



**Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017**  
**deel A: Beleidsplan**

17 mei 2017





## Samenvatting

Het Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017 (VVH) komt voort uit een actualiseringslag van het Verkeerstructuurplan 2009-2015 (VSP) en het Fietsbeleidsplan 2004. Er is gekozen voor een meer integrale benadering op het niveau van strategie, realisatie en beheer en onderhoud. Het VVH is het beleidsplan op het gebied van verkeer, vervoer en mobiliteit in de gemeente Heemskerk voor de komende jaren.

Het VVH bestaat uit drie onderdelen:

- Beleidsplan Verkeer en Vervoer (deel A), de gemeentelijke visie voor periode 2017-2022;
- Bijlagen (deel B), aanvullende informatie waar deel A naar verwijst;
- Uitvoeringsplan (deel C), het uitvoeringsprogramma van de projecten genoemd in deel A met de wijze van financiering.

Na behandeling van het beleidsproces, het voorafgaande verkeersbeleid en nieuwe verkeertrends wordt ingegaan op de wens en noodzaak van de drie hoofdthema's in dit beleidsplan: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Betreft het hier een wettelijke verplichting of een gemeentelijke wens? De koppeling met het beheer en onderhoud (Wegenbeheerplan) wordt gelegd. Bij de actualisatie van het VVH eind 2018 zal het beheer en onderhoud volledig worden geïntegreerd als hoofdthema in dit beleidsplan, bovendien zal nader uit te werken verkeersbeleid, zoals parkeerbeleid, bewegwijzeringsbeleid en beleid voor de openbare verlichting, worden toegevoegd.

De inhoudelijke behandeling van de hoofdthema's is als volgt:

- **Bereikbaarheid** gaat in op alle soorten weggebruikers en benoemt de kwaliteit en knelpunten die de weggebruiker ervaart;
- **Verkeersveiligheid** benoemt de registratie van verkeersongevallen en de mogelijkheid tot gedragsbeïnvloeding, speciale aandacht gaat hierbij uit naar de schoolomgeving en educatie;
- **Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid** gaat in op het optimaliseren van het regionale en lokale verkeersnetwerk en het gewenste fietsnetwerk. Daarnaast komt de infrastructuur als invulling van de ruimtelijke omgeving aan de orde. Vanwege de complexiteit en het verder concretiseren zullen een aantal onderwerpen verder in separate beleidsplannen/visies worden uitgewerkt.

De behandeling van elk hoofdthema eindigt met de beleidsdoelen vanuit het betreffende thema. De beleidsregels van het VVH zullen na vaststelling separaat worden gepubliceerd.

Het VVH zet het gekozen beleid van de afgelopen periode in grote lijnen voort: consistent beleid en afmaken waarmee begonnen is. De beleidsdoelen behorende bij de drie hoofdthema's zijn richtinggevend voor de komende jaren. Naast de inhoudelijke aandachtsvelden gaat deel A in op regionale en gemeentelijk interne overlegstructuren, de communicatie met de Heemskerker en de kaders voor de uitvoering.

Het Uitvoeringsplan (deel C) benoemt de werkzaamheden en de projecten die nodig zijn om de beleidsdoelen uit de drie hoofdthema's te realiseren, aangevuld met de beleidsagenda voor het beleidsterrein verkeer en vervoer. Vanwege gemeentelijke financiën en prioritering van projecten is het uitvoeringsprogramma behorende bij het Verkeerstructuurplan Heemskerk (2009-2015) niet voltooid. De projecten uit dit eerdere beleid zijn, voor zover actueel, opgenomen in het nieuwe uitvoeringsplan. In het uitvoeringsplan wordt onderscheid gemaakt in het moment van geplande uitvoering: binnen beleidsperiode (2017-2018) en langere termijn (na 2018). Prioritering, noodzaak en de financiële positie van de gemeente kunnen er toe leiden dat geplande projecten na een eerder/latere moment van uitvoering worden verschoven.

## Inhoudsopgave

<b>Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017</b>	<b>1</b>
<b>deel A: Beleidsplan</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>2 Begrippen</b>	<b>7</b>
<b>3 Leeswijzer</b>	<b>8</b>
<b>4 Het beleidsproces</b>	<b>9</b>
<b>5 Voorafgaand verkeersbeleid en nieuwe trends</b>	<b>10</b>
5.1 Verkeersstructuurplan 2009-2015 (oktober 2009)	10
5.2 Uitvoeringsprogramma Heemskerks Verkeersstructuurplan (januari 2010)	13
5.3 Fietsbeleidsplan - Gemeente Heemskerk (16 februari 2004)	14
5.4 Verkeer- en vervoertrends	14
<b>6 Wens of noodzaak</b>	<b>16</b>
6.1 Beheer en onderhoud	16
6.2 Bereikbaarheid	17
6.3 Verkeersveiligheid	17
6.4 Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid	18
<b>7 Beheer en onderhoud</b>	<b>19</b>
<b>8 Bereikbaarheid</b>	<b>20</b>
8.1 Auto en motorfiets	21
8.2 Openbaarvervoer en doelgroepenvervoer	22
a. Busvervoer	23
b. Doelgroepenvervoer	26
c. Treinvervoer	27
8.3 Goederenvervoer	28
a. Kwaliteitsnet goederenvervoer	28
b. Route gevaarlijke stoffen	29
c. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV)	30
d. Goederenvervoer in verblijfsgebieden	30
8.4 Fiets in diverse verschijningsvormen	31
8.5 Bijzonder voertuigen	33
8.6 De voetganger	34
8.7 Hulpdiensten	35
8.8 Recreatief verkeer	36
8.9 Mobiliteitmanagement	37
8.10 Beleidsdoelen bereikbaarheid	40
<b>9 Verkeersveiligheid</b>	<b>42</b>
9.1 Aanleiding van een verkeersongeval	42
9.2 Verkeersongevallen en objectieve cijfers	44
9.3 Gedragsbeïnvloeding	45
9.4 Handhaving	46
9.5 Educatie	46
9.6 Beleidsdoelen verkeersveiligheid	48



<b>10</b>	<b>Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid</b>	<b>50</b>
10.1	Regionaal verkeersnetwerk	50
	a. Netwerk gemotoriseerd verkeer	50
	b. Kwaliteitsnet fiets	50
10.2	Gemeentelijke verkeersnetwerk	51
	a. Huidig netwerk gemotoriseerd verkeer	51
	b. Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer	52
	c. Gewenst fietsnetwerk voorafgaand beleid	56
	d. Huidig fietsnetwerk	57
	e. Gewenst fietsnetwerk	58
10.3	Heemskerk Centrum	62
10.4	Werkgebieden en bedrijventerreinen	63
10.5	Duingebied en strand	63
10.6	Openbare verlichting	64
10.7	Verkeersregelinstallaties (VRI)	64
10.8	Verkeerstekens, bebording en bewegwijzering	65
	a. Verkeerstekens en bebording	65
	b. Landelijke richtlijnen bewegwijzering	66
	c. Lokale richtlijnen voor informatie-aanduidingen langs de weg	66
	d. Gemeentelijk bewegwijzering en bebording	66
10.9	Station- en Haltevoorzieningen	67
10.10	Parkeren	68
	a. Autoparkeren	68
	b. Gehandicaptenparkeren	69
	c. Parkeren grote voertuigen	70
	d. Fietsparkeren	71
10.11	In- en uitritten	72
	a. Uitwegen	72
	b. Uitritten en uitritconstructies	72
10.12	Infrastructuur	74
10.13	Leefbaarheid en milieu	75
10.14	Elektrische oplaadpunten	79
10.15	Beleidsdoelen ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid	80
<b>11</b>	<b>Communicatie en afstemming</b>	<b>83</b>
11.1	Regionale overlegstructuren	83
11.2	Interne Heemskerkse overlegstructuren	83
11.3	Communicatie naar en van de Heemskerk	84
<b>12</b>	<b>Kaders voor de toetsing en de uitvoering</b>	<b>85</b>
12.1	Visie op de uitvoering van BVRL	85
12.2	Instrumentarium	85
	a. Ruimtelijk instrumentarium	86
	b. Onderhoud en beheer van wegen	87
12.3	Financieringswijze	87
12.4	Monitoring en evaluatie	88

