkade (na voltooiing van een goede afwikkeling op Overstad; de huidige aanpassingen op de Kanaalkade houden rekening met een eventuele latere afsluiting.)

²⁸ Bron: Voorstel ringenmodel 29 september 2011

Tevens is nog genoemd maatregel 14: De Schagerweg ongelijkvloers of twee linksaf stroken bij het kruispunt Laan van Darmstadt – N245 en het kruispunt Laan van Tata – N245 (onderzoek verrichten naar noodzaak). Het onderzoek voor deze provinciale weg wordt in 2015 uitgevoerd.

Bevinding Ecorys

- Wat had er in de periode 2010-2014 kunnen worden afgerond?
Volgens de indicatieve fasering waren de maatregelen 1 t/m 7 aangepakt en was begonnen met het ongelijkvloers maken van de buitenring (de westring).

4.3 Wat is er met de maatregelen uit het ringenmodel gebeurd?

Op basis van de dossiers over de projecten en de interviews constateren we dat er enkele kruispunten zijn aangepakt en deels al gereed zijn.

GEREALISEERD / IN AANLEG / ONDERZOEK									
1. Bergerweg-N9		3. Bergerweg-Nic. Beetsweg		7. Nwe. Schermerweg-Saturnusstraat	8. noordelijke kruispunten westring		11. noordelijke ontsluiting Beverkoog		14. kruispunten Schagerweg (onderzoek gepland)
2010	2011	2015	2016						
2. Bestevaerbrug	4. Bergerrotonde	5. Vondelstraat-Koelmalaan	6. Koelmalaan-Bestevaerstraat	8. westring ongelijkvloers	8. zuidelijke kruispunten westring	10. Huiswaarderweg-Nollenweg ongelijkvloers	12. ondertunneling spoor	13. afsluiting Kanaalkade	
NIET GEREALISEERD / GEPARKEERD									

Maatregelen in uitvoering:

Extra maatregelen kruispunt Bergerweg-N9 (maatregel 1)

De provincie is de trekker van dit project. Momenteel is het in de aanbestedingsfase.

Kruispunt Bergerweg-Nicolaas Beetskade (maatregel 3)

De capaciteit op dit kruispunt is verhoogd.

Kruispunt Nieuwe Schermerweg-Saturnusstraat (maatregel 7)

De capaciteit op dit kruispunt is verhoogd.

Noordelijke kruispunten op westring (gewijzigde invulling maatregel 8)

De capaciteitsvergroting voor de kruispunten van de westring met de Huiswaarderweg en de Terborchlaan zijn in de aanbestedingsfase. De provincie trekt dit.

Ontsluiting Beverkoog uitgevoerd (maatregel 11)

Eerder dan in de indicatieve fasering opgenomen is de verbetering van de ontsluiting van het industrieterrein Beverkoog (Mandelabrug) aan de orde gekomen. Dit is in 2011 op de programmabegroting verschenen en in jaren 2012-2015 opnieuw genoemd (als ontsluitingen bedrijventerreinen).

Van drie maatregelen, die wel zijn voorbereid, is (voorlopig) besloten ze niet uit te voeren:

Bestevaerbrug niet gerealiseerd (maatregel 2)

Voor de aanleg van de Bestevaerbrug is een startnotitie en een nota van uitgangspunten gemaakt. Er is afgezien van aanleg van de Bestevaerbrug door de kosten en de maatschappelijke commotie over de brug. In KDB is uitgegaan van een brug voor alle verkeer. Door bijkomende ruimtelijke aanpassingen was een autobrug 4 miljoen duurder dan gepland (20 in plaats van 16 miljoen).²⁹ Het kruispunt Koelmalaan/Bestevaerstraat/N242 is vervolgens los van de Bestevaerbrug als een apart plan van aanpak ter vergroting van de capaciteit gezien³⁰. Dit project wordt in 2015 aanbesteed.

Westring ongelijkvloers niet gerealiseerd (maatregel 8)

Dit project heeft tot 2013 op de programmabegroting gestaan. Daarna is de insteek geweest het uitbreiden van de verkeerscapaciteit op drie kruispunten van de westring. De financiering van een ongelijkvloerse westring bleek niet haalbaar.

Ondertunneling spoor niet gerealiseerd (maatregel 12)

Een onderzoek naar de mogelijkheden om de spoorlijn te ondertunnelen stond op de programmabegroting van 2012. In december 2014 is afgezien van de ondertunneling van het spoor op de Helderseweg en de Noorderkade.³¹ Een tunnel is moeilijk in de ruimte te realiseren, de kosten zijn hoog en de medefinanciering door anderen is onzeker. De komende jaren zal het treinverkeer niet toenemen op het traject Alkmaar-Den Helder en de geplande hoogfrequente treinverbinding met Amsterdam eindigt vooralsnog in Alkmaar. Ingezet wordt op het automatisch bedienen van de slagbomen, een landelijk project waarbij Alkmaar in de planning naar voren wordt getrokken. Dit verkort de dichttijden en maakt het mogelijk de instelling van de VRI te koppelen aan de bediening van de slagbomen.

Stand van zaken overige maatregelen

De capaciteitsvergroting op de Bergerhoutrotonde is niet aan de orde geweest omdat deze samenhangt met de Kanaalkade. De Provincie heeft in verband met de doorstroming van het busverkeer subsidie ter beschikking gesteld voor aanpassing van de rotonde. Alkmaar was echter niet voornemens deze rotonde aan te pakken, althans niet als dit ten kosten gaat van het bestaande groen. Bovendien speelt ook een belangenafweging tussen de verschillende weggebruikers.

De aanpak van het kruispunt Vondelstraat-Koelmalaan is uitgesteld omdat dit samenhangt met de besluitvorming over de Bierkade (een- of tweerichting verkeer).

Voor de zuidelijke kruispunten op de westring (Kennemerstraatweg, Regulierslaan en Aert de Gelderlaan) zijn geen plannen ontwikkeld omdat een mogelijke aansluiting in de gemeente Heiloo op de A9 hierbij een rol speelt.

²⁹ College december 2012

³⁰ Bron: Plan van aanpak kruispunt Koelmalaan/N242, juli 2012

³¹ Bron: Uitkomst onderzoek ondertunneling spoorwegovergang Helderseweg, 4 november 2014

Huiswaarderweg en Nollenweg volledig ongelijkvloers: op dit moment ontbreekt de financiële dekking. Er vindt wel onderzoek plaats naar eventuele te nemen maatregelen.

Meningen

Vanuit de provincie is er geld beschikbaar dat voorheen is gereserveerd voor het ongelijkvloers maken van de westring. De gelden worden o.a. gebruikt voor het vergroten van de capaciteit van de kruispunten met de westring, de Schagerweg en de Nollenweg. Het merendeel van de oorspronkelijke 60 miljoen wordt aangewend in het kader van het vergroten van de regionale bereikbaarheid van Alkmaar. De raad is op de hoogte van dit budget en de projecten, die daarmee uitgevoerd gaan worden, aldus de wethouder.

Bevinding Ecorys

- De indicatieve fasering uit de KDB is niet aangehouden, noch is deze in de jaren na het vaststellen van de KDB bijgesteld.
- Enkele projecten staan haaks op de opzet van het ringenmodel (tweerichting verkeer Kanaalkade, tweerichting verkeer Bierkade/Wageweg).

4.4 Wat staat niet in de KDB genoemd en is wel voorbereid en/of gerealiseerd?

Er zijn projecten in voorbereiding of al gerealiseerd, die niet in het ringenmodel zijn opgenomen, maar wel al staand beleid waren:

Zeswielenracé

Dit betreft het omleggen van de Zeswielen achter de huizen om het fietsverkeer op de 'oude' Zeswielen veilig te kunnen afwikkelen (2010). Uiteindelijk is in 2015 een afgescheiden fietspad aan de waterkant naast de 'oude' Zeswielen gerealiseerd.

Kanaalkade herinvoering tweerichting verkeer (aanpassing van maatregel 13)

In de KDB is voorzien dat de Kanaalkade als verblijfsruimte wordt ingericht wanneer Overstad de verkeersafwikkeling zou kunnen verzorgen. In voorbereiding daarop is eenrichting verkeer ingevoerd op de Kanaalkade. De visie Kanaalkade 2011 uit februari 2012 maakte hier nog melding van. In december 2013 is besloten tot herinvoering van het tweerichting verkeer en in de visie Kanaalkade van maart 2014 is afsluiting van de Kanaalkade geen feit meer. In 2014 is het tweerichting verkeer op de Kanaalkade gerealiseerd.

De herinvoering van tweerichting verkeer op de Noorderstraat en het omdraaien van de rijrichting op de Gedempte Nieuwesloot en de Koningsweg houden hiermee verband.

Bierkade/Wageweg

De Bierkade kent eenrichting verkeer. In de tweede helft van 2015 komt de uitslag van een onderzoek naar herinvoering van het tweerichting verkeer gereed.

Kleine infrastructurele maatregelen

In de KDB staat een aantal grotere maatregelen die passen bij het ringenmodel. Er is aangegeven dat ook andere kleinere maatregelen nodig zijn, die niet in de KDB zijn uitgewerkt. Diverse maatregelen op het terrein van de auto, fiets, openbaar vervoer en parkeren zijn voorgesteld en uitgevoerd, zowel fysieke projecten als beleidsplannen, o.a.:

- Langzaam verkeersbrug stationsgebied-Overstad. Deze verbinding wordt in 2015 in gebruik genomen.
- Reconstructie Frieseweg tot fietsstraat
- Aanleg fietsstroken

- Fietsstallingen bij o.a. winkelvoorzieningen
- Fietsplan
- Aanleg extra stroken en kruispunten
- Verbeterde afstelling VRI's
- Plaatsen snelheidsdisplays
- Bewegwijzering parkeerroutes naar de parkeergarages
- Parkeersituaties
- Nieuwbouw parkeergarage Schelphoek
- Toegankelijkheid openbaar vervoer haltes

Bevindingen Ecorys

- Er zijn maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd (dan wel worden binnenkort uitgevoerd), die voorzien waren in de afgelopen periode. Het betreft met name de capaciteitsuitbreiding van een aantal kruispunten.
- Er zou een aanvang worden gemaakt met het ongelijkvloers maken van de westring. Dat is niet gebeurd. De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de westring gaat minder snel dan in 2008 en 2009 was voorzien. Het afzien van de ongelijkvloerse westring hoeft niet veel effect te hebben op de doorstroming op de ring wanneer de capaciteit op de kruispunten wordt vergroot. Daarbij is de oostelijke ring wel op orde gekomen en neemt het doorgaande verkeer (met uitzondering van bestemming richting Den Helder) overwegend de oostring. De opwaardering van de westring is verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft besloten om (de komende jaren) niet in het ongelijkvloers maken van de westring te investeren. Wel is er geld beschikbaar vanuit de provincie voor het vergroten van de capaciteit van de kruispunten met de westring en andere projecten op het terrein van de regionale bereikbaarheid rond Alkmaar.
- De ontwikkeling van Overstad is langzamer en anders verlopen dan in 2009 werd voorzien. Het is om die reden begrijpelijk dat er voor de Kanaalkade een ander besluit is genomen, dan in de KDB was voorzien.
- De ondertunneling van het spoor is een kostbare maatregel en met het voorziene spoorverkeer en beheersmaatregelen in de bediening van de slagbomen is het verkeersknelpunt voorlopig beheersbaar.
- Voor het daadwerkelijk realiseren van het ringenmodel zijn in onze verkeerskundige optiek vooral de maatregelen nodig die voorzien zijn in de periode vanaf 2016. Het gaat dan om het ongelijkvloers maken van de Huiswaarderweg/Nollenweg. Deze wegen vormen een belangrijke oost-west schakel in Alkmaar en functioneert als toegangsweg voor zowel Alkmaar Noord als het centrum. Goede doorstroming op deze wegen is van belang voor het benutten van de oost- en westring. En bij een goede aanpak van deze doorsnijdende infrastructuur kan ook een betere relatie tussen Alkmaar Noord en het centrum worden gelegd.
- In de documenten over de individuele projecten, die aan de raad zijn toegestuurd, ontbreekt de analyse in welke mate dit project bijdraagt of afbreuk doet (bij het eventueel niet uitvoeren) aan het ringenmodel.
- Er zijn maatregelen genomen, die niet het ringenmodel zijn opgenomen, zoals het Zeswielentracé, maar wel staand beleid waren.
- Op deze wijze is het niet navolgbaar of het ringenmodel nog wordt nagestreefd en in de toekomst gerealiseerd gaat worden. De besluitvorming over Huiswaarderweg/Nollenweg is in onze ogen de cruciale schakel.
- Het is aan te bevelen om met een actueel verkeersmodel analyses voor het jaar 2020 te maken op basis van de nu uitgevoerde maatregelen en een situatie waarin de Huiswaarderweg/Nollenweg is aangepakt. Zo kan worden getoetst welke knelpunten resteren en wat de opwaardering van deze oost-west verbinding bijdraagt. Op het verkeersmodel wordt hieronder nader ingegaan.

4.5 Verkeersmodel: nieuwe trends en ontwikkelingen

Verkeersmodel 2007

In het verkeersmodel dat ten grondslag lag aan de KDB was een forse groei van arbeidsplaatsen en woningen in Alkmaar en de regio voorzien. Dat zou ook een aanzienlijke groei van het verkeer met zich meebrengen. De Kadernota is opgesteld met het optimisme van het begin van deze eeuw in het achterhoofd (economische groei, meer banen, meer winkels et cetera).

Ontwikkelingen

Anno 2015 na een aantal van jaren van crisis, zien de ruimtelijk economische ontwikkelingen en het huidige verkeersbeeld er anders uit dan indertijd in de modellen was opgenomen. Nu blijkt achteraf dat een deel van de uitgangspunten bij het vaststellen van de nota in 2009 al was achterhaald en vandaag de dag geldt dat in nog sterkere mate. Burger, bedrijf en overheid hebben minder te besteden. Daar waar leningen voor investeringen in het verleden gemeengoed waren, ligt dit decennium de nadruk vooral op een gezonde financiële huishouding. Overheden hebben aanzienlijk minder te besteden.

Ook het college beseft dit bij de keuze voor het ringenmodel in 2011. Het raadsvoorstel dat het raadsbesluit in 2011 begeleidt, is daar duidelijk over. Er staat in dat Rijk en provincie minder geld te besteden hebben en de groei van de mobiliteit afvlakt. De noodzaak c.q. mogelijkheid om bepaalde maatregelen uit te voeren, is daarmee komen te vervallen. Het college geeft in het raadsvoorstel daarom ook aan de fasering van de uit te geven gelden aan te passen aan de hand van de actualiteit en de hoogte van de investeringen. Zij kiest hiermee voor een pragmatische aanpak. Doen wat nodig en mogelijk is.

Intermezzo Ecorys: Actueel Verkeersmodel

Er is een nieuw verkeersmodel beschikbaar op regionaal niveau (Nieuwe Regionaal Model 2014, Rijkswaterstaat). Hierin zijn actuele cijfers opgenomen van: de actuele infrastructuur in het landsdeel West, sociaal-economische gegevens, openbaar vervoer en reistijdwaardering. Met dit model is de bereikbaarheid van Alkmaar en de regionale omgeving goed in beeld te brengen. Voor de precieze doorstroming in de stad kan het nodig zijn om het model verder te verfijnen. In de Noordvleugel van de Randstad is dat gedaan en is het verkeersmodel Metropoolregio Amsterdam (VENOM) ontwikkeld. Zaanstad en de IJmond zijn hierin meegenomen, maar Alkmaar niet. Er zou op dit model kunnen worden aangesloten.

4.6 Wordt de Kadernota actief gebruikt?

Drie trajecten van uitvoering

De uitvoering sinds de vaststelling van de KDB in 2009 wordt gekenmerkt door een pragmatische aanpak en verloopt via drie trajecten.

- Grote projecten worden **separaat aan de gemeenteraad** voorgelegd. De gemeenteraad neemt het besluit of dergelijke projecten wel of niet (of in gewijzigde vorm) moeten worden uitgevoerd.
- Kleine projecten zijn opgenomen in het **Uitvoeringsplan Mobiliteit**³². Dit plan wordt aan de gemeenteraad ter kennisname voorgelegd, maar voor financiering ter besluitvorming voorgelegd. Elk jaar verschijnt een herziene versie, met een terugblik op wat er is het voorgaande jaar is gerealiseerd en een voortschrijdende planperiode van drie jaar.
- Tenslotte worden maatregelen in het kader van mobiliteit expliciet benoemd in de **programmabegroting en de jaarrekening**. Ook deze worden vastgesteld door de

³² Bron: raadsvergadering 15 november 2012

gemeenteraad.

De gemeenteraad heeft daarmee op verschillende momenten in het jaar de gelegenheid om invloed uit te oefenen op het bereikbaarheidsbeleid en de uitvoering daarvan.

Meningen: KDB raakt op de achtergrond, wel intensief debat in de raad

Bij alle betrokkenen bestaat wel een beeld van de besluiten die ter uitvoering van de KDB zijn genomen. Niet alle maatregelen waartoe besloten is, staan in de KDB. Een deel is afgeblazen en een deel is anders uitgevoerd dan gepland. Alle geïnterviewden zijn het eens over het feit dat veel aannames uit 2007 in 2009 al waren achterhaald, onder meer door de financiële crisis. In de latere jaren bleek dat de financiering van maatregelen door Rijk en provincie beperkt werd. In die zin is er een verschuiving in prioriteiten te zien, omdat men inspeelt op de huidige situatie.

Zowel de raad als de ambtenaren zijn het er over eens dat de KDB steeds verder op de achtergrond raakt. De raad vindt dat dit het gevolg is van de zware politieke lading die bereikbaarheid heeft. De discussie gaat dan niet meer over de inhoud van de KDB, maar over politiek en het spel. De ambtenaren zien dat de link met de KDB in de begroting en de jaarrekening steeds minder duidelijk is. Er is geen regelmatige terugkoppeling over de uitvoering van de KDB, geen standaard rapportage om aan te geven hoe ver men is in het bereiken van de doelen. De raad kan zich voorstellen dat het college in een dilemma zit tussen de rapportage over de voortgang en aan de andere kant de niet volledige informatie over de kosten.

Van een hot item is de KDB verworden tot een kader dat zijdelings is genoemd in de plannen. Voor het huidige college is de rol van de KDB veranderd. De KDB is nog wel belangrijk, maar leeft meer bij de raadsleden die er in 2009 bij waren, dan bij de nieuwe raadsleden. Die zien de KDB als een projectenlijst, hoewel er projecten zijn afgefallen of juist zijn gerealiseerd zonder dat ze in de KDB staan. De wethouder houdt de raad op de hoogte van de voortgang van de grote projecten, enerzijds door een projectenavond maar altijd als onderdeel van de jaarstukken.

De raadsleden zijn van mening dat de raad zich op het terrein van bereikbaarheid behoorlijk actief heeft opgesteld naar het college, zeker bij de politiek hete hangijzers.

Meningen: De drie facetten worden gebruikt, wel een verschuiving naar meer economie

In de KDB wordt uitgegaan van de belangen van mens, natuur en economie. In de praktijk wordt volgens een aantal geïnterviewden de toetsing per maatregel herkenbaar uitgevoerd. Andere geïnterviewden zien dat door de politieke tegenstellingen in de raad en het huidige tijdsgewricht van de crisis de focus voornamelijk op de economie wordt gelegd. Er is minder aandacht voor de effecten van bereikbaarheidsprojecten voor mens en natuur. Voor het milieu worden de wettelijke normen gehanteerd, maar die zeggen niets over gezondheid en overlast. Een voorbeeld hiervan is de overweging in het Coalitieakkoord om de Bierkade weer open te stellen voor tweerichting verkeer op basis van economische argumenten.

De KDB gaat specifiek over verkeersmodellen en dat trekt de aandacht. Je ziet in de uitvoeringsplannen dat de afweging tussen de gevolgen voor mens, natuur en economie wel is gemaakt, maar dat soms het ene aspect zwaarder weegt dan het andere. Voorbeelden zijn de inrichting van de Frieseweg als fietsstraat met de meeste aandacht voor de leefbaarheid en de Muiderwaard, waar de bereikbaarheid voorrang heeft boven het leefmilieu voor de bewoners.

Meningen over monitoring en evaluatie

De doelstellingen van het bereikbaarheidsbeleid zijn niet objectief meetbaar geformuleerd, maar dat is volgens een aantal geïnterviewden niet altijd mogelijk. Als voorbeeld wordt genoemd dat het

actuele verkeersbeeld en de files niet alleen veroorzaakt worden door de maatregelen, maar mede afhankelijk zijn van het groeicijfer van de economie.

Er is een doelenboom opgesteld, maar deze is niet vindbaar in het archief. Ook de ambtenaren hebben de doelenboom niet meer beschikbaar, waarmee een evaluatie wordt bemoeilijkt.

Meningen over de huidige participatie

Toen de KDB afgerond was, is het bereikbaarheidsoverleg³³ in overleg met de betrokkenen opgeheven, waardoor er geen gezamenlijk platform voor overleg was. De wethouder praat wel met de partijen afzonderlijk, iets dat een aantal belangenorganisaties ook voorstaat. Het nadeel dat genoemd wordt, is dat de partijen niet meer weten wat er bij elkaar leeft. Per project van enige omvang is een participatieparagraaf verplicht en is in een communicatieplan aangegeven hoe de betrokkenen worden bereikt. De verstandhouding met de gemeente is goed.

In de uitvoering van de KDB maatregelen menen sommige raadsleden dat zij te weinig informatie ontvangen, die bovendien gefragmenteerd is. Niet altijd is een risicoanalyse bijgesloten en bij projecten wordt in de tweede fase geen keuze meer geboden aan de raad. Andere raadsleden zijn van mening dat zij per project voldoende en kwalitatief goede informatie krijgen. De meningen zijn verdeeld.

Het participatieniveau in de projecten uit de KDB van de laatste jaren verschilt per project. Soms spreekt de gemeente met een klankbordgroep (Bierkade), soms is er informeel overleg (rotonde Bestevaerstraat/N242) of is er geen participatie (Kanaalkade).

Door de economische crisis zijn volgens sommige belanggroepen bepaalde maatregelen uit de KDB niet meer nodig. Het heeft in hun ogen geen zin de bereikbaarheid verder te verbeteren omdat dit niet leidt tot een betere economische situatie van het centrum. In hun ogen zijn er structurele redenen dat de winkels in de binnenstad het moeilijk hebben, waaronder de invloed van het kopen online.

4.7 De toekomst van de Kadernota

Meningen over de gemeentelijke fusie en trends

Door de fusie van Alkmaar met Graft-De Rijk en Schermer moet het beleid geharmoniseerd worden; voor 1 januari 2017 moeten nota's hetzij opnieuw vastgesteld worden of komen te vervallen. In het coalitieprogramma³⁴ staat dat het ringenmodel en de KDB het uitgangspunt zijn voor bereikbaarheid, ook van de nieuw bijgekomen kernen. Om die kernen bereikbaar te houden is het openbaar vervoer belangrijker geworden. De gemeente Alkmaar staat voor veel uitdagingen, zowel qua bestuur als ook financieel en organisatorisch. Dat vraagt om een visie op hoe de stad te besturen is, niet alleen met het oog op de bereikbaarheid, maar een overkoepelend plan voor de stad, een stadvisie. Niet alles hoeft in beleid te zijn vastgelegd als er maar een visie is waar je met Alkmaar heen wilt.

