

# Fietsbeleidsplan 2010



Velsen Fietst!



***VELSEN FIETST!***  
**Fietsbeleidsplan**

Gemeente Velsen



## INHOUDSOPGAVE

1	Samenvatting .....	7
2	Inleiding en kader .....	9
2.1	Landelijk beleid .....	9
2.2	Provinciaal beleid .....	9
2.3	Regionaal beleid .....	10
2.4	Gemeentelijk beleid .....	10
3	Ontwikkelingen en analyse fietsverkeer Velsen .....	13
3.1	Fietsgebruik .....	13
3.2	Netwerk .....	13
3.3	Fietsongevallen .....	14
3.4	Fietsbalans .....	14
3.5	Fietsknelpunten inventarisatie Fietsersbond .....	15
3.6	Fietsendiefstal .....	16
3.7	Soorten fietsen .....	16
4	Beleidsdoelstellingen fiets gemeente Velsen .....	17
5	Samenhang, veiligheid en directheid fietsnetwerk .....	19
5.1	Samenhang en veiligheid .....	19
5.2	Directheid .....	21
6	Veiligheid specifieke locaties .....	25
7	Aantrekkelijkheid en comfort .....	29
8	Schoolroutes, educatie en voorlichting .....	33
8.1	Schoolroutes .....	33
8.2	Educatie en voorlichting .....	33
9	Fietsparkeren .....	35
10	Recreatief fietsverkeer .....	39
11	Uitvoeringsplan .....	41
bijlage I	Fietsnetwerk .....	47
bijlage II	Groslijst Fietsersbond .....	49



## 1 SAMENVATTING

De fiets is, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor de dagelijkse verplaatsingen. Met name voor de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol. De gemeente Velsen vindt het belangrijk dat inwoners van Velsen en mensen die zich in Velsen verplaatsen vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto. Het fietsgebruik wil de gemeente dan ook stimuleren. Om het fietsbeleid vorm te geven is een aantal relevante gegevens verzameld over het fietsverkeer in de huidige situatie. Op de volgende aspecten wordt nader ingegaan: het fietsgebruik, het fietsnetwerk, het aantal fietsongevallen in de afgelopen jaren, de fietsbalans en fietsdiefstal.

Het fietsbeleidsplan geeft aan de hand van de analyse van de situatie in Velsen de visie op het fietsen in Velsen. Deze visie luidt: Het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. De visie is vertaald in een aantal hoofddoelstellingen. De volgende hoofddoelstellingen zijn opgenomen.

### *Hoofddoelstellingen fietsbeleid:*

- het realiseren van samenhangende, veilige en directe routes;
- aanpak verkeersonveilige situaties
- het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.
- realiseren van veilige schoolroutes;
- verkeerseducatie stimuleren en faciliteren;
- bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen
- completeren en verbeteren recreatief netwerk.

Deze hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt en hebben geleid tot een pakket aan maatregelen.





## **2 INLEIDING EN KADER**

De fiets is, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor de dagelijkse verplaatsingen. Met name voor de korte afstanden speelt de fiets een belangrijke rol. De gemeente Velsen vindt het belangrijk dat inwoners van Velsen en mensen die zich in Velsen verplaatsen vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto. Het fietsgebruik wil de gemeente dan ook stimuleren. Het vaker kiezen voor de fiets is beter voor de gezondheid en draagt bij aan een verminderde belasting van de infrastructuur door gemotoriseerd verkeer, waardoor ook de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de woonomgeving verbetert. De gemeente wil dit realiseren door zorg te dragen voor een nog betere fietsinfrastructuur, het fietsparkeren beter te faciliteren, recreatief fietsverkeer te bevorderen, blijvend aandacht te geven aan educatie en voorlichting en waar het kan belemmeringen weg te nemen die de keuze voor de fiets negatief beïnvloeden.

### **2.1 Landelijk beleid**

Op landelijk niveau is het fietsbeleid vastgesteld in de Nota Mobiliteit. Er is geen sprake van een substantiële rol van het rijk in het fietsbeleid. De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid ligt primair bij de decentrale overheden, vooral bij gemeenten. In de nota wordt wel benoemd dat niet alleen het functioneren van de afzonderlijke vervoerswijzen op zich (dus alleen de fiets bijvoorbeeld), maar ook de aansluitingen tussen de verschillende vervoerswijzen moet verbeteren. Dit zorgt voor meer keuzevrijheid voor gebruikers en meer betrouwbaarheid van verplaatsingen. Ook milieuoverwegingen liggen ten grondslag aan het verbeteren van de overstapmogelijkheden tussen de vervoerswijzen en het stimuleren van lopen, fietsen en kleinschalig openbaar vervoer op afstanden tot 7,5 km. Daarnaast is in 2006 het project “fiets filevrij” gestart voor aanpak van de files op de korte termijn. Dit project heeft als doelgroep de forens met een woonwerk-afstand van 0 tot 15 km

Ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn streefcijfers geformuleerd voor alle vervoerswijzen gezamenlijk. Ingezet wordt op maximaal 750 verkeersdoden in 2010 en 500 in 2020 (ten opzichte van 2002 is dit een daling van respectievelijk 30 en 46 procent). Voor wat betreft het aantal ziekenhuisgewonden wordt ingezet op maximaal 17.000 ziekenhuisgewonden in 2010 en maximaal 12.250 ziekenhuisgewonden in 2020 (ten opzichte van 2002 is dit een daling van respectievelijk 8 en 34 procent).

### **2.2 Provinciaal beleid**

#### *Verkeer*

In 2007 is het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geactualiseerd. In deze actualisatie is een aantal speerpunten opgenomen waar de provincie zich de komende jaren meer op wil gaan richten als aanvulling op, dan wel aanscherping van het bestaande beleid. Eén van de speerpunten in deze actualisatie is "Impuls fiets".

De provincie zet in op het bevorderen van het fietsgebruik voor een tweetal functies:

1. als vervoermiddel voor de gehele reis voor verplaatsingen over korte afstanden (<7,5 km);
2. als schakel in de vervoersketen.

### *Bereikbaarheid kust*

In oktober 2003 is het project bereikbaarheid kust Noord-Holland gestart. Dit is één van de speerpunten van het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Reden is dat de kwaliteit en het imago van het economisch belangrijke product strand- en kusttoerisme schade ondervindt van de slechte bereikbaarheid van de kustplaatsen. De fietsbereikbaarheid is hierbij een belangrijk aandachtspunt.

### *Natuur en landschap*

Het ministerie van LNV wil het recreatief fietsverkeer stimuleren en heeft hiertoe per provincie middelen beschikbaar gesteld om een recreatief fietsnetwerk op te zetten, de zogenaamde ILG gelden (investeringsbudget landelijk gebied). Voor de uitwerking van de plannen zijn diverse gebiedscommissies opgezet. De gemeente Velsen participeert in de gebiedscommissies die voor de gemeente van belang zijn.

## **2.3 Regionaal beleid**

### *Actieprogramma luchtkwaliteit regio IJmond*

Het actieprogramma heeft als doel tenminste te voldoen aan de normen van de Wet Luchtkwaliteit om zo in algemene zin de luchtkwaliteit te verbeteren en in specifieke zin de gezondheid van mensen te verbeteren. Een van de maatregelen in het actieprogramma is o.a. het bevorderen van het fietsverkeer.

### *Groene IJmond*

De Groene IJmond is een plan dat bestaat uit een verzameling groenprojecten in de regio IJmond. Die projecten moeten deze sterk verstedelijkte regio groener maken voor de mensen die er wonen, werken of recreëren. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het verbeteren van recreatiegebieden en natuurverbindingen. Maar ook door het aanleggen en verbinden van fiets- en wandelpaden. Hiertoe is het fietspadenplan Groene IJmond vastgesteld. In 2010 moet het project gereed zijn. Partners zijn de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest en de provincie Noord-Holland.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### *Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP)*

In het LVVP (2004) is het verkeers- en vervoerbeleid voor Velsen voor de periode tot 2015-2020 vastgelegd. Ten aanzien van het fietsverkeer is hierin het volgende beleid opgenomen:

- aanleggen ontbrekende schakels
- prioriteit fietsers bij optimalisatie verkeerslichten
- aanleg ontbrekende schakels recreatieve routes
- verbetering onveilige/onlogische punten
- asfaltverharding op fietspaden
- uitbreiding aantal overdekte en/of bewaakte fietsenstallingen

Het LVVP was een aanzet om te komen tot een volwaardig fietsbeleid. In het fietsbeleidsplan wordt het fietsbeleid verder uitgewerkt.

### *Parkeerbeleid*

In de kadernota van het parkeerbeleidsplan is opgenomen dat de gemeente bevordert dat wordt voorzien in voldoende (goede) fietsvoorzieningen daar waar concentraties van fietsparkeren aanwezig zijn of te verwachten zijn. In dit fietsbeleidsplan wordt deze beleidsregel verder uitgewerkt. Tevens is opgenomen dat er ook parkeernormen voor de fiets worden opgesteld. Specifieke aandacht wordt genoemd voor fietsvoorzieningen bij bushaltes. Ook hieraan wordt in het fietsbeleidsplan verder aandacht gegeven.

### *Plan van aanpak duurzaam verkeersveilige schoolomgeving*

Het plan van aanpak heeft als doel de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes te verbeteren. Gekozen is voor een integrale aanpak, waarbij diverse disciplines en partijen betrokken zijn. Het plan richt zich met name op basisscholen, maar daarnaast ook op scholen voor het voortgezet en het speciaal onderwijs. Het plan geeft alle betrokkenen de impuls om meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid rond de school en op schoolroutes.

### *Kadernota lokaal gezondheidsbeleid Velsen*

In de kadernota wordt o.a. ingezet op bewustwording van het meewegen van gezondheidsaspecten in beleidsbeslissingen op het gebied van jeugd, veiligheid, WMO, sport, wonen, verkeer en milieu. Ook worden, daar waar mogelijk, activiteiten vanuit andere beleids-terreinen ingezet ten behoeve van gezondheidsbevordering.

### *Economische agenda*

In de ecomische agenda zijn voor het toerisme een aantal speerpunten opgenomen. Onder andere het beter benutten van de potenties van het recreatieschap Spaarnwoude, het verbeteren van de kwaliteit en bereikbaarheid van de stranden in Velsen en het benutten van de toeristische potenties van het historisch erfgoed. De fiets wordt hierbij als ideaal vervoersmiddel gezien om de verschillende toeristische voorzieningen en gebieden te bereiken en aan elkaar te koppelen.



### 3 ONTWIKKELINGEN EN ANALYSE FIETSVERKEER VELSEN

Om het fietsbeleid vorm te geven is een aantal relevante gegevens verzameld over het fietsverkeer in de huidige situatie. Op de volgende aspecten wordt nader ingegaan:

- fietsgebruik
- fietsnetwerk
- fietsongevallen
- fietsbalans
- fietsdiefstal

#### 3.1 Fietsgebruik

Landelijk wordt ieder jaar op basis van grootschalig onderzoek bepaald wat het aandeel van de diverse vervoerswijzen is voor het totaal aantal verplaatsingen. Het aandeel van de fiets ligt landelijk rond de 33%. Het aandeel van de fiets in de Gemeente Velsen ligt ook rond dit percentage. De overige IJmond gemeenten liggen iets boven dit gemiddelde. Een duidelijke verklaring is hiervoor niet te geven. Mogelijk dat de pont hier een rol in speelt.

Opgemerkt dient te worden dat de cijfers op gemeentelijk niveau bepaald worden op basis van een kleine steekproef van respondenten uit Velsen. Deze cijfers zijn dan ook minder betrouwbaar dan de landelijke cijfers. Wel geeft het een beeld van het fietsgebruik binnen de gemeente Velsen.

