

Opdrachtgever	Hogeschool Inholland Alkmaar
Datum	11 januari 2023
Auteur	Ella Oldenziel
Kenmerk	013421.20221031.N1.01
Status	Concept
Pagina	1/14

Bereikbaarheid Inholland Alkmaar

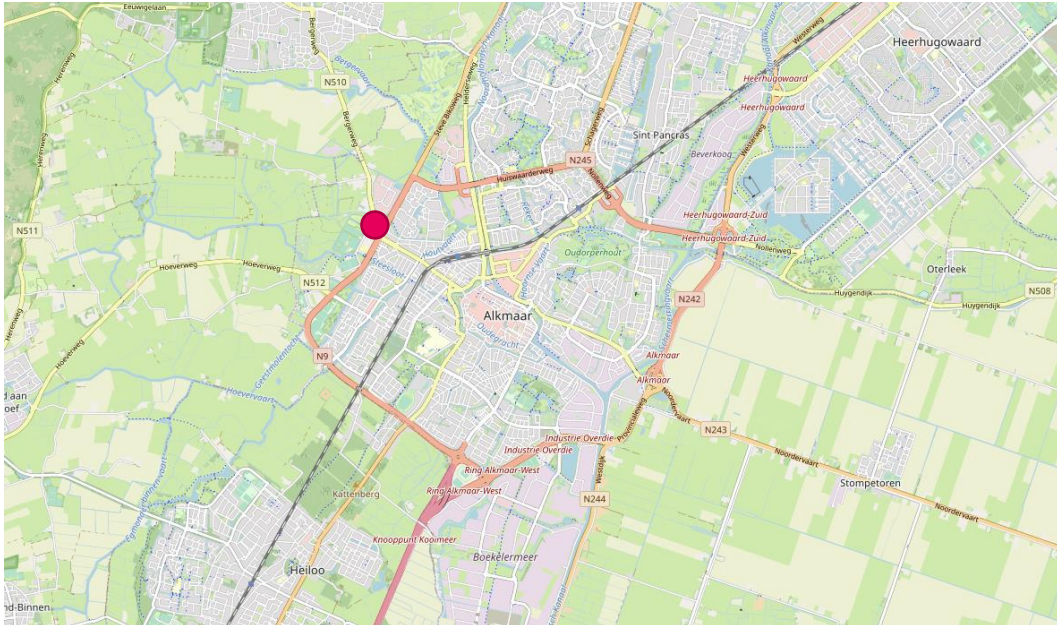
1. Aanleiding

Dev_real estate heeft namens Hogeschool Inholland Goudappel gevraagd een onderzoek te doen naar de bereikbaarheid van de schoollocatie in Alkmaar. Dev_real estate ondersteunt Inholland bij de ontwikkeling van de Campus. Hogeschool Inholland is zoekende naar het terugdringen van het autogebruik, zo ook op deze locatie en daarnaast het stimuleren van het openbaar vervoer- en fietsgebruik. In deze notitie zijn de resultaten van het onderzoek naar de bereikbaarheid van de hogeschool beschreven. Er is onderscheid gemaakt in de bereikbaarheid per fiets, auto en het OV.

2. Inleiding

De hogeschool heeft een omvang van afgerond 4000 studenten en 500 medewerkers. Ze komen vanuit verschillende locaties in Nederland en op diverse manieren naar de school gereisd.

De schoollocatie bevindt zich aan de rand van Alkmaar, net buiten de Martin Luther Kingweg (N9). Figuur 2.1 geeft een weergave. Het gemotoriseerd verkeer kan via de rondweg richting het zuiden rijden naar de A9 en de andere kant op sluit het aan op de drie N-wegen naar het noorden.



Figuur 2.1 Locatie Hogeschool Inholland Alkmaar

In figuur 2.1 is ook de treinverbinding die Alkmaar doorkruist te zien. Vanaf station Alkmaar is er een verbinding met Den Helder, Enkhuizen, Hoorn, Haarlem, Amsterdam en tussengelegen stations. In de spoorkaart die figuur 2.2 laat zien valt het op dat er een goede verbinding is naar het noorden, naar het oosten en zuiden. Toch is een groot deel van Noord-Holland niet aangesloten op het treinnetwerk.



Figuur 2.2 Spoorkaart Noord-Holland 2022



Figuur 2.3 geeft een weergave van de bushaltes in Noord-Holland. Hieruit kunnen we concluderen dat een groot deel van Noord-Holland niet bereikbaar is via een busverbinding.