Vrijwel alle geïnterviewden vragen aandacht voor de invloed van trends en ontwikkelingen op de bereikbaarheid van de stad. In een wereld die snel verandert, zijn de normeringen in de KDB aan revisie toe. De uitgangspunten van de KDB moeten worden herijkt en een nieuwe visie op bereikbaarheid of zelfs op de richting die de gemeente als geheel uitgaat is nodig. Dan moet er rekening worden gehouden met de aspecten economie, mens en milieu. De aandacht wordt erop

³³ Bereikbaarheidsoverleg is het gezamenlijke overleg van de wethouder, ambtenaren en belangengroepen over bereikbaarheid. Dit is in 2009 opgeheven nadat de KDB tot stand is gekomen.

³⁴ Bron: Coalitieakkoord 2015-2018

gevestigd dat duurzame bereikbaarheid meer is dan alleen automobiliteit. Omdat de nieuwe ontwikkelingen onvoorspelbaar zijn is het niet zinvol op een te lange termijn projecten voor te schrijven. Beter is het om cyclisch te werken waarbij ruime kaders zijn opgesteld en daarbinnen een programma van bijvoorbeeld vier jaar wordt aangehouden. Met name de raadsleden pleiten voor een praktische benadering gericht op het verbeteren van de doorstroming in plaats van een zwaar opgetuigd visietraject. Bedenk ook dat de financiering van plannen tegenwoordig een groter probleem is dan voorheen.

Aan de andere kant is juist het korte termijn denken de reden dat er nu uitgevoerde werkzaamheden uit de KDB moeten worden gerepareerd (Kanaalkade, Bierkade/Wageweg) menen anderen. Een les uit het geheel kan zijn dat bij ingrijpende maatregelen nog beter nagedacht moet worden,

4.8 Tussenconclusies Ecorys

- Er zijn maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd die voorzien waren in de afgelopen periode. Het betrof met name de capaciteitsuitbreiding van een aantal kruispunten.
- Er zijn besluiten genomen over projecten die in de toekomst zouden worden uitgevoerd en die onderdeel uitmaken van het ringenmodel (zoals uitvoering van Beverkoog en het afzien van de Bestevaerbrug en ondertunneling van het spoor). Ook ziet het er naar uit dat de westring niet volledig ongelijkvloers wordt aangelegd.
- In de documenten over de individuele projecten, die aan de raad zijn toegestuurd, ontbreekt de analyse in welke mate dit project bijdraagt of afbreuk doet aan het ringenmodel.
- Daarmee is realisatie van het oorspronkelijke ringenmodel in zuivere vorm niet meer mogelijk.
- De vraag is vervolgens of er nog sprake is van een samenhangend pakket van maatregelen.
- Voor het daadwerkelijk realiseren van het ringenmodel zijn in onze verkeerskundig optiek vooral de maatregelen nodig die voorzien zijn in de periode van 2016. Het gaat dan om het ongelijkvloers maken van de Huiswaarderweg/Nollenweg. Deze wegen vormen een belangrijke oost-west schakel in Alkmaar en functioneert als toegangsweg voor zowel Alkmaar Noord als het centrum. Goede doorstroming op deze wegen is van belang voor het benutten van de oost- en westring. En bij een goede aanpak van deze doorsnijdende infrastructuur kan ook een betere relatie tussen Alkmaar Noord en het centrum worden gelegd.
- Er is met een inmiddels verouderd verkeersmodel gewerkt, waarin de uitgangspunten anno 2015 niet meer realistisch zijn.
- Bij de raadsleden en de ambtenaren leeft de Kadernota Bereikbaarheid en het ringenmodel niet meer als het hart van het beleid. Het dient meer als gelegenheidsargument ter legitimatie bij besluitvorming over individuele projecten. De wethouder gaf aan het ringenmodel wel als het vigerende beleidskader te zien en dit in aangepaste vorm te hanteren in de veranderende omstandigheden van vandaag.
- Met het oog op de beleidsharmonisatie in het kader van de fusie van de gemeente Alkmaar met Graft-De Rijp en Schermer is een keuze nodig of en hoe voort wordt gegaan met de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid in het algemeen en het ringenmodel in het bijzonder.

5 Beantwoording onderzoeksvragen en conclusies

5.1 De beantwoording van de deelvragen (op basis van het normenkader)

De twee centrale onderzoeksvragen zijn:

1. Hoe is het Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?
2. Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er (potentieel) toe bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?

De twee hoofdvragen van het onderzoek zijn in dit hoofdstuk uiteen gerafeld in negen deelvragen met normen. Deze deelvragen worden beantwoord in welke mate ze voldoen aan de normen, die met bullets vetgedrukt onder de vragen zijn opgenomen. De afleiding van het normenkader is in de bijlage opgenomen. Tevens worden hier de conclusies opgenomen.

A1. Voldoet het Alkmaarse bereikbaarheidsbeleid aan de daaraan te stellen eisen voor evalueerbaarheid?

- **Norm: De doelstellingen van het beleid zijn objectief meetbaar geformuleerd.**
- **Norm: De doelstellingen zijn vertaald in te monitoren indicatoren (zie ook vraag A4).**

De kwaliteitseisen zijn meetbare eisen, die in de KDB zijn opgenomen. Zij beschrijven alleen de verkeersaspecten en milieuaspecten van de Kadernota. Ze dekken de drie facetten van duurzame bereikbaarheid niet af. Daarmee vormen ze geen toetsingskader voor de besluitvorming t.a.v. deze facetten. De consequenties voor milieu en leefbaarheid zijn uitgewerkt met de doorrekening naar de luchtkwaliteit.
- **Norm: De doelstellingen zijn transparant uitgewerkt in subdoelen en instrumenten.**

Het overkoepelende doel is het verkeer en vervoer te faciliteren, zodat de stad zich kan ontwikkelen op woon-, werk en voorzieningengebied om zo een complete en vitale stad te zijn. Daarmee is het doel van bereikbaarheid gericht op maatschappelijke functies. Deze doelen zijn afgeleid van het collegeprogramma en de Toekomstvisie Alkmaar 2030. Deze doelstelling is vertaald in duurzame bereikbaarheid, die moet gezien worden vanuit de drie facetten: economie, natuur en mensen. De doelen zijn verder uitgesplitst naar OV, auto en fiets. Daarbij is bij de autobereikbaarheid aangegeven dat er effecten op milieu en leefbaarheid zijn. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de bovengenoemde facetten. Bij OV en auto is ook aangegeven dat door hoge kosten keuzes nodig zijn. Daarmee is de financiële dimensie opgenomen in de formulering van de doelen.

In de startnotitie was opgenomen dat de KDB geen concrete maatregelen zou bevatten. Er zijn wel degelijk concrete maatregelen in de twee stadsconcepten (ringenmodel en sectorenmodel) opgenomen. Dit beoordelen wij positief omdat zo helderheid wordt geboden in de voorziene oplossingen van concrete knelpunten. De relatie tussen het ringenmodel en de maatregelen (instrumenten) is aannemelijk gemaakt op basis van een knelpuntanalyse en een verkeersmodel. Echter de relatie tussen de bovengenoemde doelen met de twee stadsconcepten is niet navolgbaar in de KDB uitgewerkt.

- **Norm: Er is een doelenboom opgesteld.**

Uit de gesprekken met de ambtenaren komt naar voren dat een doelenboom is opgesteld. Deze

wordt niet actief gebruikt en is niet vindbaar (in het archief). De doelenboom wordt niet actief gebruikt, waardoor de effectiviteit van het beleid niet goed te toetsen is (doe je goede dingen?). Er zijn zorgen over de kwaliteit van het archief als dit document niet terug te vinden is.

Conclusie

Er is geen heldere relatie tussen doelen, maatregelen, output (resultaat van de maatregelen) en de outcome (bijdrage aan de bereikbaarheid). De concrete maatregelen zijn wel gebaseerd op een verkeerskundige knelpuntenanalyse. De wens om de KDB beter evalueerbaar te laten zijn dan de voorganger, kan zo niet worden waargemaakt. Zie ook hieronder de tekst over de kwaliteitscriteria.

A2. Wat heeft het gemeentebestuur gedaan om de bereikbaarheid van de stad te faciliteren (visie, beleidsformulering en -uitvoering)?

- **Norm: De doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid in de nota zijn objectief meetbaar geformuleerd.**

De in de KDB opgenomen kwaliteitseisen zijn gebruikt om de verkeersmodellen te kunnen doorrekenen en te vergelijken. Er is voor de KDB geen zelfstandig onderzoek gedaan naar de kwaliteitseisen en zijn op basis van ervaring van ambtenaren opgesteld. Wel is gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken. Sommige kwaliteitseisen zijn achteraf gezien wellicht te ruim genomen. In de meeste gevallen is bij de uitvoering van de plannen uit de KDB verwezen naar de KDB, maar is geen toetsing op de kwaliteitseisen uitgevoerd.

De kwaliteitseisen zijn alleen beschreven voor de verkeersaspecten van de Kadernota. Ze dekken de drie facetten van duurzame bereikbaarheid niet af. Daarmee vormen ze geen toetsingskader voor de besluitvorming t.a.v. deze facetten. De onderbouwing van de gekozen kwaliteitscriteria ontbreekt en een aantal van de criteria leidt tot het nastreven van niet effectieve doelen.

- **Norm: De doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid, zoals geformuleerd in hoofdstuk 6 van de nota zijn vertaald in acties.**

Ja, anders dan voorzien was in de startnotitie KDB zijn er veertien maatregelen in een integraal stadsconcept *het ringenmodel* opgenomen.

Echter, de acties om tot uitvoering te komen, zijn niet in de KDB opgenomen. Er was een sterke afhankelijkheid van (financiering en besluitvorming) derde partijen, waaronder de provincie en Rijkswaterstaat. Er is geen procesmatige paragraaf opgenomen om deze derden te betrekken en samen tot besluitvorming te komen.

- **Norm: De doelen en projecten voor bereikbaarheid hebben een relatie met het regionale beleid.**

Er is een nota Regionale Visie Noord-Kennemerland, maar uit de documentatie en interviews blijkt dat deze niet actief wordt gebruikt. Het wordt meer als een lobbyinstrument van de deelnemende gemeenten richting de provincie gezien. De samenwerking van zeven gemeenten in Noord-Holland wordt vormgegeven met de provincie in het Investeringspakket bereikbaarheid Regio Alkmaar. De restantreservering van de westelijke randweg Alkmaar (51,3 miljoen) is hiervoor bestemd.

- **Norm: De acties van de KDB zijn ingepland, in uitvoering of gerealiseerd.**

Er zijn maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd die voorzien waren in de afgelopen periode. Zie beantwoording van vraag B2. Er is geen systematische planning voor de uitvoering van de overige maatregelen van het ringenmodel.

- **Norm: De varianten zijn onderling vergeleken op de kwaliteitseisen die men stelt.**
De varianten ringenmodel en sectorenmodel zijn in de KDB vergeleken op het doelbereik (zie ook hieronder bij A3). Er is niet getoetst aan de in de KDB opgenomen kwaliteitseisen.
- **Norm: Er is financiële dekking voor de plannen.**
Er is geen financiële dekking van de kosten van het ringenmodel gegeven. Ook is er geen analyse gegeven van wat de gemeente zelf zou kunnen bekostigen en welke bijdragen er van andere partijen werd verwacht. Dit kan complicaties geven bij de uitvoering van de nota als de financiering niet tot stand komt, die mede van derden afkomstig zou moeten zijn. Dit legt een hypotheek op de uitvoering.

Conclusie

Met de KDB heeft het gemeentebestuur een visie geformuleerd met een uitwerking in een concreet maatregelenpakket. Deze visie was niet herkenbaar afgestemd op het regionale beleid. In de uitvoering van het beleid zijn delen van het ringenmodel uitgevoerd. Er is besluitvorming geweest om een aantal voorziene maatregelen van het ringenmodel niet uit te voeren en er zijn andere maatregelen getroffen. Op deze wijze wordt naar verwachting het oorspronkelijke ringenmodel niet gerealiseerd. Voor het daadwerkelijk realiseren van het ringenmodel zijn in onze verkeerskundige optiek vooral de maatregelen nodig die voorzien zijn in de periode van 2016. Het gaat dan om het ongelijkvloers maken van de Huiswaarderweg-Nollenweg. Deze wegen vormen een belangrijke oost-west schakel in Alkmaar en functioneren als toegangsweg voor zowel Alkmaar Noord als het centrum. Goede doorstroming op deze wegen is van belang voor het benutten van de oost- en westring. En bij een goede aanpak van deze doorsnijdende infrastructuur kan ook een betere relatie tussen Alkmaar Noord en het centrum worden gelegd.

A3. Hoe heeft het gemeentebestuur rekening gehouden met de belangen van economie, mens en milieu?

- **Norm: Van de doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid, zoals geformuleerd in hoofdstuk 6 van de KDB is aangegeven welk effect op economie, mens en milieu zij kunnen hebben.**
Er is in de kadernota een beschrijving gegeven van de effecten van de twee stadsconcepten op het milieu. Ook is een analyse gemaakt van het oplossend vermogen van de knelpunten van het verkeer. Die analyse ligt ook ten grondslag aan de bijdrage aan de economie. Er zijn in het verkeersmodel aannames gemaakt van de toekomstige oppervlakte en locaties van woon- en werklocaties en winkelgebieden.
- **Norm: De gemeente heeft in de KDB en het uitvoeringsplan enkele herkenbare afwegingen gemaakt en activiteiten opgenomen:**
 - met de nadruk op de te realiseren economische doelstellingen in relatie tot bereikbaarheid
 - met de nadruk op de relatie mens en bereikbaarheid
 - met de nadruk op de te realiseren milieudoelstellingen in relatie tot bereikbaarheid

De keuze voor bepaalde maatregelen in de KDB is verantwoord op basis van een afweging in de driehoek economie, natuur en mensen. Een voorbeeld hiervan is de keuze bij de Bierkade, die wordt beargumenteerd vanuit natuur en mensen. Hier is gekozen voor behoud van het eenrichtingsverkeer op de Bierkade ten behoeve van het fietsverkeer en de luchtkwaliteit.
- **Norm: Er is rekening gehouden met de diverse belangen.**
In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid worden de drie facetten van economie, mens en natuur evenwichtig gepresenteerd. Er is ook aandacht voor de mogelijke spanning tussen deze drie facetten.

In de participatie zijn belangengroepen vanuit de drie facetten actief geweest in de adviesgroep. Uit de interviews komt naar voren dat de laatste jaren er meer aandacht voor de economische argumenten is en dat het belang van natuur en mensen (leefkwaliteit) minder sterk naar voren komt.

Conclusie

De afweging van belangen van mens, natuur en economie vormt het kader van de KDB. De drie facetten spelen in discussies in de raad nog steeds een grote rol. En daarmee zijn de aspecten nog steeds relevant. Wel ligt het accent de laatste jaren meer op economie. De aandacht voor mens en natuur is in de loop der jaren bij de afweging van bepaalde autoprojecten kleiner geworden. Tegelijkertijd zijn er projecten voor de fiets en het openbaar vervoer uitgevoerd, die voor de facetten mens en natuur goed scoren.

A4. Hoe heeft het gemeentebestuur de economische, milieu- en andere effecten van het beleid gemonitord?

- **Norm: De gemeente monitort de effecten van het beleid op een van de volgende wijzen:**
 - Over de verschillende onderwerpen vindt minimaal 1 keer per 2 jaar een onderzoek plaats naar de stand van zaken van de economie, het milieu en de doorstroming van het verkeer, in relatie tot bereikbaarheid.
 - Aan de te nemen maatregel ligt een effectstudie ten grondslag en na het nemen van de maatregel worden de effecten in kaart gebracht en de te verwachten effecten van de maatregel zijn objectief meetbaar geformuleerd.

Uit de documentatie blijkt dat er geen evaluaties van de maatregelen die in het kader van de KDB of breder voor verbetering van de bereikbaarheid zijn uitgevoerd. Dit punt wordt bevestigd in de interviews met de verschillende ambtenaren.

Er is geen systematische monitoring van het bereikbaarheidsbeleid. Sinds 2011 verschijnt er geen verkeersmonitor meer. Wel zijn er op deelgebieden onderzoeken verricht naar verkeersintensiteiten (camera onderzoek 2013-2014) en reistijdenonderzoek (jaarlijks). Deze onderzoeken zijn voor de wethouder en de ambtenaren beschikbaar, maar worden niet aan de raad of externe doelgroepen verspreid. Daarmee ontbreekt voor de raad een belangrijke informatiebron om de doeltreffendheid en doelmatigheid van het beleid te beoordelen. Dat beperkt de mogelijkheden van de raad om het beleid bij te sturen op basis van het actuele en geprognosticeerde verkeersbeeld. Bij de voorgestelde maatregelen wordt informatie over de effecten gegeven. Er is geen informatie over de bijdrage aan het grotere geheel (het ringenmodel).

Conclusie

De gemeente monitort het bereikbaarheidsbeleid niet meer systematisch. Er is geen actuele verkeersmonitor beschikbaar. Wel zijn er deelonderzoeken beschikbaar voor de wethouder en de ambtenaren, maar deze worden niet aan de raad verspreid. Ook de gezamenlijke effecten van de projecten van bereikbaarheid op de drie facetten worden niet in beeld gebracht. Wel wordt bij voorgestelde maatregelen informatie over de effecten gegeven.

A5. Met welke aanbevelingen kan het gemeentebestuur de beleidsformulering en -uitvoering omtrent bereikbaarheid verbeteren, daarbij in ogenschouw nemend de recente gemeentelijke fusie met Graft-De Rijk en Schermer?

- **Norm: De maatregelen die in de fusiegemeenten zijn genomen sinds 2014 zijn getoetst aan de KDB.**

Door de fusie moet het beleid geharmoniseerd worden; voor 1 januari 2017 moeten nota's hetzij opnieuw vastgesteld worden of komen te vervallen. In het coalitieprogramma staat dat het

ringenmodel en de KDB het uitgangspunt zijn voor bereikbaarheid, ook van de nieuw bijgekomen kernen. Om die kernen bereikbaar te houden, is het openbaar vervoer belangrijker geworden. Daar is extra aandacht voor nodig.

Een groot deel van de raadsleden pleit voor een herijking van de uitgangspunten van de KDB en wellicht een nieuwe visie op bereikbaarheid of zelfs de richting van de gemeente als geheel. Voorafgaande aan de harmonisatie van het beleid is het van belang om vast te stellen of met de reeds getroffen aanpassingen het ringenmodel nog wel wordt nagestreefd. Van belang daarbij is een herijkt besluit welke van de geplande maatregelen in de komende jaren nog in uitvoering moeten komen. En of dat in een breder regionale context nog de beste keuze is. Een analyse met een actueel verkeersmodel om de knelpunten in beeld te brengen en het oplossend vermogen van een (aangepast) ringenmodel is daarbij aan te bevelen.

Conclusie

Een herijking van de KDB is op zijn plaats voordat de integratie met beleid plaatsvindt van Graft-De Rijp en Schermer. Dit vraagt om een eventuele aanpassing van het ringenmodel, gebaseerd op een nieuwe analyse van knelpunten met een actueel verkeersmodel.

B1. Hoe is de besluitvorming hieromtrent tot stand gekomen; welk oordeel kan worden gegeven over de kwaliteit ervan en op welke wijze is hierbij de raad betrokken geweest?

- **Norm: Het gevolgde traject is transparant en verifieerbaar.**

In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid deel II Het Proces is een transparant verslag van het gevolgde traject gegeven. De mening van partijen is hierin goed verwoord. Uit de interviews met betrokkenen komt hetzelfde beeld naar voren.

- **Norm: Het college heeft een eigen visie op bereikbaarheid.**

Het college had in de periode 2007-2010 wel overeenstemming over de facetten van duurzame bereikbaarheid (de filosofie van de KDB) en daarmee over de verschillende maatschappelijke doelen van bereikbaarheid. Echter er was geen overeenstemming over het te kiezen stadsconcept. Het college van 2011 heeft wel een keuze gemaakt voor het ringenmodel.

- **Norm: De gemeenteraad heeft een duidelijke keuze gemaakt .**

Voor de gemeenteraad geldt een vergelijkbaar beeld. Zij hebben de KDB in 2009 aangenomen en daarmee de filosofie omarmt, maar geen keuze voor een stadsconcept gemaakt. In 2011 is het ringenmodel aangenomen.

Voor de uitvoeringsperiode na 2011 geldt dat de KDB steeds minder zichtbaar is als richtsnoer. Er is een verschil tussen raadsleden, die de totstandkoming van de KDB meegemaakt hebben en zij die van latere datum zijn. De eerste groep ziet nog in de projecten de KDB terug, de tweede groep ziet dat in beperkte mate.

Nu er op ad hoc basis projecten door het college aan de raad worden voorgelegd, is het de vraag welke waarde het ringenmodel van de KDB heeft in het huidige bereikbaarheidsbeleid van de gemeente Alkmaar. Er is in de uitvoeringsnota's geen planning opgenomen van de nog te nemen maatregelen om het ringenmodel te realiseren. Ook zijn er enkele maatregelen uit het ringenmodel geschrapt en zijn er andere maatregelen getroffen.

- **Norm: Bij de besluitvorming zijn de gemeentelijke regels m.b.t. participatie in acht genomen:**

- Er is een participatieparagraaf in de raad besproken
- Er is adviesgroep ingesteld

- **Er is een maatschappelijke peiling gehouden**
- **De deelnemers zijn tevreden over het participatieproces**
- **De gemeente heeft aantoonbaar de ideeën vanuit de samenleving in het proces van de kadernota betrokken.**

Er is een startnotitie KDB met een participatieparagraaf opgesteld, die door de raad is vastgesteld. In de participatieparagraaf is het participatietraject vanaf september 2007 tot de vaststelling van de KDB in september 2009 opgenomen. Dit participatietraject hield in: het instellen van een adviesgroep van belangengroepen en burgers, een (brain write) sessie met raadsleden en een maatschappelijke peiling.

De participatie in de adviesgroep wordt door de alle geïnterviewden als positief ervaren. De betrokkenen in de adviesgroep hebben alle ruimte gekregen om de eigen mening naar voren te brengen. Maar er zijn wel enkele deelnemers voortijdig uit de adviesgroep gegaan en naar de mening van een aantal belangengroepen is te weinig met het advies van de adviesgroep gedaan.

Conclusie

De besluitvorming over de kadernota voldeed aan de eisen van participatie. De participatie was intensief. Er waren verschillen van inzicht tussen (groepen van) participanten. Hierdoor is een deel van de participanten uit de adviesgroep getreden en werd zo het advies minder krachtig. Dat gaf de projectgroep en daarna het college ruimte om een eigen keuze maken. Daarom ervaren sommige participanten dat er met hun advies te weinig is gedaan. Het oordeel is ruim voldoende tot positief. Het college en de raad kozen voor uitstel van de keuze tussen het ringenmodel en het sectorenmodel. Dit is verklaarbaar vanuit de politieke situatie, maar getuigt van weinig besluitvaardigheid bij het college en de raad. Vanaf 2011 was er wel een duidelijke keuze. Het oordeel is een kleine voldoende omdat in die twee jaar er wel voortgang met de projecten van bereikbaarheid is geboekt.

B2. Welke besluiten heeft het college of de raad genomen in het kader van de duurzame bereikbaarheid van Alkmaar?