#### 3.2 Netwerk

Een fietsvriendelijk beleid kenmerkt zich doordat alle bestemmingen vanuit alle gebieden voor het fietsverkeer op een aantrekkelijke, comfortabele, directe, veilige en snelle manier bereikbaar zijn. Fietsroutes leiden dus langs dergelijke voorzieningen en vormen samen een netwerk. Het netwerk bestaat uit hoofdfietsroutes en secundaire fietsroutes, aangevuld met recreatieve fietsroutes en overige verbindingen.

In bijlage I is een kaart opgenomen met daarop aangegeven het fietsnetwerk, behoudens de overige verbindingen.

##### *Hoofdfietsroutes*

Op de hoofdfietsroutes worden de hoofdstromen van het fietsverkeer afgewikkeld. Het gaat dan vooral om fietsverkeer tussen en naar de omliggende gemeenten en naar belangrijke regionale bestemmingen binnen de gemeente. Via deze wegen wordt het (utilitaire) fietsverkeer bewegwijzerd.

##### *Secundaire fietsroutes*

De secundaire fietsroutes zijn bedoeld om de woonbuurten te ontsluiten voor het fietsverkeer. Deze routes sluiten aan op de hoofdfietsroutes en kunnen variëren van straten/wegen met gemengd verkeer tot vrijliggende fietspaden.

##### *Recreatieve fietsroutes*

Recreatieve routes vormen een aanvulling op de hoofd- en secundaire fietsroutes. In stedelijk gebied hebben recreatieve fietsroutes veelal een overlap met hoofd- en secundaire fietsroutes.

Het wensbeeld ten aanzien van de diverse recreatieve fietsroutes is opgenomen in het ILG en in het fietspadenplan Groene IJmond.

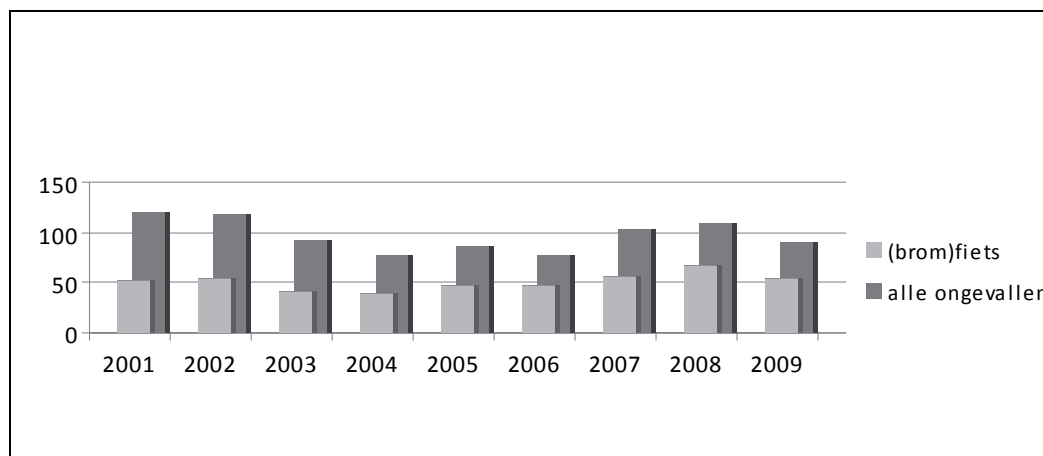
#### *Overige verbindingen*

Naast de bovengenoemde fietsroutes zijn er meerdere fietsverbindingen. Die zogenaamde overige verbindingen vormen onmisbare schakels tussen fietsroutes en de herkomst of bestemming van de fietser. Dit zijn met name woonstraten met gemengd verkeer, maar ook (korte) verbindingsfietspaden.

De laatste jaren is de gemeente Velsen al volop bezig dit fietsnetwerk te completeren. Zo zijn er bijvoorbeeld fietsvoorzieningen gerealiseerd langs de Havenkade, de Linnaeusstraat, de Orionweg, het Gijzenveltplantsoen en de Staalhavenweg en is de watertaxi in de vaart genomen.

### **3.3 Fietsongevallen**

In de onderstaande grafiek zijn de gegevens over de verkeersonveiligheid voor de gemeente Velsen voor alle verkeer en voor het fietsverkeer weergegeven.



Grafiek 1 Verkeersongevallen met letsel

Het gemiddeld aantal geregistreerde letselongevallen in de periode 2001 t/m 2008 is 97 letselongevallen. Het aantal letselongevallen waarbij een (brom-) fietser is betrokken over deze periode bedraagt gemiddeld 51 per jaar. Hiervan waren er gemiddeld 14 per jaar met ziekenhuisgewonden en/of dodelijke afloop. Na een daling van het aantal ongevallen in de periode 2000-2004 neemt na 2004 het aantal ongevallen weer langzaam toe. Dit is een zorgelijke ontwikkeling. In 2009 is het aantal ongevallen weer afgenomen. De komende jaren zal moeten blijken of deze tendens zich doorzet.

### **3.4 Fietsbalans**

De Fietsersbond heeft in 2002 onderzoek uitgevoerd in diverse gemeenten in Nederland, de zgn. fietsbalans. Ook in Velsen is dit onderzoek verricht. De fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat op tien aspecten.

Voor deze beoordeling zijn objectief meetbare gegevens verzameld en geanalyseerd. Het resultaat is een sterkte/zwakte analyse van het fietsklimaat. De scores worden vergeleken met:

- bestaande en nieuw ontwikkelde normen
- de scores van alle, onderzochte, middelgrote gemeenten
- de best scorende gemeenten uit het onderzoek

Als sterke punten worden door de Fietsersbond genoemd:

- verkeersveiligheid voor fietsers. Fietsers in Velsen lopen een laag (objectief) risico slachtoffer te worden van een ernstig ongeval
- comfort (hinder). Door weinig hinder van ander verkeer, weinig te smalle infrastructuur en veel voorrang ondervinden fietsers in Velsen weinig ongemak van verkeerssituaties en medeweggebruikers
- stedelijke dichtheid. Er zijn goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets en veel bestemmingen binnen fietsafstand bereikbaar

De zwakke punten zijn:

- concurrentiepositie t.o.v. van de auto. De fiets is zelden sneller dan de auto en de parkeerkosten voor de auto zijn laag
- directheid. De directheid voor fietsers in Velsen is goed, behoudens verplaatsingen over het Noordzeekanaal dat als een geografische barrière functioneert. De pont zorgt voor oponthoud en daardoor voor een zeer lage gemiddelde snelheid. Ook is er een hoge omrijfactor omdat fietsers flink moeten omrijden ten opzichte van de hemelsbrede afstand
- comfort (wegdek). Door het veelvuldig toepassen van tegels en klinkers is er veel last van trillingshinder
- geluidshinder. Door het samenvallen van doorgaande routes voor fietsers en het gemotoriseerde verkeer hebben fietsers veel last van geluidshinder;
- laag fietsgebruik. Velsen scoort iets lager (32%) dan het gemiddelde fietsgebruik bij middelgrote gemeenten (34%)
- matig fietsbeleid op papier. Met name door het ontbreken van integraal fietsparkeerbeleid en het ontbreken van inzicht in het budget voor fietsbeleid

Onder de norm, maar beter dan gemiddeld:

- de fietsers zelf zijn matig tevreden over het fietsklimaat in Velsen. Met name hebben de fietsers een negatief oordeel over de aanpak van fietsendiefstal, fietsenstallingen en het fietscomfort

Sinds 2002 is onder andere op het gebied van trillingshinder inmiddels een hoop verbeterd binnen de gemeente Velsen, bijvoorbeeld door het vervangen van klinkers voor asfalt van een aantal fietspaden en meer aandacht voor het onderhoud van fietspaden.

### **3.5 Fietsknelpunten inventarisatie Fietsersbond**

In april 2006 heeft de Fietsersbond op verzoek van de provincie Noord-Holland het rapport "Inventarisatie van het netwerk van hoofd fietsroutes in Noord Holland" uitgebracht. Begin 2008 is deze geactualiseerd. Per regio is een top tien van belangrijke/urgente knelpunten en/of ontbrekende schakels opgesteld. Van de overige knelpunten is een zogenaamde groslijst samengesteld. In bijlage II staat de groslijst die in het rapport opgenomen is voor de gemeente Velsen. In de top tien staat één knelpunt dat binnen de gemeente Velsen is gelegen. Dit betreft de fietsoversteek Heerenduinweg. Inmiddels is hier een goede fietsoversteek gerealiseerd.

In de bijlage is tevens de stand van zaken opgenomen van de projecten die in de groslijst staan genoemd.

### **3.6 Fietsendiefstal**

In de leefbaarheidmonitor van 2009 is aangegeven dat 12% van de Velsenaren slachtoffer zijn geworden van fietsendiefstal. De politieaangiften van fietsendiefstal in Velsen ligt rond de 300 per jaar. De gemeente is recentelijk gestart met een eigen Algemene Fiets Afhandel Centrum (AFAC). Gevonden fietsen worden hier opgeslagen waarbij burgers de mogelijkheid wordt geboden om te kijken of hun gestolen fiets hier tussen zit. Eens per maand worden door de gemeente de zogenaamde zwerffietsen opgehaald.

### **3.7 Soorten fietsen**

De fiets maakt een grote ontwikkeling door. Sinds een aantal jaren is bijvoorbeeld de elektrische fiets in opkomst. Door de steeds mooiere en betere vormgeving neemt het gebruik van elektrische fietsen een steeds grotere vlucht. Naast de opkomst van de elektrische fiets komen ligfietsen bakfietsen, fietsen met karretjes ook steeds vaker voor in het straatbeeld. Ook worden fietspaden mede gebruikt door bijvoorbeeld scootmobielen. Voor de gemeente is het van belang op al deze ontwikkelingen in te spelen, en haar ontwerpen hierop af te stemmen.



#### 4 BELEIDSDOELSTELLINGEN FIETS GEMEENTE VELSEN

Het stimuleren van het fietsgebruik staat in deze nota voorop. De gemeente Velsen vindt het belangrijk dat inwoners van Velsen en mensen die zich in Velsen verplaatsen vaker voor de fiets kiezen in plaats van voor de auto. Het vaker kiezen voor de fiets is beter voor de gezondheid en draagt bij aan een verminderde belasting van de infrastructuur door gemotoriseerd verkeer, waardoor ook de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in de woonomgeving verbetert.

##### Visie

Het stimuleren van het fietsgebruik en verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

De gemeente wil dit realiseren door zorg te dragen voor een nog betere fietsinfrastructuur met specifieke aandacht voor het realiseren van veilige schoolroutes, beter faciliteren van het fietsparkeren, bevorderen van het recreatief fietsverkeer, blijvend aandacht geven aan educatie en voorlichting, en waar het kan belemmeringen wegnemen die de keuze voor de fiets negatief beïnvloeden. Ook de inzet van nieuwe ontwikkelingen behoort hierbij tot de mogelijkheden. Daarnaast is het van belang om niet alleen de bestaande situatie te verbeteren, maar ook bij ontwikkelingen in de openbare ruimte structureel aandacht te schenken aan de fiets.

Om bovenstaande te bereiken wordt ingezet op de volgende hoofddoelstellingen.