Figuur 2.3 Bushaltes Noord-Holland

3. Analyse bereikbaarheid

Met behulp van postcode-6¹ gegevens van studenten en medewerkers is bepaald hoeveel personen er binnen de verschillende klassen wonen. De klassen zijn onderverdeeld in de volgende reistijden:

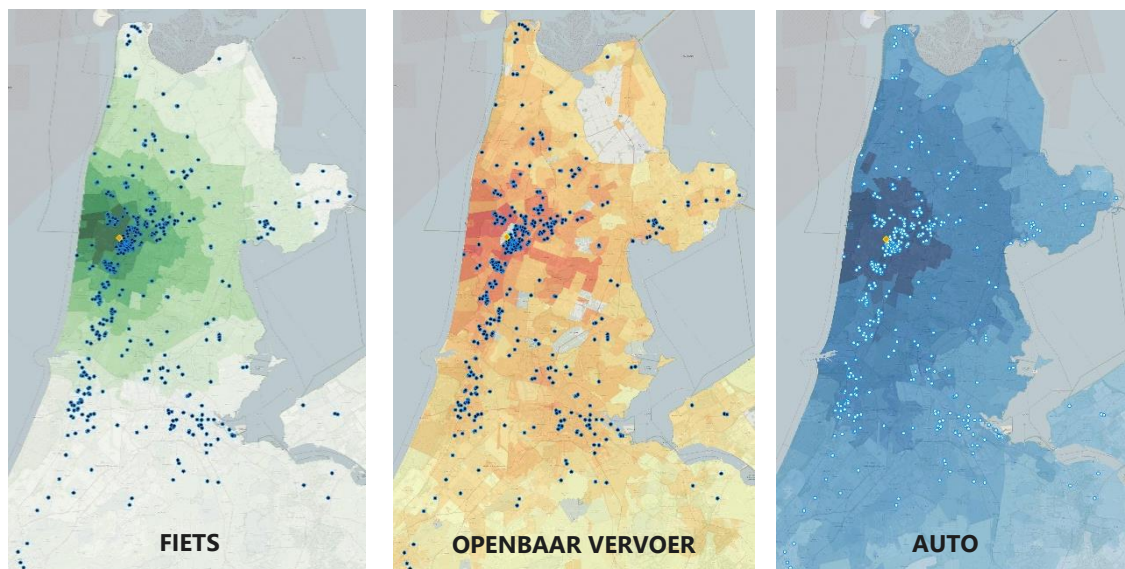
- minder dan 15 minuten
- 15 – 30 minuten
- 30 – 45 minuten
- 45 – 60 minuten
- 60 – 90 minuten
- 90 – 120 minuten
- meer dan 120 minuten

¹ De 6-cijferige postcodes in Nederland zijn het meest gedetailleerde niveau van de Nederlandse postcode database. Deze postcodes bestaan uit 4 cijfers en 2 letters. De eerste twee cijfers corresponderen met de regio en de laatste twee cijfers corresponderen met de stad, dorp of buurt van het postcodegebied. De 2 letters geven aan over welke straat of gedeelte van de straat bij de postcode hoort.

3.1 Reistijdverhoudingen medewerkers

Figuur 3.1 laat op de kaart zien wat de reistijden per modaliteit (fiets, OV en auto) in relatie tot de postcode-6 gegevens van medewerkers zijn. In Bijlage 1 zijn de afbeeldingen vergroot weergegeven.

Medewerkers



Figuur 3.1 Reistijd-isochronen in relatie tot postcode-6 gegevens van medewerkers

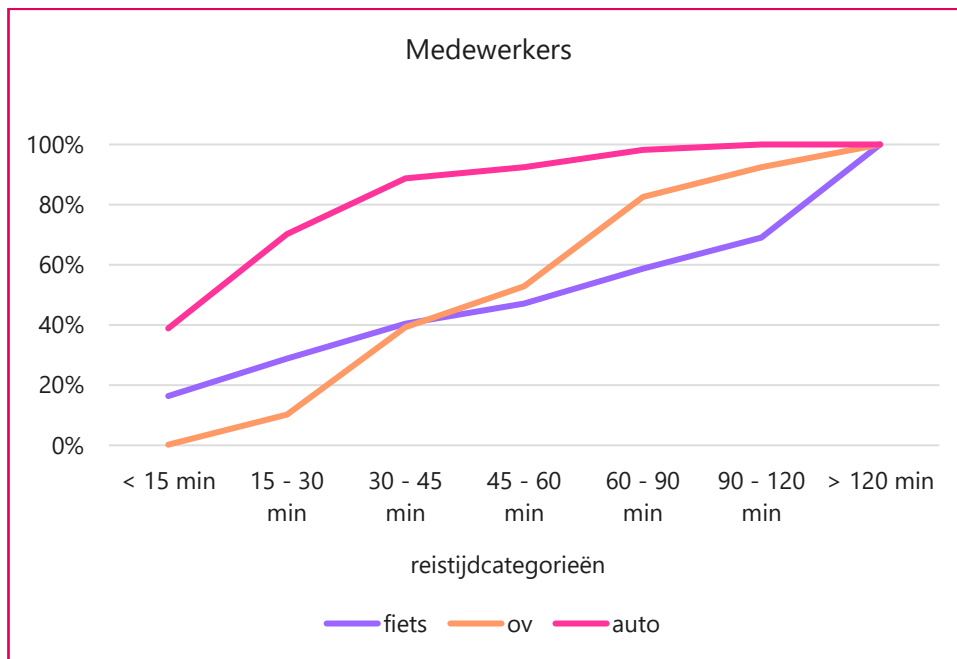
De reistijd-isochronen voor fiets, auto en OV hebben we per groep (medewerkers en studenten) met elkaar vergeleken om erachter te komen welke reistijd-verhoudingen er zijn voor fiets en OV ten opzichte van de auto. Tabel 3.1 geeft een weergave van deze gegevens.