## 1 Inleiding

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 (VVH) kent zijn basis in de Planwet Verkeer en Vervoer. Op strategisch niveau is het VVH in eerste instantie een uiting van de wettelijke eis om een 'zichtbaar samenhangend, eenduidig en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid te voeren, dat de richting aangeeft van de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Het is dus in wezen een weergave van de gemeentelijke visie op verkeer en vervoer en daarmee geeft het de kaders weer waaraan situaties getoetst worden bij de beoordeling van goed of slecht, passend of niet passend, urgent of niet urgent, enzovoort. Ook geeft het aan hoe en op welke wijze binnen de gemeente rekening wordt gehouden met de essentiële onderdelen van Rijks-, provinciaal en regionaal verkeer- en vervoerbeleid en welke afstemming aanwezig is met het aanwezige beleid van buurgemeenten.

Het VVH is het derde vervoersplan van de gemeente Heemskerk en is het vervolg op het "Verkeersstructuurplan – Gemeente Heemskerk" en het "Verkeersstructuurplan 2009-2015", waarin vooral de aandacht werd gevestigd op de wegcategorisering en de optimalisatie van het gemeentelijk verkeersnetwerk. Het VVH is opgebouwd vanuit drie hoofdthema's: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Bij volgende actualisatie eind 2018 zal ook het Wegenbeheer als hoofdthema worden benoemd en zal waar mogelijk het aanvullend beleid, zoals parkeerbeleid, bewegwijzeringsbeleid en beleid voor de openbare verlichting, worden toegevoegd. Later vindt de fysieke integratie plaats in het dan te ontwikkelen omgevingsplan.

De verkeerssituatie in de toekomst is moeilijk exact te voorspellen. Hoe wij ons verplaatsen zal onder invloed van onder andere technologische, demografische, economische, culturele en klimatologische ontwikkelingen, steeds veranderen. Het VVH kent een planhorizon tot 2023 en dient flexibel genoeg te zijn om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen. Ondanks deze onzekerheid staat de gemeente voor de uitdaging om een antwoord te vinden op de alsmaar groter wordende druk op de beperkte ruimte. Inbreiding, kwaliteit, dubbelgebruik, het faciliteren van de economie en mobiliteit en het opwaarderen van de openbare ruimte zijn hierbij de kernbegrippen, waarbij behoud van de kwaliteit van het landschap een voorwaarde is. Heemskerk is een groene gemeente met een aantal fraaie historische elementen en zij heeft aangegeven dat dit behouden dient te blijven. Grote fysieke ontwikkelingen vinden de komende jaren niet in de gemeente plaats, echter het gemeentelijk verkeersnetwerk zal wel om een fine tuning blijven vragen. Het VVH constateert knelpunten en problemen én geeft aan welke oplossings- en of aanpakalternatieven voor handen zijn.

Het verkeer houdt niet op bij de gemeentegrens: infranetwerken en vormen van mobiliteit dienen regionaal op elkaar aan te sluiten. Hieraan wordt aandacht gegeven in de begin 2014 vastgestelde Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. De ontwikkelingen vanuit de regio hebben een grote invloed op het functioneren van het verkeers- en vervoersysteem. Belangrijke regionale ontwikkelingen zijn de robuustheid van autonetwerk en de versoering van het openbaar vervoer. Om een goed werkend verkeersnetwerk te waarborgen, dienen de effecten van deze regionale ontwikkelingen goed onderzocht en geïmplementeerd te worden. Hierbij moet een aantal aandachtspunten in acht worden genomen, waaronder het waarborgen van de mobiliteit en waar mogelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de bereikbaarheid.

Het VVH is naast de fine tuning en de actualisatie van het Verkeersstructuurplan 2009-2015 de kapstok voor het bestaande en het te ontwikkelen gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de periode 2017 tot 2023, met andere woorden: "waaraan gaat de gemeente Heemskerk op het gebied van verkeer en vervoer de komende jaren werken". Het VVH bestaat uit drie delen: Beleidsplan (deel A); Bijlagen (deel B) en Uitvoeringsplan (deel C).



## 2 Begrippen

APV	Algemeen plaatselijke verordening 2016
AVC	Ambtelijke Verkeerscommissie
binnenring	Carel van Manderstraat, Ridder Arnoudlaan, Bachstraat, Beethovenstraat, Laan van Assumburg, Jan van Kuikweg, Koningin Wilhelminastraat, Karshoffstraat
BDU-subsidie	Provinciale subsidie Brede-Doel-Uitkering t.b.v. aanpassing infrastructuur en/of verkeerseducatie
buitenring	Jan Ligthartstraat, Jonkheer Geverslaan, Mozartstraat, De Baandert, Tolweg
BVRL	bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid
centrumring	Kerkweg, Van Coevenhovenstraat, Deutzstraat
CROW	kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, zie bijlage 1.9
ETW	erftoegangsweg
fietsstraat	straat ingericht als fietsroute, waarop tevens auto's zijn toegestaan
GOW1	gebiedsontsluitingsweg type 1 (met fietspaden), zie afbeelding bijlage 4
GOW2	gebiedsontsluitingsweg type 2 (met fietsstroken), zie afbeelding bijlage 4
grote voertuigen	voertuigen (zelf rijdend of aanhangwagen) met grotere lengte dan 6,00 meter of grotere hoogte dan 2,40 meter
IC-verhouding	verhouding van het aantal motorvoertuigen op een wegvak gedeeld door de theoretisch maximale wegcapaciteit. Indien $IC > 80$ is, rijdt het verkeer slecht door
Investeringsgebied	gebied in en rond het centrum van waarbinnen de gelden vanuit het Parkeerbonds kunnen worden geïnvesteerd
KAR	korteaafstandsradio (systeem dat de bus voorrang verleent bij verkeerslichten)
ketenmobiliteit	het gebruik maken van verschillende vervoersmiddelen tijdens één reis
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
KpVV	Kennisplatform voor Verkeer en Vervoer, sinds april 2014 onderdeel van CROW
modelsplit	de verdeling van de (personen-)verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten)
NBd	Nationale bewegwijzeringsdienst
Noordvleugel	Delen van provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit
parkeerkencijfer	theoretisch vastgelegd getal dat de parkeerbehoefte aangeeft voor een specifiek gebruik
parkeernorm	theoretisch vastgelegd getal dat de parkeerbehoefte oplegt voor een specifiek gebruik, vastgelegd in bestemmingsplan of parkeerbeleidsplan
PVVB	Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaad
PWN	Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland
RVMK	Regionale Verkeers- en Milieukaart
shared-space	inrichtingsprincipe van de openbare ruimte, zie bijlage 5
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
TOP	Toeristisch overstappunt
verkeersader	belangrijke doorgaande weg voor gemotoriseerd verkeer
verkeersgeneratie	aantal motorvoertuigenbewegingen per etmaal als gevolg van een ruimtelijke invulling
VRI	verkeersregelinstallatie (stoplichten)
VVH	Verkeer- en vervoerplan Heemskerk 2017
wegvak	weggedeelte tussen twee opeenvolgende zijwegen (aansluiting links of rechts)

### 3 Leeswijzer

In de paragrafen 8.10, 9.6 en 10.17 zijn de beleidsdoelen van dit verkeer- en vervoerplan aangegeven. Met deze beleidsdoelen wordt bestuurlijk richting geven aan het verkeer- en vervoerbeleid in Heemskerk voor de komende jaren.