##### Hoofddoelstellingen fietsbeleid

- het realiseren van samenhangende, veilige en directe routes
- aanpak verkeersonveilige situaties
- het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes
- het realiseren van veilige schoolroutes
- verkeerseducatie stimuleren en faciliteren
- bieden van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen
- completeren en verbeteren recreatief netwerk

In de volgende hoofdstukken worden de hoofddoelstellingen uitgewerkt en worden de te nemen maatregelen geformuleerd. Deze maatregelen leggen een ambitie neer voor de toekomst. Voor diverse maatregelen bestaat inmiddels financiering omdat zij meeliften op bestaande projecten en/of subsidie is toegezegd. Dit geldt echter nog niet voor alle maatregelen. De uitvoering van deze maatregelen is dan ook onzeker. Het beleidsplan biedt met name een handvat voor de toekomst en vormt een basis voor toekomstige investeringen. In hoofdstuk 11 is voor zover als mogelijk een tijdsplanning opgenomen en is aangegeven of er financiële dekking is. Tevens is aangegeven in welke fase een project zich bevindt, te weten de studie-, plan- of realisatiefase. In de studiefase wordt onderzoek gedaan naar de gemelde problematiek en wordt gezocht naar financiële dekking. In de planfase worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en in de realisatiefase wordt het project daadwerkelijk ten uitvoer gebracht.



## 5 SAMENHANG, VEILIGHEID EN DIRECTHEID FIETSNETWERK

### 5.1 Samenhang en veiligheid

De fietsinfrastructuur dient een samenhangend, verkeersveilig geheel te vormen en aan te sluiten op zoveel mogelijk herkomsten en bestemmingen van fietsers. Bij voorkeur zijn er alternatieve routes aanwezig. De samenhang en veiligheid van het netwerk wordt vergroot door uniformiteit in de routes. Hierdoor wordt het geheel logischer voor de gebruiker. Uniformiteit bepaalt dan ook in grote mate het verwachtingspatroon en weggedrag van fietsers.

Het utilitaire fietsverkeer (woon-werk/school) wikkelt zich met name af op de hoofd- en secundaire fietsroutes. Op de hoofdfietsroutes worden de hoofdstromen van het fietsverkeer afgewikkeld. Het gaat dan vooral om fietsverkeer tussen en naar de omliggende gemeenten en naar belangrijke bestemmingen binnen de gemeente. Ook de zeven kernen van de gemeente Velsen worden via de hoofdfietsroutes ontsloten. De secundaire fietsroutes ontsluiten met name de woonbuurten en sluiten aan op de hoofdfietsroutes.

De hoofd- en secundaire fietsroutes vallen in de gemeente Velsen voor een groot gedeelte samen met de gebiedsontsluitingswegen (50/70 km/uur), daarnaast valt een aantal routes samen met erftoegangswegen (30 km/uur). Een paar routes zijn solitaire fietspaden. Voor deze verschillende verschijningsvormen worden hieronder de richtlijnen aangegeven waaraan deze dienen te voldoen. Deze richtlijnen komen voort uit het Duurzaam Veilig beleid.

#### *Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom en gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregiem van 70/km uur*

Deze wegen hebben een belangrijke, doorgaande functie waarbij een goede doorstroming belangrijk is. Op deze wegen zijn weinig aansluitingen. Langs deze wegen komen in verband met het snelheidsverschil alleen gescheiden fietsvoorzieningen voor. Dit kan in de vorm van een vrijliggend (tweerichtingen) fietspad of een parallel gelegen weg.

#### *Gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregiem van 50 km/uur*

Deze wegen hebben een ontsluitende functie voor één of meer aanliggende wijken. Veelal worden ook woningen via deze weg ontsloten. Langs deze wegen komen bij voorkeur vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg. Indien er sprake is van parkeren langs de weg gebeurt dit tussen het fietspad en de rijbaan. Bij eenzijdige bebouwing kan hiervan eventueel worden afgeweken. Indien vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn ten gevolge van de beschikbare ruimte worden fietsstroken toegepast.

Op de volgende gebiedsontsluitingswegen ontbreken nog fietsvoorzieningen:

- Kanaaldijk tussen de De Wetstraat en het Sluisplein
- Kanaaldijk/IJmuiderstraatweg
- Julianakade
- Marktplaats
- Merwedestraat
- Rijksweg-oost (tussen Meubelmakerstraat en Slaperdijk)

De volgende gebiedsontsluitingswegen voldoen niet aan het gewenste profiel:

- Kennemerlaan
- Broekbergenlaan (t.h.v. weilanden)
- Planetenweg
- Lange Nieuwstraat

De Kanaaldijk/IJmuiderstraatweg, Julianakade, Merwedestraat, Broekbergenlaan, Planetenweg en de Lange Nieuwstraat worden de komende jaren aangepakt.

#### *Gebiedsontsluitingswegen met parallelwegen*

Langs een aantal gebiedsontsluitingswegen zijn parallelwegen gelegen, waarover het fietsverkeer wordt afgewikkeld. Deze parallelwegen hebben in de meeste gevallen een ontsluitende functie voor de aanliggende woningen en bieden parkeergelegenheden. Om de herkenbaarheid voor met name het hoofdfietsnetwerk te vergroten en het belang van de fietser te onderstrepen, heeft het de voorkeur deze parallelwegen als een zogenaamde fietsstraat in te richten. Een fietsstraat is een straat die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. Een fietsstraat is een niet wettelijk geregelde voorziening, maar wordt landelijk inmiddels regelmatig toegepast. Op de Santpoortse Dreef-oost (tussen de Hagelingerweg en het Santpoortse Dreef viaduct) wordt in 2010 in de gemeente Velsen de eerste fietsstraat gerealiseerd. Voor de overige locaties zal onderzocht dienen te worden of dit de meest wenselijke inrichting is. De bevindingen van de Santpoortse Dreef zijn hierbij leidend.

Het gaat om de volgende parallelwegen:

- Minister van Houtenlaan
- Waterloolaan
- Velsbroekse Dreef
- De Kamp
- Westbroekerweg



*fietsstraat*

#### *Erftoegangswegen*

Indien fietsroutes over erftoegangswegen (30 km/uur) lopen zijn deze in principe niet als zodanig herkenbaar. Het fietsverkeer wikkelt zich immers af tussen het autoverkeer en er zijn geen voorzieningen voor fietsers. Dit komt overeen met het Duurzaam Veilig beleid namelijk

dat het mengen van auto- en fietsverkeer een essentieel kenmerk is van 30 km/uur wegen. Daarnaast is echter door het CROW<sup>1</sup> in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer een intensiteitscriterium aangegeven waarbij op erftoegangswegen het wenselijk is wel aparte fietsvoorzieningen te realiseren. Dit betreft fietsroutes met een intensiteit >2500 fietsers/etmaal of fietsroutes met een auto-intensiteit >4000 mvt/etmaal. Tussen het Duurzaam Veilig beleid en de ontwerp-wijzer fietsverkeer bestaat derhalve een discrepantie. Per situatie zal derhalve naar een zo optimaal mogelijke oplossing gezocht dienen te worden. Dit kan door het realiseren van een alternatieve fietsroute, het realiseren van intensiteitbeperkende maatregelen voor het autoverkeer en/of een zo optimaal mogelijke inrichting van de weg. Om het fietsgebruik te stimuleren kan het soms ook wenselijk zijn bij wegen die niet aan de intensiteitscriteria voldoen extra voorzieningen voor de fiets te realiseren. Om de herkenbaarheid voor met name de hoofdfietsroutes te vergroten en het belang van de fietser te onderstrepen zal voor de hoofdfietsroutes maar ook voor belangrijke, recreatieve fietsroutes die over erftoegangswegen lopen, gezocht dienen te worden naar een zo optimaal mogelijke oplossing, waarbij het belang van de fietser voorop staat.

Het betreft hier de wegen:

- Duinvlietstraat (hoofdfietsroute/schoolroute)
- Driehuizerkerkweg (secundaire fietsroute/toeristische route/schoolroute)
- Wüstelaan (secundaire fietsroute/toeristische route/schoolroute)

Voor de verbetering van de Wüstelaan en de Driehuizerkerkweg is door de Provincie in principe subsidie toegekend in het kader van het subsidieprogramma Impuls Fiets. De herinrichting van de Duinvlietstraat is niet op korte termijn voorzien. Enkele jaren geleden is hier het riool vervangen en de straat heringericht als 30 km/uur. Vooralsnog voldoet deze inrichting.

### *Solitaire fietspaden*

Aan solitaire fietspaden worden met name uitvoeringsrichtlijnen gegeven.

## **5.2 Directheid**

De fietsverbinding tussen een herkomst en een bestemming dient zo direct mogelijk te zijn, waardoor omrijden tot een minimum wordt beperkt. De directheid van een route wordt bepaald door de omrijafstand. De noodzaak tot omrijden moet minimaal zijn, zodat er zo min mogelijk tijdsverlies optreedt en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbetert. Ook een goede doorstroming valt onder de hoofdeis directheid. Overigens zal er door de fietser altijd gezocht worden naar een optimale balans tussen afstand en aantrekkelijkheid van de te nemen route. Het spreekt voor zich dat dit per fietser en per keer dat een fietser voor de keuze staat kan verschillen.

Het onderliggend netwerk heeft bij voorkeur een maaswijdte van 200-400 m, voor het fietsnetwerk wordt een afstand tussen 400 tot 600 m aangehouden. In het buitengebied geldt een maximale maaswijdte van in principe ca. 1000 m. Voor een aantal belangrijke bestemmingen zijn vanuit diverse herkomsten de ideale wenslijn ingetekend (hemelsbreed kortste afstand). Hieruit komt een viertal ontbrekende schakels naar voren. Voor deze ontbrekende schakels zal onderzocht dienen te worden of deze realiseerbaar

---

<sup>1</sup> CROW: kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

zijn. Belangrijk aandachtspunten zijn hierbij o.a. de financiën, mogelijkheid tot grondverwingen, wenselijkheid/mogelijkheid van doorkruising van belangrijke groenstructuren, te verwachte gebruik etc..

Het betreft de volgende schakels:

- fietspad tussen Minister van Houtenlaan en de Santpoortse Dreef
- fietspad langs de N208, tussen Hoofdstraat en het Schoterkerkpad
- fietsvoorziening tussen het Delftplein en de Hoofdstraat
- pont

#### *Fietspad tussen Minister van Houtenlaan en de Santpoortse Dreef.*

Dit fietspad geeft een directere verbinding tussen westelijk Santpoort-Noord, Santpoort-Zuid en IJmuiden. Tevens biedt deze route een goede verbinding naar het scholencomplex in Driehuis voor scholieren uit IJmuiden en de noordelijke IJmond. Bovendien maakt deze route in combinatie met het Schoterkerkpad een snelle verbinding tussen IJmuiden en het fietspad langs de N208 in Haarlem mogelijk. Belangrijke bestemmingen zijn hierbij het Mendelcollege en het Pim Mulier sportcomplex. In het kader van de aanleg van een busbaan voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) wordt voor het traject Minister van Houtenlaan-Santpoortse Dreef onderzocht of het mogelijk is een fietspad naast het HOV-tracé aan te leggen.

#### *Fietspad langs de N208, tussen Hoofdstraat en het Schoterkerkpad.*

Langs de A208/N208 ligt over de gehele lengte aan de westzijde een fietsvoorziening (parallelweg c.q. fietspad). Deze schakel ontbreekt tussen het Schoterkerkpad en de Hoofdstraat. Deze schakel maakt een directe verbinding tussen Santpoort-Noord/Velserbroek en Haarlem-Noord mogelijk. In eerste instantie zullen de mogelijkheden, waaronder de financiële, moeten worden onderzocht voor het realiseren van deze schakel.