Als we kijken naar de modaliteiten zijn er verschillen te zien in reistijd. We hanteren voor fietsers een maximaal wenselijke reistijd van 45 minuten, dit komt neer op ongeveer 15 km fietsen op een normale fiets. Dit betekent dat van de 507 medewerkers er 205 (40%) op fietsafstand wonen. Voor het OV zijn de verdelingen weer anders. Hierbij is een maximaal wenselijke reistijd van 60 minuten reëel. Als we die reistijd-categorieën bij elkaar optellen komen we op 260 medewerkers (50%) die met het OV kunnen komen.

reistijd	fiets	ov	auto
< 15 min	83	1	197
15 - 30 min	63	49	159
30 - 45 min	59	143	94
45 - 60 min	34	67	19
60 - 90 min	59	146	29
90 - 120 min	52	49	9
> 120 min	157	37	0
Totaal:	507	492 ²	507

Tabel 3.1 Aantallen medewerkers per modaliteit en reistijdcategorie

Figuur 3.2 laat een weergave zien van de cummulative percentages per modaliteit en reistijdcategorie.

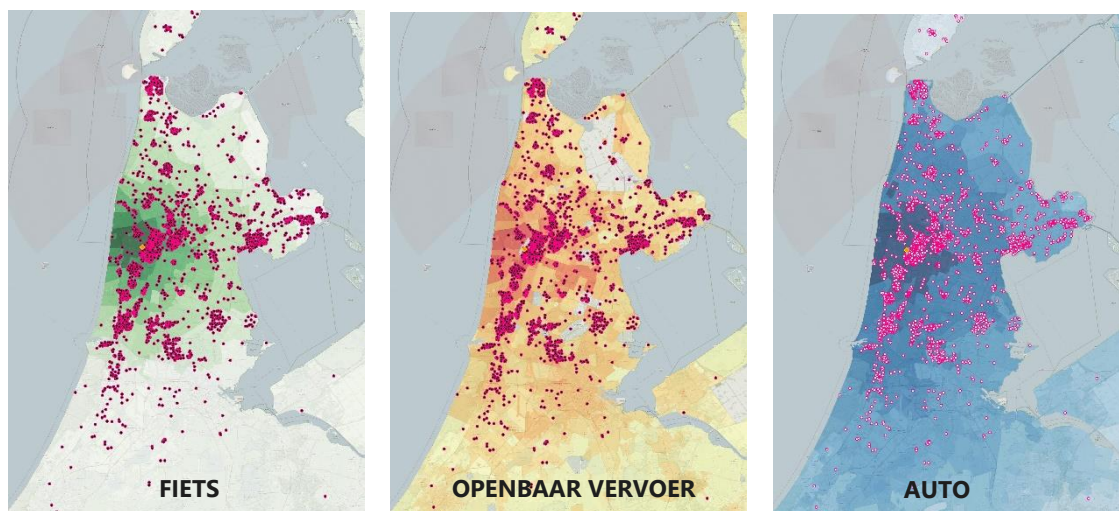


Figuur 3.2 Overzicht cummulative percentages reistijdcategorieën

² De totalen van het OV wijken met 15 af van de totalen van fiets en auto. Oorzaak hiervan is dat 15 medewerkers in dezelfde buurt wonen waar de hogeschool gesitueerd is. Deze medewerkers worden door het model beschouwd als voetgangers en daardoor niet meegenomen in de data voor OV.

Van de medewerkers heeft 40% (categorie fiets en OV) een reistijd van minder dan 45 minuten. Voor de modaliteit auto is het zo dat zo'n 90% van de medewerkers op een reistijd van 45 of minder woont. Hieruit kunnen we opmaken dat de reistijd-mogelijkheid voor de automobilist veel gunstiger is.