Het beleidsplan gaat in op de huidige en gewenste situatie op het gebied van verkeer en vervoer. De kenmerken worden geschetst en knelpunten worden benoemd die vanuit eerdere inventarisaties naar voren zijn gekomen. Bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn begrippen waarmee iedere verkeersdeelnemer te maken krijgt. Zij vormen daarom de ruggengraat van het beleidsplan. Het Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017 (VVH) is opgebouwd uit drie delen:

- Beleidsplan (deel A), waarin het beleid voor de komende jaren is verwoord;
- Bijlagen (deel B), aanvullende informatie waar deel A naar verwijst;
- Uitvoeringsplan (deel C), het uitvoeringsprogramma waarin de projecten worden genoemd om de gestelde doelstellingen te realiseren, de wijze van financiering van projecten en verplichtingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Hoofdstuk 4 behandelt hoe het VVH tot stand is gekomen en vastgesteld (het beleidsproces).

Hoofdstuk 5 gaat in op het voorafgaande verkeer- en vervoerbeleid. Hierbij wordt aangegeven welke aspecten nog actueel zijn en in het nieuwe beleid zijn opgenomen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan nieuwe verkeer- en vervoertrends.

Hoofdstuk 6 behandelt de wens en noodzaak van het draaiend houden van het totale verkeer- en vervoersysteem.

Hoofdstuk 7 sorteert voor op het hoofdthema beheer en onderhoud, waarvoor tot 2019 een separaat beleidsplan (Wegenbeheerplan) is opgesteld.

Hoofdstuk 8 behandelt de bereikbaarheid van en in Heemskerk. Enerzijds wordt er gekeken naar de weggebruiker en anderzijds komt de duurzaamheid van de mobiliteit aan de orde. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met de beleidsdoelen voor bereikbaarheid.

Hoofdstuk 9 behandelt de verkeersveiligheid. Ongevallenregistratie en gedragsbeïnvloeding worden benoemd en speciale aandacht gaat uit naar de schoolomgeving en educatie. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met de beleidsdoelen voor verkeersveiligheid.

Hoofdstuk 10 behandelt de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, te weten: het verkeernetwerk regionaal en lokaal, voor zowel gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. Ook wordt ingegaan op ruimtelijke aspecten als verlichting, verkeerslichten, bewegwijzering, parkeren en in- en uitritten. Vervolgens wordt ingegaan op de leefbaarheidsaspecten en specifieke ruimtelijke inpassing van elektrische oplaadpunten, bebording en specifieke infrastructuur. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de beleidsdoelen voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Hoofdstuk 11 behandelt de communicatie en afstemming zowel in overlegstructuren als bij specifieke nieuwe projecten. Ook komt in dit hoofdstuk de communicatie met de Heemskerker aan de orde.

Hoofdstuk 12 behandelt tenslotte de kaders voor de toetsing en de uitvoering.

In deel B staan de bijlagen waarnaar vanuit deel A wordt verwezen. Het betreffen hier beleidskaders die op dit beleidsplan van invloed zijn en aanvullende toelichtende informatie.

In deel C staat het uitvoeringsprogramma waarin de projecten worden genoemd om de gestelde doelstellingen te realiseren. Tevens wordt hierin de financieringswijze aangegeven, niet alleen voor de projecten en wensen vanuit dit beleidsplan, maar ook van overige projecten, doelstellingen en verplichtingen op het gebied van verkeer en vervoer.





## 4 Het beleidsproces

Nadat de gemeenteraad op 16 juni 2015 akkoord is gegaan met de kaders voor het VVH is ambtelijk samen met de aanliggende gemeentelijke beleidsterreinen een concept beleidsplan opgesteld.

Onderstaande keyholders is gevraagd een reactie te geven op dit concept beleidsplan:

- Gemeente Beverwijk, Castricum, Uitgeest, Velsen en Zaanstad;
- Omgevingsdienst IJmond;
- Veilig Verkeer Nederland, afdeling Beverwijk-Heemskerk;
- Fietsersbond;
- Heemskerks Ondernemerscollectief;
- Ondernemersvereniging IJmond;
- VvE De Trompet;
- Politie;
- Brandweer.

Met de verkregen reacties is vervolgens het nu voorliggende beleidsplan geconcretiseerd. Het definitieve concept is **eind mei 2017** aangeboden aan het college met verzoek dit plan aan de raad voor te leggen ter vaststelling.

Na vaststelling wordt het VVH 2017 ter inzage gelegd in de hal van het gemeentehuis en gepubliceerd op de gemeentelijke internetpagina, zodat burgers kennis kunnen nemen van de inhoud.

Het VVH 2017 is naast de fine tuning en de actualisatie van het Verkeersstructuurplan 2009-2015 de kapstok voor het bestaande en het te ontwikkelen gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer in de periode 2017 tot 2023. In hoofdstuk 8 van deel C staat het overzicht van overige vastgestelde en vast te stellen beleidsstukken op het gebied van verkeer en vervoer.

## 5 Voorafgaand verkeersbeleid en nieuwe trends

Het verkeer en vervoer is continu aan verandering onderhevig. Het huidige verkeer- en vervoerbeleid in Heemskerk is in het verleden vastgelegd in visies, verordeningen, beleids- en uitvoeringsplannen. In deel B worden de huidige beleidskaders en samenwerkingsverbanden met de regio genoemd op het gebied van verkeer en vervoer. De beleidskaders zijn onderverdeeld naar rijks- (bijlage 1), regionaal (bijlage 2) en gemeentelijk (bijlage 3) niveau. Al deze documenten geven kaders voor de ontwikkeling van beleid op het gebied van verkeer en vervoer.

De in 2014 vastgestelde Regionale Mobiliteitsvisie IJmond (bijlage 2.8) is één van de beleidskaders op regionaal niveau welke speciale aandacht vraagt. Met de vaststelling van deze mobiliteitsvisie heeft de raad zich gecommitteerd aan een IJmondiaal ambitieniveau op het gebied van verkeer en vervoer. De doelstellingen uit de visie, direct van invloed zijnde op Heemskerk zijn opgenomen in het VVH. In bijlage 32 is het Maatregelenpakket behorende bij de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond aangegeven. Daar er een overlap bestaat tussen de regionale en lokale projecten, worden de projecten die voortvloeien uit het Maatregelenpakket ook opgenomen in het Uitvoeringsprogramma van het VVH. Hierdoor ontstaat een integraal uitvoeringsprogramma voor de Heemskerkse verkeer- en vervoerprojecten.

Het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 vervangt het Verkeersstructuurplan 2009-2015 (oktober 2009), wat op haar beurt de opvolger was van het Verkeersstructuurplan Gemeente Heemskerk (9 november 2000) en het Fietsbeleidsplan – Gemeente Heemskerk (16 februari 2004). Hieronder wordt aangegeven of de doelstellingen van het Verkeersstructuurplan 2009-2015 al dan niet gehaald dan wel achterhaald zijn. De actuele doelstellingen uit dit oudere beleid worden overgenomen als doelstellingen in het VVH. Tenslotte wordt ingegaan op enkele trends op het gebied van verkeer en vervoer.