- **Norm: Er zijn door de raad besluiten genomen in het kader van de duurzame bereikbaarheid van Alkmaar, ter uitvoering van de KDB.**

Er zijn maatregelen van het ringenmodel uitgevoerd die voorzien waren in de afgelopen periode. Het betrof met name de capaciteitsuitbreiding van een aantal kruispunten. Er zijn besluiten genomen over projecten die in de toekomst zouden worden uitgevoerd en die onderdeel uitmaken van het ringenmodel (zoals uitvoering van Beverkoog en het afzien van de Bestevaerbrug en ondertunneling van het spoor). Ook ziet het er naar uit dat de westring niet volledig ongelijkvloers wordt aangelegd. In de documenten over de individuele projecten, die aan de raad zijn toegestuurd, ontbreekt de analyse in welke mate dit project bijdraagt of afbreuk doet aan het ringenmodel. Daarmee is realisatie van het oorspronkelijke ringenmodel in zuivere vorm niet meer mogelijk.

B3. Heeft het college de raad juist, tijdig en volledig geïnformeerd en betrokken bij de beleidsvorming en uitwerking van de Kadernota?

- **Norm: De procedure met betrekking tot het vaststellen van gemeentelijk beleid is gevolgd.**

De procedure van de KDB van de startnotitie is goed gevolgd. Met uitzondering van het nemen van het besluit over het stadsconcept, dat ruim twee jaar is vertraagd.

- **Norm: De bevoegdheden van raad en college met betrekking waren eenduidig vastgelegd en bekend.**

De rol van college en raad was duidelijk vastgelegd in de startnotitie.

- **Norm: Het college heeft de raad inzicht gegeven in de effecten van de aangeboden varianten voor economie, mens en milieu.**

In de KDB is een analyse gegeven van het oplossend vermogen van de twee stadsconcepten t.a.v. de knelpunten van bereikbaarheid. Ook is ingegaan op de voor- en nadelen van de twee stadsconcepten voor economie, mens en natuur.

Bij de besluitvorming over de projecten wordt ook informatie gegeven over deze drie aspecten. Bij enkele raadsleden was er kritiek op de (financiële) informatie, die soms in fasen wordt gegeven. Een voorbeeld hierbij was de Bestevaerbrug. Daar geldt dat de informatie gefragmenteerd naar de raad is gekomen en er nogal wat onrust onder bewoners is geweest. Er zijn meerdere stukken uitgebracht (nota van uitgangspunten in april 2012 en het dekkingsvoorstel in juni 2012) en het project is van scope veranderd: vanaf april 2007 start het traject Bestevaerbrug, eerst alleen als een brug voor langzaam verkeer, in het raadsvoorstel 2012 is de brug voor alle verkeer zoals oorspronkelijk in de KDB is opgenomen.

- **Norm: De achterliggende onderzoeken die ten grondslag liggen aan de getallen in de KDB zijn voor de raad beschikbaar.**

De onderzoeken waren beschikbaar.

- **Norm: De raad is regelmatig geïnformeerd over de uitvoering van de KDB.**

De raad is wel regelmatig geïnformeerd over projecten van bereikbaarheid, maar niet integraal over de voortgang van de KDB.

Conclusie

De raad is goed geïnformeerd over de KDB en de individuele projecten, die daaruit voortvloeien. De raad krijgt onvoldoende informatie over de samenhang in het beleid en de mate van realisatie van het ringenmodel. Bij individuele projecten is de informatie soms gefragmenteerd.

B4. Op welke wijze heeft de raad gestuurd op het bereikbaarheidsbeleid en heeft de raad daarbij optimaal; gebruik gemaakt van zijn sturingsinstrumenten?

- **Norm: De raad heeft voor aanvang van het traject bij de startnotitie haar wensen geuit of kaders gesteld.**

De startnotitie is door de raad vastgesteld. De raad heeft inhoudelijk ruimte gekregen om inbreng te leveren in de brain write sessie. De raad heeft hier beperkt gebruik van gemaakt omdat diverse partijen van mening waren dat ze een controlerende taak hebben en geen beleidsvormende taak (rol college).

- **Norm: De raad heeft een visie met betrekking tot duurzame bereikbaarheid vastgesteld.**
Met de KDB is de visie op duurzame bereikbaarheid vastgesteld. De verschillende raadsfracties legden verschillende accenten t.a.v. de balans van economie, mens en natuur. Ook was er verdeeldheid over het wenselijke stadsconcept.

- **Norm: De visie van de raad op het onderwerp komt tot uiting in een keuze voor de kaders van het beleid voor duurzame bereikbaarheid.**

Er zijn vooraf geen sturende inhoudelijke kaders door de raad meegegeven. Wel zijn er twee procesmatige kader meegegeven: voldoen aan de participatieparagraaf en een beter evalueerbare kadernota (op basis van de aanbevelingen van de vorige verkeersnota).

- **Norm: De raad wordt betrokken bij nadere besluiten ter uitvoering van de KDB.**

De raad is betrokken bij alle projecten ter uitvoering van de KDB en ander bereikbaarheidsbeleid.

Conclusie

De raad heeft de ruimte gehad om kaders te zetten voor de Kadernota. De ruimte is door de raad in beperkte mate benut en er zijn geen raadsbrede kaders van tevoren meegegeven. De raad beoordeelt de voortgang van de KDB niet integraal maar op basis van de individuele projecten. Er wordt door de raad in de uitvoering weinig gebruik gemaakt van de vastgestelde Kadernota Duurzame Bereikbaarheid en het ringenmodel.

5.2 Beantwoording van de twee centrale vragen

1. Hoe is het Kadernota Duurzame Bereikbaarheid tot stand gekomen en uitgewerkt?

De totstandkoming van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid voldoet aan de normen van goed bestuur en de opgestelde startnotitie en participatieparagraaf. Het werd zelfs een slag concreter dan was beoogd in de startnotitie. De verschillende belangengroepen en burgers hebben ruimte gehad voor hun inbreng. Sommigen zien hun advies onvoldoende terug in de KDB. De participatieparagraaf van de KDB heeft ertoe geleid dat er veel is geïnvesteerd in het proces met een adviesgroep en een maatschappelijke peiling. De betrokkenen in het proces hebben alle ruimte gekregen om de eigen mening naar voren te brengen. Dat niet alle participanten achteraf waardering hebben, ligt niet zozeer aan het proces, maar aan de belangen van partijen en de mate waarin de KDB daar recht aan deed. Bereikbaarheid is een 'hot topic' waar iedereen een mening over heeft en er spanning is tussen de verschillende doelen.

De beoordeling van het proces van de totstandkoming is goed.

De vaststelling van de KDB verliep moeizaam en vergde twee jaar tijd. De Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is een ambitieuze nota, waaraan ambtenaren, vertegenwoordigers van belanghebbendengroepen en individuele burgers zich naar eer en geweten hebben ingezet. Het eindproduct is echter niet compleet gebleken. We mogen ons zelfs afvragen of het een voldragen eindproduct is. De belangentegenstellingen waren dusdanig groot dat de nota zich beperkt tot een probleemsignalering en twee uitvoeringsrichtingen. Een eindoordeel of een eindconclusie ontbreekt in de nota. Nergens staat: 'we gaan het zo en zo doen'. Voorkeuren, aanbevelingen en adviezen ontbreken. Wel is de beoordeling van beide stadsconcepten opgenomen op basis waarvan het college en de raad een keuze hadden kunnen maken, hetgeen niet gebeurd is. Ook het toenmalige college kon of wilde geen sturing geven aan een oplossingsrichting. Het is open aan de gemeenteraad voorgelegd. Zo'n belangrijk onderwerp, waar al sinds 2005 aan is gewerkt, had een sneller besluit kunnen gebruiken. Met het besluit dat de gemeenteraad in 2009 heeft genomen heeft ook zij geen keuze gemaakt. Feitelijk zijn de uitgangspunten van het beleid vastgesteld.

De beoordeling van de besluitvorming is onvoldoende.

In de uitvoering wordt een ad hoc aanpak gehanteerd en is het zicht op een samenhangende realisatie van het ringenmodel buiten beeld geraakt. Er is geen planning bekend van de volgende stappen van het ringenmodel met de bijbehorende financiering ervan. Er vindt monitoring plaats van het actuele verkeersbeeld, maar deze kennis wordt onvoldoende met de raad gedeeld, waardoor er onvoldoende zicht is op knelpunten. De raad en ten dele het college hebben onvoldoende informatie om grip te hebben op de bereikbaarheid. Per afzonderlijk project worden wel verkeers- en monitoringsgegevens gebruikt om voor- en nadelen van een project te

onderbouwen.

De beoordeling van de uitwerking van de KDB is matig tot voldoende.

Met het oog op de toekomstige beleidsintegratie met Graft-De Rijk en Schermer is het logisch om met een actueel verkeersmodel de knelpunten van Alkmaar opnieuw in beeld te brengen op basis van de reeds uitgevoerde maatregelen en de sleutelprojecten voor de toekomst in het ringenmodel. Die analyse kan een nieuwe basis geven voor het duurzame bereikbaarheidsbeleid. Daarbij is het wenselijk de monitoring van het verkeer op orde te brengen om zo zicht te hebben op mogelijk nieuwe knelpunten. Daarmee kan het college weer 'in control' komen en de raad het debat voeren aan de hand van een herijkt kader en actuele gegevens over bereikbaarheid.

De beoordeling van de toekomstige beleidsintegratie is nu nog niet mogelijk.

2. Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er (potentieel) toe bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?

Ja, de uitgevoerde maatregelen dragen bij aan de bereikbaarheid van Alkmaar, maar de mate waarin ze bijdragen is onduidelijk. Er zijn maatregelen uitgevoerd, die in de KDB voorzien waren. Tegelijkertijd zijn er maatregelen van de planning afgevoerd en zijn ook niet-KDB projecten tot uitvoering gekomen. Het is onduidelijk of het samenhangende ringenmodel nog wordt nagestreefd.

Van een aantal maatregelen uit de KDB was tijdens het opstellen al bekend dat de financiering ervan bij de provincie of de Rijksoverheid zou liggen. Er is onvoldoende geanticipeerd op de samenwerking met deze partijen. Het opstellen van beleid zonder zicht op financiële dekking is een risico voor de uitvoering ervan.

Het actuele verkeersbeeld is door een lagere sociaal-economische ontwikkeling en een beperkte groei van de mobiliteit afwijkend dan indertijd was aangenomen bij de knelpuntanalyse van de KDB. Er zijn onvoldoende monitorgegevens voorhanden om te beoordelen of de bereikbaarheid van Alkmaar voldoende op orde is gekomen. De mate waarin de maatregelen de bereikbaarheid hebben verbeterd, kan niet goed worden bepaald omdat er geen metingen met de kwaliteitseisen uit de KDB zijn uitgevoerd. Een aantal van de geformuleerde kwaliteitseisen is vanuit een verkeerskundig oordeel te bekritisieren en daarmee niet geschikt om de voortgang van de uitvoering en het succes te bepalen.

De beoordeling van de bijdrage van de KDB aan de bereikbaarheid is matig.

De afweging van belangen van mens, natuur en economie vormt het kader van de KDB. De drie facetten spelen in discussies in de raad nog steeds een grote rol. En daarmee zijn de aspecten nog steeds relevant. Wel ligt het accent de laatste jaren meer op economie. De aandacht voor mens en natuur is in de loop der jaren bij de afweging van bepaalde autoprojecten kleiner geworden. Tegelijkertijd zijn er projecten voor de fiets en het openbaar vervoer uitgevoerd, die voor de facetten mens en natuur goed scoren. **De beoordeling van de KDB als kader is voldoende tot goed.**

Bijlage 1: Wensen en wettelijke eisen vanuit de facetten van duurzaamheid (KDB)

Wensen vanuit de natuur

- De structuur en de groengebieden mogen van de provincie niet worden doorsneden of verkleind. De gemeente staat achter het provinciale beleid om de PEH te behouden.
- Vanuit de natuur gaat de voorkeur uit naar het niet verleggen van de Bergerweg. Mocht dit echter toch noodzakelijk zijn vanuit andere invalshoeken, moet het groen dat dan verdwijnt worden gecompenseerd, hetzij in kwantiteit dan wel in kwaliteit.
- Voor de uitstaat van gassen en stoffen zijn de wettelijke eisen opgenomen.

Wensen vanuit de mens

- Gezonde luchtkwaliteit. De Nederlandse wet geeft aan welke stoffen in welke hoeveelheden zijn toegestaan. De gemeente moet zich minimaal aan de wet houden.
- Het college vindt dat in zo'n woongebied [30 km gebied of woonerf] geen doorgaand verkeer hoort, omdat doorgaand verkeer geen bestemming heeft in dat gebied. Het weren van verkeer in woongebieden is beter voor de geluidsrust, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid van de bewoners in deze gebieden.
- Vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit en geluidsrust zou minder verkeer op de radialen en de binnenring of een betere doorstroming op deze wegen gewenst zijn. Als ten gevolge hiervan meer verkeer gebruik zal moeten maken van de buitenring, is dit niet bezwaarlijk.
- Gebouwen met een maatschappelijk belang, zoals ziekenhuizen, zorgcentra en overheidsgebouwen, moeten vanuit die behoefte [snelle hulpverlening] goed bereikbaar zijn, zowel door hulpdiensten als met eigen vervoer als met openbaar vervoer en vanuit meerdere richtingen.

Wensen vanuit de economie

- Alkmaar moet functioneren als centrumstad van de regio. Bereikbaarheid en parkeren zijn hierbij essentieel voor het behoud en de uitbreiding van Alkmaar als regionale centrumstad voor haar bezoekers, als een aangenaam woon- en leefgebied voor haar bewoners en als een goed vestigingsklimaat voor allerlei grote en kleine bedrijven.
- De moderne consument eist een goede bereikbaarheid voor de auto, de bus, de fiets en de voetganger. Logisch gesitueerde routes, een duidelijke eenduidige bewegwijzering, weinig tot geen congestie en het snel en gemakkelijk vinden van een (ondergrondse) parkeerplaats nabij de bestemming horen hierbij.
- Verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het centrum of de wijken daaromheen moet alleen gebruik maken van de buitenring.
- Voor de bereikbaarheid van het centrum en de parkeergarages is de doorstroming van de radialen, de binnenring en de buitenring van groot belang.
- De toevoerwegen naar de bedrijventerreinen zijn van belang. Het gaat voor de bedrijventerreinen om bereikbaarheid per auto, bus/trein en fiets.
- Voor het parkeren van de auto voor bezoekers aan het centrum worden er voldoende parkeerplaatsen in en om het centrum gerealiseerd voor de periode tot 2021.
- Voor bezoekers aan het centrum op piekmomenten en voor langparkeerders is het ook mogelijk om op de P&R terreinen aan de rand van de stad te parkeren. Hierbij is een goede busverbinding met het centrum essentieel.

- Het stallen van de fiets moet zeer dichtbij de belangrijke voorzieningen in de stad zijn en in voldoende mate aanwezig.
- Tot slot moet er ook rekening worden gehouden met goederenvervoer over weg en water.

Wensen vanuit de hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance)

- Het is voor de hulpdiensten belangrijk om bij geval van nood zo snel mogelijk ter plaatse aanwezig te zijn. Hiervoor zijn door de rijksoverheid wettelijke normen opgesteld.
- Een doorgetrokken middenberm is voor hulpdiensten hinderlijk. Drempels vormen ook een obstakel voor de hulpdiensten. Vooral op de hoofdinfrastructuur van de stad en de overige 50 km per uur wegen zijn drempels ongewenst. Het gaat in dit geval ook over de zeer lage drempels. Een ander belemmerend inrichtingselement is de verkeerssluis. Ook door een rotonde is de hulpdienst genoodzaakt om snelheid te minderen.
- Bij een afsluiting of eenrichtingverkeer wordt een uitzondering gemaakt voor de hulpdiensten.
- Vanuit de hulpdiensten is het wenselijk dat elke wijk minimaal twee ontsluitingen heeft, doch bij voorkeur drie ontsluitingen.

Bijlage 2: Kwaliteitseisen

Vervoersmiddel	Kwaliteitseis	Omschrijving kwaliteitseis
Auto	Bereikbaarheid	Het aantal minuten dat een automobilist er maximaal over doet om via een radiaal van de buitenring tot de garage te rijden.
	Robuustheid	De ruimte die het netwerk op reguliere dagen biedt aan het verkeer.
	Beschikbaarheid	De afstand tussen een woning en de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg.
Busvervoer	Bereikbaarheid	De gemiddelde reistijd op de radialen, zonder stilstaan bij haltes meegerekend.
	Directheid	Het aantal overstappen van bus naar bus binnen de Alkmaarse gemeentegrenzen, wanneer het vertrek- en aankomstpunt van de busreis in Alkmaar ligt.
	Beschikbaarheid	Afstand tussen een woning en de dichtstbijzijnde halte i.c.m. de frequentie van de bus.
Parkeren	Beschikbaarheid	Kans dat iemand een vrije plek vindt in één of twee gebouwde voorzieningen in het centrum of op een P&R terrein.
	Directheid	De frequentie van het natransport per bus op P&R terreinen en de loopafstand van de bushalte/parkeerplaats naar het winkelgebied.
Langzaam verkeer		Nader in te vullen in het actieplan Langzaam Verkeer.
Hulpdiensten		De tijd die de hulpdienst nodig heeft om ter plaatse te arriveren.

Bijlage 3: Bronnen

Interviews

Naam	Organisatie	Functie
De heer P. Boonekamp	ANIMO: Natuur- en milieuorganisatie	Penningmeester
De heer J. Groeneveld	Winkeliersvereniging Binnenstad Alkmaar	Voorzitter
De heer G. Schot	Ondernemend Alkmaar	Voorzitter
De heer J.K. Pielkenrood	Fietzersbond	Bestuurslid Afdeling regio Alkmaar
De Heer L. van 't Hof	Ministerie IenM	Coördinator gebiedsagenda Noord-West Nederland
Mevrouw L. van Soerland	Provincie Noord-Holland	Beleidsmedewerker Sector Verkeer en vervoer
Mevrouw M. de Vet	Gemeente Alkmaar	Medewerker advies en beleid bij de vakgroep verkeer
De heer P. Tiggelaar	Gemeente Alkmaar	Expert monitoring en verkeersmodellen
Mevrouw L. Henstra	Gemeente Alkmaar	Unit manager ruimte
De heer G. Heida	Gemeente Alkmaar	Hoofd afdeling verkeer (2007-2011)
De heer J.P. Nagengast MBA	Gemeente Alkmaar	Wethouder verkeer

Groepsgesprek en aanvullende interviews met raadsleden

Naam	Partij	Type gesprek
mevrouw R.F. Diktas	GroenLinks	Groepsgesprek
De heer A.J. Epskamp	Seniorenpartij Alkmaar	
De heer S.H. de Haan	VVD	
De heer J.C. Hagens	Leefbaar Alkmaar	
De heer W. Peters	Belangen Alkmaarse Samenleving	
De heer D.E. Schultz	D66	
De heer P.G.M. Verbruggen	PvdA	
De heer J. Hoekzema	OPA	Interview
De heer F. Binnendijk	CDA	Interview

Documenten Evaluatie duurzame bereikbaarheid

2006

Januari 2006	Beleidsmatige evaluatie beleidsplan Verkeer en Vervoer
Maart 2006	Regionale Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland
December 2006	Startnotitie KDB

2007

Februari 2007	Evaluatie beleidsplan Verkeer en Vervoer
	- Verslag SOB 13 en 15 februari 2007
Oktober 2007	Participatieparagraaf
	- Verslag SOB 23 oktober 2007
	- Raadsvergadering 1 november 2007
December 2007	Communicatieplan KDB

2008

April 2008	Alkmaarse wegen naar leefbaarheid, stadsconcept van Animo e.a.
------------	--

2009

Januari 2009	Eindadvies Adviesgroep KDB
Februari 2009	Regionaal Uitvoeringsplan Noord-Kennemerland
26 februari 2009	KDB deel II: proces, versie 6
10 september 2009 aanwezig)	Kadernota duurzame bereikbaarheid (originelen niet in dossier
	- raadsvoorstel (besluit ontbreekt)
	- B&W nota
	- kadernota duurzame bereikbaarheid
	- inspraakrapportage
	- Verslag SOB 1 en 3 september 2009
	- Verslag raad 10 september 2009
10 november 2009	Beantwoording motie verbeteren bereikbaarheid centrum 8 januari 2009 met 2 bijlagen

2010

15 februari 2010	Eerdere ingebruikname parkeergarage Schelphoek
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag SOB 26, 28 januari en 4 februari 2010
	- verslag raad 15 februari 2010
23 maart 2010	Invoeren Betaald parkeren Voormeer
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken SOB
23 maart 2010	Beleidsdoelen gratis OV op zaterdag
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken SOB
18/20 mei 2010	Herinrichting Kanaalkade
	- commissievoorstel fractie OPA
	- verslag SOB 18 en 20 mei 2010
1 september 2010	Onderzoek naar de consequenties van het tijdelijk terugbrengen van tweerichtingsverkeer op de Kanaalkade
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken SOB
21 september 2010	Verkeersveiligheidsrapportage 2009
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken SOB
2 december 2010	Realisatieovereenkomst N23 Westfrisiaweg
	- raadsbesluit
	- realisatieovereenkomst
	- B&W nota
2 december 2010	Zeswielentrace
	- raadsbesluit
	- tussenrapportage 2 planontwikkeling zeswielentracé
	- verslag overleg Prorail 28 oktober 2010
	- B&W nota
	- verslag SOB 23 en 25 november 2010
	- verslag raad 2 december 2010

2011

24 mei 2011	Parkeerstudie Centrum Alkmaar
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken SOB: vka
29 september 2011	Bewegwijzering parkeerroutes
	- raadsbesluit
	- B&W nota

29 september 2011	Voorstel Ringenmodel
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag SOB 20 en 22 september 2011
	- verslag raad 29 september 2011
27 oktober 2011	Reconstructie Frieseweg
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag SOB 11 en 13 oktober 2011
	- verslag raad 27 oktober 2011
1 december 2011	Vorbereidingskrediet haalbaarheidsonderzoek noordelijke ontsluiting Beverkoog
	- raadsbesluit
	- startnotitie planvormingsfase project revitalisering Beverkoog
	- B&W nota
	- verslag SOB 15, 17 en 23 november 2011
2012	
12 januari 2012	Financiering maatregelen mobiliteit
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag SOB 13 december 2011
19 januari 2012 Overstad	Aanbestedingsprocedure langzaam verkeersbrug Stationsgebied-
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
2 februari 2012	Uitvoeringsprogramma Programmaplan Centrumgebied 2012-2014
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
	(vertrouwelijke bijlagen niet bijgevoegd)
16 februari 2012	Vaststellen visie Kanaalzone Alkmaar
	- raadsvoorstel
	- visie kanaalzone Alkmaar 2011
	- B&W nota
	- verslag algemene raadscommissie 16 februari 2012: commissie heeft na ordevoorstel in meerderheid besloten de verdere behandeling van het voorstel te verdagen naar september 2012, omdat in de huidige tekst 1-richtingsverkeer op de Kanaalkade is opgenomen.
15 maart 2012	Tweerichtingsverkeer Noorderstraat
	- raadsbesluit
	- B&W nota + bijlagen
	- verslag algemene raadscommissie 8 maart 2012
	- verslag raad 15 maart 2012
12 april 2012	Nota van Uitgangspunten Bestevaerbrug
	- raadsbesluit
	- nota van uitgangspunten
	- B&W nota + diverse bijlagen
	- verslag algemene raadscommissie 5 april 2012
	- verslag raad 12 april 2012
26 april 2012	Noordelijke ontsluiting Beverkoog
	- raadsbesluit
	- rapport Goudappel Coffeng
	- B&W nota
	- verslag algemene raadscommissie 19 april 2012 (vertrouwelijke bijlagen i.z. baatbelasting niet bijgevoegd)
26 april 2014	Haalbaarheidsstudie uitbreiding Singelgarage en KSE
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
7 juni 2012	Verlenging NOFA deel I aansluiting A9 Heiloo/Boekelermeer tot 1 oktober 2012
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
7 juni 2012	Doorstartnotitie Overstad
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
28 juni 2012	Langzaam Verkeersbrug Overstad