3.2 Reistijdverhoudingen studenten



Figuur 3.3 Reistijd-isochronen in relatie tot postcode-6 gegevens van studenten

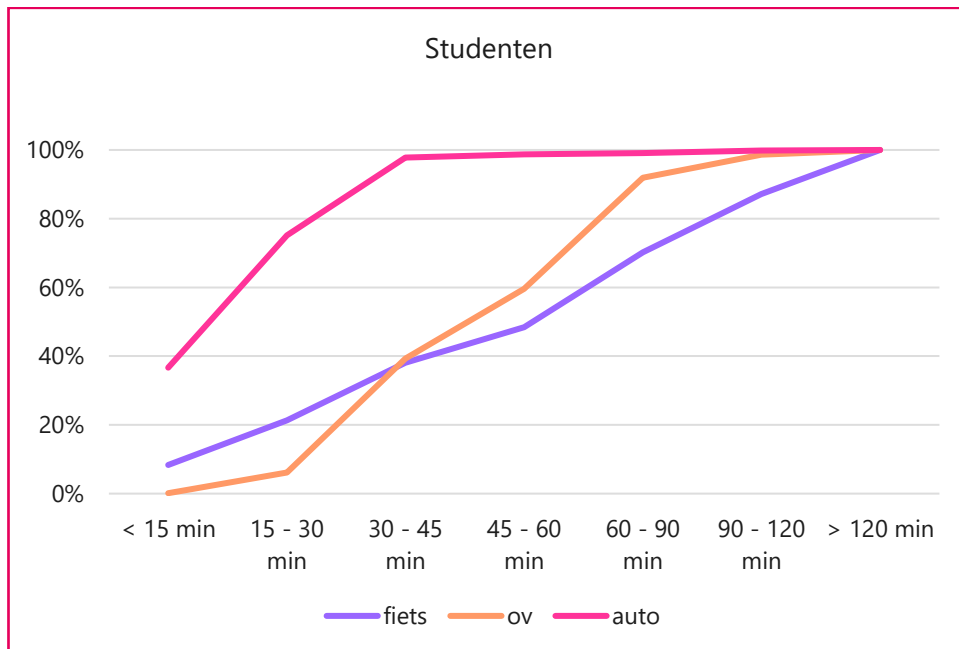
Ook de postcode-6 gegevens van studenten zijn in beeld gebracht ten opzichte van de reistijd-isochronen. In Bijlage 2 zijn de kaarten in het groot opgenomen.

reistijd	fiets	ov	auto
< 15 min	333	5	1464
15 - 30 min	517	237	1537
30 - 45 min	672	1297	903
45 - 60 min	412	796	37
60 - 90 min	869	1265	15
90 - 120 min	680	265	32
> 120 min	511	53	6
Totaal:	3994	3918³	3994

Tabel 3.2 Aantallen studenten per modaliteit en reistijdcategorie

³ Voor 2 studenten geldt dat zij geen coördinaten hebben. 20 studenten wonen in dezelfde buurt als de schoollocatie en kunnen daardoor worden beschouwd als categorie voetgangers. Voor de overige 56 studenten geldt: het model heeft hierbij geen dekking (oorzaak is dat een aantal buurten geen OV geschikte mogelijkheden heeft).

Ook voor studenten is dezelfde grafiek weergegeven. Voor minder dan 40% van de studenten is het mogelijk om met de fiets naar de hogeschool te komen. Voor 60% geldt dat zij binnen een uur van huis tot school kunnen komen met het OV, daarin zijn verplaatsingen van huis naar OV-locatie meegenomen in het model. Tegenover deze aantallen staat dat al 75% van de studenten op een half uur met de auto van de schoollocatie woont. Ook bij de verdeling van studenten is de reistijd van de automobilist gunstiger ten opzichte van fiets en OV.



Figuur 3.4 Overzicht cumulatieve percentages reistijdcategorieën

3.3 Reistijdverhoudingen tussen vervoerswijzen

Voor 10 geselecteerde postcode-4 gebieden zijn de reistijdverhoudingen tussen de verschillende vervoerswijzen bepaald. De reistijden zijn weergegeven in tabel 3.3

1. 4794 (postcode 1921)

Fiets: 30 tot 45 minuten
 OV: 45 tot 60 minuten
 Auto: minder dan 15 minuten

6. 5483 (postcode 1447)

Fiets: 90 tot 120 minuten
 OV: 60 tot 90 minuten
 Auto: 30 tot 45 minuten

2. 12472 (postcode 1774)

7. 4135 (postcode 1483)

Fiets: 90 tot 120 minuten
OV: geen ov-verbinding
Auto: 30 tot 45 minuten

Fiets: 60 tot 90 minuten
OV: 30 tot 45 minuten
Auto: 15 tot 30 minuten

3. 5128 (postcode 1703)

Fiets: 30 tot 45 minuten
OV: 30 tot 45 minuten
Auto: minder dan 15 minuten

8. 5179 (postcode 1781)

Fiets: meer dan 120 minuten
OV: 60 tot 90 minuten
Auto: 30 tot 45 minuten

4. 5337 (postcode 1628)

Fiets: 90 tot 120 minuten
OV: 45 tot 60 minuten
Auto: 30 tot 45 minuten

9. 5680 (postcode 1541)

Fiets: 60 tot 90 minuten
OV: 45 tot 60 minuten
Auto: 15 tot 30 minuten

5. 4084 (postcode 1814)

