

Mobiliteitsagenda Velsen

Veilig en vlot door Velsen!



Voorwoord

Beste lezer,

Met trots presenteer ik de Mobiliteitsagenda Velsen. De opvolger van het Lokaal Verkeer en Vervoer Plan (LVVP). We kiezen met deze agenda voor een verfrissende en innovatieve kijk op mobiliteit en bereikbaarheid. Ik vind dat u dat van de lokale overheid mag verwachten. Ook op het gebied van mobiliteit moeten we inspelen op de uitdagingen van de toekomst: klimaatverandering, toename van mobiliteit, milieudruk en technologische ontwikkelingen. Er ontstaan nieuwe en betere vervoersconcepten, waardoor autobezit steeds minder vanzelfsprekend wordt.

Want hoe houden we Velsen bereikbaar voor inwoners, bedrijven en toeristen? Hoe zorgen we ervoor dat mensen snel, gemakkelijk en veilig van A naar B kunnen komen nu en in de toekomst? Welke ontwikkelingen komen op ons af? En hoe kijken we in Velsen tegen mobiliteit en bereikbaarheid aan? In de Mobiliteitsagenda hebben we geprobeerd om op deze vragen antwoord te geven.

Samenwerking

We hebben deze agenda samen met inwoners, bedrijfsleven, medeoverheden en gemeenteraad opgesteld. Door samen te werken en gebruik te maken van de kennis en kunde van inwoners en ondernemers zijn er goede plannen en voorstellen ontstaan. Daarom wil ik iedereen bedanken die op zijn of haar manier heeft meegedacht over en meegewerkt aan deze agenda.

Mobiliteitstransitie

Ik verwacht dat er, naast een energietransitie, een mobiliteitstransitie ontstaat. Een verandering waar we op voorbereid moeten zijn, maar ook zeker een bijdrage aan moeten leveren. Woon-werkverkeer op de kortere afstanden met de e-bike wordt aantrekkelijker. Er komen meer deelauto's. Ook neemt het gebruik van deelfietsen bij bushaltes en stations toe. Zelfrijdende auto's laten niet lang meer op zicht wachten. Er komen meer elektrische auto's, en we willen inzetten op meer en beter openbaar vervoer. De reis naar belangrijke werkgebieden, zoals Amsterdam Zuidas en Schiphol, moet met OV korter gaan duren. Zodat we meer mensen kunnen verleiden om hun eigen auto te laten staan. Daarnaast gaan we werken aan een betere doorstroming van het verkeer met infrastructurele en technologische maatregelen. Zo houden we IJmuiden en de andere woonkernen in Velsen goed bereikbaar.

Bewustwording

Verder vind ik het mooi dat in de agenda veel aandacht is voor verkeersveiligheid en gedragsbeïnvloeding. Een veilige weginrichting alleen is niet genoeg. Bij de herinrichting van wegen en straten stellen we voortaan de fietser en voetganger voorop. En willen we alle weggebruikers bewust maken van hun eigen rol en verantwoordelijkheid qua veiligheid in het verkeer.

Met de Mobiliteitsagenda kijken we tientallen jaren vooruit. We gaan nu aan de slag met het uitvoeren van verschillende acties. Sommige zijn al in gang gezet. Ook bij de uitvoering van de agenda betrekken we bedrijven, inwoners, weggebruikers en andere belanghebbenden. Want de gemeente kan de mobiliteitsuitdagingen van nu en in de toekomst niet in haar eentje oplossen.

Velsen, mei 2019, Bram Diepstraten



Inhoudsopgave

Inleiding	4
1. Verduurzaming van mobiliteit	5
2. Veiligheid staat voorop	9
3. Ruim baan voor fietser en voetganger	12
4. Aantrekkelijk openbaar vervoer	15
5. Kwaliteit van wegennet op peil	18
6. Aanpak op maat voor parkeren	21
Van beleidsagenda naar uitvoering	23





Inleiding

Je vlot en veilig van de ene naar de andere bestemming kunnen verplaatsen is belangrijk. Het maakt niet uit of je dat te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met de auto doet. We willen werk maken van een goed fietsnetwerk en aantrekkelijk openbaar vervoer, zowel in Velsen als naar de regio. Ook willen we slimme doorstroming van al het verkeer vanuit de werkgebieden en woonkernen, en natuurlijk een veilige en leefbare situatie in de wijken. Dat is de ambitie van de gemeente Velsen op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid, zoals verwoord in het raadsakkoord van 2018.

De Mobiliteitsagenda Velsen geeft invulling aan deze ambitie. De agenda beschrijft de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren. De Mobiliteitsagenda is de opvolger van het Lokaal Verkeers- en Vervoerplan (LVVP) dat was opgesteld in 2004, met een looptijd tot circa 2020. In 2013 is dit LVVP geëvalueerd. Bij deze evaluatie is geconstateerd dat de beleidsacties en maatregelen voor een groot deel zijn uitgevoerd, zij het soms op een andere manier dan in het LVVP beschreven. Er is de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in de mobiliteit en bereikbaarheid. Maar stilstaan is geen optie.

Velsen is onderdeel van de metropoolregio Amsterdam (MRA) die de komende jaren fors gaat groeien qua aantal inwoners en arbeidsplaatsen. De verwachting is dat ook in Velsen de mobiliteit daardoor blijft toenemen. Tegelijkertijd is de verwachting dat de manier waarop mensen zich verplaatsen verandert. Innovaties als elektrische en zelfrijdende vervoermiddelen, nieuwe vervoersdiensten en betere reizigersinformatie zullen waarschijnlijk gaan zorgen voor veranderende voorkeuren bij verplaatsingen van en naar het werk of andere bestemmingen. Daarbij speelt ook de opgave om het verkeer duurzamer te maken, zodat het bijdraagt aan de klimaatdoelstellingen en verbetering van de leefbaarheid.

Aan de hand van de volgende thema's wil de gemeente ook in de komende jaren een goede bereikbaarheid waarborgen, en waar mogelijk verbeteren, op een wijze die recht doet aan de belangen van klimaat, leefbaarheid en veiligheid:

1. Verduurzaming van mobiliteit
2. Veiligheid staat voorop
3. Ruim baan voor fietser en voetganger
4. Aantrekkelijk openbaar vervoer
5. Kwaliteit van wegennet op peil
6. Aanpak op maat voor parkeren

Elk thema wordt apart als hoofdstuk besproken en voorzien van beleidsdoelen. In totaal zijn er 20 beleidsdoelen geformuleerd. Daarnaast zijn per beleidsdoel de concrete beleidsacties of maatregelen benoemd, waaraan in de huidige raadsperiode tot 2022 gewerkt gaat worden. De concrete acties en maatregelen zullen bij het begin van de daarop volgende periode weer geactualiseerd worden. Deze werkwijze maakt het mogelijk om per raadsperiode te evalueren welke voortgang is geboekt en beter in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en innovaties.