### 5.1 Verkeersstructuurplan 2009-2015 (oktober 2009)

Evenals in het Verkeersstructuurplan 2009-2015 staat in het VVH het principe Duurzaam Veilig centraal bij de aanpak van de verkeersonveiligheid. Duurzaam Veilig is een visie waarbij wordt gestreefd naar een heldere en eenduidige structuur voor alle weggebruikers. Immers, als iedereen die van een bepaalde weg gebruik maakt, kan zien hoe men zich op deze weg dient te gedragen, betekent dat winst voor de verkeersveiligheid.

#### *Veiligheidsprincipes*

Om te komen tot een duurzaam veilige verkeersstructuur moet rekening worden gehouden met drie veiligheidsprincipes:

1. Functionaliteit: voorkom onbedoeld gebruik van infrastructuur.  
Wegen dienen eenduidig te worden onderscheiden naar functie, namelijk een stroom-, gebiedsontsluitings- of erftoegangsfunctie. Combinaties dienen zo veel mogelijk te worden uitgesloten, omdat veel ongevallen te maken hebben met een vermenging van functies.
2. Homogeniteit: voorkom ontmoetingen met massa, hoge snelheids- en richtingsverschillen.  
Dit zal afhankelijk van de wegcategorie resulteren in een scheiding van verkeersoorten, scheiding van de rijrichting en een beperkt aantal toe te passen uniforme kruispuntoplossingen.
3. Voorspelbaarheid: voorkom onzeker gedrag van verkeersdeelnemers.  
De herkenbaarheid van ieder wegtype moet gegarandeerd worden door toepassing van unieke wegelementen. Overgangen tussen wegtypen moeten duidelijk herkenbaar zijn. Dit pleit voor zo weinig mogelijk wegtypen.

Daarnaast dient de weggebruiker geïnformeerd te worden, door:

4. Statusonderkenning: vergroot kennis van voertuig en verkeersregels.



Zorg voor goed geïnformeerde en geoefende verkeersdeelnemers; voorlichting voor de verkeersdeelnemers en specifieke doelgroepen.

5. Vergevingsgezindheid: stimuleer de weggebruiker om fouten van anderen te accepteren. Pas de omgeving zodanig aan dat het merendeel van de verkeersdeelnemers ermee om kan gaan, weet hoe hij zich moet gedragen en weet welk gedrag verwacht wordt: eventuele fouten worden opgevangen door een vergevingsgezinde omgeving.

#### *Intensivering gedragsbeïnvloeding*

Gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, training en voorlichting is al circa 50 jaar een speerpunt van het verkeersveiligheidsbeleid. Intensivering gedragsbeïnvloeding in het kader van Duurzaam Veilig betekent mensen bewust maken van de veiligheidseffecten van de keuzes die zij maken. Mensen kunnen bijvoorbeeld worden gestimuleerd een veiliger vervoermiddel te kiezen (veilig is in dit geval bijvoorbeeld de fiets: weinig massa, lage snelheid). Verder betekent intensivering van het beleid dat verkeerseducatie mogelijk een meer permanent karakter krijgt. Ook in dit verband is gezocht naar IJmondiale samenwerking. Op scholen is met een educatieprogramma gewerkt, waaronder een verkeersexamen op de basisscholen, en aan ouders werd een BROEM-cursus gegeven.



**Figuur.1** Visie verkeersstructuur gemeente Heemskerk (bron: VSP 2009-2015).

#### *Verblijfsgebieden en verkeersruimten*

Op grond van het voorgaande dient het gemotoriseerde verkeer geconcentreerd te worden op een beperkt aantal hoofdwegen. Dit betekent een indeling in verkeersruimten en verblijfsgebieden, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Een beperkt aantal hoofdwegen betekent tevens dat gestreefd moet worden naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden. De inrichting van verkeersruimten en verblijfsgebieden dient de functie ervan zo goed mogelijk te ondersteunen. In combinatie met maatregelen gericht op vermindering van het autogebruik, het intensiveren van gedragsbeïnvloeding en het integreren van Duurzaam Veilig-principes in de ruimtelijke ordening moet dit leiden tot een verkeersveilige infrastructuur. In de indeling in verkeersruimten en verblijfsgebieden is in de afgelopen zes jaar een grote slag geslagen, dit heeft geleid tot een rustiger en veiliger verkeersbeeld. De wegcategorisering en de wens tot optimalisatie van het fietsnetwerk zoals opgenomen in het Verkeersstructuurplan 2009-2015 is grotendeels nog actueel en is daarom verder uitgewerkt in hoofdstuk 10. Het beleid hierin wordt gecontinueerd.

#### *Inpassen verkeersveiligheid in mobiliteitsbeleid*

Vanuit het beleid ten aanzien van milieu en bereikbaarheid wordt gestreefd naar mobiliteitsbeheersing. De omvang van het verkeer is, in combinatie met het verkeersrisico, bepalend voor het aantal ongevallen. Bij het grootste gedeelte van de geregistreerde letselongevallen is een auto, vrachtwagen of motorfiets betrokken. Het beheersen van de (auto)mobiliteit en het stimuleren van veiligere alternatieven heeft daarom een positief effect op de verkeersveiligheid. Sinds het vaststellen van de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond begin 2014 wordt hierin nu ook de regionale samenwerking gezocht en zijn de eerste stappen gezet in mobiliteitsbeheersing.

*Inpassen verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening*

De ruimtelijke ordening ligt aan de basis van het verplaatsingsgedrag. Het bepaalt over welke afstand verplaatsingen moeten worden afgelegd en daarmee mede welke vervoerswijzen hiervoor gebruikt kunnen worden. Verder kan ruimtelijke ordening invloed hebben op de conflicten tussen de verkeerssoorten (bijvoorbeeld een school in de wijk of net aan de andere kant van de weg). Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zal hiermee rekening worden gehouden. Bij nieuwe projecten is hier waar mogelijk op gestuurd. Dit beleidsuitgangspunt behoudt zijn actualiteit.

*Speerpunten uit het Verkeersstructuurplan 2009-2015:*

1. Visie Verkeersstructuur.

De hoofdstructuur voor de auto voldoet en zal in de komende periode gehandhaafd blijven.

De OV-knooppunten zijn niet gerealiseerd. Bij station Heemskerk is geen bushalte gerealiseerd en op de Ruysdaelstraat ontmoeten slechts twee buslijnen elkaar.

De kwaliteit voor hoogwaardige sternetroutes voor de fiets zijn niet gerealiseerd.

Regionet voor de bus is niet gerealiseerd. In overleg met provincie en vervoerder blijft, binnen de financiële mogelijkheden, gezocht worden naar een optimaal functionerend openbaar vervoernet.

2. Voorkeursstructuur wegen en ontsluitingsfunctie binnenring.

De voorkeursstructuur en ontsluitingsfunctie binnenring zijn grotendeels gerealiseerd, dan wel in uitvoering.

3. Locaties voor het vergroten van het verblijfskarakter.

Citadel en Rijksweg tussen Westelijke Randweg en Plesmanweg werden aangewezen als locaties waar het verblijfskarakter vergroot zou worden, waarbij gedacht werd aan een shared-spaceconcept. Gezien de verkeersintensiteiten op beide locaties is hier van afgezien.

De Laan van Broekpolder ter hoogte van het Gildeplein bleef een gebiedsontsluitingsweg. Het zuidelijk gedeelte van de Rijksweg is voorjaar 2016 ingericht als erftoegangsweg, waardoor zij qua uitvoering één geheel vormt met de Alkmaarseweg in Beverwijk.