Fiets: minder dan 15 minuten
OV: 30 tot 45 minuten
Auto: minder dan 15 minuten

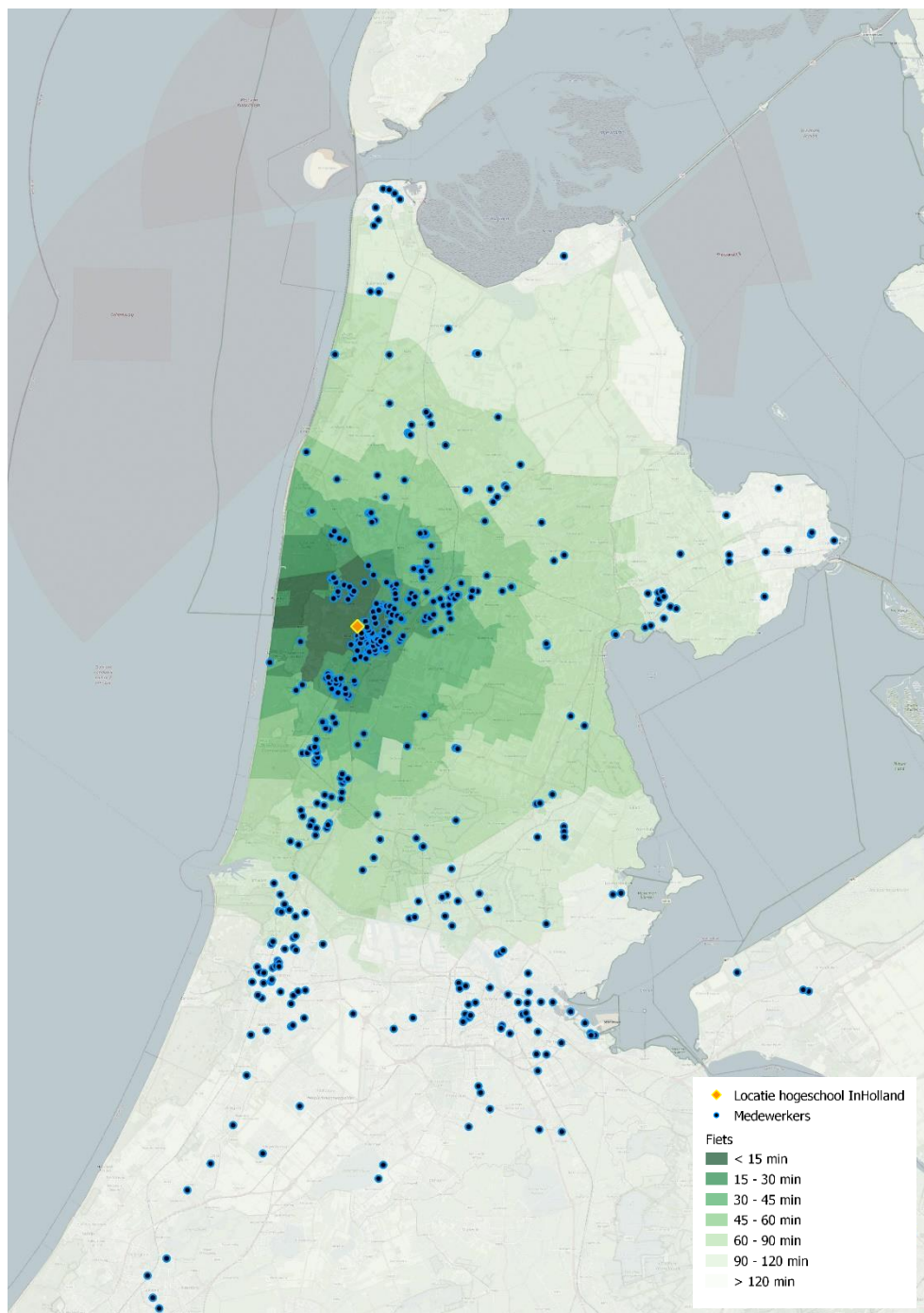
10. 4765 (postcode 2051)