1. Verduurzaming van mobiliteit

De auto is voor veel bewoners en bezoekers van Velsen het favoriete vervoersmiddel. Daarnaast is er veel vrachtverkeer door de grote bedrijvigheid in de omgeving. Ondanks files en gebrek aan parkeerruimte is de prognose dat tot 2030 het aantal verplaatsingen en afgelegde kilometers van gemotoriseerd verkeer blijft toenemen. Er is echter een grens aan de capaciteit van het wegennet en de overlast die de leefomgeving kan hebben. De beschikbare ruimte, geluidsbelasting, luchtverontreiniging en klimaatverandering zorgen ervoor dat er maar een beperkte groeicapaciteit is. Het is dan ook belangrijk om het verkeer duurzamer te maken.

De gemeente heeft maar beperkte mogelijkheden om de hoeveelheid auto- en vrachtverkeer te beperken. We leven in een vrij land en kunnen weggebruikers niet dwingen om andere keuzes te maken. Dit neemt niet weg dat we willen inzetten op een aantal beleidsdoelen die hier een bijdrage aan kunnen leveren.

Beleidsdoel 1: rekening houden met bereikbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen

De Structuurvisie Velsen is leidend voor het ruimtelijk beleid in de gemeente. Een belangrijke keuze is de bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen in IJmuiden en woningbouw binnen het bestaande bebouwde gebied. Dit is in principe gunstig voor de bereikbaarheid omdat er dan woningen bijkomen op loop- en fietsafstand van winkels, werk, school en openbaar vervoer. Vanuit rijk en provincie wordt gestimuleerd om vooral te bouwen in de omgeving van treinstations, zodat openbaar vervoer direct beschikbaar is. Hoe dan ook is het belangrijk om de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het wegennet vooraf door te rekenen. Zo zal een toename van inwoners en bedrijvigheid in IJmuiden direct zijn weerslag hebben op de route Kanaaldijk-Pontplein-Stationsweg-Parkweg, de primaire ontsluitingsweg van IJmuiden.

Beleidsacties/maatregelen

1. Overzicht bewaken van ruimtelijke ontwikkelingen en opnemen in periodieke update van verkeersmodel IJmond
2. Beoordelen van de verkeerseffecten van individuele ruimtelijke plannen





Beleidsdoel 2: alternatieve vormen van vervoer aantrekkelijker maken

Omdat verkeer niet ophoudt bij de gemeentegrens werken we samen met Beverwijk en Heemskerk aan een bereikbare en leefbare IJmond vanuit het programma IJmond Bereikbaar. Begin 2014 is hiervoor de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond vastgesteld en is in 2016 een mobiliteitsfonds gevormd. Een belangrijk doel hiervan is het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer in de regio aantrekkelijker te maken door geld beschikbaar te maken voor investeringen. Veelal gebeurt dit in combinatie met programma's van de provincie of het rijk, die eveneens veel waarde hechten aan betere infrastructuur en voorzieningen voor fietsers en het openbaar vervoer. Een deel van de maatregelen die hieruit voortvloeien vinden plaats binnen de gemeente Velsen. Hierop wordt nader ingegaan bij de thema's 3 en 4 (fiets en openbaar vervoer). Bij andere vormen van vervoer kan ook gedacht worden aan vervoer over water. De ligging van Velsen aan het Noordzeekanaal biedt daarvoor kansen, zowel voor personen- als goederenvervoer. Het uitgangspunt bij personenvervoer is dat het gaat om recreatief gebruik, wellicht in de vorm van een watertaxi. Initiatieven hiertoe vanuit ondernemers zijn welkom.

Beleidsacties/maatregelen

3. Bijdrage leveren aan verbeteringen in fiets- en OV-infrastructuur vanuit IJmondiale samenwerking op het gebied van mobiliteit
4. Initiatieven voor goederenvervoer en recreatief personenvervoer over het Noordzeekanaal ondersteunen

Beleidsdoel 3: woon-werkverkeer stimuleren duurzame keuzes te maken

Hoewel we weggebruikers niet kunnen dwingen om vaker de auto te laten staan of buiten de spits te reizen, is het wel mogelijk om een gedragsverandering te stimuleren. Vooral voor woon-werkverkeer binnen de IJmond of tussen Velsen en Haarlem is de fiets een prima alternatief, zeker nu het gebruik van de elektrische fiets steeds verder toeneemt. Fietsstimuleringsmaatregelen bestaan al in de vorm van de campagne "Goed op weg", een belangrijk onderdeel van het programma IJmond Bereikbaar. In dit programma, dat wordt getrokken door de Omgevingsdienst IJmond, wordt actief samengewerkt met bedrijven en organisaties in de IJmond met het doel werknemers te motiveren om vaker de fiets of het openbaar vervoer te gebruiken voor hun woon-werkverkeer. Dit wordt ook wel 'mobiliteitsmanagement' genoemd. Het is belangrijk deze samenwerking in stand te houden en waar mogelijk te versterken. De gemeente Velsen wil, als grote werkgever binnen IJmuiden, zelf ook actiever hierin opereren en daarmee het goede voorbeeld geven.

Beleidsacties/maatregelen

5. Meewerken aan fiets- en OV-stimuleringsmaatregelen vanuit het programma IJmond Bereikbaar
6. Experimenten en initiatieven voor stimulering van spitsmijden en samenrijden ondersteunen
7. Vervoerswijzen van medewerkers gemeente Velsen onderzoeken met een mobiliteitsscan en het gebruik van fiets en OV vergroten

Beleidsdoel 4: inspelen op innovatieve en duurzame ontwikkelingen in mobiliteit

Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit gaan momenteel snel. In grootstedelijke gebieden neemt, vooral onder jongeren, het autobezit af. Niet het soort vervoer staat centraal, maar het bereiken van de bestemming wordt het uitgangspunt. Dit kan met een mix van verschillende vervoersmiddelen. Deze trend, ook wel 'Mobility as a Service (MaaS)' of 'ketenmobiliteit' genoemd, biedt kansen om knelpunten in het wegennet op te lossen door slim in te zetten op een combinatie van auto, openbaar vervoer en fiets. Dit gaat samen met een toename van 'deelconcepten', zoals de deelauto en deelfiets. Via 'apps' kunnen gebruikers een voertuig reserveren en betalen. Deze trend kan ook interessant zijn voor woningbouwplannen. Als het autobezit daadwerkelijk afneemt heeft dit impact op het aantal benodigde parkeerplaatsen. Een andere trend is de groei van het winkelen via internet en de daarmee gepaard gaande bezorglogistiek. De uitdaging is om dit in de toekomst zo te organiseren dat dit niet leidt tot een toename van gemotoriseerd verkeer. Het is zaak om nieuwe ontwikkelingen, zoals logistieke hubs, te volgen en waar mogelijk ruimte te bieden voor innovaties om te groeien, te experimenteren en daadwerkelijk toe te passen in Velsen. Daarom is het van belang om als gemeente op de hoogte te blijven van wat er ontwikkeld wordt, welke voor- en nadelen er met bepaalde ontwikkelingen komen kijken en welk effect het heeft op de mobiliteit, leefomgeving en klimaat.