4. Versnellen buslijn 73 in het kader van Regionet en aansluiting op station Heemskerk.

In juni 2006 werd door de provincie Noord-Holland, Prorail, NS, Stadsregio (nu Vervoersregio) Amsterdam, gemeente Amsterdam en de provincie Flevoland Regionet geïntroduceerd. Het betrof een regionaal netwerk van bus, trein en metro voor de verbetering van het openbaar vervoernetwerk in de Noordvleugel van de Randstad. Sinds 2014 maken de Heemskerkse buslijnen geen deel meer uit van dit net (zie bijlage 15). In de nieuwe busconcessie voor de periode 2016-2025 wordt station Heemskerk niet aangedaan als halteplaats. Het argument van de provincie hiervoor is dat Heemskerk een goede busverbinding heeft met de stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest en dat een goede overstap tussen trein en bus niet realiseerbaar is binnen de huidige dienstregelingen.

5. Bromfietzers op de rijbaan.

Heemskerk heeft zich in 2012 aangesloten bij het overgrote deel van de andere gemeenten in Nederland en binnen de bebouwde kom de bromfiets naar de rijbaan gedirigeerd, omdat volgens gegevens van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 'Bromfietzers op de rijbaan' de verkeersveiligheid positief beïnvloedt. Uit onderzoek van de SWOV blijkt dat het aantal letselgevallen in gemeenten met bromfietzers op de rijbaan met 70% daalt tegenover de oude situatie. De autonome daling in gemeenten zonder bromfietzers op de rijbaan bedraagt slechts 20%.

6. Hoogwaardige fietsroutes.

Het verkeersstructuurplan 2009-2015 merkte drie regionale fietsverbindingen aan als "sternet fietsroute". Het doel was deze verbindingen op te waarderen op het gebied van snelheid en



**Figuur 2. Bromfietzers worden naar de rijbaan gedirigeerd.**



comfort. Het betrof de routes tussen Beverwijk en Castricum langs de Rijksstraatweg, de route naar Uitgeest langs de Tolweg en de verbinding tussen het centrum van Heemskerk en station Heemskerk. Deze opwaardering is niet gerealiseerd. In hoofdstuk 10.2 wordt het gewenste fietsnetwerk behandeld.

#### 7. Randvoorwaarden oversteekvoorzieningen.

Oversteekvoorzieningen, zoals zebrapaden moeten gericht en herkenbaar worden toegepast.

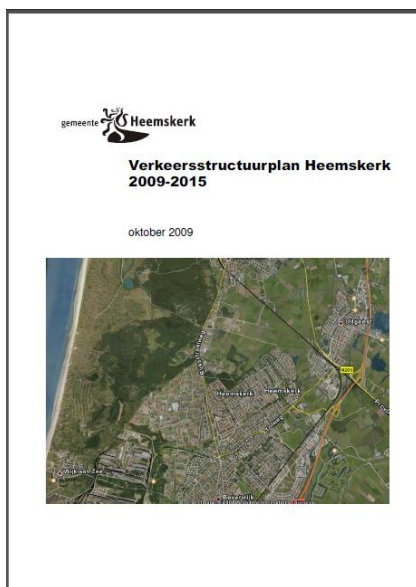
Dit beleid wordt onverkort voortgezet. In hoofdstuk 8.6 zijn deze randvoorwaarden verder uitgewerkt. De volgende beleidsuitgangspunten zijn actueel en worden gecontinueerd/geactualiseerd in het VVH:

- Bij de ruimtelijke inrichting blijven de veiligheidsprincipes Duurzaam Veilig richtinggevend.
- Optimalisatie fietsnetwerk.
- Beheersen van (auto)mobilititeit en stimuleren van veiligere alternatieven.
- Inpassen verkeersveiligheid in ruimtelijke ordening.
- Herkenbare oversteekvoorzieningen.
- Gedragsbeïnvloeding door educatie.

### 5.2 Uitvoeringsprogramma Heemskerks Verkeersstructuurplan (januari 2010)

Voor de financiering van het Uitvoeringsprogramma waren diverse financieringsbronnen beschikbaar. In eerste instantie ging het hierbij om eigen middelen van de gemeente Heemskerk, maar ook werd er gedacht aan provinciale subsidies en publiek private samenwerking. In de jaren 2013-2016 heeft de gemeente meerdere projecten kunnen uitvoeren met de provinciale BDU-subsidie.

Omdat bij het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma het een indicatieve lijst betrof van uit te voeren projecten die nog verder uitgedetailleerd moesten worden en de lijst afhankelijk werd gesteld van de actuele situatie, werd de financiering gebaseerd op een globale kostenraming. In de voorjaarsnota van 2010 werd opgenomen jaarlijks een bedrag beschikbaar te stellen van € 100.000 voor de uitvoering van de projecten. Dit heeft er toe geleid, mede als gevolg van noodzakelijk prioritering binnen de uitvoering, dat meerdere projecten niet zijn of konden worden uitgevoerd binnen de geprognoseerde uitvoeringsperiode (2010-2015). Andere projecten waaronder herinrichting van het kruispunten Hoflaan-Tolweg, Rijksstraatweg-Starweg, Rijkstraatweg-Hoofdweg, de herinrichting van Hofjes De Maer, de uitbreiding van de fietsenstalling bij het station (Broekpolderzijde) en de herinrichting van Marquettelaan (midden) en Water acker zijn juist aan het uitvoeringsprogramma toegevoegd. De in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten: Herinrichten Rijksstraatweg Zuid, Herinrichting Maerelaan, Herinrichting Jonkheer Geverslaan en Herinrichting Ruysdaelstraat-west zijn alsnog in 2016 gerealiseerd:



De volgende specifiek genoemde projecten uit het Uitvoeringsprogramma zijn eind 2016 nog actueel en zijn daarom opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Heemskerks Verkeersstructuurplan 2017:

1. Verbinding A8/A9.
2. Turborotonde Communicatieweg.
3. Herinrichting Laan van Broekpolder.
4. Herinrichting Beneluxlaan Zuid.
5. Herinrichting Zevenhoeven.
6. Herinrichting Karshoffstraat Oost.
7. Herinrichting Constantijn Huygensstraat.
8. Ronde Baandert-Mozartstraat.
9. Herinrichting Stationsgebied.
10. Optimalisatie Sternetroute.
11. Schoon eigen wagenpark.
12. Permanente verkeerseducatie.

Om de projecten in de komende beleidsperiode tot uitvoer te kunnen brengen zal voldoende budget beschikbaar gesteld dienen te worden.

### **5.3 Fietsbeleidsplan - Gemeente Heemskerk (16 februari 2004)**

De aandachtsvelden in het Fietsbeleidsplan waren: stimuleren fietsgebruik, ketenverplaatsing, ontbrekende schakels fietsnetwerk, duurzaam veilig, bromfiets op de rijbaan, voorrang fietsers van rechts en uniformering voorrang rotondes. Het Fietsbeleidsplan kent geen uitvoeringsprogramma en werd destijds opgesteld als verdiepingsslag op het Verkeersstructuurplan – Gemeente Heemskerk 2000. Het Fietsbeleidsplan is op hoofdlijnen overgenomen in het Verkeersstructuurplan 2009-2015 en de fietsprojecten werden onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Heemskerks Verkeersstructuurplan. Doordat het Verkeersstructuurplan geen verdieping kende m.b.t. de fiets, bleef het Fietsbeleidsplan als flankerend beleid in gebruik. Zo geeft het beleidsplan bij een enkele gebruiksfuncties richtlijnen voor het aantal stallingsplaatsen voor fietsen. Het voorliggende Verkeer- en Vervoerplan benadert het verkeer- en vervoerbeleid integraal. Dit betekent dat de aandachtsvelden en knelpunten uit de Fietsbeleidsplan in dit Verkeer- en Vervoerplan zijn overgenomen en waar nodig geactualiseerd.