Fiets: meer dan 120 minuten
OV: 60 tot 90 minuten
Auto: 15 tot 30 minuten

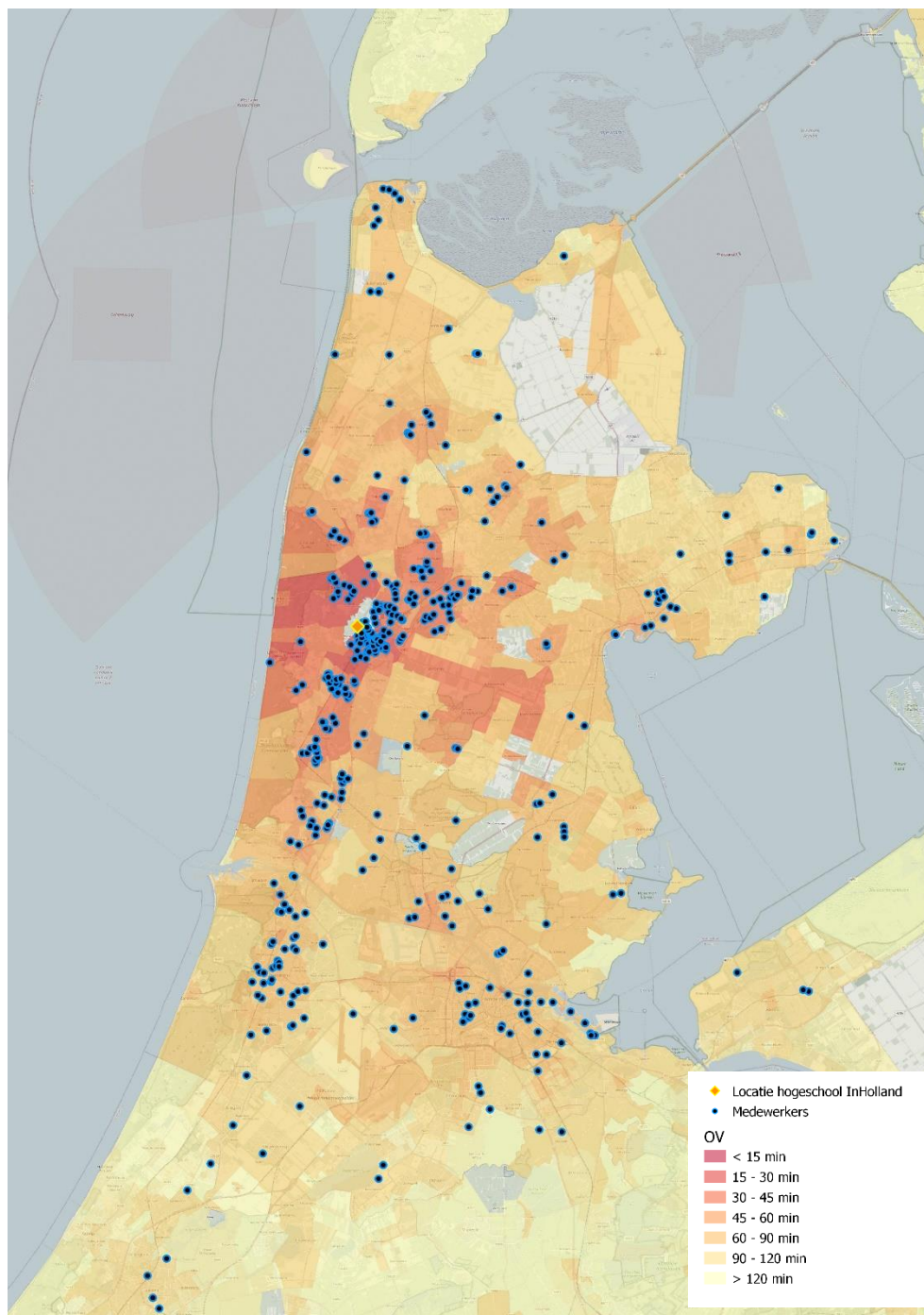
Tabel 3.3 Reistijdverhoudingen verschillende vervoerswijzen

Uit de tabel is op te maken dat in alle gevallen de reistijd met de auto (veel) korter is dan de reistijden met fiets en OV.