	- raadsbesluit - B&W nota met bijlage - verslag algemene raadscommissie 19 juni 2012 - verslag raad 28 juni 2012
28 juni 2012	(vertrouwelijke bijlagen niet bijgevoegd) Bezwaarschrift inleidend verzoek referendum
28 juni 2012	- raadsbesluit
	Investerings-/dekkingsvoorstel Bestevaerbrug
	- raadsbesluit - B&W nota - verslag algemene raadscommissie 21 juni 2012 - verslag raad
5 juli 2012	(vertrouwelijke bijlagen zijn niet bijgevoegd) Plan van aanpak kruispunt Koelmalaan/N242
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
18 oktober 2012	Parkeren sportcluster Terborchlaan Westrand
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
15 november 2012	Uitvoeringsplan Mobiliteit (UP) jaarplan 2013
	- raadsbesluit - B&W nota - verslag algemene raadscommissie 1 november 2012
8 december 2012	Verkeersmonitor 2011
vka	- B&W nota: lijst ingekomen stukken algemene raadscommissie:
2013	
24 januari 2013	Vaststellen wijziging tarief baatbelasting Noordelijke ontsluiting
Beverkoog	- raadsbesluit - B&W nota - verslag raad 24 januari 2013
7 februari 2013	Aanvullend memo over Zeswielen
7 februari 2013	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
7 februari 2013	Memo Invoeringsdatum parkeertarieven kortparkeren
7 maart 2013	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
7 maart 2013	Verbeteren parkeersituatie sportcomplex Hoornse Vaart
	- raadsbesluit - B&W nota
4 april 2013	Parkeertarieven 2013
	- raadsbesluit - tarieventabel - B&W nota - verslag commissie Ruimte 21 maart 2013 - verslag raad 4 april 2013
16 mei 2013	Beschikbaar stellen krediet Beverbrug 1 ^e fase
	- raadsbesluit - B&W nota - verslag commissie Ruimte 18 april 2013
16 mei 2013	Vaststellen bestemmingsplan Beverkoog Noordpunt, inclusief beeldkwaliteitplan en welstandscriteria
	- raadsbesluit - B&W nota - verslag commissie Ruimte 18 april 2013
3 juli 2013	Beschikbaar stellen voorbereidingskrediet herinrichting Kanaalkade
	- raadsbesluit - verkeerskundig onderzoek tweerichtingsverkeer Kanaalkade - B&W nota - verslag commissie Ruimte 25 juni 2013 - verslag raad 3 juli 2013
3 oktober 2013	Beschikbaar stellen voorschot voor de planvoorbereiding aansluiting A9
3 oktober 2013	- lijst ingekomen stukken gezamenlijke commissie: vka
	Regionaal uitvoeringsprogramma en regionale infrastructuurle
	prioriteiten
	- lijst ingekomen stukken gezamenlijke commissie: vka
10 december 2013	Herinvoering tweerichtingsverkeer Kanaalkade
	- raadsbesluit - B&W nota

	- verslag raad 21 november 2013 (vertrouwelijke bijlagen niet bijgevoegd)
10 december 2013	Memo Huiswaarderweg
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
19 december 2013	Uitvoeringsplan Mobiliteit (UP), jaarplan 2014
	- raadsbesluit
	- B&W nota
19 december 2013	Verkeersplan Oud Overdie
	- raadsbesluit
	- verkeersplan
	- B&W nota
	- verslag commissie Ruimte 10 december 2013
	- verslag raad 19 december 2013
30 januari 2014	Uitvoeringskrediet Zeswielen tracé
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag commissie Ruimte 16 januari 2014
	- verslag raad 30 januari/3 februari 2014
13 februari 2014	Memo aanpassingen verkeerslichten Alkmaar
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
6 maart 2014	Vaststellen visie Kanaalzone
	- raadsbesluit
	- visie Kanaalzone februari 2014
	- B&W nota
	- verslag commissie Ruimte 13 februari 2014
	- verslag raad 6 maart 2014
6 maart 2014	Parkeren Harddraverslaan
	- raadsbesluit
	- B&W nota
17 april 2014	Memo Fysieke afsluiting Herenstraat, Wageweg en Dirk Duivelsweg
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
17 april 2014	Artikel stadskrant verkeerssituatie Noorderkade en Muiderwaard
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
17 april 2014	Memo vragen actieplan fijnstof
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
17 april 2014	Memo verkeerslichten in Alkmaar
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
27 mei 2014	Verkeerscircualtie Gedempte Nieuwesloot
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
12 juni 2014	Krediet aanpassingen openbare (fiets)infrastructuur nabij de langzaam verkeersbrug Overstad en aanvullend krediet Langzaam Verkeersbrug Overstad
	- raadsbesluit
	- B&W nota
	- verslag commissie Ruimte 27 mei 2014
	- verslag raad 12 juni 2014
24 juni 2014	Memo langzaam verkeersbrug Overstad Stationsgebied
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
28 augustus 2014	Rijrichting Gedempte Nieuwesloot en Koningsweg
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
28 augustus 2014	Memo luchtkwaliteit gemeente Alkmaar
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
27 november 2014	Fietsplan Alkmaar
	- raadsbesluit
	- fietsplan 2014
	- B&W nota
	- verslag commissie ruimte 30 oktober 2014
4 december 2014	Memo bewegwijzering Overstad op A9
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
4 december 2014	Memo uitkomst onderzoek ondertunneling spoorwegovergang Helderseweg
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
4 december 2014	Memo uitbreiding Singelgarage
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
2015	
19 februari 2015	Memo afrondende werkzaamheden Kanaalkade
	- lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka
19 februari 2015	Uitbreiding Singelgarage
	- B&W nota: lijst ingekomen stukken commissie Ruimte: vka

2 maart 2015 Raadsvragen fractie OPA inzake rijks gelden verbetering bereikbaarheid

Raadsvragen 2010

9 februari 2010 Beantwoording vragen inzake busbanen
20 april 2010 Beantwoording vragen inzake werkzaamheden Kanaalkade
20 april 2010 Beantwoording vragen inzake sluitverkeer Koningsweg
22 juni 2010 Beantwoording vragen inzake taxi's op busbanen
6 juli 2010 Beantwoording vragen berichtgeving over Kanaalkade

31 augustus 2010 Beantwoording vragen inzake prognose toename autoverkeer Alkmaar
2011
16 augustus 2011 Beantwoording vragen verbreding fietspad naar Bergen van de Batavier tot de Groeneweg

2012

27 maart 2012 Beantwoording vragen inzake aanspreekpunt verkeersonveilige situaties
17 juli 2012 Beantwoording vragen inzake ondertunneling spoorwegovergang Helderseweg

25 september 2012 Beantwoording vragen inzake herinvoering tweerichtingsverkeer Kanaalkade

16 oktober 2012 Beantwoording vragen inzake noordelijke ontsluiting Beverkoog
30 oktober 2012 Beantwoording vragen inzake Frieseweg en zorgen over veiligheid en kosten

19 november 2012 Beantwoording vragen inzake onnodige verkeerscongestie door openbaar vervoer

2013

7 januari 2013 Beantwoording vragen inzake zorgen over het openbaar vervoer
18 maart 2013 Beantwoording vragen inzake Westfriisaweg in relatie tot Randweg
2 april 2013 Beantwoording vragen inzake procedure gemeente Langedijk Noordelijke ontsluiting Beverkoog

21 mei 2013 Beantwoording vragen zorgen over busvervoer
9 juli 2013 Beantwoording vragen inzake bewegwijzering parkeergarage Schelphoek

27 augustus 2013 Beantwoording vragen inzake schadeclaim provincie herinrichting Kanaalkade

27 augustus 2013 Beantwoording vragen inzake Friesebrug open voor brandweer
17 september 2013 Beantwoording vragen inzake stoplichten voor fietsers
17 september 2013 Beantwoording vragen inzake afstelling verkeerslichten Huiswaarderweg
7 oktober 2013 Beantwoording vragen verkeersveiligheid Kanaalkade
29 oktober 2013 Beantwoording vragen inzake Zeswielentracé
26 november 2013 Beantwoording vragen inzake Connexxion stuurt rekeningen voor vertragingen

2014

25 maart 2014 Beantwoording vragen inzake kruising Kruissloot/P.C. Boutensstraat en oversteekplaats Kruissloot

22 april 2014 Beantwoording vragen inzake verkeersveiligheid Nollen-Oost
9 september 2014 Beantwoording vragen inzake bereikbaar voor iedereen
30 september 2014 Beantwoording vragen inzake reconstructie Kanaalkade
9 december 2014 Beantwoording vragen inzake nachtelijke afsluiting Sliksteeg e.o.
9 december 2014 Beantwoording vragen inzake veiligheid Kanaalkade
16 december 2014 Beantwoording vragen inzake parkeerplaatsen binnenstad

2015

2 maart 2015 Vragen inzake rijks gelden voor bereikbaarheid Amsterdam-Hoorn
6 maart 2015 Vragen inzake onveilige verkeerssituatie Hertog Aalbrecht (fiets)pad

Overige stukken

Jaarrekening 2010, 2011, 2012 en 2013
Programmabegrotingen 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 en 2015
Coalitieakkoorden 2006-2010, 2010 – 2014, 2011-2014, 2011-2014 (actualisering december 2012) en 2015-2018.
Nieuwsbrieven KDB

Bijlage 4: Normenkader

Inleiding

In deze bijlage verkennen we welke normen er vanuit wetgeving, beleid of financiën golden ten tijde van het opstellen van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar. Daarbij staan we eerst stil bij inhoudelijke aspecten van bereikbaarheid en daarna bij het proces van het totstandkomen van het beleid.

Inhoudelijke aspecten bereikbaarheid

Wettelijk kaders bereikbaarheid

Voor het beleidsterrein bereikbaarheid is de belangrijkste wet, de Planwet Verkeer en Vervoer. Hierin is de doorwerking geregeld van het nationale beleid via het regionale beleid naar het lokale beleid.

Artikel 8 Planwet Verkeer en Vervoer

De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders dragen zorg voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

Artikel 9 Planwet Verkeer en Vervoer

Het plan bevat in ieder geval:

- a. de uitwerking van de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale verkeers- en vervoerplan;
- b. de afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, economie en milieu;
- c. de fasering, de prioriteitsstelling en een indicatie van de bekostiging;
- d. de termijn waarvoor het plan geldt.

En er is de Wegenwet, waarin geregeld is welke wegen openbaar zijn en welke overheidslaag verantwoordelijkheden heeft. Zo zijn er wegen die onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen (gemeentelijke wegenlegger, getoetst door de provincie). Er is in de wet aangegeven dat de deze wegen door de gemeente goed moeten worden onderhouden.

Verder bestaat er een Wet met de titel *Bereikbaarheid en mobiliteit*. In deze wet is geregeld welk overheidsorgaan betalingen aan weggebruikers mag vragen voor het gebruik van een weg (bijvoorbeeld tol, kilometerheffing). Maar voor de gemeente is deze wet niet relevant.

Daarnaast zijn er wetten op specifieke onderdelen van bereikbaarheid, waaronder spoorvervoer en het vervoer gevaarlijke stoffen. Er is echter geen wet waarin vastgelegd is hoe de bereikbaarheid in de gemeente vorm moet krijgen. De gemeente heeft relatief veel vrijheid om zelf hier invulling aan te geven. Wel zijn er allerlei wetten en regelgeving, die in acht moet worden genomen bij de aanleg van wegen. Denk hierbij aan wetgeving op het terrein van milieu en ruimtelijke ordening.

Conclusie

Alle wetten overziende zijn er in zeer beperkte mate wettelijke kaders die voor de gemeente gelden bij het opstellen van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. Er is veel ruimte op lokaal niveau om beleid te formuleren en tot keuzes te komen.

Beleidsdocumenten voor bereikbaarheid

De Nota mobiliteit was ten tijde van het opstellen van de KDB het landelijke beleidskader voor bereikbaarheid. De Nota is vastgesteld in Tweede Kamer in april 2006. De Nota Mobiliteit streefde naar een vergroting van de samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie. Het doel was om door verbetering van de bereikbaarheid de economische situatie te verbeteren, daarbij de milieuschade beperkend. Er waren drie hoofdlijnen van het beleid:

- Benutten
- Beprijzen
- Bouwen

De Nota Mobiliteit had als doel om de groei van het verkeer te faciliteren en erkende dat de groei een gevolg is van de zich steeds wijzigende demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen. De Nota richtte zich sterk op de rol van het Rijk en het verbeteren van het hoofdwegennet. Er is aandacht voor de doorwerking van het nationale beleid naar het lokale en regionale niveau:

Ingevolge de Planwet werken de essentiële onderdelen in dit hoofdstuk rechtstreeks door in het te voeren beleid van het rijk, provincies en WGR-plusregio's en daarmee in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en het gemeentelijk beleid. De provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen dienen anderhalf jaar nadat de Nota Mobiliteit van kracht is geworden te zijn geactualiseerd. Daarnaast laten de decentrale overheden de uitspraken in de PKB doorwerken in hun ruimtelijke plannen op grond van de WRO. De plankaarten bevatten de hoofdinfrastructuur (wegen, spoorwegen en vaarwegen) waarvan aanleg of wijziging in overweging wordt genomen.³⁵

In 2009 zijn in het kader van de Nota Mobiliteit tussen het Rijk en de regio gebiedsagenda's afgesproken. Dat vormt de uitwerking van het nationale beleid naar het regionale schaalniveau. Alkmaar valt hier in de regio Noord-Holland Noord. De belangrijkste doelen voor het gebied (en Alkmaar in het bijzonder) zijn:

- De capaciteit van wegen en spoor moet op orde zijn;
- De reconstructie van de N23 Alkmaar-Hoorn-Enkhuizen-Lelystad- Zwolle geeft een extra impuls aan het vestigingsklimaat in deze zone;
- Ook krijgen delen van de regio mogelijk te maken met bevolkingskrimp; tijdig anticiperen hierop is noodzakelijk;
- Hogere frequenties op het spoor (spoorboekloos reizen) op de corridor Eindhoven – Alkmaar.

Verder is er een *Regionale Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland (2006)* en een daarbij horend *Regionaal Uitvoeringsplan van de (2009)*. In het visiedocument staat als ambitie voor Alkmaar (HAL-gebied):

De ambitie richt zich op een goede bereikbaarheid van de centra en de belangrijke attractiepunten met zowel de auto, het openbaar vervoer als de fiets. Voor een goede bereikbaarheid worden nieuwe woon- en werkgebieden aangesloten op het OV- en fietsnetwerk

Het kernprobleem in de visie was:

³⁵ Nota Mobiliteit deel IV, Pagina 9

Doorstroming en betrouwbaarheid op het hoofdwegennet

De belangrijkste mobiliteitsknelpunten spelen op het hoofdwegennet binnen de regio (A9, ring Alkmaar, N242 en N504). Door de toenemende verkeersdruk nemen hier de congestieproblemen toe. Tevens leidt dit tot steeds meer geluids- en luchtkwaliteitsproblemen in de regio. Het gaat er dus niet alleen om de doorstromingsproblemen het hoofd te bieden, maar ook om dit zodanig aan te pakken dat de leefbaarheidsproblematiek binnen de (wettelijke) kaders blijft.

Voor de kwaliteit van de bereikbaarheid is een norm opgenomen:

Normering doorstroming en betrouwbaarheid

- Snelwegen (A9): de gemiddelde reistijd in de spits is maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld vijftig kilometer is dit maximaal 45 minuten.
- Stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen: de gemiddelde reistijd in de spits is maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Over een afstand van bijvoorbeeld tien kilometer is dit maximaal twaalf minuten.
- Kwaliteit regionaal hoofdwegennet voor het vrachtverkeer in de vorm van het nog op te stellen 'kwaliteitsnetwerk goederenvervoer'.

Voor de leefbaarheid zijn ook kwaliteitseisen (normen) opgenomen:

Normering leefbaarheid

- het weren van niet noodzakelijk autoverkeer buiten het hoofdwegennet (sluipverkeer);
- het voldoen aan de wettelijke normen op het gebied van geluids- en luchtkwaliteit;
- het vergroten van de verkeersveiligheid.

En voor milieu zijn ook normen opgenomen:

Normering geluids- en luchtkwaliteit

- Geluidsbelastingen conform de Wet Geluidhinder.
- Luchtkwaliteit conform de normering en saldering van het besluit Luchtkwaliteit.

Voor fijn stof gelden de volgende luchtkwaliteitsnormen:

- jaargemiddelde $< 40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- daggemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3 < 35$ maal overschreden.

Verder zijn er normen voor verkeersveiligheid en een normering voor het treinverkeer. In het uitvoeringsplan is voor Alkmaar (en ook Graft-Rijp, Schermer en andere gemeenten) een aantal projecten opgenomen, waaronder fysieke aanleg (transferpunten Ring Alkmaar, dynamisch verkeersmanagement, aanleg fietsvoorzieningen).

Voor deze beleidsdocumenten geldt dat zij inhoudelijk een aantal normen stellen voor drie van de vier thema's (bereikbaarheid, mens en milieu) van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid. Alleen voor de economie zijn geen aparte normen opgenomen, maar het belang van de economie is wel in de regionale visie opgenomen.

Financiering van bereikbaarheid

De gemeente kan projecten op het gebied van verkeer en vervoer zelf bekostigen of geld van de provincie ontvangen. De belangrijkste bronnen van eigen financiering zijn het Gemeentefonds, de

OZB en parkeeropbrengsten. De financiering van regionale projecten voor verkeer en vervoer was ten tijde van de kadernota geregeld met de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer. Dat was een budget van het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat (tegenwoordig ministerie van Infrastructuur en Milieu) dat toegekend werd aan stadsregio's en provincies. Projecten met een omvang tot €112,5 mln. moeten regio's zelf betalen. Duurdere projecten kunnen eventueel een rijksbijdrage krijgen. De provincie Noord-Holland ontving deze middelen en zou een bijdrage kunnen leveren aan projecten in Alkmaar. Daarnaast heft provincie Noord-Holland opcenten op de motorrijtuigenbelasting.

Conclusies over normen vanuit wetgeving, beleid en financiën

Voor het opstellen van gemeentelijk bereikbaarheidsbeleid zijn zeer beperkt landelijke criteria aanwezig op basis van de wetgeving het landelijke en regionale beleid en de financiering van gemeentelijke projecten. Dat geeft het college bij wijze van spreken de vrijheid om een ondergronds metronetwerk aan te leggen, met een frequentie van een trein om de 4 minuten, of ze kan besluiten om het centrum te ontsluiten middels een fly-over en een parkeergarage onder het stadhuis. Nut en noodzaak van deze opties kunnen in twijfel worden getrokken, maar er is geen wet- of regelgeving die hier kaderstellend werkt, zolang de gemeente zorgt dat het past in wetgeving (milieu, ruimtelijke ordening) en de beschikbare financiële middelen.

Welke normen voor bereikbaarheid dan wel?

Er is voor de Kadernota een startnotitie gemaakt, die in de raad is besproken. Deze biedt kaders voor het opstellen van de kadernota. Er waren procesmatige kaders, waaronder

- Het plan houdt rekening met het maatschappelijk veld door een maatschappelijke peiling en een inspraakprocedure.

En inhoudelijke kaders:

- Het plan stelt hoofddoelen vast voor verkeer en vervoer in de context van natuur, economie en leefbaarheid.
- Het plan maakt keuzes tussen de verschillende beleidsfacetten van duurzame bereikbaarheid (natuur, economie en leefbaarheid) en zet deze om in doelstellingen (= kaders)
- Het plan geeft a.d.h.v. de keuzes per locatie voorrang aan bepaalde modaliteiten.

Daarnaast hebben wij, op basis van onze ervaring, en wat in het algemeen onder bereikbaarheid wordt verstaan, een aantal algemene uitgangspunten geformuleerd.

- **Bereikbaarheid heeft betrekking op personenvervoer, alsmede op de aan- en afvoer van goederen over de weg.** De scheidslijn tussen een 'bereikbaarheidsnota' en een 'verkeerscirculatieplan' is dun. De overlap tussen deze twee begrippen is zo groot, dat het een het ander kan bevatten. Het verschil tussen beide is dat een 'bereikbaarheidsnota' ook kan gaan over treinen, boten en vliegtuigen, terwijl een verkeerscirculatieplan dit niet doet. Treinen, boten en vliegtuigen komen echter alleen aan de orde als deze een substantieel onderdeel van het bereikbaarheidsbeleid van een gemeente kan zijn. In Alkmaar is dat niet het geval en het beleid heeft daarom uitsluitend betrekking op het verkeer en vervoer over de weg.
- **Bereikbaarheid zegt iets over het gebruik van auto, openbaar vervoer, scooter en fiets.** Dit zijn de modaliteiten waarmee men zich over de weg van, naar en door Alkmaar verplaatst. Van het beleid mag daarom worden verwacht dat het uitspraken doet over deze modaliteiten.
- **Het bereikbaarheidsbeleid zorgt voor een situatie waarbij de bereikbaarheid verbeterd is ten opzichte van de situatie bij het vaststellen van de KDB.** Wellicht een open deur; maar de doelstelling van het beleid moet zijn om de kwaliteit te verbeteren. Hoe de kwaliteit is gedefinieerd, wordt als het goed is in het document benoemd.
- **Er is financiële dekking voor het bereikbaarheidsbeleid.** Aan een plan dat je niet kan uitvoeren heb je niets. Voor de uitvoering is in de meeste gevallen geld nodig. In het beleid

moet in ieder geval duidelijk zijn hoe dit gefinancierd gaat worden. Daarbij spelen twee zaken een rol. Is de financiering reëel en in hoeverre hangt het geheel af van de som der delen. Met andere woorden, wat zijn de gevolgen voor het totale beleid als er om financiële redenen een onderdeel niet doorgaat.

Normen voor een goed proces

De participatienota

De gemeente Alkmaar heeft in 2006 de Participatienota vastgesteld. De gemeenteraad heeft toentertijd verzocht om deze nota te evalueren en de resultaten zijn in 2009 gepresenteerd. Hierin zijn aanbevelingen opgenomen om de participatie te verbeteren. Ook is er in 2009 een rapport van de Rekenkamercommissie verschenen *Grip op de woningbouwproductie*. Daarin zijn over participatie een aantal conclusies opgenomen. Naar aanleiding van beide rapporten heeft de gemeenteraad het college opgedragen om een aangescherpte participatienota te vervaardigen. Dat heeft geleid tot een bijgestelde participatienota begin 2010.