Beleidsacties/maatregelen

8. Mogelijkheden en locaties onderzoeken voor deelfietsen en deelauto's
9. Ruimte bieden voor duurzame initiatieven op het gebied van pakketbezorging en stadslogistiek



Beleidsdoel 5: gebruik van emissieloos vervoer stimuleren

De energietransitie van fossiele brandstoffen naar alternatieve brandstoffen is ook aan de orde op het gebied van mobiliteit. Voor de toekomst wordt gestreefd naar emissieloos vervoer. Er komen steeds meer elektrische auto's op de markt en ook met een groter bereik (meer dan 300 kilometer). Deze worden niet alleen door burgers gekocht, maar ook schakelen steeds meer bedrijven hun leasepool over naar elektrisch. Al deze auto's vragen om een laadinfrastructuur. Bij bedrijven kan het meestal op eigen terrein en bij mensen met een eigen oprit kan het thuis. Maar ook in de openbare ruimte blijven voorlopig laadfaciliteiten nodig. Het beleid hiervoor wordt gecontinueerd en waar mogelijk verruimd. Uiteraard blijven aspecten als veiligheid en ruimtelijke inpassing daarbij een randvoorwaarde. Velsen heeft zich voor de uitbreiding van openbare laadpalen aangesloten bij MRA-Elektrisch. Ook het busvervoer in de regio gaat steeds vaker met elektrische bussen. In de huidige concessie Haarlem-IJmond (2017-2027) is opgenomen dat Connexxion de vloot met bussen al in de komende jaren grotendeels elektrisch maakt. Deze komen dan ook in Velsen te rijden. Naar verwachting vergt dit laadinfrastructuur bij het eindpunt Dennekoplaan. Daarnaast zijn er plannen om de pontveren van het GVB te elektrificeren. Er zijn ook ontwikkelingen gaande op het gebied van biobrandstoffen en waterstof. Ook hiervoor geldt dat het van belang is om op de hoogte te blijven van nieuwe ontwikkelingen en deze waar mogelijk te stimuleren.

Beleidsacties/maatregelen

- 10 De uitrol van openbare laadpalen voor elektrische auto's via het programma MRA-Elektrisch blijven faciliteren
11. Elektrisch laden via een huisaansluiting mogelijk maken bij huizen zonder oprit of carport
12. Meewerken aan initiatieven vanuit de markt voor snellaadstations en alternatieve brandstoffen
13. Ruimte bieden aan oplaadmogelijkheden voor bussen van Connexxion
14. Medewerking verlenen aan elektrificeren van de pontverbinding in Velsen



2. Veiligheid staat voorop

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal en elke dag. Iedereen neemt deel aan het verkeer en ervaart daarbij soms onveilige situaties. Als het mis gaat is de impact daarvan vaak groot, zeker als er sprake is van letsel of zelfs een dodelijke afloop. Het verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig' heeft in de afgelopen decennia geleid tot een vermindering van het aantal dodelijke slachtoffers en ernstig gewonden. De laatste jaren is er echter weer sprake van een lichte stijging in het aantal verkeersslachtoffers. Deze stijging heeft diverse oorzaken, zoals de opkomst van nieuwe voertuigen (snorscooters, e-bikes, bakfietsen), een toename van afleiding in het verkeer (smartphones, navigatie), de toename van het aantal verkeersbewegingen en de grotere deelname van ouderen in het verkeer.

De gemeente Velsen wil zich blijven inzetten voor het verminderen van het aantal ongevallen en slachtoffers in het verkeer. We willen een extra impuls geven aan de drie pijlers van het Duurzaam Veilig beleid: een veilige infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving. Daarnaast streven we naar een meer planmatige aanpak van de verkeersveiligheid.

Beleidsdoel 6: doorgaan met Duurzaam Veilige inrichting openbare ruimte

In de afgelopen jaren zijn de wegen in Velsen grotendeels ingericht volgens de principes en richtlijnen van Duurzaam Veilig. De gedachte daarbij is dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat het herkenbaar is voor weggebruikers en dat verkeersdeelnemers begrijpen wat er van hen wordt verwacht. Zo is er binnen de bebouwde kom een duidelijke indeling gemaakt in 50 km/uur wegen die het meeste verkeer moeten verwerken (met voorrangskruispunten of rotondes, fietspaden of fietsstroken, asfalt) en 30 km/uur zones waar juist relatief weinig verkeer komt en weinig geregeld is (inrichting als verblijfsgebied met klinkers en drempels of kruispuntplateau's). Een aantal wegen, veelal wijkontsluitingswegen in de woonkernen, past moeilijk binnen deze categorisering. Dit worden ook wel 'grijze wegen' genoemd. Op deze wegen bestaat enerzijds de behoefte om ze 30 km/uur te maken, vanwege de ligging in de woonwijk of de beschikbare wegbreedte, maar blijft anderzijds ook een duidelijke functie bestaan voor de afwikkeling van relatief veel auto's, fietsers en soms ook busverkeer of vrachtauto's van leveranciers. Het is belangrijk om ook voor dit type wegen een herkenbare weginrichting te creëren. Daarnaast heeft de gemeente Velsen een beperkt aantal wegen in beheer met een hogere maximumsnelheid (60, 70 of 80 km/uur), zoals de Kanaaldijk en de route Rijksweg-Broekeroog. Zo nu en dan worden vragen gesteld over het gekozen snelheidsregime op deze wegen. Deze keuzes zullen opnieuw onder de loep worden genomen, in overleg met inwoners, wijkplatforms en andere organisaties.





Beleidsacties/maatregelen

15. Doorgaan met volwaardige vormgeving van 30 km/uur zones in combinatie met rioolprojecten
16. Uitgangspunten vaststellen voor afwijkende inrichtingsprincipes: wijkontsluitingswegen, woonerven en bedrijfserven
17. Herinrichten van een aantal 50 km/uur wegen naar 30 km/uur wijkontsluitingswegen: Brederoodseweg, Spaarne- en Merwedestraat, Kennemerlaan
18. Onderzoek doen naar mogelijke aanpassing snelheidsregime van gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom: Kanaaldijk, Rijksweg-Broekeroog, Rijksweg langs A208 bij Velsbroek

Beleidsdoel 7: zorgen voor goede verkeerseducatie en veilige schoolomgevingen

Vanuit de gedachte 'jong geleerd is oud gedaan' wordt ieder schooljaar opnieuw veel aandacht besteed aan verkeerseducatie en -voorlichting van leerlingen, zowel op basisscholen als in het voortgezet onderwijs. Een bekend voorbeeld zijn de praktische verkeersexamens voor groep 7 van het basisonderwijs en in voorbereiding daarop een dode-hoek instructie met vrachtwagen. Daarnaast zijn diverse educatieve projecten beschikbaar om verkeersveilig gedrag van kinderen te bevorderen. Het gebruik hiervan wordt gestimuleerd door de provincie Noord-Holland met de subsidieregeling 'Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid'. In combinatie hiermee geeft de gemeente specifiek aandacht aan een verkeersveilige wegrichting nabij de school, maar ook de weg er naar toe. Dit gebeurt in nauw overleg met de scholen, scholieren en ouders. Hierin zijn al veel stappen gezet, maar dit blijft ook in de komende jaren relevant. Verkeersveiligheid van alle weggebruikers is gebaat bij permanente verkeerseducatie, dus ook voor de volwassen verkeersdeelnemers. Hiervoor heeft Velsen nog geen beleid. Sinds enige jaren worden snelheidsdisplay's ingezet om automobilisten te wijzen op hun snelheid, maar er is behoefte aan educatieprojecten gericht op diverse groepen en onderwerpen. Een verkeersveilig Velsen is de verantwoordelijkheid van alle verkeersdeelnemers. Maar dan moet iedereen wel beschikken over de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie om zich veilig te gedragen.