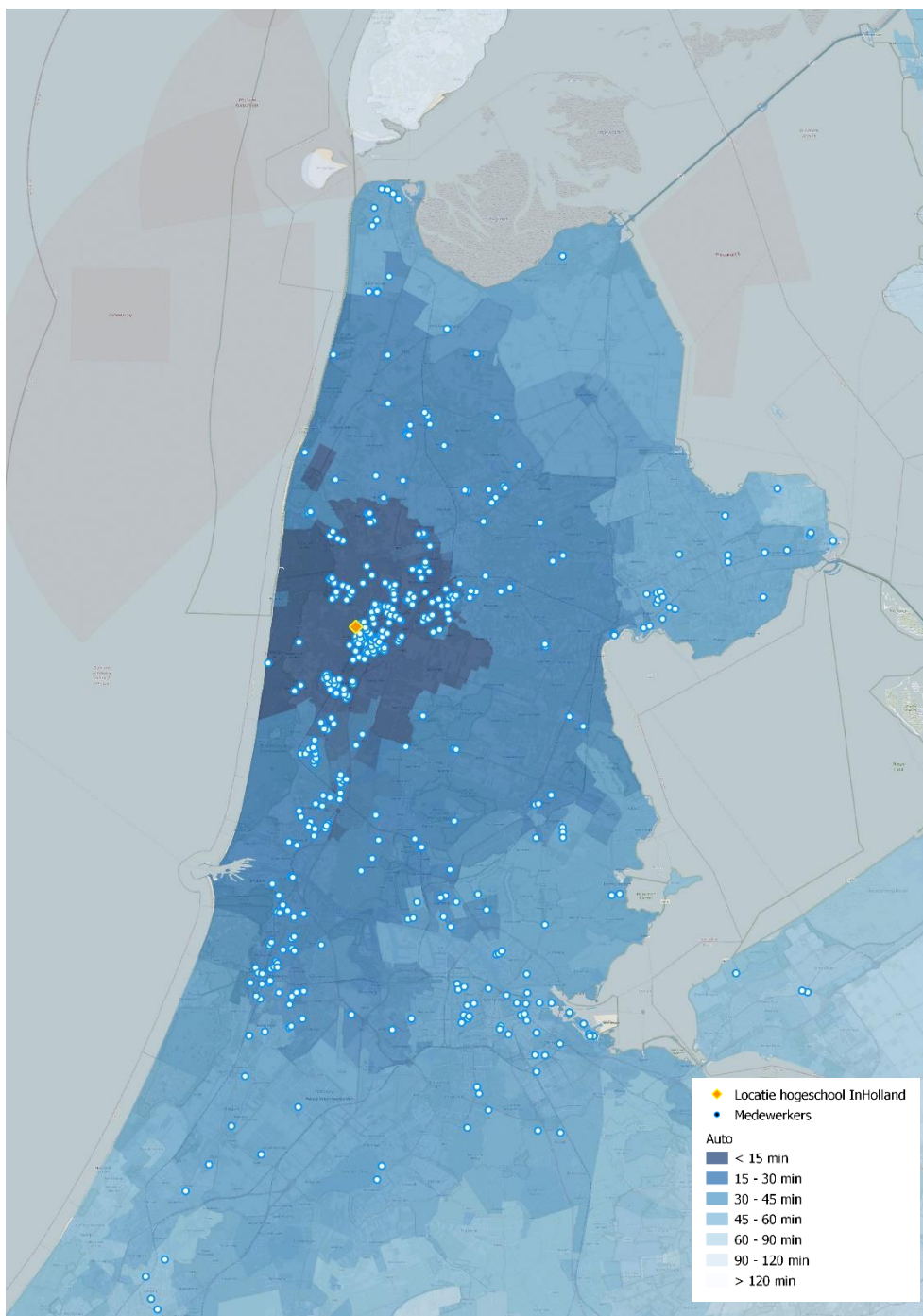
Bijlage 1 Medewerkers - fiets



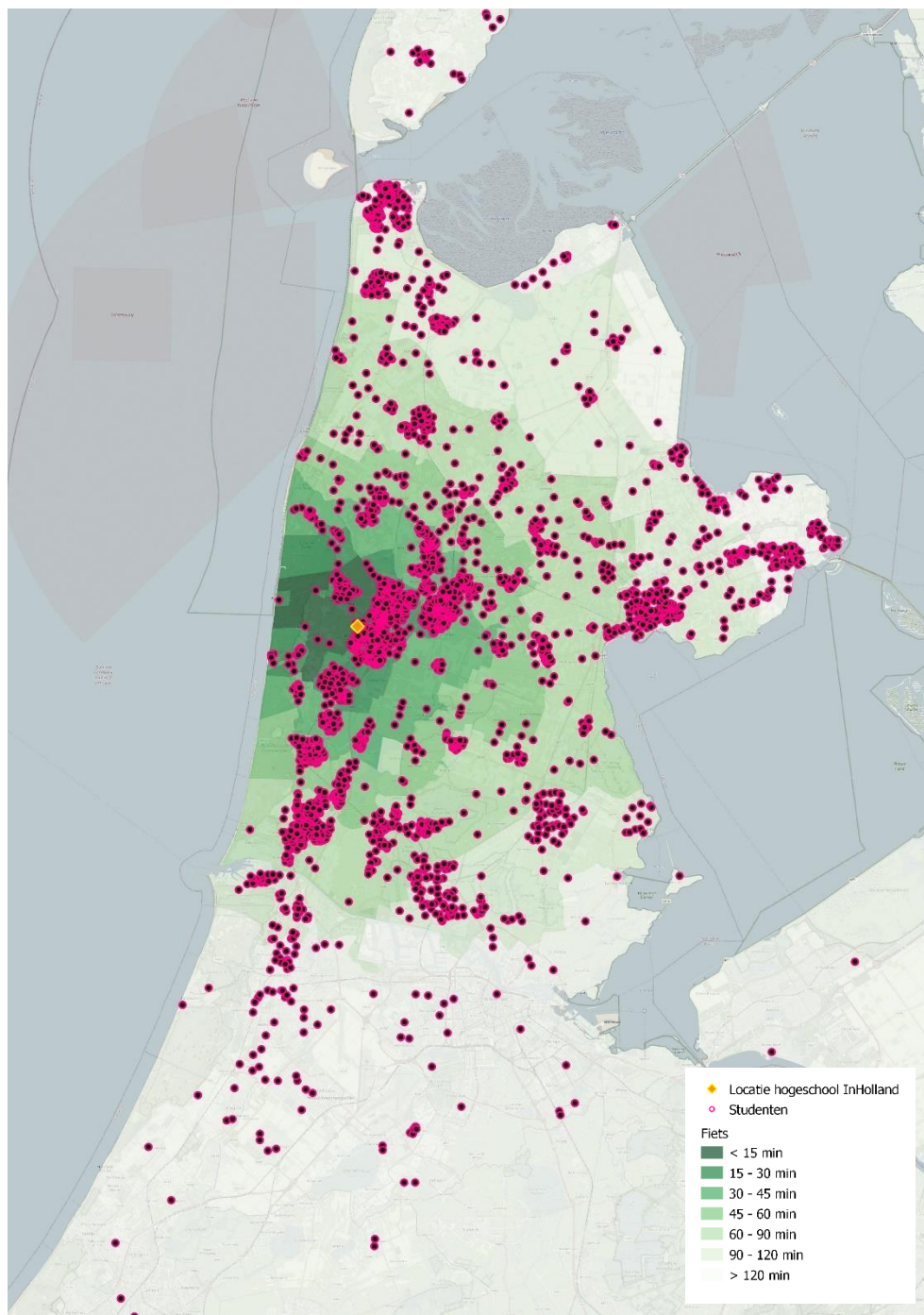
Bijlage 2 Medewerkers – OV