### **5.4 Verkeer- en vervoertrends**

Hoe wij ons verplaatsen zal onder invloed van onder andere technologische, demografische, economische, culturele en klimatologische ontwikkelingen, steeds veranderen. Uit toekomstverkenningen die in Nederland en in Europa zijn uitgevoerd, kan worden geconcludeerd dat men vrij unaniem van mening is dat Europa zal vergrijzen, de verstedelijking zal doorzetten, de informatie- en communicatietechnologie zich zal blijven ontwikkelen en het klimaat zal veranderen. Minder overeenstemming bestaat er over veranderingen in lifestyle, globalisering en economische groei (bron: SWOV-rapport R-2013-16).

De ontwikkelingen in het auto- en vrachtverkeer zijn door de recessie onzeker. In 2008 werd er nog een groei van het autoverkeer met 1,5% per jaar verwacht. In 2011 blijkt dat door de economische recessie de groei tussen 2008 en 2011 niet heeft plaatsgevonden. In deze periode zijn, in algemene zin, de verkeersintensiteiten gelijk gebleven. Tot 2020 wordt in Nederland desondanks een lichte groei van het auto- en vrachtverkeer verwacht (hooguit 1% per jaar). Mondiale logistieke ontwikkelingen zorgen voor een groei van de goederenstromen. Ook voor de IJmond biedt dit kansen om de concurrentiekracht van de industrie en de logistieke sector te versterken. Bij gunstige economische ontwikkeling zal ook in de Metropoolregio de overslag sterk groeien, vooral van bulk. De uitstoot van het (vracht)verkeer zal verminderen als gevolg van nieuwe voertuigtechnologieën, zoals het rijden op elektriciteit en biobrandstof.

Er zullen ook meer oudere verkeersdeelnemers komen. Verwacht wordt dat het autobezit zal afnemen en men meer gebruik van een auto zal maken wanneer men die nodig heeft. Daarbij kan gedacht worden aan een nieuwe mobiliteitsconcepten (bijlage 17) als de deelauto (gezamenlijk gebruik van een auto) en Uber (vrijwillige taxidienst). Door maatregelen die de uitstoot van CO2 moeten beperken, zullen voertuigen lichter worden. Voorts verwacht men dat door verstedelijking er in stedelijke gebieden meer verplaatsingen zullen worden gemaakt met het openbaar vervoer (gezien het openbaarvervoeraanbod in Heemskerk, is dit voor onze gemeente twijfelachtig) en meer gebruik zal worden gemaakt van tweewielers, al dan niet (elektrisch) gemotoriseerd.

Bij jongeren onder de 20 jaar is een sterke daling te zien in het aantal bromfietzers (een landelijke daling van ruim 60% in 2015 t.o.v. 2010), waarschijnlijk als gevolg van de invoering van het praktijkexamen (in 2010) voor bromfietzers en verlaging van de leeftijd voor het autorijbewijs (in 2011). Daarentegen is het aantal bromfietzers bij de 50-plusser in deze periode met ruim 30% toegenomen, mogelijk als gevolg van vergrijzing en verslechtering van de economie. Het aantal bromfietzers (brommers, snorfietzen en scooters) als totaal is hierdoor licht gestegen.





Wat betreft de technologische ontwikkelingen verwacht men dat de rijtaak drastisch zal veranderen door met name ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie. Van systemen die de bestuurder informeren (bijvoorbeeld apparatuur die waarschuwt wanneer de bestuurder vermoeid is of die waarschuwt dat voertuigen op botskoers naderen), zal er geleidelijk aan steeds meer apparatuur komen die taken van de bestuurder overneemt, zoals bijvoorbeeld remmen wanneer men een voetganger dreigt aan te rijden; ook kan hierbij gedacht worden aan zelf-inparkerende auto's (wanneer dit gebeurt na uitstappen van de bestuurder, kunnen haaksparkeervakken aanmerkelijk worden versmald). De verwachting is dat men uiteindelijk alleen nog maar de auto hoeft in te stappen en zijn bestemming hoeft op te geven, waarna men volautomatisch door de auto naar zijn bestemming wordt gereden, zonder tussenkomst van menselijke handelingen. Het is opvallend dat in toekomstscenario's voor voertuigtechnologie, relatief weinig aandacht wordt geschonken aan hoe automobilisten daarmee om zullen gaan.

Het genoemde SWOV-rapport beveelt daarom aan om toekomstverkenningen kritisch te bezien en een scheiding te maken tussen toekomstscenario's gebaseerd op problemen die op ons afkomen zoals vergrijzing, verstedelijking en klimaatverandering en de technologische toekomstbeelden. In het verleden gemaakte voorspellingen louter op basis van de verwachte technologische vooruitgang, blijken vaak niet uit te komen. Een belangrijke reden daarvoor is dat bij technologische 'utopieën' vaak niet goed rekening wordt gehouden met wat mensen willen en hoe mensen zich aanpassen. Hiermee is niet gezegd dat er geen rekening moet worden gehouden met ontwikkelingen op technisch gebied, maar wel dat voorzichtigheid is geboden bij voorspellingen. Een voorbeeld van een dergelijke voorspelling is dat over dertig jaar de rijtaak volledig geautomatiseerd zou zijn. De vraag die men zich daarbij moet stellen is of mensen dat wel willen.

Als voorzieningen in de buurt zijn, verbetert dat de bereikbaarheid omdat locaties sneller bereikt kunnen worden. Ook loop of fiets je eerder naar bestemmingen als ze in de buurt zijn. De bereikbaarheid verbetert zonder dat de automobiliteit toeneemt. De bereikbaarheid is daardoor te zien als een afgeleide van de ruimtelijke invulling van de omgeving. In het VVH wordt gekeken naar de bereikbaarheid met de aanname dat de ruimtelijke omgeving grotendeels vastligt in de komende beleidsperiode. Voor wat betreft de regionale bereikbaarheid wordt meegelift met de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond.

In het voorliggende beleidsplan zal aandacht zijn voor nieuwe vervoersmiddelen, met name de elektrische fiets en elektrische auto. In het te actualiseren parkeerbeleidsplan zal verder worden ingegaan op de invloed van internetwinkelen en bezorgdiensten op het parkeren in Heemskerk. Vanwege het onduidelijke toekomstperspectief en de betekenis hiervan voor Heemskerk zal niet nader worden ingegaan op de genoemde nieuwe mobiliteitsconcepten

Naast de hier genoemde ontwikkelingen speelt mede vanuit financieel oogpunt een integrale benadering een steeds grotere rol bij de uitvoering van nieuwe projecten. Hierbij valt te denken aan enerzijds de samenhang tussen realisatie en beheer en onderhoud en anderzijds de samenhang tussen verkeers- en rioleringsprojecten, stedenbouw en water- en groen.



**Figuur 3. Blijf toekomstvoorspellingen kritisch bezien.**

## 6 Wens of noodzaak

Het beleid op het gebied van verkeer en vervoer wordt enerzijds ingegeven als wettelijke verplichting, anderzijds vindt het haar oorsprong in landelijke, provinciale, regionale en lokale visies en/of wensen. Ieder jaar stelt de provincie Noord-Holland subsidie beschikbaar voor de verbetering van de infrastructuur op gemeentelijke wegen. Projecten die bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid of bereikbaarheid van de omgeving komen voor de subsidie in aanmerking, dit geldt ook voor gedragsbeïnvloedingsprojecten m.b.t. de verkeersveiligheid..