Beleidsacties/maatregelen

19. Doorgaan met verkeerseducatie voor basisschoolleerlingen en middelbare scholieren
20. Beleid voor veilige schoolomgevingen en routes naar scholen voortzetten
21. Mogelijkheden voor verkeerseducatie aan volwassen verkeersdeelnemers onderzoeken en uitvoeren
22. Inzet van snelheidsdisplay's uitbreiden en programmeren

Beleidsdoel 8: een planmatige aanpak maken om ongevallen en overlast te verminderen

Mede gezien de trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers wordt landelijk gewerkt aan een 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. Dit plan richt zich op structurele aandacht en een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid. Op alle fronten (infrastructuur, educatie, handhaving) is een extra inspanning nodig om de verkeersveiligheid te verbeteren. Hiervoor is een meer planmatige samenwerking nodig tussen rijk, provincies, gemeenten, politie, verzekeraars en marktpartijen en weggebruikers. Het werken aan veilige wegen door de verschillende overheden, moet hand in hand gaan met het veiliger maken van voertuigen door marktpartijen. Hierbij moet rekening worden gehouden met technologische ontwikkelingen die positief én negatief kunnen zijn voor de verkeersveiligheid. Daarnaast speelt handhaving een belangrijke rol. Hierbij gaat het steeds vaker om acties die de alertheid in het verkeer moeten bevorderen, naast handhaving van rijden onder invloed, snelheidsovertredingen en hufterig gedrag. Ook is meer structurele aandacht nodig voor educatieprojecten gericht op het verbeteren van de kennis, vaardigheden en gedrag van alle verkeersdeelnemers (zie vorige beleidsdoel). De gemeente Velsen wil graag een bijdrage leveren aan deze doelstellingen. Voor een planmatige aanpak van de verkeersveiligheid is het nodig om deze ook continu te 'monitoren', zodat inzicht kan worden verkregen in de objectieve en subjectieve veiligheid: het aantal ongevallen, ongevalslocaties, klachten over onveilige locaties, snelheidsovertredingen en overlastklachten.

Beleidsacties/maatregelen

23. Periodiek een evaluatie uitvoeren van verkeersongevallen, gemeten snelheden en klachten
24. Met regionale partners een plan van aanpak maken voor verbetering van de verkeersveiligheid als onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030



3. Ruim baan voor fietser en voetganger

De fiets is, naast de auto, het meest gebruikte vervoermiddel voor de dagelijkse verplaatsingen. Voor de korte afstanden speelt de fiets altijd al een belangrijke rol, maar door de opkomst van de elektrische fiets wordt steeds vaker ook op langere afstanden gefietst. De gemeente Velsen wil dit graag stimuleren. Het vaker kiezen voor de fiets is goed voor de gezondheid, het milieu en de verkeersdruk op de wegen. Ook de voetganger krijgt landelijk steeds meer aandacht in het verkeersbeleid.

De gemeente wil, soms letterlijk, ruimer baan maken voor de fietser en voetganger. Het wil hieraan werken door een vervolg te geven aan het fietsbeleid 'Velsen Fietst', met speciale aandacht voor regionale doorfietsroutes, en door de fietser en voetganger meer dan voorheen centraal te stellen bij de inrichting van de openbare ruimte. Een goede samenwerking met de Fietsersbond is daarbij een belangrijke voorwaarde.

Beleidsdoel 9: doorgaan met verbetering van het lokale fietsnetwerk

Voor een volwaardige plaats van de fiets in het verkeerssysteem is een fietsvriendelijke infrastructuur onontbeerlijk. Een samenhangend, veilig en comfortabel fietsnetwerk ligt hier aan ten grondslag. In de afgelopen jaren zijn er flinke stappen gezet in het verbeteren van het netwerk. Hier gaat Velsen onverminderd mee door. Door de toename van het aantal fietsers en de sterke toename van de elektrische fiets zal er ook ingespeeld moeten worden op de veranderende eisen die dit aan een veilig en comfortabel fietsnetwerk stelt. Daarbij kan gedacht worden aan de breedte van de fietspaden en bochten. Ook wordt ingezet op het zogenaamde 'vergevingsgezind fietspad' met als doel het aantal enkelzijdige fietsongevallen te verminderen. Het verwijderen van onnodige paaltjes en het toepassen van belijning in plaats van verhoogde banden zijn hiervan goede voorbeelden. Tevens is aandacht nodig voor het recreatieve fietsnetwerk in Velsen. Door de aanwezigheid van ondermeer het Nationale Park Zuid-Kennemerland en Recreatiegebied Spaarnwoude zijn er ook veel recreatieve fietsers in Velsen. Voor deze doelgroep is het van belang om te zorgen voor betere zichtbaarheid van de toegangen tot de gebieden, een goede kwaliteit van de fietsroutes en optimale fietsbewegwijzing.

Beleidsacties/maatregelen

25. Actualiseren van het fietsbeleid
26. Uitwerken van nieuwe eisen voor fietspaden en -stroken als antwoord op toegenomen gebruik
27. Optimaliseren van de recreatieve fietsroutes





Beleidsdoel 10: realiseren van regionale doorfietsroutes

Door de opkomst van de elektrische fiets worden er steeds meer en grotere afstanden afgelegd. Met name voor woon-werk verkeer is hiermee de fiets een prima alternatief binnen de IJmond of tussen Velsen en Haarlem. Maar ook verdere afstanden, zoals naar Amsterdam, Schiphol of Alkmaar, komen steeds meer in beeld als fietsbare afstanden. Om deze fietsers te faciliteren en meer mensen te stimuleren de fiets te nemen, is het van belang fietsroutes te realiseren waar je goed kunt doorfietsen. Samen met Beverwijk en Heemskerk wordt gewerkt aan een IJmondiale doorfietsroute. Aan de zuidgrens van de IJmond wordt deze voortgezet met de doorfietsroute tussen Velsen en Haarlem. Om deze te realiseren is samenwerking gezocht met Haarlem en de provincie Noord-Holland. Ook in MRA verband vindt afstemming plaats over wenselijke doorfietsroutes. Zo hebben de betrokken overheden een intentieverklaring ondertekend voor het realiseren van een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes in de metropoolregio Amsterdam. In Velsen liggen de doorfietsroutes voornamelijk binnen de bebouwde kom, waardoor de beschikbare ruimte soms beperkt is. Belangrijk is dat er, waar nodig, ook parallelle routes zijn zodat de hoeveelheid fietsers verdeeld worden. Zaak is nu de doorfietsroutes de komende jaren ook daadwerkelijk te realiseren. Een cruciaal onderdeel daarbij is de pont over het Noordzeekanaal. Sinds 2015 is in de (ruime) spitsperioden een tweede pont in de vaart. Het is belangrijk om de 10-minuten frequentie van de pontverbinding tussen Velsen-Zuid en Velsen-Noord in stand te houden.