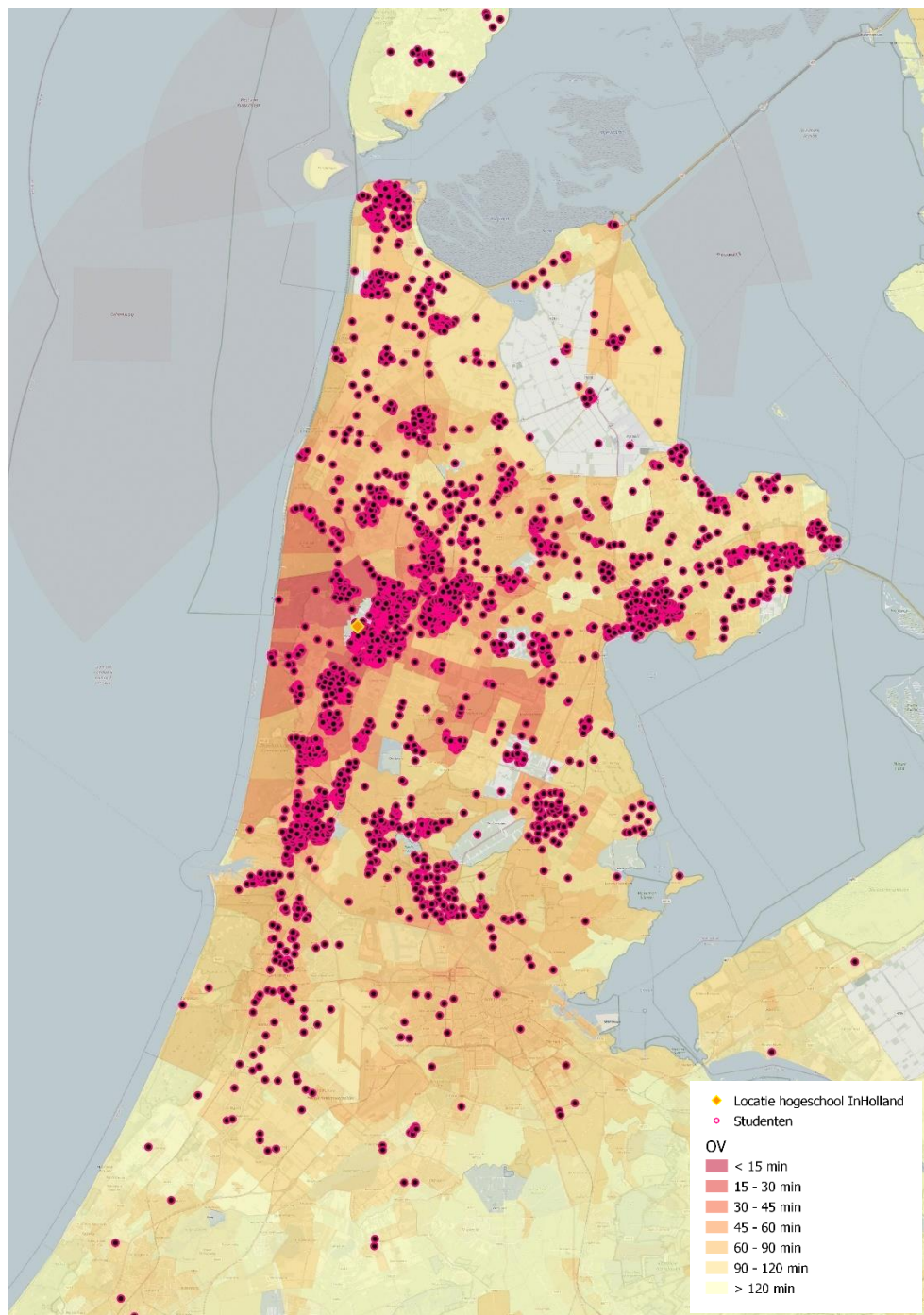
Bijlage 3 Medewerkers – auto



Bijlage 4 Studenten – fiets



Bijlage 5 Studenten - OV



Bijlage 6 Studenten – auto