#### *Fietsvoorziening Delftplein/Hoofdstraat*

De fietsvoorzieningen tussen de Hoofdstraat en het Delftplein zijn niet logisch. Zo ontbreekt er een rechtstreekse verbinding tussen Santpoort-Noord en het Kennemer Gasthuis en dient men in noordelijke richting naar de Wüstelaan en achterliggend gebied in korte tijd twee maal de Hoofdstraat over te steken. Voor de laatstgenoemde situatie wordt onderzocht of aanpassing mogelijk is gelijktijdig met maatregelen in het kader van het HOV-tracé.

#### *Pont*

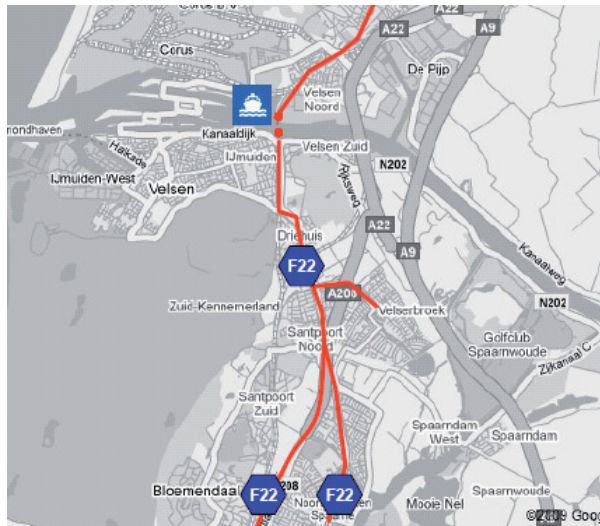
Het Noordzeekanaal vormt een barrière tussen de noordelijke en zuidelijke IJmond. Alleen de sluizen en de pont (1x per 20 minuten) bieden de mogelijkheden om het kanaal te passeren. De pont vormt een noodzakelijke aanvulling op de bestaande fietsinfrastructuur. Tegelijkertijd draagt het over water verplaatsen, mede door de wachttijden, ook bij tot een verhoging van de fietstijd tussen bestemmingen ten zuiden en ten noorden van het kanaal. Het is gewenst de snelheidsremmende werking van de pont te verminderen. Aan de gemeente Amsterdam is inmiddels verzocht de frequentie van de pont te verhogen.



Pont

### *Snelfietsroute*

Voor de utilitaire fietser zijn de zogenaamde snelfietsroutes in opkomst. Dit zijn belangrijke regionale fietsroutes waarbij er voor wordt gezorgd dat de doorstroming op deze fietsroutes optimaal is, en waarbij de route zo direct mogelijk is. Uit verkennend onderzoek (uitgevoerd in opdracht van de milieudienst IJmond in het kader van het actieprogramma luchtkwaliteit) is gebleken dat een dergelijke snelle fietsverbinding tussen Noord- en Zuid-Kennemerland potentie heeft. Nader onderzoek zal moeten uit wijzen of hier verder invulling aan kan worden gegeven. De eerder genoemde ontbrekende schakels kunnen deel uitmaken van deze snelle fietsverbinding.



*Mogelijk tracé snelfietsroute*

Maatregelen samenhang en directheid,

Aanleg fietsvoorzieningen en aanpassing naar voorkeursprofiel op de volgende gebiedsontsluitingswegen:

- Kanaaldijk tussen de De Wetstraat en het Sluisplein
- Kanaaldijk/IJmuiderstraatweg
- Julianakade
- Marktplein
- Merwedestraat
- Rijksweg-oost
- Kennemerlaan
- Broekbergenlaan
- Planetenweg
- Lange Nieuwstraat

Onderzoek naar en waar gewenst aanleg van fietsstraat op de parallelwegen van de volgende gebiedsontsluitingswegen:

- Minister van Houtenlaan
- Waterloolaan
- Santpoortse Dreef- oost
- Velsbroekse Dreef
- De Kamp
- Westbroekerweg

Verbetering profiel van de volgende erftoegangswegen:

- Duinvlietstraat
- Driehuizerkerkweg
- Wüstelaan

Onderzoek naar mogelijkheden realisering of verbetering van de volgende schakels:

- fietspad tussen Minister van Houtenlaan en de Santpoortse Dreef
- fietspad langs de N208, tussen Hoofdstraat en het Schoterkerkpad
- fietsvoorziening Delftplein/Hoofdstraat
- verbetering oversteek kanaal
- snelle fietsverbinding tussen Noord-Kennemerland en Zuid-Kennemerland



## 6 VEILIGHEID SPECIFICIEKE LOCATIES

Een goede fietsinfrastructuur heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Een reductie van het aantal slachtoffers en het voorkomen van nieuwe ongevallen zijn hierbij de belangrijkste doelstellingen. In navolging van het landelijk beleid wordt ingezet op een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden met 35% in 2020 ten opzichte van 2002. Aangezien er geen aparte streefcijfers voor het fietsverkeer worden gehanteerd wordt deze reductie ook aangehouden voor het fietsverkeer. Naast het realiseren van een veilig fietsnetwerk (hoofdstuk 5) wordt hiertoe ook gericht bestaande verkeersonveilige situaties aangepakt.

### *Verkeersonveilige locaties*

Binnen de gemeente Velsen zijn geen black-spots aanwezig (dit zijn kruispunten met meer dan 6 letselongevallen in 3 jaar). Om gericht de verkeersveiligheid voor de fietsers te verbeteren met prioriteit voor relatief onveilige locaties, is nagegaan waar de afgelopen 8 jaren 3 of meer letselongevallen hebben plaatsgevonden. Locaties waarvan vervolgens bleek dat daar in de afgelopen 3 jaren geen ongevallen plaatsvonden, zijn buiten beschouwing gelaten. In de onderstaande tabel zijn de betreffende locaties opgenomen.

### **IJmuiden**

Kruising Planetenweg-Pleiadenplantsoen-zuid  
Kruising Planetenweg-Pleiadenplantsoen-noord  
Kruising Planetenweg-Zuiderkruisstraat  
Ronde Lange Nieuwstraat/Planetenweg  
Kruising Lange Nieuwstraat-Marktplein/Merwedestr  
Kruising Lange Nieuwstraat-Marktplein/Spaarnestr.  
Kruising Lange Nieuwstraat-K. Zegelstraat  
Kruising Lange Nieuwstraat-Plein 1945  
Kruising Heerenduinweg-Spaarnestraat

### **Velsen Zuid**

Pontplein

### **Driehuis**

Kruising Minister van Houtenlaan-Waterloolaan  
Ronde Nicolaas Beetslaan-Van den Vondellaan

### **Santpoort-Noord**

Ronde Hagelingerweg-Santpoortse Dreef  
Kruising Boekbergenlaan-Hoofdstraat

### **Velserbroek**

Ronde Velsbroekse Dreef-Ambachtsweg  
Kruising Vlietweg-Slaperdijk

Daarnaast is een aantal locaties, dat als potentieel gevaarlijk wordt ervaren maar waar dit niet blijkt uit de ongevallenstatistieken, te weten:

### **IJmuiden**

Fietsoversteek de De Geul nabij het Witte Theater

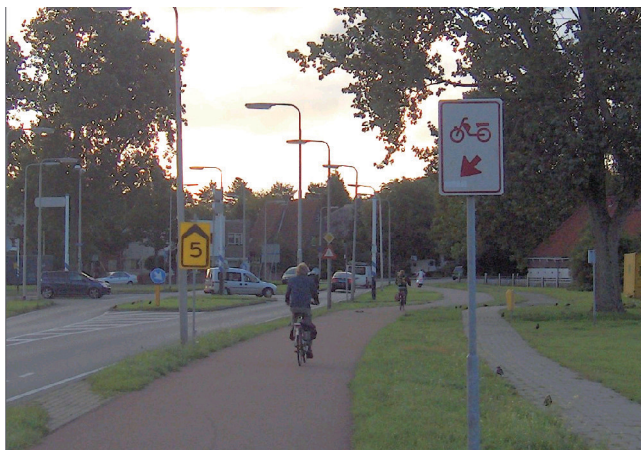
### **Velserbroek**

Rotonde Westbroekerweg-Velserbroekse Dreef

De bovenstaande punten worden geanalyseerd en onderzocht op mogelijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Voor de locaties waar recentelijk geen maatregelen zijn uitgevoerd en waar geen maatregelen op korte termijn gepland zijn, wordt gezocht naar financiële middelen voor de aanpak van de relatief onveilige locatie. Voor de locaties waar wel maatregelen gepland zijn, wordt bezien of het noodzakelijk is de geplande werkzaamheden vervroegd uit te voeren of worden alleen kleine aanpassingen verricht.

### *Bromfiets op de rijbaan*

Bromfietzers zijn een belangrijke risicogroep in het verkeer. Ter verbetering van de verkeersveiligheid van bromfietzers en fietser is de maatregel "bromfietser op de rijbaan" ingegaan. In Velsen zijn op veel locaties de bromfietzers naar de rijbaan verwezen. Op een aantal locaties zijn bromfietzers op het fietspad toegestaan. Recentelijk is de toegestane maximale snelheid voor bromfietzers verhoogd. Dit biedt mogelijkheden om op meer wegen de bromfietser naar de rijbaan te verwijzen. Hiervoor zal in 2010/2011 een onderzoek plaatsvinden, waarbij uitgangspunt is bromfietzers op de rijbaan.



*Bromfiets op rijbaan*

### *Oversteekvoorzieningen*

Op gebiedsontsluitingswegen is de voorrang geregeld. Op deze wegen geldt een snelheidsregiem van 50 km/uur. Om de oversteekbaarheid op dergelijke wegen te vergemakkelijken is het wenselijk, daar waar het ruimtelijke mogelijk is en daar waar verwacht mag worden dat fietsers oversteken, een middensteunpunt aan te leggen zodat de fietsoversteek in twee etappes gemaakt kan worden. Hierbij dient tevens rekening gehouden te worden dat ook langere fietsen (ligfietsen/bakfietsen etc.) van de middensteunpunten gebruik kunnen maken.

Op locaties waar nog geen middensteunpunt aanwezig is, worden deze gerealiseerd als de weg wordt heringericht. Als er sprake is van een potentieel onveilige locatie dient te worden gezien of eerdere aanleg mogelijk is.

Daar waar de intensiteit van een te kruisen gebiedsontsluitingsweg hoger is dan 1500 mvt/uur (bron: ontwerpwijzer fiets CROW) dient te worden onderzocht of het wenselijk is de kruising door middel van een VRI te regelen of vorm te geven als rotonde of als ongelijkvloerse kruising.

Maatregelen Veiligheid:

- analyse onveilige locaties
- aanpassing onveilige locaties in het kader van herinrichtingen
- aanpak overige onveilige locaties
- onderzoek bromfiets op de rijbaan
- aanpak onveilige fietsoversteken



## 7 AANTREKKELIJKHEID EN COMFORT

Een hoge, maar ook een onregelmatige belasting (telkens stoppen en weer optrekken) maakt het fietsen minder aantrekkelijk. Ook trillingshinder maakt het fietsen minder aangenaam. Een goede fietsinfrastructuur dient dan ook een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk te maken.

### *Doorstroming*

Fietsers zijn erbij gebaat om zo min mogelijk te hoeven stoppen. Fietsroutes dienen dan ook zo veel mogelijk in de voorrang te liggen. Solitaire fietspaden die erftoegangswegen kruisen, worden dan ook in de voorrang gelegd. Ter attentie van het kruisende verkeer dient deze oversteek wel verhoogd te worden uitgevoerd. Aanleg vindt in principe plaats bij herstraatwerkzaamheden. Bij (potentieel) onveilige locaties worden de kruisingen eerder aangepast. Vanuit veiligheidsoverwegingen is het niet gewenst solitaire fietspaden die gebiedsontsluitingswegen kruisen ook in de voorrang te leggen.