Het initiatief tot de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid stamt uit 2007 en is dus gebaseerd op de oorspronkelijke Participatienota uit 2006. Het doel van de Participatienota 2006 was:

"Burgers tijdig en effectief betrekken bij de beleidsontwikkeling, beleidsuitvoering en politieke besluitvormingsprocessen. Daar gaat het om in de nieuwe participatiebeleidsnota die is opgesteld. Deze regelt de inbreng van burgers bij beleidsprocessen van de gemeente Alkmaar. Burgers hebben recht op duidelijkheid over de status van hun inbreng in deze processen. De beleidsnota participatie maakt het mogelijk om voor ieder beleidsvoornemen te kiezen voor een meer of minder vergaande vorm van participatie".³⁶

Normen voor participatie

De participatienota schrijft voor dat het participatieniveau vooraf wordt benoemd in de startnotitie of kaderstellende notitie. Wanneer een beleidsonderwerp valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeenteraad wordt vooraf een kaderstellende notitie gemaakt, die wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Bij beleidsonderwerpen waarvoor het college van B&W verantwoordelijk is, wordt een startnotitie opgesteld. Deze wordt vastgesteld door het college van B&W en gaat ter kennisname naar de raad.

In de participatieparagraaf van de KDB staan drie voornemens (normen) t.a.v. het proces:

1. dat er een adviesgroep Kadernota Duurzame Bereikbaarheid wordt opgezet;
2. er een raadsbrede discussie zal plaatsvinden (en daarna vaststelling van de participatieparagraaf KDB);
3. dat er een maatschappelijke peiling wordt gehouden.

Naast deze drie normen voor participatie, die benoemd zijn in de participatieparagraaf, voegen wij hier nog twee normen toe, die in het verlengde liggen van het doel van de participatienota:

4. De tevredenheid over het proces van de deelnemers aan de adviesgroep.
5. De gemeente heeft aantoonbaar de ideeën vanuit de samenleving in het proces van de kadernota betrokken.

Het is van belang om te toetsen of zij daadwerkelijk het gevoel hebben gehad dat zij hun punten naar voren hebben kunnen brengen, er geluisterd is naar hun inbreng en er serieus met hun meningen is omgegaan.

³⁶ Participatienota geciteerd in *Participatie in als procedure*, Partners + Pröpper, 2008

Normen voor goed bestuur

De normen voor goed bestuur in het normenkader zijn afgeleid van

- De normen die De Algemene Rekenkamer hanteert en die zijn afgeleid van een aantal door de Verenigde Naties geformuleerde normen. Deze normen hebben betrekking op de transparantie en de effectiviteit van de overheid.
- De gemeentewet, artikel 169.

De Essentialia voor Goed Openbaar Bestuur (Verenigde Naties)

1. Relevante informatie moet voor belanghebbenden toegankelijk zijn;
2. Begrotingen en jaarverslagen zijn deugdelijk;
3. De overheid en de daarmee verbonden organen leggen publieke verantwoording af over:
 - a. de rechtmatigheid van de inning, het beheer en de besteding van publieke middelen,
 - b. de effectiviteit en efficiency van beleid en de behartiging van publieke taken,
 - c. de integriteit van de organisatie en haar medewerkers,
 - d. het lerend vermogen en
 - e. het 'in control' zijn.
4. Beleid is zorgvuldig voorbereid, uitvoerbaar en handhaafbaar;
5. Beleid wordt effectief (doeltreffend) en efficiënt (doelmatig) uitgevoerd;
6. Beleid wordt gebaseerd op vragen vanuit de samenleving en sluit aan op ervaren behoeften en problemen;
7. Publieke organisaties verbeteren hun prestaties door te leren.

Gemeentewet Artikel 169

1. Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
2. Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.
3. Zij geven de raad mondeling of schriftelijk de door een of meer leden gevraagde inlichtingen, tenzij het verstrekken ervan in strijd is met het openbaar belang.
4. Zij geven de raad vooraf inlichtingen over de uitoefening van de bevoegdheden, bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder e, f, g en h, indien de raad daarom verzoekt of indien de uitoefening ingrijpende gevolgen kan hebben voor de gemeente. In het laatste geval neemt het college geen besluit dan nadat de raad in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen.
5. Indien de uitoefening van de bevoegdheid, bedoeld in artikel 160, eerste lid, onder f, geen uitstel kan lijden, geven zij in afwijking van het vierde lid de raad zo spoedig mogelijk inlichtingen over de uitoefening van deze bevoegdheid en het terzake genomen besluit.

Onderzoeksvraag	Norm	Bron van de norm	onderzoeksmethodiek
Deel A: Inhoudelijk			
A	Hebben de maatregelen sinds het vaststellen van de KDB er toe (potentieel) bijgedragen aan het bereiken van het doel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid?		
A1	<i>Voldoet het Alkmaars bereikbaarheidsbeleid aan de daaraan te stellen eisen voor evalueerbaarheid?</i>	- De doelstellingen van het beleid zijn objectief meetbaar geformuleerd - De doelstellingen zijn transparant uitgewerkt in subdoelen en instrumenten. - Er is een doelenboom opgesteld. - De doelstellingen zijn vertaald in te monitoren indicatoren (zie ook A4)	Startnotitie en de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid documentstudie KDB
A2	<i>Wat heeft het gemeentebestuur gedaan om de bereikbaarheid van de stad te faciliteren (visie, beleidsformulering en -uitvoering)?</i>	- De doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid in de nota zijn objectief meetbaar geformuleerd - De doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid, zoals geformuleerd in hoofdstuk 6 van de nota zijn vertaald in acties. - De doelen en projecten voor bereikbaarheid hebben een relatie met het regionale beleid. - De acties van de KDB zijn ingepland, in uitvoering of gerealiseerd - De varianten zijn onderling vergeleken op de kwaliteitseisen die men stelt. - Er is financiële dekking voor de plannen	Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Regionaal Uitvoeringsplan Bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland documentstudie KDB, raadsbesluiten en collegebesluiten documentstudie uitvoeringsprogramma (KDB en regionaal) Interviews ambtenaren en wethouder documentstudie jaarstukken (jaarrekening en collegeprogramma)
A3	<i>Hoe heeft het gemeentebestuur rekening gehouden met de belangen van economie, mens en milieu?</i>	- Van de doelen en kwaliteitseisen voor bereikbaarheid, zoals geformuleerd in hoofdstuk 6 van de KDB is aangegeven welk effect op economie, mens en milieu zij kunnen hebben - De gemeente heeft in de KDB en het uitvoeringsplan enkele herkenbare afwegingen gemaakt en activiteiten opgenomen - o met de nadruk op de te realiseren economische doelstellingen in relatie tot bereikbaarheid - o met de nadruk op de relatie mens en bereikbaarheid	Kadernota Duurzame Bereikbaarheid en de participatieparagraaf documentstudie KDB, raadsbesluiten en collegebesluiten documentstudie uitvoeringsprogramma Interviews ambtenaren en wethouder

		- o met de nadruk op de te realiseren milieudoelstellingen in relatie tot bereikbaarheid • Er is goed geluisterd naar de belangen van externe partijen (zie daarvoor ook vraagstelling B1)		
A4	<i>Hoe heeft het gemeentebestuur de economische, milieu- en andere effecten van het beleid gemonitord?</i>	• De gemeente monitort de effecten van het beleid op een van de volgende wijzen: - o Over de verschillende onderwerpen vindt minimaal 1 keer per 2 jaar een onderzoek plaats naar de stand van zaken van de economie, het milieu en de doorstroming van het verkeer, in relatie tot bereikbaarheid. - o Aan de te nemen maatregel ligt een effectstudie ten grondslag en na het nemen van de maatregel worden de effecten in kaart gebracht en de te verwachten effecten van de maatregel zijn objectief meetbaar geformuleerd	Eigen norm	documentstudie projectvoorbereiding, raadsbesluiten, collegebesluiten en jaarstukken (jaarrekening en collegeprogramma) interviews betrokken ambtenaren
A5	<i>Met welke aanbevelingen kan het gemeentebestuur de beleidsformulering en -uitvoering omtrent bereikbaarheid verbeteren, daarbij in ogenschouw nemend de recente gemeentelijke fusie met Graft-De Rijp en Schermer?</i>	• De maatregelen die in de fusiegemeenten zijn genomen sinds 2014 zijn getoetst aan de KDB	Eigen norm	

Onderzoeksvraag		Norm	bron	onderzoeksmethodiek
Deel B: Procesmatig				
B	Hoe is het KDB tot stand gekomen en uitgewerkt			
B1	<i>Hoe is de besluitvorming hieromtrent tot stand gekomen; welk oordeel kan worden gegeven over de kwaliteit ervan en op welke wijze is hierbij de raad betrokken geweest?</i>	• Het gevolgde traject is transparant en verifieerbaar • Het college heeft een eigen visie op bereikbaarheid • De gemeenteraad heeft een duidelijke keuze gemaakt • Bij de besluitvorming zijn de gemeentelijke regels m.b.t.	De toen geldige Participatienota en de participatieparagraaf	• documentstudie procesverslag KDB, raadsbesluiten en collegebesluiten en

		participatie in acht genomen: - o Er is een participatieparagraaf in de raad besproken - o Er is adviesgroep ingesteld - o Er is een maatschappelijke peiling gehouden - o De deelnemers zijn tevreden over het participatieproces - o De gemeente heeft aantoonbaar de ideeën vanuit de samenleving in het proces van de kadernota betrokken.	bij de KDB De normen voor goed bestuur van de VN	inspraakverordening. • Interviews betrokkenen
B2	<i>Welke besluiten heeft het college of de raad genomen in het kader van de duurzame bereikbaarheid van Alkmaar?</i>	• Er zijn door het college besluiten genomen in het kader van de duurzame bereikbaarheid van Alkmaar, ter uitvoering van de KDB • Er zijn door de raad besluiten genomen in het kader van de duurzame bereikbaarheid van Alkmaar, ter uitvoering van de KDB	KDB	• documentstudie raadsbesluiten, collegebesluiten en jaarstukken (jaarrekening en collegeprogramma), uitvoeringsnota's
B3	<i>Heeft het college de raad juist, tijdig en volledig geïnformeerd en betrokken bij de beleidsvorming en uitwerking van de Kadernota?</i>	• De procedure met betrekking tot het vaststellen van gemeentelijk beleid is gevolgd. • De bevoegdheden van raad en college met betrekking waren eenduidig vastgelegd en bekend • Het college heeft de raad inzicht gegeven in de effecten van de aangeboden varianten voor economie, mens en milieu • De achterliggende onderzoeken die ten grondslag liggen aan de getallen in de KDB zijn voor de raad beschikbaar • De raad is regelmatig geïnformeerd over de uitvoering van de KDB.	Artikel 169 Gemeentewet De binnen Alkmaar geldende procedure met betrekking tot het vaststellen van beleid. De normen voor goed bestuur van de VN	• documentstudie procesverslag KDB • documentstudie procedure-afspraken tussen raad en college

B4	<i>Op welke wijze heeft de raad gestuurd op het bereikbaarheidsbeleid en heeft de raad daarbij optimaal; gebruik gemaakt van zijn sturingsinstrumenten?</i>	• De raad heeft voor aanvang van het traject bij de startnotitie haar wensen geuit of kaders gesteld. • De raad heeft een visie met betrekking tot duurzame bereikbaarheid vastgesteld. • De visie van de raad op het onderwerp komt tot uiting in een keuze voor de kaders van het beleid voor duurzame bereikbaarheid. • De raad wordt betrokken bij nadere besluiten ter uitvoering van de KDB	• documentstudie raadsstukken en procesverslag KDB • Analyse van de projecten ter uitvoering van de KDB en besluitvorming erover in de raad
----	--	--	--



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas

Betreft: Ambtelijk wederhoor 'Evaluatie Kadernota Duurzame Bereikbaarheid'

Datum: 29-09-2015

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

U stelt ons in de gelegenheid te reageren op het concept-rapport Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar' versie 31 augustus 2015. In deze mail geven wij u ons desgevraagd onze reactie.

Het is aan Ecorys en de Rekenkamercommissie om uiteindelijk te oordelen over het proces rond het tot stand komen, de besluitvorming, de uitvoering en de evaluatie van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (KDB).

Wij beperken onze reactie op het concept-rapport alleen tot de 'juistheid' van de genoemde feiten waarop Ecorys haar conclusies baseert.

Algemeen

Het rapport maakt een gedegen indruk. Er zijn veel verschillende partijen gehoord, meningen en feiten lopen daardoor soms wat door elkaar en zijn niet altijd te herleiden.

Wij kunnen ons over het algemeen vinden in de conclusies die Ecorys trekt in het concept-rapport.

In het conceptrapport wordt veel aandacht besteed aan de kwaliteitseisen. Hieronder treft u allereerst onze reactie ten aanzien van dit onderdeel. Daarna volgen onze opmerkingen per pagina.

Kwaliteitseisen

Er wordt aangegeven dat de kwaliteitseisen niet zijn gebaseerd op onderzoek. Dat klopt en dat is in onze optiek ook logisch. De eisen geven aan welke kwaliteit wij als samenleving willen bieden aan de gebruikers van de diverse modaliteiten. Daarom zijn de kwaliteitseisen besproken en afgestemd met de interne projectgroep en de externe onafhankelijke adviesgroep. Hierover was in beide groepen overeenstemming. Dat er geen eisen zijn gesteld voor fietsverkeer is inderdaad een gemiste kans. Dit zou in een apart kaderplan voor de fiets worden opgenomen dat pas eind vorig jaar is vervaardigd. De eisen in het kaderplan voor de fiets zijn niet op dezelfde wijze uitgewerkt als bij de kadernota. Wellicht omdat er weinig aandacht is voor de eisen uit de kadernota.

De eisen die gesteld zijn in het kaderplan zijn nadien wel getoetst met bijvoorbeeld de Verkeersmonitor, de bezettingspercentages van de garages, twee keer per jaar tellingen voor straatparkeren en het reistijdenonderzoek. Verder stond er in 2015 een tussentijdse evaluatie gepland, die nu door Ecorys, in opdracht van de rekenkamercommissie, is uitgevoerd. Hier is echter geen inhoudelijke vraagstelling (voldoen we nu aan de eisen?) onderzocht. De zogenaamd 'minimale belangstelling naar monitoringscijfers onder ambtenaren' is niet op de minste plaats ingegeven door een gelijke of zo nog mindere belangstelling vanuit de politiek (college en raad).

Wat betreft de eis voor parkeren (max bezetting van 85%) is deze eis overgenomen uit een CROW publicatie. De 15% extra ruimte is nodig om zoekverkeer tegen te gaan, wat weer goed is voor de gezondheid, de leefbaarheid en het milieu. Het CROW spreekt echter over een gemiddelde en wij hebben gekozen voor 'op enig moment', zodat ook de pieken voldoende opgevangen kunnen worden. Dit is in lijn met het (hoge) ambitieniveau van de gemeente Alkmaar.

Er is tot slot bewust gekozen om de eis voor de reistijd per auto in minuten uit te drukken en niet in percentages. Dit hadden we eerst wel opgenomen, maar dit sprak onvoldoende tot de verbeelding. Wat voor gevolgen heeft x% vertraging? Iedereen snapt wel wat het is om 5 minuten te laat te komen. Het feit dat dit betekent dat niet op alle radialen relatief even veel vertraging toegestaan is, was in onze ogen geen probleem voor de haalbaarheid.

Overige opmerkingen

Pag. 7, Onder 2, 1^e alinea. Hier staat dat er 'onvoldoende is geanticipeerd' op de samenwerking met Provincie en de Rijksoverheid. De conclusie dat er 'zonder zicht op financiële dekking' een risico voor de uitvoering bestaat is op zich juist. Er is structureel en zeker sinds de vaststelling van de KDB intensief contact geweest tussen de genoemde partijen over de financiering van de in de KDB genoemde maatregelen. Dat er wel degelijk zicht was op financiële dekking blijkt uit het recente PS besluit ruim 30

miljoen euro ter beschikking te stellen voor verschillende maatregelen uit de KDB (Investeringsprogramma Infrastructuur Regio Alkmaar).

Op pag. 18. tweede bullet. Het college heeft altijd de keuze om gemotiveerd af te wijken van het advies van de adviesgroep.

Pag. 22 In plaats van “*Toen deze opwaardering niet haalbaar bleek*” moet er staan: “*Toen deze opwaardering in de oorspronkelijk vorm niet noodzakelijk bleek*”. Verder zou deze alinea aangevuld moeten worden met de volgende informatie: ter compensatie van de 60 miljoen, die de provincie gereserveerd had om te investeren in de westelijke randweg, zijn er afspraken gemaakt over een vervangend pakket aan inframaatregelen voor de regio Alkmaar. Het pakket heeft een totaal waarde van 60 miljoen (zie de meegestuurde bijlagen)

Op pag. 22 is het niet duidelijk wiens mening naar voren wordt gebracht, het betreft “meningen over de kwaliteitseisen”.

Op pag. 26, laatste paragraaf. De bijdrage van de Provincie NH aan het opwaarderen van de Westring is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen (zie hiervoor).

Op pag. 27& 28 in paragraaf 3.5, wordt aangegeven dat de maatregelvoorstellen ‘pakketten’ zijn en dat wanneer je één of meerdere maatregelen niet uitvoert, je niet kunt verwachten hetzelfde resultaat te behalen. Door diverse niet uitgevoerde maatregelen is het resultaat daarom moeilijk aan te geven. Wat niet genoemd wordt in het rapport is dat het raadsbesluit uit 2011 daar direct al aan bijdraagt. De raad kiest namelijk voor het ringenmodel *m.u.v. de Kanaalkade eenrichtingsverkeer*. Dit heeft al direct invloed op het slagen van het ringenmodel.

Op pag. 29 onder paragraaf 3.6 kopje ‘meningen’ worden voornamelijk feiten geconstateerd. Die zouden niet onder het kopje meningen vallen, tenzij iemand dit heeft aangegeven als mening, maar dan is niet duidelijk wiens mening dat is.

Op pag. 32 in het kader ‘bevinding Ecorys’ wordt een vraag gesteld en geen bevinding gedaan.

Op pag. 33 onder ‘stand van overige maatregelen’ wordt de rotonde Bergerhout genoemd. De aanpak van deze rotonde is belangrijk voor de Provincie NH vanuit het perspectief van het busvervoer. De provincie heeft subsidie beschikbaar gesteld (1,2 miljoen) om de rotonde te verbeteren (PS besluit Investeringsagenda Openbaar Vervoer d.d. 28 september 2015). Alkmaar was echter niet voornemens om deze rotonde aan te pakken, althans niet als dat ten koste gaat van het bestaande groen. Hier speelt een afweging tussen verschillende belangen, naast de afweging of ‘groen’ mag wijken voor bereikbaarheid is er ook een belangenafweging tussen de verschillende weggebruikers (bus/ fiets/ auto).

Pag. 38 paragraaf 4.7 eerste alinea, onder “*in het coalitieprogramma staat...*” wordt tekst uit het coalitieakkoord aangehaald. De tekst vanaf “*Dat vraagt om een visie...*” is echter niet een tekst uit het coalitieakkoord. Maakt dit nog steeds onderdeel uit van de aangehaalde tekst of is dit een mening/ conclusie van Ecorys?

Pag. 40 onder A1 tweede bullet, einde van de alinea. De consequenties voor milieu en leefbaarheid zijn wel uitgewerkt met de doorberekening van de luchtkwaliteit.

Pag. 47 onder 5.2 derde alinea: bij de besluitvorming per project worden wel verkeers- en monitoringsgegevens gebruikt om de voor- en nadelen of gevolgen van het uitvoeren of afblazen van maatregelen te onderbouwen met argumenten. Direct verstrekken van verkeersgegevens of monitoring wordt vrijwel niet gedaan, maar hier wordt ook niet of zelden om gevraagd. Als dat wel zo zou zijn, hadden we de gegevens uiteraard verstrekt. De gegevens spelen wel een belangrijke rol bij het maken van afzonderlijke besluiten over het wel of niet uitvoeren van maatregelen die worden voorgelegd aan college en raad.

Tekstuele opmerkingen

pag. 10, 1.3, 2^e alinea: schuingedrukte delen invoegen "op basis van de evaluatie van *het Beleidsplan Verkeer en Vervoer in 2005*" en "en *het participatieproces* is gebaseerd op de oorspronkelijke participatienota uit 2006".

pag. 22. 2^e alinea, 1^e zin, 2^e regel: schuingedrukte invoegen "...zijn opgesteld door de gemeente en *besproken en akkoord bevonden door de interne projectgroep en de externe adviesgroep*",

pag. 26 'zeggen' in plaats van 'zegt',

pag. 32 aanpak noordelijke kruispunten Westring is inmiddels in de Uitvoeringsfase,

pag. 36 onder paragraaf 4.6 tweede bullet: de inhoud van de UP jaarplannen wordt ter kennisname aan de raad voorgelegd, maar voor financiering ter besluitvorming voorgelegd!

pag. 40 onder A1 tweede bullet: schuingedrukte invoegen "...verkeersaspecten en *milieuaspecten* van de kadernota...".

pag. 52 L. Henstra is Unitmanager Ruimte (o.a. Verkeer) sinds 2014.

Wij vragen u de bovenstaande opmerkingen mee te nemen bij het opstellen van het eindrapport en zien de definitieve versie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,



Mevrouw drs. E.C. Henstra
Unitmanager Ruimte



Provincie Noord-Holland
t.a.v het college van Gedeputeerde Staten
2001 DB HAARLEM

Uw kenmerk

Ons kenmerk
RUIMTE1/VERKEER-02/3331

Toestelnummer
072-5488742

Uw brief d.d.

Behandeld door
J. Duivenvoorden

Bijlagen
1

Onderwerp
Alkmaars investeringspakket

Datum
01-04-2014

Geacht college,

In het voorjaar van 2013 hebben onze colleges afgesproken een investeringspakket samen te stellen met maatregelen die bijdragen tot een beter bereikbare regio Alkmaar. De Provincie heeft aangegeven een deel van de in de TWINH gereserveerde middelen voor de Westelijke Randweg N9 in te willen zetten voor infrastructurele maatregelen binnen de regio Alkmaar. Wij stellen hierbij een investeringspakket voor die de bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert en bovendien zorgt voor een impuls aan de regionale economie. Met deze investering kan de gemeente Alkmaar naar verwachting ook haar aandeel blijven leveren aan een betere bereikbaarheid van Noord-Holland Noord in de vorm van een financiële bijdrage aan de Westfrisiaweg.

Regionale aanpak is noodzakelijk.

De ring rond Alkmaar is voor het noorden van onze provincie de verdeelschijf van het regionale wegverkeer. De Alkmaarse ring heeft daarom terecht u en onze aandacht als het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid en de investeringen in de infrastructuur. De laatste jaren heeft u al veel geïnvesteerd in de infrastructuur aan de oostkant van Alkmaar (N242) en de daarop aansluitende wegen. Ook Alkmaar neemt haar verantwoordelijkheid als het gaat om het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Zo hebben wij in het verleden ons aandeel geleverd bij de reconstructie van de oostelijke randweg (N242). Met de aanleg van de Westfrisiaweg zet de provincie een belangrijke stap om Noord-Holland Noord te ontsluiten vanuit het noorden en oosten van het land. Alkmaar levert een forse bijdrage van €8,5 miljoen aan deze Westfrisiaweg. In het regioakkoord N23 hebben wij met u afspraken gemaakt over onze financiële bijdrage in relatie tot het opwaarderen van de Westelijke Randweg N9.

Oorspronkelijke ambitie Westelijke Randweg blijkt niet mogelijk.

Sinds het vaststellen van de TWINH in 2009 heeft u het initiatief genomen om de Westelijke Randweg (N9) op een gelijk niveau te brengen met de Oostelijke Randweg. Studies hebben de problematiek in beeld gebracht en aangetoond dat de Westelijke Randweg voorlopig nog doorstroomt, maar dat de vele kruispunten het verkeer op termijn niet meer goed kunnen verwerken. Hiermee is niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het geding.