Beleidsacties/maatregelen

28. Realiseren van het Velsense deel van de IJmondiale doorfietsroute: aanpassing kruispunt Pontplein, verbreden fietspaden Van den Vondellaan en Hagelingerweg
29. Meewerken aan het provinciale deel van de doorfietsroute Velsen-Haarlem: aanleg fietspad langs N208 tussen Hoofdstraat en Schoterkerkpad
30. Optimaliseren van de doorfietsroute Velsen-Amsterdam langs het Noordzeekanaal
31. Afstemmen van beleid voor doorfietsroutes met regiopartners in de MRA
32. Spitspont Velsen over het Noordzeekanaal definitief behouden

Beleidsdoel 11: voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen bieden

Een fietser wil niet alleen veilig kunnen fietsen, maar ook veilig zijn fiets kunnen stallen. Het ontbreken van een goede fietsenstalling kan een reden zijn om een ander vervoermiddel te kiezen. Het is dan ook van belang goede parkeervoorzieningen te realiseren bij belangrijke bestemmingen, maar ook bij woongebouwen en bedrijven. Voor nieuwbouw is het fietsparkeren inmiddels opgenomen in het parkeernormenbeleid. Het blijft zaak om bij nieuwbouw alert te blijven dat er voldoende fietsparkeergelegenheden worden gerealiseerd. De laatste jaren is de gemeente gestart met het vervangen van oude fietsenrekken voor nieuwe exemplaren die voldoen aan de huidige eisen. Hier wordt de komende jaren verder vervolg aan gegeven. Tevens wordt het aantal locaties met fietsparkeervoorzieningen waar nodig uitgebreid. Voldoende en veilige fietsenstallingen zijn ook van belang bij de openbaar vervoer voorzieningen. Veel openbaar vervoer ritten starten of eindigen immers met een fietsrit. Naast de fietsenstallingen bij NS-stations is er steeds meer behoefte aan goede fietsstallingen bij bushaltes. Bij de aanleg van de R-net haltes zijn dan ook standaard fietsparkeervoorzieningen meegenomen. Ook bij de overige bushaltes is dit inmiddels het geval. Het gebruik van deze stallingen neemt steeds verder toe. Het is zaak de komende jaren te zorgen dat er voldoende fietsparkeergelegenheid blijft bij haltes voor het openbaar vervoer.

Beleidsacties/maatregelen

33. Monitoren van gebruik fietsenstallingen bij stations en bushaltes en waar nodig uitbreiden
34. Structureel aandacht geven aan fietsparkeervoorzieningen bij nieuwbouw, herinrichtingsprojecten, scholen en klachten over bestaande situaties
35. Voldoende fietsparkeervoorzieningen bieden bij gemeentehuis voor bezoekers en personeel

Beleidsdoel 12: fietser en voetganger centraal stellen bij inrichting openbare ruimte

Hoe beter voorzieningen te voet of fietsend bereikbaar zijn, hoe aantrekkelijker het voor mensen wordt om (een deel van) hun verplaatsing lopend of fietsend af te leggen. De aanwezigheid van fietsers en voetgangers verlevendigen bovendien het straatbeeld en hebben een positief effect op de leefbaarheid en het veiligheidsgevoel. Waar in het verleden vaak geredeneerd werd vanuit de auto is het bij de inrichting van de openbare ruimte van belang om juist de langzame verkeersdeelnemer als uitgangspunt te nemen. Zo blijven voorzieningen als scholen, winkelcentra, stations en bushaltes goed bereikbaar. Centraal staat de kwaliteit van de fiets- en looproutes naar dergelijke voorzieningen, zoals een comfortabel wegdek, goede oversteekbaarheid van de wegen en de toegankelijkheid voor mindervaliden en slechtzienden. Ook in de woonwijken is het van belang dat er voldoende ruimte is voor voetgangers. Meer dan in het verleden stellen we daarom de fietser en voetganger centraal bij de herinrichting van wegen en de openbare ruimte als geheel.

Beleidsacties/maatregelen

36. Inventariseren van fiets- en wandelroutes waar comfort, veiligheid en toegankelijkheid verbeterd kunnen worden
37. Bij herinrichtingsprojecten de ruimte voor fietsers en voetgangers als vertrekpunt nemen

4. Aantrekkelijk openbaar vervoer

Aantrekkelijk, toegankelijk, frequent en goed functionerend openbaar vervoer vormt een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid van de gemeente Velsen en de regio. Samen met de fiets biedt het de mogelijkheid het gebruik van de auto te verminderen. Ook is openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen, toeristen en mindervaliden, vaak het enige beschikbare vervoermiddel om een bestemming te bereiken.

Het is essentieel om als gemeente over een dekkend en betrouwbaar OV aanbod te beschikken, waarbij alle bushaltes en stations op loop- of fietsafstand van de woningen en bedrijven liggen. Het voor- en na-transport moet in orde zijn, met goede en veilige looproutes en voldoende stallingsmogelijkheden voor fiets en auto. Ook moeten de haltes en stations toegankelijk zijn voor mindervaliden. In samenhang met de beoogde OV schielsprong in de metropoolregio Amsterdam wil ook Velsen het openbaar vervoer nog aantrekkelijker maken.

Beleidsdoel 13: busnetwerk en bushaltes in Velsen verder optimaliseren

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor de exploitatie van het busvervoer in de regio Haarlem-IJmond. In 2017 is Connexion gestart met een nieuwe concessieperiode van 10 jaar, waarbij op tal van lijnen in Velsen verbeteringen zijn doorgevoerd. De ruggengraat wordt gevormd door de R-netlijnen naar Haarlem en Amsterdam (385 en 382), aangevuld met de buslijnen 3, 73, 74 en de buurtbus 481. De rol van de gemeente is, naast overleg over mogelijke verbeteringen in het busnetwerk, het leveren van een bijdrage aan de infrastructuur. Daarbij gaat het om de bushaltes en maatregelen om de doorstroming van het busverkeer te bevorderen. Nog niet alle bushaltes zijn toegankelijk voor mindervaliden en regelmatig zijn extra fietsenstallingen nodig. Ook kan de doorstroming nog op een aantal plekken verbeterd worden. In alle gevallen gaat het om wegen en kruispunten waar ook veel auto- en fietsverkeer aanwezig is, zoals het Pontplein, de Parkweg en Velsertaverse. Bij het laatste punt wordt gestreefd naar een directe verbinding met station Beverwijk voor lijn 73 en 74, door een vrije busbaan te realiseren over het Wijckerpoortterrein. Binnen de woonkern van Velsen-Noord is geen openbaar vervoer aanwezig. Hier kan een buurtbus mogelijk een oplossing zijn.