### *VRI's*

Een verkeersregelininstallatie (VRI) zorgt per definitie voor oponthoud. In de gemeente Velsen is slechts een beperkt aantal verkeerslichteninstallaties aanwezig. De meeste van deze VRI's dienen naast veiligheid, de doorstroming van al het verkeer op de betreffende kruisingen te bevorderen. Eenzijdige bevordering van de fiets kan op deze kruisingen leiden tot ernstige beperkingen in de doorstroming van het overige verkeer. Per kruispunt zal naar een optimale situatie worden gezocht, waarbij de fietser zo mogelijk prioriteit krijgt.



*verkeerslichten Pontplein*

De prioritering van het openbaar vervoer mag niet leiden tot lange wachttijden voor de fietser. Voor een fietser zijn wachttijden boven de 90 seconde niet geloofwaardig en kunnen leiden tot gevaarlijk gedrag. Uitgangspunt voor VRI's is prioritering van de fietser waar mogelijk, met een maximale wachttijd van ca. 90 seconde voor de fiets (binnen de bebouwde kom). Gestreefd wordt echter naar een maximale wachttijd van 60 seconden. Een evaluatie van de verkeerslichten die in beheer zijn van de gemeente dient plaats te vinden om de wachttijden voor de fiets te kunnen minimaliseren. Vervolgens dienen waar nodig de VRI's te worden aangepast.

Om gevaarlijk gedrag van fietsers te voorkomen worden bij nieuwe verkeerslichteninstallaties wachttijdvoorspellers toegepast. Daarnaast wordt bezien of de drukknoppen op voldoende afstand van de weg staan zodat zij voor alle fietsers bruikbaar zijn.

#### *Breedte fietspaden*

Met name bij druk bereden fietspaden is het van belang dat deze voldoende breed zijn, zodat inhalen van fietsers onderling ongehinderd kan plaatsvinden. Dit speelt bijvoorbeeld ook bij belangrijke schoolroutes naar middelbare scholen. Daarnaast dient tevens rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van bredere fietsen, zoals bakfietsen, maar ook aan het medegebruik van fietspaden door scootmobielen. In veel gevallen zal echter de gewenste breedte niet gehaald kunnen worden in verband met de beperkte, beschikbare ruimte. Aanpassingen van de breedte vindt in principe pas plaats indien ook andere werkzaamheden plaatsvinden, bijvoorbeeld rioleringswerkzaamheden, herinrichting of herstraten.

#### *Toegankelijkheid/gebruiksvriendelijkheid*

Een goede bewegwijzering zorgt voor een toegankelijk en gebruiksvriendelijk netwerk. In 2007 is de bewegwijzering in IJmuiden volledig herzien. De aanpassing van de overige fietsbewegwijzering volgt in 2011.

#### *Wachthuisjes*

In het verleden stonden bij de pont grote betonnen wachthuisjes waar men kon schuilen bij regen of harde wind. Deze zijn enkele jaren geleden vervangen door mooiere maar veel kleinere exemplaren. Dit wordt duidelijk als een gemis ervaren. Het is wenselijk deze exemplaren te vervangen door grotere exemplaren. Het Pontplein is nu nog in eigendom van de gemeente Amsterdam. Op dit moment vindt er overleg plaats voor overdracht van de grond. Als hier meer duidelijkheid over is, wordt bekeken of het mogelijk is deabri's te vervangen.

#### *Verlichting*

Hoofdfietsroutes worden in principe verlicht. Secundaire fietsroutes worden in principe ook verlicht, behoudens solitaire fietspaden door parken. Recreatieve fietsroutes daarentegen hoeven niet verlicht te worden. De eisen die aan verlichting worden gesteld, zijn opgenomen in het beleidsplan openbare verlichting. Voorkomen dient te worden dat door overhangend groen de verlichting wordt afgeschermd.

#### *Gladheidbestrijding*

Ieder jaar stelt het college de wijze en uitvoering vast waarop gladheidbestrijding in Velsen plaatsvindt. Jaarlijks wordt na het seizoen de gladheidbestrijding geëvalueerd en waar nodig het plan aangepast. Op basis van de klachten en ervaringen van de winter van 2009-2010 worden de gladheidsbestrijdingsroutes volledig herzien. Uitgangspunt is hierbij dat de hoofdfietsroutes en de secundaire fietsroutes worden gestrooid.

#### *Onderhoud*

Met name voor fietsers is het belangrijk dat de staat van onderhoud van fietsroutes goed is. Plasvorming, zowel op een fietspad als op een direct naastgelegen rijbaan, is voor een fietser bijvoorbeeld hinderlijker dan voor een automobilist. Het niveau van onderhoud van fietsroutes dient dan ook hoger te zijn dan van de rijweg. In Velsen wordt dan ook extra aandacht besteed aan het onderhoud van fietsroutes. Specifieke aandacht verdient hierbij het snoeien van groen langs fietsroutes en bij fietsoversteken.

### *Uitvoering van werkzaamheden*

Bij uitvoering van werkzaamheden aan wegen maar ook bij bouwwerkzaamheden is het van belang om naast voorzieningen voor het autoverkeer ook maatregelen te treffen voor de fiets, het zij langs het werk of het bieden van een alternatieve route. Daarnaast moet opslag van materialen op fietspaden zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen.

### *Verharding*

Fietsers hebben een duidelijke voorkeur voor gesloten verhardingen, zoals asfalt en beton; de verklaring hiervoor is dat deze de grootste vlakheid en de minste weerstand bieden en daardoor het meeste comfort. Fietspaden worden dan ook aangelegd in asfalt. Mocht dit niet mogelijk zijn dan worden tegels toegepast. Het streven is tevens om bestaande betegelde fietspaden bij groot onderhoud in asfalt uit te voeren.



*fietspaden in asfalt*

#### Maatregelen aantrekkelijkheid en comfort:

- aanpassen kruisingen solitaire fietspaden met erftoeganswegen
- evaluatie verkeerslichteninstallaties
- aanpassen verkeerslichteninstallaties n.a.v. onderzoek
- de fietsbewegwijzering completeren
- bevorderen dat nieuwe wachthuisjes bij de pont worden geplaatst
- evaluatie strooiroutes





## 8 SCHOOLROUTES, EDUCATIE EN VOORLICHTING

### 8.1 Schoolroutes

Om fietsgebruik op de lange termijn te stimuleren is het van belang dat kinderen gewend zijn om te fietsen. Het is dan ook van essentieel belang dat de belangrijkste bestemming van kinderen (de school) op een veilige manier (met de fiets) te bereiken is en dat de fiets veilig en goed gestald kan worden. Bij de planning van nieuwe schoollocaties dient dit expliciet bij de locatiekeuze meegenomen te worden.

Voor schoolroutes kan het wenselijk zijn extra maatregelen te nemen voor wat betreft veiligheid of bijvoorbeeld breedtes aan fietspaden.

In het plan van aanpak "verkeersveilige schoolomgeving verkeersveilige schoolroutes" wordt specifiek aandacht gegeven aan de veilige inrichting nabij de school, maar ook de weg er naar toe. In nauw overleg met de scholen wordt een inventarisatie gemaakt voor wenselijke aanpassingen. Vanuit aanpak verkeersveilige schoolomgeving/schoolroutes worden de geïnventariseerde knelpunten aangepakt. De veilige inrichting rondom scholen is inmiddels gestart en wordt in 2010 verder uitgevoerd. Vanaf 2011 wordt een start gemaakt met de uitvoering van veilige schoolroutes. Zowel de scholen, scholieren en ouders zijn hier nauw bij betrokken.



*Aanpak schoolomgeving: situatie voor en na*



### 8.2 Educatie en voorlichting

Voor de algemene verkeersveiligheid van alle weggebruikers is permanente verkeerseducatie noodzakelijk. Permanente verkeerseducatie betekent dat elke weggebruiker regelmatig verkeerseducatie en verkeersvoorlichting krijgt aangeboden. Educatieprojecten zijn veelal in doelgroepen onder te verdelen naar levensfase van de verkeersdeelnemer. Denk hierbij aan de schoolgaande jeugd tot 12 jaar, de 16-jarige bromfietser of de ervaren oudere die wordt geconfronteerd met nieuwe weginrichtingen en regelgeving.

In Velsen wordt met name voor de jongere verkeersdeelnemer de nodige inspanning geleverd. Sinds enkele jaren heeft de gemeente het praktische fietsexamen voor de laatste klassen van het basisonderwijs weer nieuw leven ingeblazen. Op dit moment doen nagenoeg alle scholen mee aan deze fietsexamens. Tevens kunnen scholen zich ieder jaar aanmelden voor de projecten streetwise (hele basisschool), dode hoek en fietsseef (beide groep 7). Daarnaast wordt ieder jaar op de middelbare scholen door de gemeente de zogenaamde verkeersmarkt georganiseerd. Doel van deze markt is de jongeren bewust te maken van hun

verkeers(on)veilige gedrag. De komende jaren worden bovengenoemde educatieve projecten gecontinueerd.

#### *Acties om fietsgebruik te stimuleren*

Naast het bieden van een goede infrastructuur, bestaan er diverse campagnes om het fietsgebruik te stimuleren. Voorbeelden die door de gemeente Velsen zelf zijn geïnitieerd zijn bijvoorbeeld: "de verkeerssling", "op voeten en fietsen", "streetwise". Voorbeelden waaraan de gemeente Velsen heeft meegedaan zijn bijvoorbeeld "trap is wat vaker naar je baas", "fietsen scoort", en de "week van de vooruitgang". Deze laatste initiatieven werden geïnitieerd door de Milieudienst en regionaal uitgezet. Daarnaast kan ook gedacht worden aan het stimuleren van fietsen onder allochtonen, bijvoorbeeld door het bieden van fietscursussen. Daarnaast is het belangrijk om het fietsen positief onder de aandacht te brengen. Goede publiciteit is hierbij een effectief hulpmiddel. Komende jaren wordt actief ingezet op acties om het fietsgebruik te stimuleren en om gerealiseerde fietsvoorzieningen meer onder de aandacht te brengen.

#### Maatregelen schoolroutes en educatie

- aanpak knelpunten verkeersonveilige schoolroutes
- initiëren gemeentelijke stimuleringsprojecten
- meewerken aan stimuleringsprojecten Milieudienst

## 9 FIETSPARKEREN

Een fietser wil niet alleen veilig kunnen fietsen, maar ook veilig zijn fiets kunnen stallen. Het niet aanwezig zijn van een goede fietsenstalling kan een reden zijn om een ander vervoermiddel te kiezen. Bij belangrijke bestemmingen dient dan ook kwantitatief en kwalitatief voldoende fietsparkeergelegenheid te zijn. Uitgangspunten zijn hierbij:

- bij openbare bestemmingen voldoet het aantal fietsparkeervoorzieningen aan de vraag op een piekmoment, inclusief groei om extra fietsgebruik te kunnen opvangen
- fietsparkeervoorziening dienen zo dicht mogelijk bij de bestemming geplaatst te worden en ruimtelijk passen in zijn omgeving
- bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt structureel rekening gehouden met fietsparkeren.
- de fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de kwaliteitseisen van Fietsparkeur (zie volgende paragraaf)

### *Kwaliteitseisen fietsparkeervoorzieningen*

Een fietser wil zijn fiets goed en veilig kunnen stallen. Een goede fietsparkeervoorziening heeft dan ook de volgende eigenschappen: weinig kans op beschadiging van de fiets en in de meeste gevallen goede aanbindmogelijkheden. Er zijn veel leveranciers van fietsparkeervoorzieningen en er is een grote diversiteit aan systemen. Om er zeker van te zijn dat fietsparkeervoorzieningen aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen is een keurmerk in het leven geroepen, de zg. Fietsparkeur. Dit keurmerk heeft betrekking op de volgende criteria:

- gemak bij het plaatsen van een fiets
- kans op letsel bij een gebruiker of passant
- kans op schade aan een fiets
- gebruiksgrenzen t.o.v. fietstypen en/of fietscomponenten
- vandalismebestendigheid
- gemak bij het vastzetten van een fiets
- kraakbestendigheid van de anti-diefstalvoorziening
- duurzaamheid
- informatie

Binnen de fietsparkeur zijn vele type fietsvoorzieningen mogelijk

Voor welke fietsparkeervoorziening met een fietsparkeur uiteindelijk wordt gekozen kan per locatie verschillen en wordt o.a. bepaald door prijs, vormgeving, uitstraling en specifieke omstandigheden.