* *bezoekadres*

MALLEGATSPLEIN 10

* *Postadres*

POSTBUS 53

1800 BC ALKMAAR

* *bank*

BNG 28.50.27.573

* *www.alkmaar.nl*

* *telefoon*

14 072

* *telefax*

(072) 548 87 77



Vervolg brief:
3331
(blz. 2)

Met het beperkt beschikbare budget vanuit het rijk kunnen wij nu de drie meest noordelijke kruispunten van de Westelijke Randweg aanpakken. Dit is een goede start en wij waarderen uw voortvarende aanpak. Over twee jaar stroomt het verkeer op de kruispunten aanzienlijk beter door. Wij hebben er begrip voor dat bij dit project het ambitieniveau van de Oostelijke Randweg / N242 niet kan worden gehaald. Zonder vooruitzicht op rijksmiddelen zijn ingrijpende aanpassingen, zoals ongelijkvloerse kruisingen, niet mogelijk. Dit neemt niet weg dat we moeten blijven streven naar het verbeteren van de regionale bereikbaarheid binnen de financiële mogelijkheden die er wel zijn.

Investeren in infrastructuur is beleidsmatig gewenst

De maatregelen uit het Alkmaars investeringspakket zijn gebaseerd op: de Regionale Bereikbaarheidsvisie (2005, 2009), de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (KDB, 2009) en ons coalitieprogramma (2012-2014).

De *Regionale Bereikbaarheidsvisie* geeft hoge prioriteit aan de aanpak van de Westelijke Randweg. Voor de ontwikkeling van de regio Alkmaar is een robuuste ring van grote betekenis.

De *Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (KDB)* heeft als doel om de stad vanuit verkeer en vervoer zoveel mogelijk te faciliteren, zodat de stad zich kan ontwikkelen op woon- werk- en voorzieningengebied. Auto, openbaar vervoer en de fiets staan in het plan centraal. De buitenring is essentieel binnen de wegenstructuur van Alkmaar. De buitenring moet optimaal doorstromen ten behoeve van het regionaal verkeer, maar ook om het voorkomen van doorgaand verkeer door de stad. Vandaar dat investeringspakket hoog inzet op verbeterpunten op deze ring.

Centraal binnen de Alkmaarse wegenstructuur ligt het OV-knooppunt station Alkmaar. Wij hechten, net als u, veel belang aan het ontwikkelen van dit OV-knooppunt. Ons gezamenlijk doel is station Alkmaar te ontwikkelen tot regionaal hoogwaardig overstappunt en hiermee het visitekaartje van de stad.

In ons *coalitieprogramma* maken wij ons sterk voor het bedrijfsleven in de regio. Voor ondernemers is een goede autobereikbaarheid één van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren. Zo werken wij aan een optimale bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Beverkoog en Boekelermeer. Wij zijn dan ook zeer verheugd dat het project aansluiting A9, mede door uw financiële steun, doorgang kan vinden.

Het Alkmaars investeringspakket

Vanuit bovenstaande doelstellingen stelt ons college een concreet investeringsprogramma voor dat voor Alkmaar bestuurlijk aanvaardbaar is en naar verwachting ook binnen de regio op steunen kan rekenen. Het investeringsprogramma bestaat uit een overzichtelijk aantal prioritaire projecten met een concrete 'waarde'. De waarde van het programma zal immers door de Alkmaarse raad worden afgewogen tegen de toegezegde Alkmaarse bijdrage van circa € 8,5 miljoen aan de Westfrisiaweg.

Voor de projecten is onderscheid gemaakt tussen projecten met directe invloed op het wegenareaal van de provincie, en gemeentelijk projecten met een meer lokaal karakter. Voor de eerste projecten stellen wij een provinciaal bijdrage voor van 100 %. Voor de gemeentelijke projecten is het voorstel 50% van de kosten te subsidiëren conform de provinciale BDU regeling. Het gaat hierbij om een gegarandeerde bijdrage. De overige 50 % komt dan voor rekening van gemeente Alkmaar / regio.

Vervolg brief:
3331
(blz. 3)

In onderstaande tabel zijn de projecten samengevat. De nadere verkeerskundige onderbouwing is in de bijlage verwoord. De genoemde bedragen zijn eerste inschattingen gebaseerd op vergelijkbare projecten. Wij stellen voor om de genoemde bedragen als uitgangspunt te hanteren, maar hier bij de uitwerking flexibel mee om te gaan: binnen het totaal bedrag kunnen mee- en tegenvallers tegen elkaar weggestreep worden. Dit geldt dan voor de provinciale projecten onderling en de BDU projecten onderling.

project	Projectkosten (miljoen)	voorgestelde bijdrage provincie	bijdrage gemeente Alkmaar	bijdrage Rijk	Bijdrage Heiloo	bijdrage Castricum
Aansluiting A9	€ 27,8	€ 6,9 (+ risico max. €5,2)	€ 9,5		€ 8,5	€ 3
Aansluiting N242 / Koelmalaan	€ 3	€ 3				
N9 (drie kruispunten)	€ 8,9	€ 3,1		€ 5,9		
Nollenweg	€ 10	€ 10				
Bergerweg	€ 2	€ 2				
N9 / Kennemerstraatweg	procesafpraak					
Busstation Alkmaar	€ 1,5	€ 1,5				
Verkeersmanagement	€ 1,5	€ 1				
N9 / Kogendijk	€ 3	€ 1,5 = 50 % BDU				
Koelmalaan/Willem de Zwijgerlaan	€ 2	€ 1 = 50 % BDU	€ 1 = 50 %			
Totaal		€ 30 miljoen				

Opmerkingen

Aansluiting A9

Project is in voorbereiding. De provinciale bijdrage is € 6,9 miljoen. Aanvullend hierop staat de provincie garant voor een risicobedrag van maximaal € 5,2 miljoen.

Busstation

Alkmaar investeert € 6 miljoen in de openbare ruimte rond het busstation.

N9 / Kogendijk.

Dit project is als BDU project opgevoerd. Provincie draagt voor 50 % bij in de kosten. Voor het overige deel streven wij, naast een bijdrage van Alkmaar, voor een regiobijdrage van Rijkswaterstaat en Bergen. Voor deze partijen ligt hier namelijk ook een belang. Wij stellen voor dat de provincie de rol van intermediair op zich neemt om deze regiobijdrage ook daadwerkelijk te realiseren.

N9 / Kennemerstraatweg.

Dit project heeft een relatie met de aanleg van de A9 aansluiting bij Heiloo. Provincie gaat ervan uit dat de doorstroming op dit kruispunt verbetert door de aanleg van de aansluiting. Bovendien ontbreekt voor het laatste project een naar verhouding redelijke bijdrage van het Rijk. Provincie is bereid om een ongelijkvloerse kruising van de Kennemerstraatweg te realiseren mits er vanuit het Rijk zicht is op financiering. Alkmaar stelt daarom de volgende procesafpraak voor: gemeente Alkmaar en de provincie

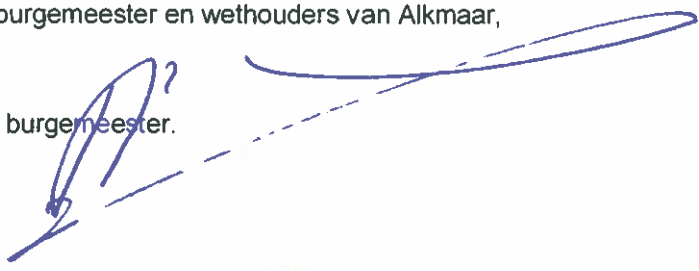
Vervolg brief:
3331
(blz. 4)

Noord-Holland maken na de aanleg van de aansluiting A9 nadere afspraken over de verkeerskundige, financiële en procesmatige aanpak van het kruispunt N9 / Kennemerstraatweg.

Wij gaan ervan uit dat het investeringspakket binnen uw college op voldoende draagvlak kan rekenen. Wij zien een positief besluit dan ook graag tegemoet. Het uiteindelijke resultaat zal aan de gemeenteraad van Alkmaar worden voorgelegd.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

P.M. Bruinooge, burgemeester.



mr. J.W.C. Aalders, secretaris.



Besluitenlijst ¹ van de vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland van 22 september 2014

Voorzitter: dhr. J.W. Remkes.

Griffier: dhr. J.J.M. Vrijburg.

1. Opening en Mededelingen.

Van de leden: mw. Van Heijst en de heer Boer is bericht ontvangen dat zij op 22 september niet aanwezig kunnen zijn. De heer Papineau Salm en mw Gamri komen later. De heer Ootjes is tot de middagpauze aanwezig.

2. Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.

De fractie D66 heeft mondelinge vragen ingediend over IceSave.
De mondelinge vragen komen tijdens het vragenuur aan de orde.

Voorgesteld wordt om de agendapunten 15 (Benoemingen) en 16 (Initiatiefvoorstel) qua volgorde op de agenda om te draaien.

De aangepaste agenda wordt verder overeenkomstig het voorstel van het presidium vastgesteld.

3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.

Er zijn geen geheime stukken ter bekrachtiging ingekomen.

3b. Lijst Geheimhouding PS

De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling notulen van de vergadering van 23 juni 2014

De notulen worden ongewijzigd vastgesteld.

5. Vaststelling Lange Termijnagenda

De Lange Termijnagenda wordt vastgesteld.

6. Vaststelling lijst Ingekomen stukken

De Lijst Ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. Vaststelling lijst Moties

De Lijst Moties wordt vastgesteld.

8. Hamerstukken.

¹ Voor een weergave van de discussie tijdens deze vergadering wordt verwezen naar de notulen. De notulen komen in definitieve vorm beschikbaar zodra deze in de eerstvolgende vergadering van Provinciale Staten zijn vastgesteld. De eerstvolgende vergadering is op 10 november 2014.

Stukken die in Provinciale Staten zijn besproken, zijn te vinden op

<http://www.noord-holland.nl/web/Bestuur/Provinciale-Staten-vergadering/Vergaderstukken.htm>

a. **Statenvoordracht (66) Zienswijze jaarrekening 2013, de gewijzigde ontwerpbegroting 2014 en de ontwerpbegroting 2015 RUD NHN**

Provinciale Staten besluiten:

Met betrekking tot de ontwerpbegrotingen 2013 en 2014 van de RUD NHN:

1. Akkoord te gaan met de door de RUD NHN ingediende jaarrekening 2013, gewijzigde ontwerpbegroting 2014 en ontwerpbegroting 2015, onder voorbehoud van onderstaande opmerkingen;
2. Onderstaande opmerkingen op de jaarrekening 2013, de gewijzigde ontwerpbegroting 2014 en ontwerpbegroting 2015 van de RUD NHN, als zienswijze vast te stellen.

Algemeen:

- Het verzoek om een zienswijze in te dienen op de jaarrekening 2013, de (gewijzigde) ontwerpbegroting 2014 en de ontwerpbegroting 2015 is door de RUD NHN ambtelijk aan de deelnemers verstuurd. Deze wijze van versturen wijkt af van de 'normale', formele procedure waarbij het verzoek per brief aan het provinciaal bestuur wordt toegestuurd. Wij verzoeken u om het verzoek om een zienswijze in te dienen voortaan per brief aan ons bestuur toe te sturen.
- In voorliggende ontwerpbegrotingen 2014 en 2015 wordt ervan uitgegaan dat alle deelnemers, conform het verzoek van de Staatssecretaris van I&M, hun extra VTH-bijdrage uit het gemeentefonds 1-op-1 doorstorten aan de RUD NHN. Wij gaan er, net als de RUD NHN, vanuit dat alle deelnemers deze bijdrage 1-op-1 doorstorten, zoals dit ook bij andere Noord-Hollandse RUD's het geval is.

Ten aanzien van de jaarrekening 2013:

- Akkoord, geen opmerkingen.

Ten aanzien van de gewijzigde ontwerpbegroting 2014:

- Blz. 13, tabel 3.1 "Begrotingsoverzicht inclusief mutatie reserves": Onder 'lasten' is een bedrag van €374.425 opgenomen voor "verruiming taakuitvoering na WABO-decentralisatie". De WABO-decentralisatie leidt volgens ons echter niet tot een verruiming van de taakuitvoering. Hiervoor hoeven dus ook geen kosten te worden geraamd.
- Blz. 13, tabel 3.1 "Begrotingsoverzicht inclusief mutatie reserves": De financiële begroting is sluitend, inclusief de 'extra' baten van €374.425. De oorspronkelijke bijdragen door de deelnemers zouden toereikend moeten zijn voor de taakuitvoering door de RUD NHN, waardoor een overschot ontstaat van €374.425. Op basis van de voorliggende financiële begroting lijkt het echter alsof de taakuitvoering in totaal met dit bedrag duurder uitpakt. Dit is tegenstrijdig met de "uitgangspunten RUD NHN", die ook in Bijlage 1 bij de Ontwerpbegroting 2015 zijn opgenomen.

- Blz. 15, tabel 3.3 “Bijdragen deelnemende partijen”: De bijdrage voor PNH is geraamd op €310.188 voor de uitvoering van de resterende bodemtaken. Hierbij benadrukken wij nogmaals dat wij voornemens zijn onze bijdrage voor 2014 en 2015 te reduceren tot ‘nihil’ (zoals ook opgenomen in de paragraaf ‘Weerstandsvermogen en Risicobeheersing’ van voorliggende ontwerpbegrotingen). Voor de motivatie hierbij verwijzen wij naar de brieven die wij op 11 maart (kenmerk 285215/328379) en op 9 mei (kenmerk 285215/363993) aan de RUD NHN hebben verstuurd.
- Indien onze bijdrage wordt gereduceerd tot ‘nihil’ kunnen de extra baten worden aangewend voor bekostiging van het resterende (bodem-) takenpakket van PNH, zodat de RUD NHN per saldo alsnog extra inkomsten zou hebben als gevolg van de WABO-decentralisatie (namelijk: €374.425-€310.188 = €64.267).
- Blz. 10, paragraaf 2.2.1 “Weerstandsvermogen en Risicobeheersing”: In de laatste zin van de laatste alinea staat onterecht vermeld dat een tekort zou ontstaan indien de bijdrage van PNH wordt gereduceerd tot ‘nihil’, en dat “dus” een begrotingswijziging noodzakelijk is. Er zal volgens ons echter geen sprake zijn van een tekort, maar van een overschot (ad. €64.267). Zie bovenstaande toelichting. Voorgesteld wordt om de laatste twee regels van deze alinea hierop aan te passen.

Ten aanzien van de ontwerpbegroting 2015:

- Bovenstaande opmerkingen op de gewijzigde ontwerpbegroting 2015 gelden ook voor de ontwerpbegroting 2015.

b. Statenvoordracht (68) Wijziging gemeenschappelijke regeling Milieudienst IJmond.

Provinciale Staten besluiten:

1. De Gemeenschappelijke Regeling Milieudienst IJmond zoals deze luidt tot en met de vierde versie te wijzigen conform het voorstel in bijlage 1 bij de brief van 7 juli 2014;
2. in te stemmen met toetreding van de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Beemster en Purmerend tot de Gemeenschappelijke Regeling Milieudienst IJmond.

c. Statenvoordracht (71) Startnotitie Provinciaal Inpassingsplan Geluid zones Westpoort en Hoogtij.

Provinciale Staten besluiten:

1. De startnotitie Provinciaal Inpassingsplan Geluidzones Westpoort en Hoogtij vast te stellen;
2. in het Provinciaal Inpassingsplan de dezonering van Sloterdijk en Sloterdijk-1 op te nemen.

d. Statenvoordracht (73) Wijziging Verordening ISV.

Provinciale Staten besluiten:

1. Artikel 13 lid 1 wordt als volgt gewijzigd:
Uiterlijk op 1 augustus 2018 dient een programmameenten een aanvraag tot vaststelling van het investeringsbudget in.
2. Artikel 13 lid 5 wordt als volgt gewijzigd:
Indien na 1 augustus 2018 geen aanvraag tot vaststelling van het investeringsbudget is ontvangen stellen gedeputeerde staten het investeringsbudget ambtshalve vast.
3. Artikel 14 van de Verordening stedelijke vernieuwing Noord-Holland 2011 te laten vervallen

ARTIKEL I

De Verordening stedelijke vernieuwing Noord-Holland 2011 wordt als volgt gewijzigd:

A

1. In artikel 13 lid 1 wordt de datum van 1 augustus 2015 gewijzigd in 1 augustus 2018.
2. In artikel 13 lid 5 wordt de datum van 1 augustus 2015 gewijzigd in 1 augustus 2018.

B

Artikel 14 vervalt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

9. Statenvoordracht (63) Zomernota.

Provinciale Staten besluiten:

Met betrekking tot de zomernota

1. De Zomernota 2014 met daarin de bijgestelde output en doelenbomen vast te stellen;
2. De bij deze zomernota gewijzigde programmabudgetten van de begroting 2014 vast te stellen;
3. De in deze zomernota opgenomen mutaties in de reserves vast te stellen;
4. De nieuwe reserve "Organisatieveranderingen" in te stellen conform het in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;

Met betrekking tot reserves:

5. De functie van de reserves “Fietsinfrastructuur”, “Stedelijke vernieuwing”, “Cofinanciering Europese Projecten” en “Groen” te wijzigen in budgetgerichte reserves.
6. De lager vastgestelde subsidieverplichtingen die gedekt worden uit de reserve UNA jaarlijks vrij te laten vallen in de algemene middelen.
7. De vrijkomende middelen binnen de reserves EXIN-H en TWIN-H, compartiment Sociaal Culturele Infrastructuur specifiek Zorg en Welzijn, in 2014 en 2015 toe te voegen aan het budget Topsportaccommodaties ten behoeve van subsidiëring van projecten.
8. Binnen het Verkeers- en vervoerplannen geraamde budget van € 1 miljoen voor het project Reconstructie Velsertaverse te storten in de reserve TWIN-H, budget Weginfrastructuur.
9. De uiterste datum voor subsidieaanvragen Overige Duurzame Energieprojecten Texel, zoals door PS besloten op 14 februari 2011 in kader van TWIN-H-project V/6 Regionale zelfvoorziening en energie Texel, te verruimen naar 1 juli 2015.

Met betrekking tot de BBL-gronden:

10. Dat van de opbrengst uit de verkoop van BBL-gronden aan derden, of inzet daarvan binnen provinciale projecten, de boekwaarde van deze gronden (per hectare) jaarlijks wordt afgeboekt én dat de overige opbrengst dan wel verlies wordt verrekend met de reserve Groen.

Met betrekking tot de PASO-gronden:

11. Dat van de opbrengst bij verkoop van de PASO-gronden, de boekwaarde van deze gronden (per hectare) worden afgeboekt en de overige opbrengsten dan wel verliezen jaarlijks worden verrekend met de reserve Groen.

Tegen de voordracht hebben gestemd: de **fracties SP, 50PLUS en PvdD**.

Amendement 9/2014 van de fracties PvdD en GL wordt verworpen.

Amendement 10/2014 van de fracties PvdD en GL wordt verworpen.

Motie 30/2014 van de fractie PVV wordt verworpen.

Motie 31/2014 van de fractie D66 wordt ingetrokken.

Motie 32/2014 van de fractie OBP wordt ingetrokken.

10. Statenvoordracht (64) Verordening Luchthavenbesluit Hilversum

Provinciale Staten besluiten:

Vast te stellen de verordening luchthavenbesluit Hilversum, zoals aangegeven in de bijlage.

Hoofdstuk 1 Algemeen

Artikel 1.1 Begripsbepalingen

In dit luchthavenbesluit wordt verstaan onder:

- a. Burgerluchtverkeer: het luchtverkeer van de burgerluchtvaartuigen exclusief de militaire luchtvaartuigen en douane- en politieluchtvaartuigen;
- b. Daglichtperiode: het gedeelte van het etmaal tussen vijftien minuten voor zonsopgang en vijftien minuten na zonsondergang, zoals geldt voor de positie 52.00 graden N en 05.00 graden O op zeeniveau;
- c. de wet: de Wet luchtvaart;
- d. Handhavingspunt: locatie waar de geluidsbelasting van het luchthavenluchtverkeer niet hoger mag zijn dan de in het luchthavenbesluit of de luchthavenregeling vastgestelde waarde;
- e. Helikopter vlucht van maatschappelijk belang: een Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)-vlucht of een politievlucht zoals bedoeld in de vrijstellingsregeling Luchtverkeersreglement (LVR);
- f. ICAO: International Civil Aviation Organization, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- g. *L_{den}-contouren*: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met de geluidsbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
- h. Luchthaven: een terrein als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet luchtvaart;
- i. Luchthavengebied: het gebied dat bestemd is voor gebruik als luchthaven;
- j. *10⁵ en 10⁶ plaatsgebondenrisicocontouren*: contouren ter aanduiding van de beperkingengebieden in verband met het externeveiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer als bedoeld in artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens;
- k. Luchtverkeer: het geheel der verplaatsingen van luchtvaartuigen in de lucht of op een luchtvaartterrein, alsmede het gebruik van het luchtruim door toestellen die geen luchtvaartuigen zijn;
- l. VDF: VHF Direction Finder, een radionavigatie hulpmiddel voor de Luchtvaart;
- m. Vliegbeweging: een start of landing met een luchtvaartuig;

Hoofdstuk 2 Aanduiding luchthaven

Artikel 2.1 Locatieaanduiding

Dit luchthavenbesluit is van toepassing op de luchthaven Hilversum, gelegen aan de Noodweg 49, gemeente Hilversum, waartoe de percelen en perceelsgedeelten behoren die met opgave van kadastrale aanduiding zijn aangegeven.

Artikel 2.2 Baanaanduiding:

Op de luchthaven zijn gelegen:

- a. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 066°-246°, met een lengte van 600 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in de Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart.

- b. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 183°-003°, met een lengte van 730 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchthavenluchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart.
- c. een onverharde start- en landingsbaan, gelegen in de geografische richting 126°-306°, met een lengte van 730 meter en een breedte van minimaal 25 meter met daarbij behorende onverharde rijbanen, en voor het luchthavenluchtverkeer ingedeeld in codenummer 1 en codeletter B, zoals vermeld in Bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Tractatenblad 1973, 109) een en ander zoals aangegeven op de kaart.
- d. drie zweefvliegbanen, gelegen in de geografische richting 066°-246°, 183°-003° en 126°-306°, een en ander zoals aangegeven op de kaart.

Hoofdstuk 3 Voorwaarden luchthaven

Artikel 3.1 Luchthavenluchtverkeer

- a. Op de luchthaven is uitsluitend burgerluchtverkeer toegestaan;
- b. De exploitant laat op de luchthaven luchthavenluchtverkeer toe zolang de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting niet tot een overschrijding leidt van de in artikel 3.2 opgenomen grenswaarden;
- c. Op de luchthaven zijn luchtvaartuigen met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan;
- d. Op de luchthaven zijn per gebruiksjaar maximaal 2.000 bewegingen met helikopters met een maximum startgewicht van 6.000 kg toegestaan;
- e. Het is toegestaan, na toestemming van de havenmeester, om de luchthaven incidenteel te doen gebruiken door helikopters met een maximaal startgewicht van groter dan 6.000 kg;
- f. In afwijking van het lid a is op de luchthaven incidenteel gebruik door militaire vliegtuigen toegestaan;
- g. Voor het opstijgen van ballonnen vanaf de luchthaven is voorafgaande toestemming van de exploitant vereist.