Beleidsacties/maatregelen

38. Afronden van het toegankelijk maken van bushaltes voor mindervaliden en slechtzienden
39. Optimaliseren van beheer en onderhoud van bushaltevoorzieningen alsabri's en display's
40. Bushalte Scheldestraat in IJmuiden transformeren naar R-net halte
41. Overleggen met Connexion en provincie over aanpassingen in lijnvoering
42. Doorstroming van bussen verbeteren bij drukke kruispunten: Velsertaverse, Parkweg, Pontplein
43. Faciliteren van initiatieven voor aanvullend openbaar vervoer in Velsen-Noord





Beleidsdoel 14: gebruik van de Velsense stations op de Kennemerlijn stimuleren

Behalve met de bus is Velsen ook bereikbaar met de trein. Velsen heeft drie stations aan de zogenaamde Kennemerlijn, de sprinter tussen Amsterdam Centraal en Uitgeest-Alkmaar. Deze worden alle drie dagelijks gebruikt door ongeveer 1000 reizigers. Gezien de directe verbinding met Amsterdam zijn de stations voor Velsen belangrijk, maar landelijk gezien behoren ze tot de minder gebruikte stations. Niet alleen de Velsense stations, maar de Kennemerlijn als geheel, vormt een aandachtspunt voor de NS en de provincie. Om het gebruik van de Kennemerlijn te bevorderen is in 2016 de 'Corridordialoog Kennemerlijn' gestart tussen provincie, NS en de gemeenten. Dit heeft geleid tot een actieprogramma met concrete maatregelen per station. Voor Velsen gaat het daarbij vooral om station Santpoort-Noord dat in potentie meer reizigers kan trekken door deze in te richten als 'buitenpoort', een toegangspoort tot het landschap (o.a. Nationaal Park Zuid-Kennemerland). Maar ook voor de stations Santpoort-Zuid en Driehuis zijn maatregelen benoemd, zoals het aanbrengen van een lift bij station Driehuis. Daarnaast is voor Velsen ook station Beverwijk van belang waar al plannen in de maak zijn voor een betere ontsluiting van het stationsgebied, door de aanleg van een fietstunnel onder de Velsertraverse en vrije busbanen naar het busstation. Daarnaast bestaan hier kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werk, voorzieningen) in de omgeving van het station, ondermeer op het Wijckerpoortterrein.

Beleidsacties/maatregelen

44. Inzetten op kwaliteitsverbetering van de Kennemerlijn en meer reizigers op de stations Driehuis, Santpoort-Noord en Santpoort-Zuid
45. Station Santpoort-Noord profileren als toegangspoort tot Nationaal Park
46. Meewerken aan het realiseren van een lift bij station Driehuis
47. Samen met gemeente Beverwijk streven naar gebiedsontwikkeling bij station Beverwijk, vrije busbanen en een fietstunnel onder de Velserstraverse

Beleidsdoel 15: met rijk en regio werken aan schaa sprong van openbaar vervoer in de MRA

Zowel landelijk als in de metropoolregio Amsterdam wordt gewerkt aan een toekomstbeeld voor het openbaar vervoer met als richtjaar 2040. In de MRA wordt in de komende decennia nog een flinke groei verwacht van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en toeristen. Dit veroorzaakt een toename van mobiliteit van en naar de steden, wat vooral in de spits tot nog meer problemen zal leiden. Het bestaande OV netwerk is niet op deze groei berekend. Er is een schaa sprong nodig in het OV netwerk om tegemoet te komen aan de toenemende vraag. Dit vraagt grote investeringen en dus ook een gedegen analyse van de huidige en te verwachten vervoersbehoefte. Daarbij zal ook gekeken moeten worden naar nieuwe treinconcepten. Velsen zet in op een directe lightrailverbinding met Amsterdam. Er is behoefte aan een metropolitaan systeem met hoge frequenties, korte stoptijden per station en korte overstaptijden. Voor Velsen is het van belang dat de rechtstreekse verbindingen met Amsterdam Sloterdijk en Centraal blijven bestaan en waar mogelijk verbeteren. Daarnaast is er behoefte aan liefst rechtstreekse, maar in elk geval snelle en aantrekkelijke verbindingen naar andere belangrijke werkgebieden in Amsterdam en Schiphol. Omgekeerd worden de werkplekken en recreatieve gebieden in Velsen dan beter bereikbaar met OV voor bewoners van de metropoolregio Amsterdam.

Beleidsacties/maatregelen

48. Inzetten op betere verbindingen en nieuwe treinconcepten richting Amsterdam als onderdeel van de ambities van rijk en MRA
49. Streven naar een directe busverbinding vanuit de IJmond met Amsterdam Zuid(oost) en Schiphol



5. Kwaliteit van wegennet op peil

Een goede bereikbaarheid voor auto- en vrachtverkeer is en blijft essentieel voor het functioneren van Velsen. Hiervoor moeten niet alleen de capaciteit en doorstroming van de rijkswegen en provinciale wegen op peil zijn, maar ook de toegangspoorten tot de verschillende delen van de gemeente. Met name bij Velsen-Zuid en Velsen-Noord is een vlotte verkeersafwikkeling van groot belang voor de bereikbaarheid van de woonkernen en grote werkgebieden als de haven van IJmuiden en Tata Steel. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor de leefbaarheid in de woonkernen, door het verkeer zoveel mogelijk buitenom te leiden en te zorgen voor geluidsarm asfalt.

Om een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in Velsen te waarborgen, en op een aantal locaties te verbeteren, willen we inzetten op de volgende beleidsdoelen.

Beleidsdoel 16: met rijk en regio werken aan beter hoofdwegennet van en naar de IJmond

Velsen en de regio IJmond zijn voor hun bereikbaarheid afhankelijk van het hoofdwegennet in de MRA. Daarbij spelen met name de A9 en A208/N208 een belangrijke rol. Op de A9 staan regelmatig files door grote drukte en ongevallen op de A9 zelf of bij één van de tunnels. Voor de A208/N208 gaat het vooral om de A208 richting Velsertunnel. Vinden hier problemen plaats dan leidt dit al snel tot vaststaand verkeer op de A208/N208 en op het onderliggend wegennet in Velsen. Er bestaat hier geen uitwijkmogelijkheid naar de Wijkertunnel, omdat een verbinding tussen de A208 en A9 ontbreekt. Deze verbinding is niet alleen belangrijk voor de robuustheid van het hoofdwegennet rondom de tunnels en in de IJmond, maar ook voor de bereikbaarheid van Haarlem en Zuid-Kennemerland. In het recente onderzoek MIRT NowA (Noordwest Amsterdam) is de problematiek van de A9 en ontbrekende verbinding met de A208/N208 onderkend. Deze staat nu op de agenda bij rijk en regio, te beginnen met een voorgenomen aanpak van het knooppunt Rottepolderplein. Een andere ontbrekende verbinding, die tussen de A8 en A9, staat al langer op de agenda. Ook deze verbinding is van groot belang voor een robuuster wegennet in de MRA. Besluiten over studies en maatregelen op het hoofdwegennet worden sinds kort besproken en voorbereid in een specifiek bereikbaarheidsprogramma voor de MRA, waarin rijk en regio samenwerken onder de naam 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid'.