### *Stallingvoorzieningen bij openbaarvervoersvoorzieningen*

#### NS stations

Door Prorail zijn/worden in overleg met de gemeente de fietsenstallingen bij de stations fors uitgebreid om te kunnen voldoen aan de vraag. Bij alle drie de stations zijn inmiddels ook OV-fietsen beschikbaar. De OV-fiets is een snelle en gemakkelijke huurfiets in het openbaar vervoer.

#### Fast Flying Ferry

De Fast Flying Ferry voorziet duidelijk in een behoefte. Voor het voor- en natransport wordt zowel de fiets als de auto gebruikt. De overdekte fietsenstalling ziet er echter weinig aantrekkelijk uit. Door de provincie is subsidie toegezegd om deze fietsenstalling te vernieuwen en tevens uit te breiden. Ook zijn bij de Fast-Flying-Ferry OV-fietsen beschikbaar. De fietsenstalling wordt in 2011 vervangen.

## Bushaltes

Recentelijk is een aantal bushaltes aangepast ten behoeve van een betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor gehandicapten. Hierbij zijn tevens deze bushaltes standaard voorzien van 3 fietsklemmen. Bij een aantal belangrijke instaphaltes zijn meer fietsklemmen aanwezig (bijv. Plein 1945, Velsbroek-Centrum, Parkweg). Uit tellingen is gebleken dat er niet bij alle bushaltes voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn. Met name in Velsbroek staan bij diverse bushaltes veel meer fietsen dan fietsklemmen. Deze bushaltes dienen uitgebreid te worden met meer fietsparkeervoorzieningen, waarbij rekening gehouden wordt met extra groei.

Ook het aantal fietsklemmen bij de Parkweg is te gering. Gewenst is hier een goede fietsparkeervoorziening te realiseren. Door de provincie is subsidie toegezegd om hier een overdekte fietsstalling te plaatsen. In 2011 wordt deze bushalte voorzien van voldoende fietsparkeervoorzieningen.

Bij de realisering van de HOV-lijn Haarlem-IJmuiden worden goede fietsparkeervoorzieningen meegenomen als onderdeel van de inrichting van de halteplaatsen.



*Bushalte met tekort aan fietsparkeermogelijkheden*

## *Openbare bestemmingen*

Ook bij openbare publieke bestemmingen dienen er voldoende fietsparkeermogelijkheden te zijn. Daar waar de gemeente eigenaar/beheerder is van de openbare voorziening is de gemeente hier zelf verantwoordelijk voor. Bij overige voorzieningen stelt de gemeente zich als taak te bevorderen dat er voldoende fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Op dit moment is niet inzichtelijk waar er te weinig fietsstallingen zijn. Hiertoe dienen tellingen te worden gehouden. Tevens zal gecontroleerd dienen te worden of de stallingen voldoen aan de kwaliteitseisen. Hiertoe zullen in ieder geval de volgende bestemmingen worden geteld:.

- winkelcentra
- buurthuizen
- bibliotheek
- stadhuis
- schouwburg
- weekmarkten
- gemeentelijke sportaccommodaties

- stranden
- aanlegplaatsen watertaxi
- scholen (ook tbv ouders)

Het tijdstip van de telling hangt af van de locatie en van de weersomstandigheden.

Uitgangspunt is dat in de behoefte wordt voorzien inclusief groei. Indien geen andere mogelijkheden voor handen zijn mag in bestaande situaties uitbreiding eventueel ten koste gaan van parkeerplaatsen. Bij aanstaande ontwikkelingen of wegconstructies dient te worden afgewogen of de investeringen voor het uitbreiden van de bestaande fietsparkeervoorzieningen opwegen tegen de beperkte tijdsduur waarin zij gebruikt worden.

#### *Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met fietsparkeren. Om vast te stellen hoeveel fietsparkeervoorzieningen er gerealiseerd dienen te worden, worden fietsparkeernormen opgesteld. Deze fietsparkeernormen worden gebaseerd op de parkeerkcijfers van het CROW. Op dit moment wordt door het CROW gewerkt aan een herziening van deze parkeerkcijfers. De verwachting is dat deze aan het eind van 2010 gereed zijn.

#### Maatregelen fietsparkeren

- verbeteren en uitbreiden fietsenstalling Fast Flying Ferry
- realiseren fietsenstalling Parkweg
- realiseren van voldoende fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes
- (doen) realiseren van voldoende fietsparkeermogelijkheden bij openbare voorzieningen
- opstellen fietsparkeernormen



## 10 RECREATIEF FIETSVERKEER

De gemeente Velsen is een aantrekkelijke gemeente om recreatief te fietsen. Naast natuurlijk de Kennemerduinen en Spaarnwoude, loopt door de gemeente de landelijke fietsroute LF1 (de Noordzeeroute) en is de gemeente Velsen opgenomen in het fietsknooppuntennetwerk. Tevens lopen er door de gemeente diverse (regionale) rondritten, zoals de routes Kop van de Haven, Tour des forts, rondje Haarlem, Beeckenstijnroute etc.. Regelmatig worden er door de gemeente nieuwe toeristische fietsroutes gerealiseerd. De diverse rondritten zijn te downloaden vanaf de website van de gemeente Velsen. Ook zijn een aantal rondritten te verkrijgen bij de informatiezuilen, zoals die bij het Pontplein.



*fietsroute*

Daarnaast is de fiets uitermate geschikt om de verschillende toeristische voorzieningen en gebieden te bereiken en aan elkaar te koppelen. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de recentelijk in gebruik genomen watertaxi tussen de Noordpier en de Kop van de haven. Ook de realisering van een fietspad langs de Reyndersweg en het opknappen en aantrekkelijk maken van de Kromhoutstraat zijn belangrijke projecten om het fietsen naar toeristische gebieden te stimuleren.

### *Fietspadenplan Groene IJmond*

In het fietspadenplan Groene IJmond zijn de gewenste, recreatieve fietsroutes voor de IJmond vastgesteld. De meeste hiervan zijn inmiddels gerealiseerd of in voorbereiding. Er dient nog 1 schakel gerealiseerd te worden. Dit betreft een fietsvoorziening langs de Kanaaldijk (zie paragraaf 5.1).

### *Gebiedscommissie investering budget landelijk gebied (ILG)*

Door het ministerie van Landbouw en Visserij is een inventarisatie gemaakt van de regionale, recreatieve fietsroutes. Aan de hand hiervan zijn door de gebiedscommissie ILG de ontbrekende schakels en gewenste verbindingen in kaart gebracht.

Dit betreft:

- fietsvoorziening Kanaaldijk (zie paragraaf 5.1)
- ontbrekende schakel tussen Minister van Houtenlaan en Driehuizerkerkweg (zie paragraaf 5.2)
- fietsvoorziening tussen Westbroekplas en Spaarnwoude
- openstelling CRM-tunneltje
- ontbrekende schakel tussen Nationaal Park Zuid Kennemerland en Spaarnwoude

Hieronder volgt een korte toelichting op de laatste twee ontbrekende schakels.

De afstand tussen de huidige twee tunneltjes onder de A22 door bedraagt nu ruim 2,5 km. Voor de bereikbaarheid van Spaarnwoude vanuit Velsersbroek is de openstelling van het zgn. CRM-tunneltje wenselijk. In verband met hoge kosten en de sociale veiligheid is tot nog toe het tunneltje dicht gebleven. Inmiddels heeft de provincie aan het recreatieschap subsidie toegezegd waardoor de openstelling van het tunneltje mogelijk gaat worden. Vanuit de gemeente is het wenselijk hieraan mee te werken. Voorwaarde hierbij is dat de onderdoorgang sociaal veilig kan worden vormgegeven.

Tussen het Nationaal Park Zuid Kennemerland en Spaarnwoude ontbreekt nu een duidelijke, recreatief aantrekkelijke fietsverbinding. De gebiedscommissie ILG hecht veel waarde aan een dergelijke verbinding en stelt hier naar alle waarschijnlijkheid subsidie voor beschikbaar. In overleg met betrokken partijen is het wenselijk te bepalen hoe een dergelijke verbinding gerealiseerd kan worden. Dit kan inhouden een verbetering van de bewegwijzering tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Inmiddels is gestart met het onderzoek naar de mogelijkheden. Het Nationaal Park is hierbij de initiatiefnemer.

#### *Eisen infrastructuur*

Ten aanzien van de eisen aan de infrastructuur worden voor recreatieve routes niet wezenlijk andere eisen gesteld dan aan de overige fietsinfrastructuur. Het accent ligt hier echter meer op de aantrekkelijkheid en comfort.

#### *Bewegwijzering*

Utilitair fietsverkeer prefereert de kortst mogelijke route naar haar bestemming. Toeristisch fietsverkeer daarentegen vindt een aantrekkelijke route belangrijker dan de kortste route. Aangezien veel recreatieve toerfietsers hun toertochten uit het hoofd maken, is het wenselijk om de toeristische routes te verwijzen door middel van de toeristische (groene) fietsbewegwijzering.

#### *Bijzondere faciliteiten*

Om de gemeente Velsen nog aantrekkelijker te maken voor de toeristische fietser worden extra faciliteiten voor de fietser gerealiseerd. Gedacht wordt aan het opzetten van zogenaamde fietscafe's. Dit is een nieuw initiatief waarbij (bestaande) horecagelegenheden de fietser gratis gebruik laat maken van het toilet, waar de elektrische fiets opgeladen kan worden en een fietsreparatiesetje en fietspomp aanwezig is. De gemeente fungeert hierbij als aanjager. Ook kan gedacht worden aan het bieden van kleinschalige rustpunten (zoals bankjes, prullenbakken etc.) op bewegwijzerde of veel bereden toeristische routes. Onderzoek zal moeten uitwijzen welke faciliteiten wenselijk en/of mogelijk zijn.