Artikel 3.2 Handhavingspunten

De ligging van de handhavingspunten, bedoeld in artikel 8 van het Besluit burgerluchthavens, en de grenswaarden voor de geluidsbelasting op die punten is opgenomen in tabel 1.

Tabel 1 Ligging en grenswaarden in de handhavingspunten.

Baan	Baankop	Coördinaten handhavingspunten X-coördinaat Y-coördinaat		Grenswaarden enkel vliegtuigen met vaste vleugel in handhavingspunten	Grenswaarden vliegtuigen en helikopters samen in handhavingspunten
07/2 5	07	138.081	466.988	57,43 dB(A) L _{den}	57,75 dB(A) L _{den}
	25	138.833	467.261	52,96 dB(A) L _{den}	54,65 dB(A) L _{den}
13/3 1	13	138.008	467.168	52,62 dB(A) L _{den}	53,54 dB(A) L _{den}
	31	138.781	466.650	53,74 dB(A) L _{den}	53,90 dB(A) L _{den}
18/3 6	18	138.647	467.528	53,04 dB(A) L _{den}	53,78 dB(A) L _{den}
	36	138.653	466.596	54,19 dB(A) L _{den}	54,68 dB(A) L _{den}

Artikel 3.3 Openstellingtijden

- a. Het gebruik van de luchthaven vindt plaats overeenkomstig de zichtvliegvoorschriften, bedoeld in hoofdstuk 3, afdeling 3, van het Luchtverkeersreglement, binnen de uniforme daglichtperiode, en
- b. Ten aanzien van het gebruik van de luchthaven gelden de volgende voorschriften, waarbij de genoemde tijden plaatselijke tijden betreffen:
 - i. het uitvoeren van circuitvluchten ten behoeve van het oefenen of het lesgeven in starten en/of landen en het uitvoeren van oefennaderingen met luchtvaartuigen, is verboden:
 1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
 2. op zaterdag vóór 08.00 uur en na 16.00 uur;
 3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 16.00 uur;
 - ii. het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen met het doel valschermspringen te laten beoefenen is verboden:
 1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
 2. op zaterdag vóór 08.00 uur en na 18.00 uur;
 3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 18.00 uur;
 - iii. het gestelde onder ii, onder 2., geldt met dien verstande dat vluchten met het doel valschermspringen te laten beoefenen na 18.00 uur wel zijn toegestaan, voor zover de frequentie na dat tijdstip die van vier vliegtuigbewegingen per kwartier niet te boven gaat en hoogte wordt gewonnen buiten gebieden met aaneengesloten bebouwing;
 - iv. het uitvoeren van rondvluchten met luchtvaartuigen is verboden:
 1. op werkdagen vóór 08.00 uur;
 2. op zaterdag vóór 08.00 uur en na 19.00 uur;
 3. op zon- en erkende feestdagen vóór 11.00 uur en na 19.00 uur;
- c. De bepaling van lid b geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 6 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 60 dB(A) bedraagt;

- d. De bepaling in lid b geldt niet voor het uitvoeren van vluchten met luchtvaartuigen, waarvan de voortgebrachte hoeveelheid geluid, vastgesteld overeenkomstig het bepaalde in hoofdstuk 10 van Bijlage 16, volume I, bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, minder dan 66 dB(A) bedraagt.

Artikel 3.4 Gebruiksjaar

Het gebruiksjaar is gelijk aan het kalenderjaar.

Hoofdstuk 4 Regels omtrent de ruimtelijke indeling

Artikel 4.1 Luchthavengebied

- a. Het luchthavengebied als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet wordt vastgesteld;
- b. Het is de exploitant toegestaan om een gedeelte van het luchthavengebied, zoals gearceerd is aangegeven op de kaart bij deze regeling, te gebruiken of te doen gebruiken als parkeerterrein voor personenvoertuigen. Dit gedeelte van het luchthavengebied moet van het overige luchthavengebied zijn afgescheiden door middel van een hek met een hoogte van ten minste 1,10 meter.

Artikel 4.2 Beperkingengebieden

Als beperkingengebieden als bedoeld in artikel 8.47 van de Wet worden vastgesteld:

- a. De 10^{-5} en 10^{-6} plaatsgebonden risicocontouren als bedoeld in artikel 9, onder a van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in Bijlage C;
- b. De geluidscontouren van 48 dB(A), 56 dB(A) en 70 dB(A) L_{den} als bedoeld in artikel 9, onder b van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in Bijlage D;
- c. De veiligheidsgebieden als bedoeld in artikel 9, onder e van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in Bijlage E;
- d. Een gebied met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid, als bedoeld in artikel 9, onder f van het Besluit burgerluchthavens, zoals opgenomen in Bijlage F.

Artikel 4.3 Afweging en aanvullend beperkingengebied

- a. Aanvullend beperkingengebied

De leden 2, 3 en 4 van artikel 12 van het Besluit burgerluchthavens zijn van overeenkomstige toepassing op het gebied dat is gelegen tussen de geluidscontour van 56 dB(A) L_{den} en de 47 Bkl geluidszone, met dien verstande dat in het derde lid, onder b van het hiervoor genoemde artikel 12 voor 56 dB(A) L_{den} moet worden gelezen 47 Bkl geluidszone. Het beperkingengebied, zoals bedoeld in dit artikel, is aangegeven op de kaart in Bijlage G bij dit besluit;

- b. Op basis van een door Provinciale Staten gemaakte afweging - zoals voorgeschreven in de Provinciale beleidsnota Regionale luchthavens Noord-Holland (2010) - is lid a niet van toepassing op woningbouwplan Ter Sype in de gemeente Wijdmeren, voor zover dat gelegen is buiten de 48 dB(A) L_{den} -contour. Zie de toelichting op dit luchthavenbesluit voor de afweging van dit artikel en Bijlage H voor de verbeelding van het woningbouwplan Ter Sype buiten de 48 dB(A) L_{den} -contour.

- c. Afweging binnen de contour van 48 dB(A)

Overeenkomstig artikel 19 van het Besluit burgerluchthavens worden voor het gebied gelegen tussen de 56 dB(A) L_{den}-contour en de 48 dB(A) L_{den}-contour, voor zover dit buiten het aanvullend beperkingengebied (lid a) gelegen is, geen beperkingen vastgelegd.

Hoofdstuk 5 Slotbepalingen

Artikel 5.1 Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin het wordt geplaatst.

Artikel 5.2 Citeertitel

Dit besluit wordt aangehaald als: Verordening luchthavenbesluit Hilversum.

11. Statenvoordracht (65) Verordening vrijstelling Flora- en Faunawet 2014.

Provinciale Staten besluiten:

vast te stellen de navolgende verordening:

Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014.

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a *beschermde natuurmonumenten*: vanwege de natuurbeschermingswet beschermd gebied, niet zijnde vogelrichtlijngebied of habitatrichtlijngebied;
- b *de wet*: de Flora- en faunawet;
- c *Faunabeheereenheid*: overeenkomstig artikel 29 van de Flora- en faunawet erkend samenwerkingsverband van jachthouders;
- d *Faunafonds*: adviesorgaan dat tot taak heeft maatregelen ter voorkoming en bestrijding van schade door dieren behorende tot bij algemene maatregel van bestuur aangewezen soorten te bevorderen, het in de daarvoor in aanmerking komende gevallen tegemoetkomingen in geleden schade te verlenen en gedeputeerde staten van de provincies van advies te dienen over de uitvoering van taken, hen bij of krachtens deze wet opgedragen;

- e *grondgebruiker*: degene die gerechtigd is de grond te gebruiken, hetzij als eigenaar, hetzij krachtens een beperkt recht, hetzij krachtens een pachtovereenkomst;
- f *grondgebruikersverklaring*: schriftelijke toestemming van de grondgebruiker aan een derde om op gronden beheer en schadebestrijding uit te kunnen voeren;
- g *lokmiddelen*: alle middelen die tot doel hebben dieren binnen schootsafstand te lokken (camouflagemiddelen vallen hier niet onder);
- h *Natura 2000-gebieden*: speciale beschermingszone aangewezen ter uitvoering van de Vogel- en /of Habitatrichtlijn;
- i *rust- of foerageergebieden*: gebied dat dienst doet of mede dienst doet als rust-of foerageergebied voor ganzen gedurende de in het uitvoeringsbeleid ganzen Noord-Holland vastgestelde periode;
- j *schadesoorten*: beschermde inheemse diersoorten die krachtens de algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 65, eerste lid, van de wet zijn aangewezen als diersoorten die in delen van het land veelvuldig belangrijke schade aanrichten;
- k *verjaagactie*: een actie die ten doel heeft dieren van een perceel te verjagen evt. met ondersteunend afschot, als de te verjagen vogels zijn verdreven, wordt een verjaagactie geacht te zijn beëindigd, bij opnieuw invallende dieren vangt een nieuwe verjaagactie aan.
- l *wetlands*: vanwege de Overeenkomst inzake watergebieden van internationale betekenis, in het bijzonder als verblijfplaats voor watervogels, Ramsar, 02-02-1971 [Trb. 1990, 141](#) aangewezen beschermde gebieden;
- m *wildbeheereenheid*: een rechtspersoonlijkheid bezittend samenwerkingsverband van jacht(akte)houders en anderen dat tot doel heeft te bevorderen dat jacht, beheer en schadebestrijding, al dan niet ter uitvoering van het door de faunabeheereenheid opgestelde faunabeheerplan, wordt uitgevoerd mede in samenwerking met en mede ten dienste van grondgebruikers of terreinbeheerders;

Hoofdstuk 2 Vrijstellingen

Artikel 2

1 In afwijking van het bepaalde in artikel 10 van de wet is het de grondgebruiker toegestaan om de in bijlage 1 aangewezen schadesoorten opzettelijk te verontrusten op de door hem gebruikte gronden ter voorkoming van dreigende schade als bedoeld in artikel 65, tweede lid, van de Flora- en faunawet.

2 Het eerste lid is niet van toepassing in rust- of foerageergebieden. Totdat rustgebieden zijn aangewezen door gedeputeerde staten geldt een periode van jaarlijks 1 november tot 1 april. Na aanwijzing van een rustgebied geldt deze in de periode van 1 november tot 1 april voor grauwe gans (*Anser anser*) en kolgans (*Anser albifrons*), van 1

november tot 1 mei bij aanwezigheid van de brandgans (*Branta leucopsis*) en van 1 november tot 1 juni bij aanwezigheid van de rotgans (*Branta bernicla*).

3 Het opzettelijk verontrusten als bedoeld in het eerste lid geschiedt in Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten en Wetlands uitsluitend voor zover dit geen significant negatief effect heeft op de gunstige staat van instandhouding van de soorten waarvoor deze gebieden zijn aangewezen respectievelijk de kwaliteit van de kenmerkende waarden niet schaadt.

Artikel 3

1 In afwijking van het bepaalde in de artikelen 11 en 12 van de wet is het de grondgebruiker toegestaan om voor de in bijlage 2 genoemde situaties, nesten van de daarin genoemde schadesoorten te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren dan wel eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen, op de door hem gebruikte gronden ter voorkoming van dreigende schade als bedoeld in artikel 65 tweede lid van de Flora- en faunawet.

Artikel 4

1 In afwijking van het bepaalde in artikel 9 van de wet is het de grondgebruiker toegestaan om voor de in bijlage 3 genoemde situaties, de daarin genoemde schadesoorten te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen, op de door hem gebruikte gronden ter voorkoming van dreigende schade als bedoeld in artikel 65 tweede lid van de Flora- en faunawet;

2 De in het eerste lid genoemde handelingen worden slechts uitgevoerd in aanvulling op het in werking hebben van tenminste de door het Faunafonds vereiste preventieve middelen zoals voor deze situaties opgenomen in de Handreiking Faunaschade (Faunafonds, 2009);

3 De in bijlage 3 genoemde schadesoorten worden slechts gedood ter ondersteuning van verjaging.

Hoofdstuk 3 Voorschriften en beperkingen

Artikel 5

1 Het is bij toepassing van artikel 1, 2 en 3 niet toegestaan lokmiddelen te gebruiken.

2 Het is bij toepassing van artikel 1, 2 en 3 niet toegestaan een voerplaats aan te leggen.

3 Bij de toepassing van artikelen 3 en 4 mag niet eerder gebruik worden gemaakt dan nadat de gebruiker hiervan onder opgaaf van naam, telefoonnummer en aard van de voorgenomen handelingen:

a hiervan per mail of telefonisch melding heeft gemaakt door

per week (maandag t/m zaterdag) de beoogde locaties,

datum(s) en tijdstippen via meldenffw@noord-holland.nl of

telefonisch door te geven (zie: www.noord-holland.nl/faunabeheer) en;

b indien locaties, datum(s) en/of tijdstippen van gemelde

uitvoering wijzigen, dit telefonisch te melden (zie: www.noord-holland.nl/faunabeheer).

4 De in het derde lid genoemde melding heeft een maximale geldigheid van 1 week.

5 Toepassing van artikel 4 van deze vrijstellingsverordening geschiedt slechts vanaf één uur voor zonsopkomst tot één uur na zonsondergang.

6 De persoon die ingevolge het bepaalde in artikel 4 van deze vrijstellingsverordening aan verjaging ondersteunend afschot uitvoert, is voorzien van: een jachtakte en - in geval hij niet zelf de grondgebruiker is - tevens een grondgebruikersverklaring;

7 De in het zesde lid genoemde bescheiden worden op eerste vordering van een daartoe bevoegde opsporingsambtenaar ter inzage afgegeven;

8 Per verjaagactie worden per verjaagperceel niet meer dan vier vogels per ingezet geweer gedood. Als de te verjagen vogels zijn verdreven, wordt een verjaagactie geacht te zijn beëindigd, bij opnieuw invallende dieren vangt een nieuwe verjaagactie aan.

9 Per verjaagactie worden per perceel maximaal vijf geweerdragers ingezet.

10 Daar waar toepassing van artikel 2 tot en met 4 de inzet van preventieve middelen vereist, mag ten tijde van aan verjaging ondersteunend afschot het akoestiek middel uitgeschakeld zijn. Dit akoestische middel is aantoonbaar op of in de directe nabijheid van het verjaagperceel aanwezig zijn;

11 Bij bijzondere weersomstandigheden kunnen gedeputeerde staten besluiten om de werking van de vrijstellingen op te schorten.

12 Gebruik van de vrijstellingen op basis van artikelen 3 en 4 dient een maand na aflopen van de periode van gebruikmaking gerapporteerd te worden aan de provincie Noord-Holland met vermelding van afschotcijfers en/of aantal behandelde nesten en eieren en de data waarop acties zijn uitgevoerd, een afschrift van deze rapportage dient aan de Faunabeheereenheid Noord-Holland verzonden te worden;

13 Rapportage als bedoeld in het twaalfde lid geschiedt zoveel mogelijk per wilbbeheereenheid of terrein beherende organisatie;

14 Het vangen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, is slechts bedoeld ter bemachtiging van aangeschoten dieren, vangacties tijdens de ruitijd zijn bij deze vrijstelling uitdrukkelijk uitgesloten.

Hoofdstuk 4 Slotbepalingen

Artikel 6

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin deze wordt geplaatst.

Artikel 7

De Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2009 wordt ingetrokken.

Artikel 8

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening vrijstellingen Flora- en faunawet Noord-Holland 2014.

Tegen de voordracht stemmen **de fracties PvdD, SP en GL.**
Amendementen 11/2014 en 12/2014 van de PvdD worden verworpen.

12. Statenvoordracht (69) Provinciaal Inpassingsplan Zeetoegang IJmuiden

Provinciale Staten besluiten:.

1. De Nota van zienswijzen Provinciaal Inpassingsplan Zeetoegang IJmond vast te stellen;
2. Het Inpassingsplan Zeetoegang IJmond, bestaande uit regels en verbeelding (digitaal vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9927.IPzeetoegnijmnd14-VA01 en de bijbehorende toelichting, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan Zeetoegang IJmond, vast te stellen;
3. De Welstandsnota 'Beeldkwaliteitsplan Nieuwe Zeesluis IJmuiden' vast te stellen;
4. Het tijdstip als bedoeld in artikel 3.26, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening te bepalen op 10 jaren na de datum van vaststelling, zodat de raad van de gemeente Velsen tot en met dit tijdstip niet bevoegd is een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden waarop het Inpassingsplan Zeetoegang IJmond betrekking heeft;
5. Gedeputeerde Staten, op grond van artikel 3:26 lid 4 Wro, de bevoegdheden en verplichtingen binnen de grenzen van het Inpassingsplan Zeetoegang IJmond, bedoeld in artikel 3.6, lid 1 Wet ruimtelijke ordening, uit te laten oefenen en te laten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, lid i, onder a, b, c, of g van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
6. A. Toe te passen de coördinatieregeling op grond van 3.33 lid 1 onder a en b en artikel 3.33 lid 3 Wro op de vergunningen, ontheffingen en toestemmingen, die nodig zijn ter verwezenlijking van het project zeetoegang IJmond, op grond van:
 - Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

- Waterwet;
- Wet milieubeheer;
- Monumentenwet;
- Wet bodembescherming;
- Ontgrondingenwet;
- Scheepvaartverkeerswet;
- Provinciale milieuverordening;
- Algemene plaatselijke verordening gemeente Velsen;

B. Gedeputeerde Staten te mandateren wijzigingen aan te brengen in de onder A. genoemde opsomming;

7. In te stemmen met een bijdrage van € 56,76 miljoen (prijspeil 2014) voor het versnellen en verbreden van de vervanging van de huidige zeesluis. Dit bedrag voldoet aan de voorwaarde van de motie M5-12 (14-12-2009);
8. Het voordeel van € 4,74 miljoen en alle mogelijke toekomstige voordelen terug te laten vloeien in de algemene reserve.

De fracties PvdD, SP, ONH, en CU-SGP stemmen tegen de voordracht.

Amendement 13/2014 van de fractie GL wordt ingetrokken.

Motie 33/2014 van de fracties GL, VVD en CDA wordt aangenomen.

Provinciale Staten besluiten:

Gedeputeerde Staten te vragen om op basis van het uitvoeringsprogramma NZKG en het optimaal ruimtegebruik onderzoek in de haven van Den Helder, aan te geven hoe versnelling van de verduurzaming van de zeehavens kan plaatsvinden, dit in duidelijk meetbare doelstellingen en maatregelen te formuleren, en dit zo spoedig mogelijk, uiterlijk in januari 2015, te bespreken in de commissie M&W.

En gaan over tot de orde van de dag.

De fractie 50Plus stemt tegen de motie.

13. Statenvoordracht (74) Visie herstart Personenvervoer over Water in het Noordzeekanaalgebied.

Provinciale Staten besluiten:

1. kennis te nemen van de Visie op herstart personenvervoer over water in het Noordzeekanaalgebied;
2. het Visiedocument over te dragen aan Gedeputeerde Staten ten behoeve van het oppakken van het vervolgtraject;

3. Gedeputeerde Staten op te dragen om:

- a. marktpartijen uit te nodigen een concrete aanbieding te doen voor personenvervoer over water in het Noordzeekanaalgebied, uitgaande van de in het Visiedocument genoemde uitgangspunten;
 - b. op zo kort mogelijke termijn maar uiterlijk 1 november 2014 te komen met een concretisering van de uitvraag en een tijdschema';
 - c. het aanbod of de aanbiedingen uit de markt ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten, en in het voorstel in ieder geval op te nemen:
 1. een concreet uitgewerkt aanbod van één of meer marktpartijen,

en
 2. een overzicht van de mogelijkheden tot co-financiering vanuit de regio;
4. te streven naar gunning voor de zomer van 2015.

14. Statenvoordracht (70) TWIN-H Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar.

Provinciale Staten besluiten:

De resterende gereserveerde middelen voor de Westelijke Randweg Alkmaar (WRA) binnen de reserve TWIN-H, compartiment Weginfrastructuur ad € 51,4 miljoen af te ramen en te reserveren voor de volgende projecten in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (met een totaal van € 51,4 miljoen):

1. Aansluiting A9 Heiloo (de Nieuwe Strandwal)
2. Aansluiting N242 Koelmalaan
3. Nollenweg, diverse kruisingen
4. Bergerweg
5. N9 Kogendijk
6. Verkeersmanagement
7. Koelmalaan/Willem de Zwijgerlaan
8. N243 Noordervaart / Gebiedsgerichte Aanpak

Tegen de voordracht stemmen **de fracties SP, ONH en PvdD**
Amendement 14/2014 van de fractie D66 is ingetrokken.

15. Initiatiefvoorstel (nr. 52) “Noord-Holland aan het werk” van de fractie PvdA.

De fractie PvdA trekt het Initiatiefvoorstel in.

Motie 34/2014 van de fracties PvdA, VVD, CDA, GL en D66 wordt met algemene stemmen aangenomen.

Provinciale Staten besluiten:

Gedeputeerde Staten te verzoeken:

- Om de voortgang te monitoren via de Techniekraad van sectoren waar een grote vraag is naar technisch geschoold personeel en daarover ten minste 2x per jaar aan Provinciale Staten te rapporteren;
- Een aparte visie te ontwikkelen op de aanpak van de mismatch op de arbeidsmarkt in aansluiting op de clustersamenwerking waarbij oog is voor specifieke doelgroepen waar de problematiek sterk speelt en deze visie in het eerste kwartaal van 2015, en een eventuele update in het eerste kwartaal van 2016, aan Provinciale Staten voor te leggen.

En gaan over tot de orde van de dag.

16. Statenvoordracht (72) Benoeming van twee PS-leden in de bestuurlijk ambtelijke commissie Gebruik en Beheer Paviljoen Welgelegen.

Provinciale Staten besluiten:

Met absolute meerderheid van stemmen als leden te benoemen:

Mw. Van Rooij (PvdA);

De heer Schraal (CDA)

17. Vragenuur.

De mondelinge vragen van de fractie D66, inzake IceSave, zijn door gedeputeerde Post beantwoord.

18. Sluiting.

De voorzitter sluit de vergadering

De volgende Statenvergadering zal plaatsvinden op 10 november 2014.

Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar

Reactie ambtelijk wederhoor

Opdrachtgever: Rekenkamercommissie Alkmaar

Rotterdam, 20 oktober 2015



Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar

Reactie ambtelijk wederhoor

Opdrachtgever: Rekenkamercommissie Alkmaar

Bart Witmond
Ewald Dijkstra
Annemiek Buwalda

Rotterdam, 20 oktober 2015

Ambtelijk wederhoor 'Evaluatie Kadernota Duurzame Bereikbaarheid'

Datum: 29-09-2015

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

U stelt ons in de gelegenheid te reageren op het concept-rapport 'Evaluatie Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar' versie 31 augustus 2015. In deze mail geven wij u ons desgevraagd onze reactie.

Het is aan Ecorys en de Rekenkamercommissie om uiteindelijk te oordelen over het proces rond het tot stand komen, de besluitvorming, de uitvoering en de evaluatie van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (KDB).

Wij beperken onze reactie op het concept-rapport alleen tot de 'juistheid' van de genoemde feiten waarop Ecorys haar conclusies baseert.

Algemeen

Het rapport maakt een gedegen indruk. Er zijn veel verschillende partijen gehoord, meningen en feiten lopen daardoor soms wat door elkaar en zijn niet altijd te herleiden.

Wij kunnen ons over het algemeen vinden in de conclusies die Ecorys trekt in het concept-rapport.

In het conceptrapport wordt veel aandacht besteed aan de kwaliteitseisen. Hieronder treft u allereerst onze reactie ten aanzien van dit onderdeel. Daarna volgen onze opmerkingen per pagina.