Beleidsacties/maatregelen

50. Samen met gemeente Haarlem meewerken aan MIRT verkenning A9 Rottepolderplein
51. Streven naar vervolgstappen op A9 tussen knooppunten Rottepolderplein en Beverwijk: verbreding en directe verbinding A9-A208
52. Medewerking aan totstandkoming van verbinding A8-A9 continueren





Beleidsdoel 17: doorstroming van toegangswegen in Velsen verbeteren

In een stedelijk gebied als de metropoolregio Amsterdam vormen de aansluitingen op het snelwegennet vaak een probleem, met name in de spitsperiodes. Dit is ook het geval in Velsen, aan beide zijden van de Velsertunnel. Bij Velsen-Zuid gaat het om de route Amsterdamseweg-Parkweg-Pontplein-Kanaaldijk, bij Velsen-Noord om de route Velserstraverse-Rijk de Waalweg-Wenckebachstraat. Regelmatig wordt dit nog verergerd door problemen in de Velsertunnel zelf. Verbetering van de doorstroming op de toegangswegen vergt een goede samenwerking van rijk, provincie en gemeente, omdat elk een deel van de wegen, kruispunten en verkeerslichten beheert. In eerste instantie gaat het om maatregelen die ertoe moeten leiden dat de beschikbare infrastructuur beter en slimmer benut wordt. Nieuwe technieken kunnen daarbij een rol spelen, zoals intelligente verkeersregelininstallaties (i-VRI), dynamisch verkeersmanagement, betere informatievoorziening en in de toekomst ook zelfrijdende auto's. Landelijk en regionaal lopen er tal van initiatieven op dit gebied, onder de noemer 'smart mobility'. Het is zaak deze ontwikkelingen te volgen en waar mogelijk toe te passen in Velsen. Alleen als de capaciteit van kruispunten echt te kort schiet, moet gezocht worden naar mogelijkheden om deze te verruimen door aanpassingen aan de infrastructuur. Voor de komende jaren staat de herinrichting van het Pontplein op het programma.

Beleidsacties/maatregelen

53. Herinrichten van kruispunt Pontplein om doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren
54. Optimaliseren van de verkeerslichten bij kruispunt Parkweg-Amsterdamseweg-Rijksweg
55. In overleg met provincie de doorstroming bij de Velsertraverse verbeteren
56. In overleg met Rijkswaterstaat het aantal opstoppingen bij de Velsertunnel verminderen
57. Alternatieve routes aangeven op de N208 en Velsertraverse bij afsluitingen van de Velsertunnel
58. Onderzoeken van mogelijkheden intelligente verkeerslichten (i-VRI) voor optimalisering van de doorstroming op toegangswegen
59. Participeren in het MRA programma Smart Mobility voor het toekomstbestendig en duurzaam maken van de asfaltwegen en fietspaden

Beleidsdoel 18: goede alternatieven bieden voor verkeer in centrumgebieden Velsen

In de meeste woonkernen van Velsen bestaat de situatie dat er veel verkeer door het centrum rijdt. Voor een deel gaat het om verkeer dat hier een bestemming heeft, maar soms is er ook sprake van doorgaand verkeer van en naar andere locaties. Dit is met name het geval bij de centrale route door IJmuiden (De Noostraat-Lange Nieuwstraat-Planetenweg) en bij de zogenaamde 'secundaire route' door Driehuis en Santpoort-Noord (Van den Vondellaan-Hagelingerweg). Langs deze routes liggen veel woningen en deels ook winkelgebieden, die hiervan overlast ondervinden in de vorm van geluid en onveiligheid. De afgelopen jaren zijn diverse maatregelen getroffen om het gebruik van deze routes te ontmoedigen. Ook is op veel plaatsen geluidsarm asfalt aangebracht. Ook is al geïnvesteerd in verbetering van de alternatieve routes buitenom, maar hiervoor zijn nog aanvullende maatregelen wenselijk. In IJmuiden wordt gewerkt aan een ring om het centrum door realisatie van de ontbrekende schakel via het Van Poptaplantsoen. Het alternatief voor de 'secundaire route' is de 'primaire route' buitenom via ondermeer de Parkweg-Stationsweg en het Pontplein. De problematiek en mogelijke maatregelen voor deze route zijn hierboven al benoemd. Ook voor de wegen buitenom geldt dat er oog moet zijn voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van aanwonenden. Voor de toekomst is het zaak om het functioneren van de centrale routes en de wegen buitenom te 'monitoren' en waar nodig maatregelen te treffen.

Beleidsacties/maatregelen

60. Herinrichten van Kennemerplein en Van Poptaplantsoen als ontbrekende schakel in de ring om het centrum van IJmuiden
61. Aanvullende maatregelen treffen op centrumring IJmuiden om verkeersoverlast te beperken: drempels op IJmuidersstraatweg, herinrichting kruispunt Willebrordstraat-Briniostraat-De Noostraat, geluidsarm asfalt op De Noostraat
62. Primaire route via N208, Amsterdamseweg, Rijksweg en Parkweg-Stationsweg optimaliseren



6. Aanpak op maat voor parkeren

Parkeren is een veelbesproken onderwerp in gemeenten. Ook in Velsen is het parkeren een verhoudingsgewijs grote 'bron van ergernis'. Uit de parkeerdrukmetingen blijkt er echter geen groot en structureel parkeerprobleem te zijn voor de gemeente als geheel. In delen van woonkernen, met name in IJmuiden en Velsbroek, ervaart men overlast van parkeren. Dit vraagt om een gebiedsgerichte aanpak. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk.

Gezien de beschikbare ruimte in sommige woonwijken is het niet mogelijk om overal tegemoet te komen aan de parkeerbehoefte. Om toch een acceptabele parkeersituatie te bereiken, willen we inzetten op de volgende beleidsdoelen.