#### Maatregelen Recreatief fietsverkeer:

- herinrichting Kromhoutstraat
- fietsvoorziening realiseren tussen Westbroekplas en Spaarnwoude
- medewerking verlenen aan het realiseren van openstelling CRM tunnel
- medewerking verlenen aan het realiseren van een fietsvoorziening tussen Nationaal Park Zuid Kennemerland en Spaarnwoude
- realiseren van toeristische bewegwijzering
- onderzoek naar cq realiseren van bijzonder faciliteiten voor toeristische fietsers



## 11 UITVOERINGSPLAN

### *Financiën*

Voor het realiseren van fietsprojecten is geen apart budget beschikbaar. Om zoveel mogelijk projecten te kunnen realiseren worden waar mogelijk de projecten gecombineerd met reguliere onderhoudsprojecten of rioolwerkzaamheden. Voor kleinere maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van fietsenklemmen, wordt gezocht of financiering mogelijk is binnen de reguliere budgetten of door bijvoorbeeld dekking uit onderhoudsbudgetten. Gezien de aanstaande bezuinigingen zullen de mogelijkheden hiertoe echter steeds beperkter worden. Voor het realiseren van fietsvoorzieningen zijn diverse subsidies beschikbaar. Bijvoorbeeld het programma Kleine Infrastructuur en Impuls Fiets (beide uit BDU via de provincie) en het actieprogramma luchtkwaliteit (via de milieudienst). De gemeente Velsen maakt hier ieder jaar zoveel mogelijk gebruik van. Mogelijk zou op termijn de subsidiestroom vanuit de Provincie minder kunnen worden vanwege bezuinigingen (zie kaderbrief 2011 van de Provincie). Dit zou het behalen van de beoogde doelen uit het beleidsplan kunnen bemoeilijken. Voor de projecten waar nog geen financiering voor beschikbaar is, zal de Raad indien zij uitvoering wenst specifiek geld voor beschikbaar moeten stellen.

### *Planning*

In de tabel op blz. 42 is een overzicht opgenomen van alle in het beleidsplan opgenomen projecten. Waar mogelijk is een jaar van uitvoering genoemd. De in de planning opgenomen jaartallen zijn richtjaren. Door omstandigheden kunnen werken eerder dan wel later worden uitgevoerd. In de tabel is tevens aangegeven in welke fase een project zich bevindt, te weten de studie-, plan- of realisatiefase. Alle projecten doorlopen deze drie fases. In de studiefase wordt onderzoek gedaan naar de gemelde problematiek en worden mogelijke oplossingsrichtingen gezocht. Tevens wordt in deze fase gezocht naar financiële dekking. Het is ook mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder hoeft te worden uitgewerkt om wat voor reden dan ook. In zo'n geval wordt een project geschrapt. In de planfase worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en vindt eventuele inspraak plaats. Na vaststelling van het ontwerp en zo nodig het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet gaat het project over naar de realisatiefase. In de realisatiefase wordt het project daadwerkelijk ten uitvoer gebracht.

### *Monitoring*

Om te kunnen beoordelen of het fietsbeleid effectief is, is het van belang het fietsbeleid te monitoren. Het monitoren van het fietsbeleid wordt via verschillende invalshoeken opgezet.

- Het houden van tellingen; door regelmatig intensiteitstellingen te houden op diverse belangrijke fietsroutes kan bezien worden of het ingezette fietsbeleid ook daadwerkelijk leidt tot meer fietsgebruik. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de duidelijke relatie tussen de weersomstandigheden en het gebruik van de fiets.
- Leefbaarheidmonitor; in de gemeente Velsen wordt tweejaarlijks de leefbaarheidmonitor gehouden. Dit biedt goede mogelijkheden om te monitoren hoe de bewoners tegen het fietsbeleid aankijken.
- Planning; tweejaarlijks wordt gemonitord welke projecten zijn gerealiseerd en of de planning dient te worden bijgesteld.
- Bijhouden ongevalgegevens; aan de hand van de ongevalcijfers kan worden gemonitord hoe de ongevalgegevens zich ontwikkelen. Tevens kunnen eventueel nieuwe relatief onveilige locaties gesignaleerd worden. Een meldpunt voor gevaarlijke situaties wordt ingesteld. Situaties die hier worden gemeld worden mede gebruikt om de effectiviteit van het fietsbeleidsplan te monitoren.

*Overzicht projecten*

	<b>Opmerking</b>	<b>Fase</b>	<b>(Mogelijke) Uitvoering in</b>	<b>Financiële mid- delen beschikbaar?</b>
<b>Maatregelen samenhang en directheid</b>				
<i>Aanleg fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen</i>				
- Kanaaldijk tussen de De Wetstraat en het Sluisplein		Studie	2016 e.v.	Nee
- Kanaaldijk/IJmuiderstraatweg		Plan	2011-2012	Ja
- Julianakade		Plan	2011-2012	Ja
- Marktplein		Plan	2015-2016	Ja
- Merwedestraat		Plan	2015-2016	Ja
- Rijksweg-oost (tussen Meubelmakerstraat en Schenkeldijk)		Studie	2016 e.v.	Nee
<i>Aanpassing naar voorkeursprofiel gebiedsontsluitingswegen</i>				
- Kennemerlaan		Studie	2016 e.v.	Nee
- Broekbergenlaan		Plan	2013-2014	Ja
- Planetenweg		Plan	2012-2013	Ja
- Lange Nieuwstraat		Plan	2013-2014	Ja
<i>Onderzoek naar en waar gewenst aanleg van fietsstraat op de parallelwegen</i>				
- Waterloolaan		Plan	2012	Ja
- Santpoortse Dreef-oost		Realisatie	2010	Ja
- Evaluatie Fietsstraten op parallelwegen		Studie	2014	Ja
- Minister van Houtenlaan	Afhankelijk van evaluatie	Studie	2016 e.v.	Nee
- Velsbroekse Dreef	Afhankelijk van evaluatie	Studie	2016 e.v.	Nee

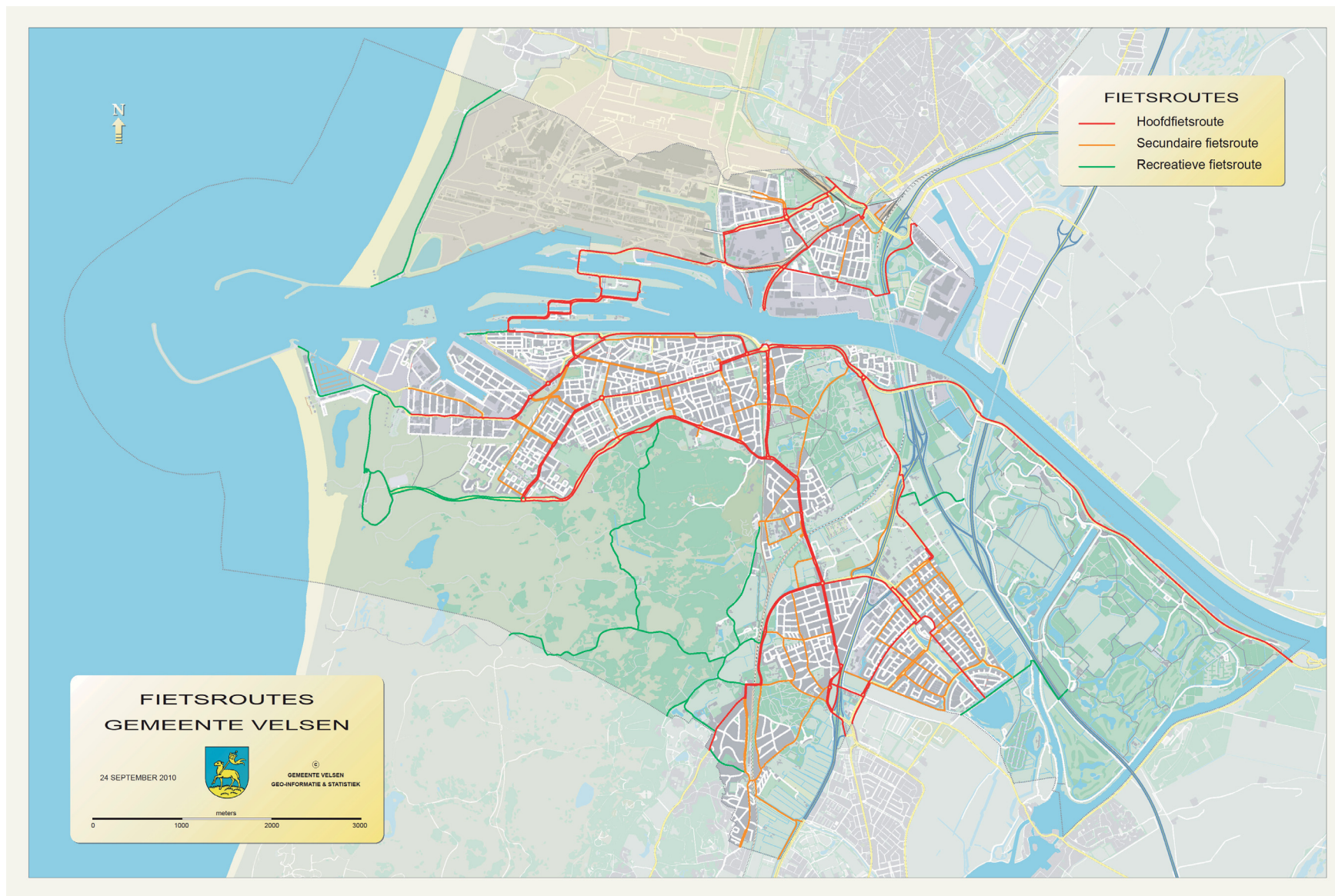
	<b>Opmerking</b>	<b>Fase</b>	<b>(Mogelijke) Uitvoering in</b>	<b>Financiële mid-delen beschikbaar?</b>
- De Kamp	Afhankelijk van evaluatie	Studie	2016 e.v.	Nee
- Westbroekerweg	Afhankelijk van evaluatie	Studie	2016 e.v.	Nee
<i>Verbetering profiel erftoegangswegen</i>				
- Duinvlietstraat		Studie	2016 e.v.	Nee
- Driehuizerkerkweg		Plan	2012	Ja
- Brederoodseweg (nu nog 50 km/uur beoogd 30 km/uur)		Studie	2016 e.v.	Nee
- Wüstelaan		Plan	2011	Ja
<i>Onderzoek naar mogelijkheden realisering of verbetering van ontbrekende schakels</i>				
- onderzoek mogelijkheden snelle fietsverbinding tussen Noord-Kennemerland en Zuid-Kennemerland		Studie	2011-2012	Nee
- fietspad tussen Minister van Houtenlaan en de Santpoortse Dreef	Mogelijk in combinatie met HOV	Studie	2014	Nee
- fietspad langs de N208 tussen Hoofdstraat en het Schoterkerkpad		Studie	2016 e.v.	Nee
- fietsvoorziening Delftplein/Hoofdstraat	Mogelijk in combinatie met HOV	Studie	2013-2014	Nee
- verbetering oversteek kanaal		Studie	2011-2012	Nee
<b>Maatregelen Veiligheid</b>				
- analyse onveilige locaties		Studie	2011-2012	Ja
- aanpassing onveilige locaties in het kader van herinrichtingen		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	Ja

	Opmerking	Fase	(Mogelijke) Uitvoering in	Financiële mid- delen beschikbaar?
- aanpak overige onveilige locatie	Afhankelijk van onderzoek	Studie	2016 e.v.	Nee
- onderzoek bromfiets op de rijbaan	Inclusief uitvoering	Studie	2010-2011	Ja
- aanpak onveilige fietsoversteken (bij herinrichtingen)		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	Ja
<b>Maatregelen aantrekkelijkheid en comfort</b>				
- aanpassen kruisingen solitaire fietspaden met erftoegangswegen		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	Ja
- evaluatie verkeerslichteninstallaties		Studie	Doorlopend	Ja
- aanpassen verkeerslichteninstallaties n.a.v. onderzoek	Afhankelijk onderzoek	Studie	Doorlopend	Nee
- de fietsbewegwijzering completeren		Plan	2011	Ja
- bevorderen dat nieuwe wachthuisjes bij de pont worden geplaatst	Afhankelijk toekomstige eigendomssituatie Pontplein	Studie	2011	Nee
- evaluatie strooiroutes		Studie	Ieder jaar	Ja
<b>Maatregelen schoolroutes en educatie</b>				
- aanpak knelpunten verkeersonveilige schoolroutes		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	Ja, voor beperkte maatregelen
- initiëren gemeentelijke stimuleringsprojecten		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	
- meewerken aan stimuleringsprojecten Milieudienst		Studie/plan/realisatie	Doorlopend	