Het is een bestuurlijke afweging om visies en/of wensen te prioriteren. Hieronder wordt voor de vier thema's binnen het beleidsveld Verkeer en Vervoer: "beheer en onderhoud", "bereikbaarheid", "verkeersveiligheid" en "ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid", aangegeven binnen welke kaders er beleidsvrijheid is. Het prioriteren van projecten zal integraal worden afgewogen ten behoeve van een optimale effectiviteit. Bij nieuwe projecten is de verkeersveiligheid de belangrijkste wegingsfactor. De beleidsdoelen voor Beheer en Onderhoud maken verder geen onderdeel uit van dit beleidsplan. Zij worden/zijn nader uitgewerkt in het Wegenbeheerplan. Waar mogelijk wordt werk met werk gecombineerd opdat de financiële middelen zo efficiënt mogelijk worden inzetten. Er vindt permanente integrale afstemming plaats voor uitvoering nieuwe projecten in samenhang met het beheer en onderhoud van het wegennet. Vanaf eind 2018 zullen de beleidsdoelen van het wegenbeheer daarom ook onderdeel uitmaken van het VVH.

Om de beleidsdoelen te realiseren bij de thema's Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid is in het deel C van het VVH een uitvoeringsagenda opgesteld. Door integraal werken met andere beleidsterreinen (zoals Riolerings en Wegenbeheer) en gemeentelijke herstructureringsprojecten wordt ook op andere wijze vormgegeven aan de beleidsdoelen van dit VVH. In deze situaties is het verkeer- en vervoerbeleid volgend, waarbij de doelen vanuit het VVH worden ingebracht om een optimaal resultaat te krijgen na herinrichting. De financiering voor deze optimalisatie maakt geen onderdeel uit van het VVH.

### 6.1 Beheer en onderhoud

De Wegenwet eist van de beheerder "goed rentmeesterschap" over de openbare wegen in beheer en onderhoud, dit is verwoord in artikel 16 en 17 van deze wet. Dit betekent dat de beheerder er voor moet zorgen dat het kapitaal dat in de wegen is geïnvesteerd in stand blijft door tijdig onderhoud te plegen

De gemeente is als wegbeheerder aansprakelijk voor de staat van de weg, trottoir of steeg. Dit geldt voor de wegen, trottoirs, stegen etc. welke ook eigendom van de gemeente zijn of bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn. De beheerder kan aansprakelijk gesteld worden voor gebreken aan de weg. Iemand kan bijvoorbeeld op een trottoir struikelen over een losse tegel en zijn been breken. Volgens het Nieuw Burgerlijk Wetboek moet de wegbeheerder bewijzen dat hij inspecties en onderhoud met optimale zorg uitvoert. Alleen in dit geval is het risico voor aansprakelijkheid terug te dringen. Een preventief onderhoudsbeleid, een goede registratie van klachten en afhandeling en een goed werkend onderhoudssysteem zijn onontbeerlijk. De wettelijke aansprakelijkheid kan worden onderverdeeld in twee hoofdvormen: risicoaansprakelijkheid en schuldaansprakelijkheid. Zowel bij risicoaansprakelijkheid van artikel 6:174 BW als bij schuldaansprakelijkheid op grond van artikel 6:162 BW, kan eigen schuld van de weggebruiker de schadevergoedingsplicht van de wegbeheerder verminderen. In het Wegenbeheerplan 2011-2015 en de actualisering hiervan is en wordt op dit thema dieper ingegaan.





## 6.2 Bereikbaarheid

Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. Een groot deel van het verkeers- en vervoersbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Dit beleid wordt uitgewerkt in provinciale, regionale en eventueel gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen. Deze doelstelling uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 is via de latere Nota Mobiliteit en Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog steeds het landelijk uitgangspunt.

Uit wettelijk oogpunt is er geen verplichting om de bereikbaarheid van en naar Heemskerk te waarborgen. Wel zijn er lokale, regionale en provinciale visies die bereikbaarheid als een belangrijk item aanmerken. Zo richt het coalitieprogramma 2014-2018 zich op behoud van de economische vitaliteit - bereikbaarheid is hiervoor een essentiële pijler - en is er middels de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond ingestemd met de volgende ambities:

- een goede (auto)bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de IJmond;
- de helft van de verplaatsingen tot 7,5 km vindt op de fiets plaats;
- in de IJmond wordt meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer (gelijk is aan het gemiddelde in de Randstad (van 6% naar 9%));
- bedrijven die veel verkeer en transport genereren passen mobiliteitsmanagement toe. Het realiseren hiervan vraagt een nauwe samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven.

Het Planbureau voor de Leefomgeving stelde in haar Ruimtelijke Verkenning 2011 dat de mobiliteit naar verwachting tot 2040 nog toeneemt, en het aandeel van de auto daarin eveneens, ten koste van de positie van het openbaar vervoer en langzaam verkeer. In het lage groeiscenario is t.o.v. een bescheiden mobiliteitstoename van 8% voorzien, in het hoge groeiscenario neemt de mobiliteit zelfs met ruim 35% toe. De mobiliteit neemt hiermee sneller toe dan de bevolkingsomvang, met andere woorden: het aantal afgelegde kilometers per persoon per dag zal toenemen. De woon-werkmobiliteit vertoont een met de totale mobiliteit vergelijkbaar patroon, maar de verwachte toename van de automobilititeit is duidelijk forser dan die van de totale mobiliteit. In het lage groeiscenario neemt de automobilititeit tot 2030 met een kleine 20% toe; daarna lijkt de ontwikkeling zich volgens dit scenario te stabiliseren of heel licht te dalen. In het hoge scenario wordt een toename tot bijna 60% ten opzichte van 2008 voorzien, met slechts een lichte demping van het groeitempo in de loop van de tijd.

Toename van mobiliteit staat op gespannen voet met het behoud van bereikbaarheid. Het is daarom zeer wenselijk blijvend te investeren om Heemskerk bereikbaar te houden. Het beleid voor de komende jaren m.b.t. bereikbaarheid wordt behandeld in hoofdstuk 8.

## 6.3 Verkeersveiligheid

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 van de rijksoverheid stelt: “de overheid is ervoor verantwoordelijk dat de mens zich in de openbare ruimte veilig kan bewegen en veilig voelt. Verkeersveiligheid hoort daarbij. Onveiligheid kan er toe leiden dat mensen niet meer de straat op durven, wat grote gevolgen heeft voor hun sociale leven; veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor ons welzijn en sociale cohesie. Maatregelen om het verkeer veiliger te maken, zijn gebaseerd op een afweging tussen het maatschappelijk belang, de effectiviteit, de proportionaliteit en de kosten. Het gaat bijvoorbeeld om de vraag hoe ver je wilt gaan in de inperking van de persoonlijke vrijheden en hoe veel geld je er voor over hebt.”

De Wegenverkeerswet verwacht dat de wegbeheerder streeft naar maatregelen die de veiligheid van de weggebruiker en de functionaliteit van de wegen waarborgen. De wet bevat regels voor:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;

- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

De regels uit de Wegenverkeerswet hebben zowel betrekking op de weggebruiker als op de wegbeheerder. Er wordt in deze wet geen directe relatie gelegd tussen de veiligheid en de kwaliteit. De wet legt de wegbeheerder ook geen maatregelen op maar doet wel een beroep op de publiekrechtelijke zorg van de wegbeheerder voor de veiligheid. Op het thema verkeersveiligheid is dus minder de aansprakelijkheid van toepassing dan op het thema beheer en onderhoud. Wel kan nalatigheid als verwijtbaar worden aangemerkt.