Kwaliteitseisen

Er wordt aangegeven dat de kwaliteitseisen niet zijn gebaseerd op onderzoek. Dat klopt en dat is in onze optiek ook logisch. De eisen geven aan welke kwaliteit wij als samenleving willen bieden aan de gebruikers van de diverse modaliteiten. Daarom zijn de kwaliteitseisen besproken en afgestemd met de interne projectgroep en de externe onafhankelijke adviesgroep. Hierover was in beide groepen overeenstemming. Dat er geen eisen zijn gesteld voor fietsverkeer is inderdaad een gemiste kans. Dit zou in een apart kaderplan voor de fiets worden opgenomen dat pas eind vorig jaar is vervaardigd. De eisen in het kaderplan voor de fiets zijn niet op dezelfde wijze uitgewerkt als bij de kadernota. Wellicht omdat er weinig aandacht is voor de eisen uit de kadernota.

De eisen die gesteld zijn in het kaderplan zijn nadien wel getoetst met bijvoorbeeld de Verkeersmonitor, de bezettingspercentages van de garages, twee keer per jaar tellingen voor straatparkeren en het reistijdenonderzoek. Verder stond er in 2015 een tussentijdse evaluatie gepland, die nu door Ecorys, in opdracht van de rekenkamercommissie, is uitgevoerd. Hier is echter geen inhoudelijke vraagstelling (voldoen we nu aan de eisen?) onderzocht. De zogenaamd 'minimale belangstelling naar monitoringscijfers onder ambtenaren' is niet op de minste plaats ingegeven door een gelijke of zo nog mindere belangstelling vanuit de politiek (college en raad).

Wat betreft de eis voor parkeren (max bezetting van 85%) is deze eis overgenomen uit een CROW publicatie. De 15% extra ruimte is nodig om zoekverkeer tegen te gaan, wat weer goed is voor de gezondheid, de leefbaarheid en het milieu. Het CROW spreekt echter over een gemiddelde en wij hebben gekozen voor 'op enig moment', zodat ook de pieken voldoende opgevangen kunnen worden. Dit is in lijn met het (hoge) ambitieniveau van de gemeente Alkmaar.

Er is tot slot bewust gekozen om de eis voor de reistijd per auto in minuten uit te drukken en niet in percentages. Dit hadden we eerst wel opgenomen, maar dit sprak onvoldoende tot de verbeelding. Wat voor gevolgen heeft x% vertraging? Iedereen snapt wel wat het is om 5 minuten te laat te komen. Het feit dat dit betekent dat niet op alle radialen relatief even veel vertraging toegestaan is, was in onze ogen geen probleem voor de haalbaarheid.

Overige opmerkingen

Pag. 7, Onder 2, 1^e alinea. Hier staat dat er *'onvoldoende is geanticipeerd'* op de samenwerking met Provincie en de Rijksoverheid. De conclusie dat er *'zonder zicht op financiële dekking'* een risico voor de uitvoering bestaat is op zich juist. Er is structureel en zeker sinds de vaststelling van de KDB intensief contact geweest tussen de genoemde partijen over de financiering van de in de KDB genoemde maatregelen. Dat er wel degelijk zicht was op financiële dekking blijkt uit het recente PS besluit ruim 30 miljoen euro ter beschikking te stellen voor verschillende maatregelen uit de KDB (Investeringsprogramma Infrastructuur Regio Alkmaar).

Op pag. 18. tweede bullet. Het college heeft altijd de keuze om gemotiveerd af te wijken van het advies van de adviesgroep.

Pag. 22 In plaats van *"Toen deze opwaardering niet haalbaar bleek"* moet er staan: *"Toen deze opwaardering in de oorspronkelijk vorm niet noodzakelijk bleek"*. Verder zou deze alinea aangevuld moeten worden met de volgende informatie: ter compensatie van de 60 miljoen, die de provincie gereserveerd had om te investeren in de westelijke randweg, zijn er afspraken gemaakt over een vervangend pakket aan inframaatregelen voor de regio Alkmaar. Het pakket heeft een totaal waarde van 60 miljoen (zie de meegestuurde bijlagen)

Op pag. 22 is het niet duidelijk wiens mening naar voren wordt gebracht, het betreft "meningen over de kwaliteitseisen".

Op pag. 26, laatste paragraaf. De bijdrage van de Provincie NH aan het opwaarderen van de Westring is onderdeel van een breder pakket aan maatregelen (zie hiervoor).

Op pag. 27& 28 in paragraaf 3.5, wordt aangegeven dat de maatregelvoorstellen 'pakketten' zijn en dat wanneer je één of meerdere maatregelen niet uitvoert, je niet kunt verwachten hetzelfde resultaat te behalen. Door diverse niet uitgevoerde maatregelen is het resultaat daarom moeilijk aan te geven. Wat niet genoemd wordt in het rapport is dat het raadsbesluit uit 2011 daar direct al aan bijdraagt. De raad kiest namelijk voor het ringenmodel *m.u.v. de Kanaalkade eenrichtingsverkeer*. Dit heeft al direct invloed op het slagen van het ringenmodel.

Op pag. 29 onder paragraaf 3.6 kopje 'meningen' worden voornamelijk feiten geconstateerd. Die zouden niet onder het kopje meningen vallen, tenzij iemand dit heeft aangegeven als mening, maar dan is niet duidelijk wiens mening dat is.

Op pag. 32 in het kader 'bevinding Ecorys' wordt een vraag gesteld en geen bevinding gedaan.

Op pag. 33 onder 'stand van overige maatregelen' wordt de rotonde Bergerhout genoemd. De aanpak van deze rotonde is belangrijk voor de Provincie NH vanuit het perspectief van het busvervoer. De provincie heeft subsidie beschikbaar gesteld (1,2 miljoen) om de rotonde te verbeteren (PS besluit Investeringsagenda Openbaar Vervoer d.d. 28 september 2015). Alkmaar was echter niet voornemens om deze rotonde aan te pakken, althans niet als dat ten koste gaat van het bestaande groen. Hier speelt een afweging tussen verschillende belangen, naast de afweging of 'groen' mag wijken voor bereikbaarheid is er ook een belangenafweging tussen de verschillende weggebruikers (bus/ fiets/ auto).

Pag. 38 paragraaf 4.7 eerste alinea, onder *"in het coalitieprogramma staat..."* wordt tekst uit het coalitieakkoord aangehaald. De tekst vanaf *"Dat vraagt om een visie..."* is echter niet een tekst uit

het coalitieakkoord. Maakt dit nog steeds onderdeel uit van de aangehaalde tekst of is dit een mening/ conclusie van Ecorys?

Pag. 40 onder A1 tweede bullet, einde van de alinea. De consequenties voor milieu en leefbaarheid zijn wel uitgewerkt met de doorberekening van de luchtkwaliteit.

Pag. 47 onder 5.2 derde alinea: bij de besluitvorming per project worden wel verkeers- en monitoringsgegevens gebruikt om de voor- en nadelen of gevolgen van het uitvoeren of afblazen van maatregelen te onderbouwen met argumenten. Direct verstrekken van verkeersgegevens of monitoring wordt vrijwel niet gedaan, maar hier wordt ook niet of zelden om gevraagd. Als dat wel zo zou zijn, hadden we de gegevens uiteraard verstrekt. De gegevens spelen wel een belangrijke rol bij het maken van afzonderlijke besluiten over het wel of niet uitvoeren van maatregelen die worden voorgelegd aan college en raad.

Tekstuele opmerkingen

pag. 10, 1.3, 2^e alinea: schuingedrukte delen invoegen "op basis van de evaluatie van *het Beleidsplan Verkeer en Vervoer in 2005*" en "en *het participatieproces* is gebaseerd op de oorspronkelijke participatienota uit 2006".

pag. 22. 2^e alinea, 1^e zin, 2^e regel: schuingedrukte invoegen "...zijn opgesteld door de gemeente en *besproken en akkoord bevonden door de interne projectgroep en de externe adviesgroep*",

pag. 26 'zeggen' in plaats van 'zegt',

pag. 32 aanpak noordelijke kruispunten Westring is inmiddels in de Uitvoeringsfase,

pag. 36 onder paragraaf 4.6 tweede bullet: de inhoud van de UP jaarplannen wordt ter kennisname aan de raad voorgelegd, maar voor financiering ter besluitvorming voorgelegd!

pag. 40 onder A1 tweede bullet: schuingedrukte invoegen "...verkeersaspecten en *milieuaspecten* van de kadernota...".

pag. 52 L. Henstra is Unitmanager Ruimte (o.a. Verkeer) sinds 2014.

Wij vragen u de bovenstaande opmerkingen mee te nemen bij het opstellen van het eindrapport en zien de definitieve versie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,



Mevrouw drs. E.C. Henstra
Unitmanager Ruimte

Reactie Ecorys op het ambtelijk wederhoor

In het ambtelijk wederhoor staat een aantal suggesties voor aanpassing van de bevindingen. Deze suggesties zijn verwerkt in de rapportage. Niet alle opmerkingen vormden aanleiding voor het aanpassen van de rapportage. Hieronder volgt een overzicht hoe Ecorys met de suggesties is omgegaan.

Kwaliteitseisen

De volgende tekstsuggesties zijn overgenomen:

- Daarom zijn de kwaliteitseisen besproken en afgestemd met de interne projectgroep en de externe onafhankelijke adviesgroep. Hierover was in beide groepen overeenstemming.
- De eisen die gesteld zijn in het kaderplan zijn nadien wel getoetst met bijvoorbeeld de Verkeersmonitor, de bezettingspercentages van de garages, twee keer per jaar tellingen voor straatparkeren en het reistijdenonderzoek.
- Er is tot slot bewust gekozen om de eis voor de reistijd per auto in minuten uit te drukken en niet in percentages. Dit hadden we eerst wel opgenomen, maar dit sprak onvoldoende tot de verbeelding.

Niet volledig overgenomen is de onderbouwing van de parkeernorm van 85%. Hier is de volgende tekst in het rapport opgenomen:

Bij navraag blijkt de gemeente deze norm van 85% als een gemiddelde norm (gebaseerd op een publicatie van het CROW) op straatniveau te hanteren om zo ruimte voor zoekverkeer te bieden. In de KDB staat deze norm als een maximumnorm, specifiek voor parkeergarages.

Overige opmerkingen

De volgende tekstsuggesties zijn overgenomen:

- Pag. 7, Onder 2, 1^e alinea
- Op pag. 18. tweede bullet
- Pag. 26
- Pag. 27 en 28
- Pag. 40, onder A1
- Pag. 47: conclusie aangepast

De volgende tekstsuggesties zijn niet of niet volledig overgenomen::

- Pag. 22: deels overgenomen op pag. 26
- Op pag. 29 onder paragraaf 3.6: Niet aangepast: eerste deel mening ambtenaren, tweede deel mening wethouder.
- Pag. 32, Retorische vraagstelling, wordt meteen met een bevinding beantwoord. Niet aangepast.
- Pag. 38: Nog steeds mening van ambtenaren (eerste deel) en raadsleden (tweede deel). Toch niet de bedoeling dat er bij elke mening komt te staan wie dit heeft gezegd? Dan is het teveel herleidbaar tot personen. Niet verwerkt.

Tekstuele opmerkingen

Alle tekstuele opmerkingen zijn verwerkt.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas



Rekenkamercommissie

Uw kenmerk
2015/016

Uw brief d.d.
26-10-2015

Onderwerp
Evaluatie KDB

Ons kenmerk

Behandeld door
M. de Vet/ P. Tiggelaar

Toesteinummer
0725488735

Bijlagen
geen

Datum
17-11-2015

Geachte leden van de rekenkamercommissie,

Onlangs heeft u ons in de gelegenheid gesteld om schriftelijk een zienswijze kenbaar te maken op uw concepteindrapport evaluatie Kadernota Duurzame Bereikbaarheid (hierna Kadernota of KDB genoemd). Wij hebben na het lezen van uw conceptrapport de volgende opmerkingen ten aanzien van de aanbevelingen:

1. Breng knelpunten in beeld via een actueel verkeersmodel.

De eerste aanbeveling is dat knelpunten opnieuw in beeld gebracht moeten worden via een actueel verkeersmodel. De analyse is dan een nieuwe basis voor duurzaam bereikbaarheidsbeleid. Het verkeersmodel is recent geactualiseerd. Hier kunnen wij ons in vinden.

2. Maak een keuze om het ringenmodel wel of niet voort te zetten.

In de tweede aanbeveling staat dat op basis van de analyse van de actuele knelpunten gekeken moet worden of het ringenmodel nog steeds wordt nagestreefd. In het coalitieakkoord van 2011 heeft de coalitie de KDB als uitgangspunt genomen. Het akkoord gaat uit van het ringenmodel. Het akkoord is als zodanig aan de Raad aangeboden. Het college kan zich dan ook niet vinden in de 2^{de} aanbeveling.

3. Organiseer vooraf samenwerking

Bij het derde punt wordt aanbevolen om vooraf samenwerking te organiseren, mede ten behoeve van de financiering van grote projecten waar inbreng van anderen wenselijk dan wel noodzakelijk is. Wij zijn van mening dat in de KDB alleen een overzicht van de te verwachten kosten moet staan. Bij de uitwerking van de plannen dient vervolgens de financiering projectgewijs geregeld te worden. Het is dus zeker raadzaam om voor een definitief besluit lobbywerk te verrichten en tot samenwerkingsafspraken te komen. Het starten van lobbywerk, het opzetten van samenwerking of het voorbereiden van subsidie moet daarom worden ondersteund door uitgangspunten en voornemens of zelfs besluiten van het bestuur.

4. Breng monitoring op orde.

De vierde aanbeveling is het op orde brengen van de monitoring. Monitoring is belangrijk om te weten hoe Alkmaar er verkeerskundig voor staat en er wordt nog steeds gemonitord. Er zijn echter de afgelopen jaren

* *bezoekadres*
MALLEGATSPLEIN 10
* *Postadres*
POSTBUS 53
1800 BC ALKMAAR

* *bank*
NL65BNGH0285027573
* *www.alkmaar.nl*

* *telefoon*
14 072
* *telefax*
(072) 548 87 77

Vervolg brief d.d. 06.11.2015
(blz. 2)

geen op zichzelf staande monitoringsrapportages meer verstrekt aan de raad en externen. Wij zijn van mening dat monitoring niet op zich zelf kan staan, maar een integraal onderdeel moet zijn van verkeersvoorstellen naar de raad en college.

5. Formuleer de doelenboom en de kwaliteitscriteria opnieuw.

In aanbeveling vijf wordt aanbevolen de doelenboom en de kwaliteitscriteria opnieuw te formuleren. We kunnen ons vinden in deze conclusie, maar zijn het niet geheel eens met de achterliggende analyse. Achteraf moeten we misschien concluderen dat de het woord *Duurzame* in de titel van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid een verkeerde verwachting wekt. Eisen ten aanzien van de facetten economie, milieu en leefbaarheid zijn voor zover mogelijk vertaald in verkeerskundige aspecten. Verkeer is van invloed op deze facetten, maar is niet de enige factor. Er zijn andere factoren die de economie, het milieu en de leefbaarheid beïnvloeden. Bij het opstellen van nieuw bereikbaarheidsbeleid zullen de huidige eisen zo worden herzien, dat ze aansluiten bij landelijke en provinciale normen.

6. Hernieuw de contacten met belanghebbenden.

Bij punt zes wordt aanbevolen om de contacten met belanghebbenden te hernieuwen. Eerder is het Bereikbaarheidsoverleg gestopt, omdat de vorm waarin dit werd gedaan niet meer werd gewaardeerd door een groot deel van de betrokken partijen. Het Bereikbaarheidsoverleg is overgegaan in het CCA overleg, een integraal overleg voor het centrum. Met de programmabepaling van de gemeente worden steeds vaker rond gebieden of grote projecten integrale overleggen georganiseerd. Een apart overleg, alleen voor verkeer, past niet in deze benadering. Het is daarnaast de vraag of er behoefte is vanuit de samenleving om een regulier overleg zoals het Bereikbaarheidsoverleg opnieuw te organiseren. Uiteraard zou er rond een nieuwe kadernota wel participatie moeten plaatsvinden. Het lijkt ons verstandig om daarna in overleg met betrokken partijen de behoefte te peilen.

7. Herijk de Kadernota of maak een nieuwe.

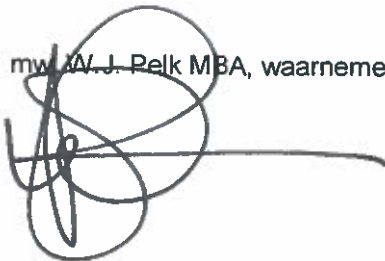
Uiteindelijk resulteren alle aanbevelingen samen tot de zevende aanbeveling om de kadernota opnieuw te maken of te herijken. Deze aanbeveling nemen wij over. In de programmabegroting 2016 is het herijken en het opnieuw vaststellen van een geharmoniseerd bereikbaarheidsbeleid reeds opgenomen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Alkmaar,

P.M. Bruinonge, burgemeester



mw. W.J. Pelk MBA, waarnemend secretaris





Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Alkmaar
Postbus 53
1800 BC ALKMAAR

Rekenkamercommissie

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2015/020

Toestelnummer
072-5489342

Uw brief d.d.

Behandeld door
Q.H.J.M. van Ojen

Bijlagen

Onderwerp

Reactie op bestuurlijk wederhoor Evaluatie
duurzame bereikbaarheid

Datum
26.11.2015

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw reactie op het concepteindrapport 'Evaluatie Kadernota Duurzame Bereikbaarheid Alkmaar', per brief van 17 november 2015.

In uw reactie gaat u uitsluitend in op de aanbevelingen die de rekenkamercommissie naar aanleiding van het onderzoek heeft geformuleerd.

U geeft aan dat recent het verkeersmodel is geactualiseerd, hetgeen een nieuwe basis voor het bereikbaarheidsbeleid is. Hiervan is ons niets gebleken tijdens de onderzoeksperiode.

U kunt zich niet vinden in de aanbeveling dat een expliciete keuze gemaakt dient te worden om het ringenmodel al dan niet voort te zetten, omdat deze keuze reeds is gemaakt in het coalitieakkoord van 2011. Dat klopt. Zowel in de programmabegroting 2015 als in het coalitieprogramma 2015-2018 staat vermeld dat het ringenmodel en de KDB het uitgangspunt zijn voor bereikbaarheid. De rekenkamercommissie zal de formulering in de betreffende aanbeveling aanpassen. De kern van de aanbeveling blijft ons inziens echter overeind, omdat de keuzes op papier weliswaar is gemaakt, echter bij vrijwel alle betrokkenen bestaat een ander beeld:

- Niet alle maatregelen waartoe besloten is, worden in de KDB genoemd. Een deel is afgeblazen, een deel is anders uitgevoerd dan gepland en er zijn nieuwe maatregelen uitgevoerd waarvan sommige haaks staan op het ringenmodel. Uitvoering van het ringenmodel is daarmee op z'n minst onsamenvattend geworden. Bij de raadsleden en de ambtenaren leeft de Kadernota Bereikbaarheid en het ringenmodel niet als het hart van het beleid. Het dient meer als gelegenheidsargument ter legitimatie van besluitvorming over individuele projecten.
- Alle geïnterviewden zijn het eens over het feit dat veel aannames uit 2007 in 2009 al waren achterhaald, onder meer door de financiële crisis. In de latere jaren bleek dat de financiering van maatregelen door rijk en provincie beperkt werd. In die zin is er een verschuiving in prioriteiten te zien, omdat is ingespeeld op de huidige situatie.
- Zowel de raad als de ambtelijke organisatie zijn het er over eens dat de KDB steeds verder op de achtergrond is geraakt. De ambtenaren zien dat de link met de KDB in de begroting en de jaarrekening steeds minder duidelijk is. Er is geen regelmatige terugkoppeling over de uitvoering van

* bezoekeradres
LANGESTRAAT 97
* postadres
POSTBUS 53
1800 BC ALKMAAR

* bank
POSTBANK 116121
BNG 28.50.00.179

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

Vervolg brief (blz.2)
d.d.
26.11.2015

de KDB en er is geen standaard rapportage om aan te geven hoe ver men is in het bereiken van de doelen.

- Van een hot item is de KDB geworden tot een kader dat nog maar zijdelings wordt genoemd in de plannen. Ook voor het huidige college is de rol van de KDB veranderd. De KDB is nog wel belangrijk, maar leeft meer bij de raadsleden die er in 2009 bij waren, dan bij de nieuwe raadsleden. Die zien de KDB als een projectenlijst, hoewel er projecten zijn afgevallen of juist zijn gerealiseerd zonder dat ze in de KDB staan.

Ten aanzien van de derde aanbeveling merkt u op dat samenwerking met andere betrokken partijen ten behoeve van met name de financiering pas bij de uitwerking van de plannen en projectgewijs aan de orde moet zijn, omdat dergelijke samenwerking ondersteund dient te worden door bestuursbesluiten. Dat is deels waar, echter een kadernota dient ons inziens wel degelijk te worden voorafgegaan door een grondige analyse van regionaal beleid en van mogelijkheden voor financiële participatie van andere betrokken partijen, zoals de provincie. In de Kadernota is echter geen enkele analyse gegeven van de kansen of mogelijkheden van financiële dekking van de kosten van het ringenmodel en wat de gemeente zelf zou kunnen bekostigen. Dit legt een zware hypotheek op de uitvoering.

De vierde aanbeveling betrof het op orde brengen van monitoring. U geeft aan dat monitoring belangrijk is om te weten hoe Alkmaar er verkeerskundig voor staat. Ons inziens is monitoring daarnaast van belang om huidig beleid bij te sturen, daar waar maatregelen kennelijk niet werken. Tevens geeft u aan dat monitoring een integraal onderdeel moet zijn van verkeersvoorstellen naar de raad en college. Wij onderschrijven deze opmerking en zullen deze toevoegen in de betreffende aanbeveling.

De volgende aanbeveling betrof herformulering van de doelenboom en kwaliteitscriteria. Uw opmerkingen ten aanzien van deze aanbeveling hebben wij ter kennisgeving aangenomen maar zullen niet leiden tot enige aanpassing ervan.

Aanbeveling 6 betreft het nieuw leven inblazen van het bereikbaarheidsoverleg met belanghebbenden. U vindt regulier overleg niet passen in de programmabesteding van de gemeente maar geeft aan dat er rond een nieuwe kadernota uiteraard wel participatie moet plaatsvinden. Zo is deze aanbeveling ook bedoeld. We zullen de betreffende tekst daarom verduidelijken.

De laatste aanbeveling betreft een herijking of vernieuwing van de gehele kadernota, van knelpuntenanalyse, doelformulering en het maken van projectkeuzes tot samenwerking met partijen, benoeming van uitvoeringsfasen en wijze van monitoring en evaluatie. Het heeft ons verheugd dat in de programmabegroting 2016 is opgenomen dat de kadernota opnieuw dient te worden vastgesteld met daarin "minimale aanpassingen met betrekking tot Graft-de Rijk en Schermer"; echter, een herijking en opnieuw vaststellen van een geharmoniseerd bereikbaarheidsbeleid is – zoals reeds aangegeven – ons inziens meer dan dit.

Vervolg brief (blz.2)
d.d.
26.11.2015

De rekenkamercommissie wenst u veel succes met het nieuwe bereikbaarheidsbeleid.

Hoogachtend,
namens de rekenkamercommissie Alkmaar,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long, sweeping tail that curves upwards at the end.

N.J.M. Appelman,
voorzitter