	Opmerking	Fase	(Mogelijke) Uitvoering in	Financiële mid-delen beschikbaar?
<b>Maatregelen fietsparkeren</b>				
- verbeteren en uitbreiden fietsenstalling Fast Flying Ferry		Plan	2011	Ja
- realiseren fietsenstalling Parkweg		Plan	2011	Ja
- realiseren fietsparkeermogelijkheden bij bushaltes		Studie	2011-2012	Nee
- (doen) realiseren fietsparkeermogelijkheden bij openbare voorzieningen		Studie	2012	Nee
- Opstellen fietsparkeernormen		Studie	2011	Ja
<b>Maatregelen Recreatief fietsverkeer</b>				
- herinrichting Kromhoutstraat		Realisatie	2011	Ja
- fietsvoorziening realiseren tussen Westbroekplas en Spaarnwoude		Studie	2016 e.v.	Nee
- medewerking verlenen aan het realiseren van openstelling CRM tunnel		Plan	2012	Ja
- medewerking verlenen aan het realiseren van een fietsvoorziening tussen Nationaal Park Zuid-Kennemerland en Spaarnwoude		Studie	2011-2012	Ja
- realiseren van toeristische bewegwijzering		Studie	2016 e.v.	Nee
- onderzoek naar of realiseren van bijzondere faciliteiten voor toeristische fietsers		Studie	2011 e.v.	Nee



# BIJLAGE I FIETSNETWERK







## BIJLAGE II GROSLIJST FIETSERSBOND

Geactualiseerde groslijst knelpunten van de Fietsersbond voor de gemeente Velsen uit de rapportage: "top 10 knelpunten op de hoofdfietsroutes per regio in Noord Holland" (februari 2008), inclusief de stand van zaken van betreffende projecten.

Noordelijke, Midden en Zuidelijke Sluisweg; zeesluis IJmuiden	RWS	Fietsvoorziening ontbreekt
Duinvlotstraat; Rijswijkstraat tot aan Velsertaverse		Fietsvoorziening ontbreekt
Staalhavenweg; tussen Wenckebachstraat en de Noordesluisweg	Corus	Fietsvoorziening ontbreekt
Kanaaldijk; tussen Pontplein en de Julianakade	Gem / RWS	Fietsvoorziening heeft niet voldoende kwaliteit
Steigerweg; Tussen Kerkstraat en Sluisplein	RWS/Zeehaven	Fietsvoorziening ontbreekt
Kruising Julianakade, Kanaaldijk, IJmuiderstrweg; t.o. Het Witte Theater		Gevaarlijke kruising / oversteek
Julianakade; Tussen de IJmuiderstraatweg – Dokweg		Fietsvoorziening ontbreekt
Weg over / langs de begraafplaats. Tussen Zeeweg en Driehuizerkerkweg		Verwijderde route
Driehuizerkerkweg; tussen de Duin & Kruidbergerweg en de Waterloolaan		Fietsvoorziening ontbreekt
Bloemendaalsestraatweg en van Dalenlaan; Santpoort - Bloemendaal		Herinrichting voldoet niet
Dammersweg; Het fietspad naar het Recreatieschap Spaarnwoude		Fietsvoorziening ontbreekt
Pad tussen Dammersweg en het Golfterrein; Pad langs de A9		Ontbrekende schakel
Fietspad langs het spoor; Tussen Zeeweg en Driehuizerkerkweg		Ontbrekende schakel
Watertaxi tussen Marina IJmuiden en het Noorderstrand	Particulier	Ontbrekende schakel; in voorbereiding
Fietsstunnel onder de A9; Ter hoogte van de splitsing A9 - A22		Ontbrekende schakel
Velsen Noord kruising A22 – noord; voet/fietsbrug		Ontbrekende schakel
Velsen Zuid pont; frequenter laten varen		Wachttijd voor de pont te lang
Pontplein; verkeerslichten		Groentijd voor fietsers is te kort
Velsen Noord kruising A22 – zuid; sluisverkeer en fietsverkeer mengen zich		Fietsuggestiestroken zijn aangebracht
Heerenduinweg; aansluiting fietspad duinen op de Heerenduinweg		Gevaarlijke kruising / oversteek
Halkade		Fietsvoorziening ontbreekt
Broekbergenlaan		Fietsvoorziening ontbreekt
Verkeerslichten optimaliseren voor de fiets		Te lange wachttijden; afgesteld op gemotoriseerd verkeer
Santpoortseweg; nieuw fietspad tussen de De Kamp en de Hagelingerweg.		Huidige is doorsteek is gevaarlijk

## Stand van zake knelpunten groslijst

1. Noordelijke, Midden en Zuidelijke Sluisweg: fietsvoorziening ontbreekt  
*De sluisen en de wegen er over heen zijn eigendom van Rijkswaterstaat. Er is geen mogelijkheid tot creëren extra ruimte op het sluisencomplex. Onbekend is of fietsvoorzieningen binnen de bestaande situatie mogelijk zijn.*
2. Duinvlietsstraat, Rijswijkstraat tot aan Velsertaverse: fietsvoorziening ontbreekt  
*Duinvlietstraat is opgenomen in het fietsbeleidsplan als zijnde hoofdfietsroute over een erftoegangsweg waarvan het profiel opnieuw bezien dient te worden. Bij de aanleg Westelijke Randweg is een fietsvoorziening aangelegd tussen de Andreaweg en de Velsertaverse. Bekeken wordt of nog aanvullende maatregelen wenselijk zijn.*
3. Staalhavenweg, tussen Wenckebachstraat en Noordersluisweg; fietsvoorziening ontbreekt  
*Dit project is in voorbereiding. Verwachte uitvoering 2010.*
4. Kanaaldijk, tussen Pontplein en de Julianakade; fietsvoorziening heeft niet voldoende kwaliteit  
*Project is opgenomen in fietsbeleidsplan..*
5. Steigerweg: tussen Kerkstraat en Sluisplein  
*Deze weg is eigendom van Rijkswaterstaat en Zeehaven IJmuiden. De weg is redelijk recent heringericht. Er is niet veel ruimte voor fietsvoorzieningen.*
6. Kruising Julianakade, Kanaaldijk, IJmuiderstraatweg t.o. Het Witte theater; gevaarlijke kruising/oversteek  
*Project is opgenomen in fietsbeleidsplan als subjectief onveilige locatie. Eventuele aanpassing van oversteek nog niet bekend..*
7. Julianakade, tussen de IJmuiderstraatweg-Dokweg; fietsvoorziening ontbreekt  
*Dit project is opgenomen in het fietsbeleidsplan..*
8. Weg over/langs de begraafplaats, tussen Zeeweg en Driehuizerkerkweg; verwijderde route  
*Project is opgenomen in fietsbeleidsplan als ontbrekende schakel. Onderzocht wordt of fietsvoorziening kan worden aangelegd in combinatie met HOV*
9. Driehuizerkerkweg; tussen de Duin & Kruidbergerweg en de Waterloolaan, fietsvoorziening ontbreekt.  
*Is opgenomen in fietsbeleidsplan als zijnde belangrijke recreatieve fietsroute over een erftoegangsweg waarvan het profiel opnieuw bezien dient te worden. Mogelijke uitvoering in 2012.*
10. Bloemendaalsestraatweg en van Dalenlaan, Santpoort-Bloemendaal; herinrichting voldoet niet  
*Dit is een verschil van mening tussen fietsersbond en gemeente. .*
11. Dammersweg, het fietspad naar het recreatieschap Spaarnwoude, fietsvoorziening ontbreekt  
*Recentelijk is de Dammersweg tussen de Westlaan en de Dammersboog afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor het gedeelte tussen de Dammersboog en Oostlaan wordt nog bezien of extra maatregelen noodzakelijk zijn, e.e.a. afhankelijk van de evaluatie naar sluipverkeer tussen Velsertbroek en Spaarnwoude.*
12. Pad tussen Dammersweg en het golfterrein, pad langs de A9; ontbrekende schakel  
*Dit project is opgenomen in het fietsbeleidsplan als ontbrekende recreatieve schakel. Mogelijke uitvoering nog onbekend. Is eigendom van Rijkswaterstaat.*
13. Fietspad langs het spoor, tussen Zeeweg en Driehuizerkerkweg; ontbrekende schakel,  
*Zie punt 8.*
14. Watertaxi tussen Marina IJmuiden en het Noorderstrand; ontbrekende schakel, in voorbereiding  
*De watertaxi is inmiddels in de vaart genomen*
15. Fietstunnel onder de A9, ter hoogte van de splitsing A9-A22; ontbrekende schakel  
*Deze zogenaamde CRM tunnel is een project van recreatieschap Spaarnwoude. Zoals het zich nu laat aanzien kan deze voorziening binnen afzienbare tijd gerealiseerd worden*
16. Velsen-Noord kruising A22 noord, voetbrug/fietsbrug; ontbrekende schakel  
*Dit is een project uit het groen en waterplan. Het project is komen te vervallen.*
17. Velsen Zuid pont frequenter laten varen; wachttijd voor de pont te lang

*Dit project is in het fietsbeleidsplan opgenomen als gewenste voorziening. Mogelijke realisatie nog onbekend.*

18. Pontplein, verkeerslichten; groentijd voor fietsers is te kort  
*Dit project is opgenomen in het fietsbeleidsplan, wordt meegenomen bij evaluatie van de verkeerslichteninstallaties.*
19. Velsen-Noord kruising A22-Zuid; sluipverkeer en fietsverkeer mengen zich; fietsuggestiestroken zijn aangebracht  
*Bij de kruising met de A22 wordt een fietsbrug aangebracht (Wijkermeerweg). Uitvoering 2010/2011.*
20. Heerenduinweg; aansluiting fietspad duinen op de Heerenduinweg; gevaarlijke kruising/oversteek  
*Fietsoversteek is gerealiseerd.*
21. Halkade; fietsvoorziening ontbreekt  
*De Halkade is onderdeel van een bedrijfsterrein, in het LVVP is opgenomen dat bedrijventerreinen in principe verblijfsgebieden zijn. In verblijfsgebieden zijn verkeerssoorten niet gescheiden. Op specifieke punten kan omwille van de veiligheid afscherming van het langzaam verkeer nodig zijn. De visie over bedrijventerreinen zoals in het LVVP verwoord dient nader te worden uitgewerkt. Het voornemen is om de inrichting van bedrijventerreinen nader te beschouwen.*
22. Broekbergenlaan; fietsvoorziening ontbreekt  
*Project is opgenomen in fietsbeleidsplan. Verwachte uitvoering 2013/2014.*
23. Verkeerslichten optimaliseren voor de fiets; te lange wachttijden, afgesteld op gemotoriseerd verkeer  
*In het fietsbeleidsplan is opgenomen dat de verkeerslichteninstallaties geëvalueerd worden, om de wachttijden voor fietser te kunnen optimaliseren in relatie tot het overige verkeer. Verwachte uitvoering 2010/2011*
24. Santpoortse Dreef; nieuw fietspad tussen De Kamp en de Hagelingerweg.  
*Probleem is met name de fietsaansluiting van de parallelweg op de rotonde. Bij de werkzaamheden ten behoeve van het HOV wordt ook de rotonde aangepakt. De aansluiting voor het fietsverkeer wordt hierbij verbeterd.*