Beleidsdoel 19: parkeervoorzieningen afstemmen op de vraag en de ruimtelijke situatie

Ergernis over parkeren komt in verhouding tot andere (verkeers)onderwerpen vaak voor in Velsen. De parkeersituatie is echter niet overal gelijk. In buurten waar woningen een eigen oprit hebben, is de parkeerdruk vaak lager dan in buurten waar dit niet het geval is. Daarnaast speelt de subjectieve ervaring een rol. Waar de één ergernis ervaart over het parkeren kan dezelfde situatie voor de ander acceptabel zijn. Daarom is het essentieel om te weten wat de feitelijke situatie is. Periodiek gemeentebreed of gebiedsgericht parkeeronderzoek voorziet in deze informatie, want meten is weten. Op basis van dergelijk onderzoek zijn vervolgens gerichte parkeermaatregelen mogelijk. In eerste instantie dienen die gericht te zijn op efficiënte benutting van de aanwezige parkeerruimte. Zo kunnen bewoners die de eigen carport niet gebruiken voor parkeren gestimuleerd worden dit wel te gaan doen. Een andere methode is door regulering betere benutting van parkeerruimte af te dwingen. Zo kan met een blauwe zone of met betaald parkeren bij winkels geregeld worden dat parkeerruimte beschikbaar blijft voor bezoekers. Na sluiting van de winkels is de maatregel niet van kracht en kunnen omwonenden er parkeren. In Velsen wordt nog niet gewerkt met zogenaamd vergunningparkeren. In drukke woonwijken met veel bezoekers zou dit een oplossing kunnen bieden. In uitzonderlijke gevallen kan extra parkeerruimte worden aangelegd om de parkeerdruk te verlichten. Dit is vooral mogelijk bij herinrichtingen van straten, indien daar ruimte en aanleiding toe is. Uiteraard zal dit altijd worden afgewogen met andere aspecten die bepalend zijn voor de leefbaarheid.



Beleidsacties/maatregelen

63. Parkeren op eigen terrein stimuleren indien de mogelijkheid hiertoe niet wordt gebruikt
64. Parkeerregulering door blauwe zones en betaald parkeren afstemmen op de lokale situatie
65. Mogelijkheden voor vergunningparkeren onderzoeken voor locaties met veel bezoekers
66. Toevoegen van parkeervakken indien dit mogelijk is qua ruimte en inpasbaarheid
67. Monitoren van parkeergelegenheid bij stations en recreatieve voorzieningen en waar nodig uitbreiden
68. Bij evenementen alternatief vervoer stimuleren om parkeeroverlast te voorkomen

Beleidsdoel 20: bij (sloop-)nieuwbouw de bereikbaarheid centraal stellen in parkeernormenbeleid

Ruimtelijke ontwikkelingen zijn van invloed op de mobiliteit. Meer woningen, kantoren of bedrijven leiden tot meer verkeer en meer parkeerbewegingen. In sommige wijken kan daarbij de van oudsher beschikbare ruimte een beperkende factor zijn. Vooral in centrumgebieden is ruimte schaars vanwege verhoudingsgewijs intensieve bewoning en (winkel)activiteit. Met parkeernormenbeleid streven we ernaar om ruimtelijke ontwikkelingen niet te laten leiden tot een verhoging van de parkeerdruk. Bij sloop-nieuwbouw van woonblokken binnen centrumgebied kan het echter lastig zijn om te voldoen aan de hedendaagse parkeernormen. In bepaalde steden in Nederland wordt daarom inmiddels geëxperimenteerd met lagere parkeernormen. Hierbij speelt een rol dat daar sprake is van afnemend autobezit of dat openbaar vervoer voorzieningen ruimschoots voor handen zijn. Aangezien Velsen inzet op verbetering van het openbaar vervoer binnen de MRA kan dit ook hier een rol gaan spelen in toekomstig parkeernormenbeleid. Zo is het denkbaar dat langs de R-net routes richting Haarlem en Amsterdam en rond de drie treinstations een lagere parkeernorm gehanteerd wordt bij woningbouw. Dit kan ook het geval zijn indien concepten als autodelen aantoonbaar leiden tot een lagere mate van autobezit. De parkeercijfers van het CROW geven verder houvast bij het toekomstbestendig houden van het Velsens parkeernormenbeleid.

Beleidsacties/maatregelen

69. Actualiseren van het parkeerbeleid met bijbehorende nota parkeernormen
70. Faciliteren van deelauto-concepten bij parkeeroplossingen voor nieuwbouw





Van beleidsagenda naar uitvoering

Deze Mobiliteitsagenda beschrijft de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren. Hiertoe zijn 20 beleidsdoelen geformuleerd, die zijn onderverdeeld in 70 concrete beleidsacties en maatregelen. Het uitvoeren van de concrete acties en maatregelen is soms een zaak van lange adem en vraagt voortdurende aandacht en samenwerking met andere overheden, externe organisaties en bewoners. De uitvoering van maatregelen wordt enerzijds gestuurd door de prioriteit en urgentie, en anderzijds door de afhankelijkheid van processen en beschikbare middelen. Om ruimte te geven aan benodigd onderzoek, uitwerkingen, samenwerkingsprocessen en nieuwe ontwikkelingen zal per raadsperiode een actualisering plaatsvinden. Dit maakt het mogelijk om beter in te spelen op wat prioriteit heeft en wat op korte termijn haalbaar is.

Uitgangspunt bij het realiseren van de acties en maatregelen die voortvloeien uit deze beleidsagenda is dat deze binnen de bestaande financiële kaders van de begroting worden uitgevoerd. In de afgelopen jaren zijn veel maatregelen gerealiseerd door werk-met-werk te maken bij reguliere onderhoudsprojecten of rioolwerkzaamheden. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van externe (co)financiering en subsidies. Zo zijn er de jaarlijkse programma's Kleine Infrastructuur en Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid van de provincie Noord-Holland. Daarnaast stelt de provincie regelmatig subsidies beschikbaar voor specifieke projecten op het gebied van infrastructuur voor openbaar vervoer of de fiets. Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is budget beschikbaar voor de snelfietsroute door Velsen. Ook heeft de provincie zelf geld gereserveerd voor deelprojecten van de snelfietsroute op het provinciale wegennet. Tevens wordt geld aan mobiliteit besteed vanuit het Mobiliteitsfonds IJmond, waaraan de gemeente Velsen jaarlijks een bijdrage levert.

Om te beoordelen of het mobiliteitsbeleid effectief is en blijft, is het van belang om dit beleid te monitoren. Dit gaat op verschillende niveaus gebeuren. Ten eerste door aan het einde van de raadsperiode te evalueren welke beleidsacties en maatregelen zijn uitgevoerd en welke nog niet. Daarnaast door jaarlijks een aantal vaste vragen voor te leggen aan de bewoners van Velsen in de Leefbaarheidsmonitor. En tenslotte door meer gebruik te maken van data op het gebied van mobiliteit. De afgelopen jaren is al ervaring opgedaan met het verzamelen van data over verkeersveiligheid, parkeerdruk en verkeersintensiteit op wegen en fietspaden. Het streven is om periodiek een 'thermometer mobiliteit' het licht te doen zien, naar voorbeeld van de thermometers die recentelijk in de gemeente en vervoerregio Amsterdam zijn verschenen.

Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Velsen, 2019

Gemeentelijke projectleiding: Kommer Sneeuw/Marjolein Magdelyns

Advisering en tekstbijdragen: Nico Molenaar/Sander van Barneveld, Verkeersatelier

Samenstelling en eindredactie: Kommer Sneeuw