Het motto van het coalitieprogramma 2014-2018 is "ruimte voor leven, werken en wonen". Dat vraagt ook om een veilige leefomgeving. Hoewel niet expliciet genoemd maakt verkeersveiligheid onderdeel uit van een veilige leefomgeving. Het is daarom zeer wenselijk dat blijvend geïnvesteerd wordt in verkeersveiligheid. Het beleid voor de komende jaren m.b.t. verkeersveiligheid wordt behandeld in hoofdstuk 9.

### **6.4 Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid**

De Regionale Mobiliteitsvisie IJmond geeft aan dat op een aantal wegen in de IJmond doorgaand verkeer ongewenst is vanuit de verkeersveiligheid. Het huidige gebruik komt daar niet overeen met de functie van de weg. Verkeerssituaties die als onveilig worden beleefd of waar extra aandacht voor verkeersveiligheid nodig is (bijvoorbeeld bij scholen en sportcomplexen) worden door de IJmondgemeenten lokaal aangepakt. De visie maakt zich hard voor regionaal aansluiting van gemeentelijke auto- en fietsnetwerken.

Het coalitieprogramma 2014-2018 stelt veel belang aan de ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ordening is bij uitstek een beleidsterrein dat dicht bij de burger komt. Zo wordt van het centrum gesteld dat haar kwaliteiten zijn gelegen in bereikbaarheid, diversiteit en kleinschalige karakter ervan, alsmede combinatie van winkelen, wonen, werken en recreëren. Dit alles zorgt tezamen voor een aangenaam verblijfsklimaat. Desondanks is er discussie over een aantal aspecten, zoals het parkeren en de balans tussen voetgangers en rijverkeer.

Ook gaat het coalitieprogramma in op de leefbaarheid in Heemskerk: voor geluidsoverlast en luchtkwaliteit zijn de grenzen bereikt. Er zijn afspraken nodig teneinde de emissie van vervuilende stoffen in de toekomst, waar mogelijk, zoveel mogelijk terug te dringen. Ook wil de coalitie bestaande initiatieven op het gebied van duurzame energie ondersteunen. Initiatieven en maatregelen op het gebied van het milieu moeten niet uitsluitend als doel hebben binnen de juridische grenzen van de toelaatbare milieubelasting te blijven, maar zij zijn ook bedoeld om de lokale economie te stimuleren en het leefklimaat van onze inwoners te verbeteren.

Met het invullen van de ruimtelijke omgeving en afstemming hierover met de andere beleidsterreinen wordt de aantrekkelijkheid van Heemskerk vergroot. Het is daarom wenselijk te blijven investeren in de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Het beleid voor de komende jaren hierover wordt behandeld in hoofdstuk 10.

## 7 Beheer en onderhoud

Op het wegbeheer zijn de Wegenwet en Wegenverkeerswet het wettelijk kader; de Regeling asbestwegen Wms, Wet milieubeheer en het Bouwstoffenbesluit regelen welke stoffen mogen worden toegepast en welke voorwaarden aan het gebruik worden gesteld.

Heemskerk heeft ruim 1,7 miljoen m<sup>2</sup> aan verhardingen. Het grootste gedeelte hiervan zijn elementenverhardingen (circa 73%) en asfaltverhardingen (circa 26%). Om de infrastructuur op niveau te houden is in het Beheerplan Wegen 2011-2015 (bijlage 3.8) een duidelijk beheer- en onderhoudsprogramma opgesteld, waarbij de CROW-publicatie 264 als leidraad is gehanteerd. Om de bereikbaarheid gedurende het gehele jaar te waarborgen, wordt bij het onderhoud regionaal samengewerkt onder de noemer Regioregie. Het Beheerplan Wegen wordt in 2017 geactualiseerd, waarbij de beleidsdoelen voor beheer en onderhoud voor komende jaren worden vastgelegd. Indien op een bepaalde locatie werkzaamheden nodig zijn vanuit beheer en onderhoud zal afstemming plaatsvinden om te onderzoeken of gelijktijdig een verbeteringslag mogelijk is op deze locatie, het zogenaamde werk met werk realiseren. Na 2018 zal het Beheerplan Wegen worden geïntegreerd in het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk.



Figuur 4. Beheer en onderhoud van wegen

### *Gladheidbestrijding*

In de Wegenwet en Wegenverkeerswet is bepaald dat de wegbeheerder al het redelijke moet doen om gevaar voor de weggebruiker te voorkomen, te beperken en op te heffen. Het is daarom van belang dat wegen ook in de winter veilig en doelmatig kunnen worden gebruikt. Het bestrijden van gladheid is daarvan onderdeel, waarbij het gaat om een inspanningsverplichting en niet om een garantieplicht. Ook van de weggebruiker mag worden verwacht dat hij of zij bij winterse omstandigheden oplettend en voorzichtig aan het wegverkeer deelneemt.

De gemeente zorgt ervoor dat de belangrijkste wegen en fietspaden begaanbaar blijven. Het beleid is vastgelegd in het Beleidsplan Gladheidbestrijding 2011-2016 (bijlage 3.10). Het vertalen van het beleid naar concrete acties heeft geresulteerd in het Uitvoeringsplan Gladheidbestrijding (bijlage 3.45).

Na 2018 zal het Gladheidbestrijdingsplan worden geïntegreerd in het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk.



Figuur 5. Gladheidbestrijding

## 8 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid is te verdelen in “regionale bereikbaarheid” en “lokale bereikbaarheid”. Daarnaast is zij afhankelijk van het type vervoerswijze (modaliteit) en de prioritering hier tussen. In de navolgende paragrafen wordt de bereikbaarheid per modaliteit besproken.

### *Regionale bereikbaarheid*

De IJmond heeft bereikbaarheids- en doorstromingsproblemen. Dit heeft een negatief effect op economische ontwikkeling en vitaliteit. Via IJmond Bereikbaar, een samenwerkingsverband met de andere IJmondgemeenten en het bedrijfsleven, wordt de bereikbaarheid en doorstroming voor alle verkeersdeelnemers geoptimaliseerd. Op 20 februari 2014 heeft de gemeenteraad de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond vastgesteld (zie bijlage 2.8) en daarmee aangegeven de intentie te hebben de regionale bereikbaarheid aan te pakken middels het programma IJmond Bereikbaar. De visie heeft als planhorizon het jaar 2030. De regionale bereikbaarheid richt zich op het IJmondiaal ontwikkelen van:

- de bereikbaarheidsvisie inclusief uitvoeringsprogramma met financiële paragraaf;
- mobiliteitsmanagement woon-werkverkeer;
- dynamisch verkeersmanagement;
- mobiliteitsmanagement goederenvervoer;
- collectief verzamelen en beheren van informatie over wegwerkzaamheden;
- afstemming over planning van wegwerkzaamheden;
- gezamenlijke communicatie over werkzaamheden.

De globale raming van de kosten die met de infrastructurele aanpassingen binnen de IJmond gepaard gaan in de periode 2017-2032, is bijna € 13,5 miljoen. Verwacht wordt de helft hiervan te verkrijgen vanuit het bedrijfsleven en middels subsidies.

### *Lokale bereikbaarheid*

De lokale bereikbaarheid is afhankelijk van het type modaliteit. Belangrijk is dat locaties middels meerdere modaliteiten bereikbaar zijn voor inwoners, werknemers en recreanten. Speciale doelgroepen als kinderen, ouderen en mindervaliden vragen hierbij om bijzondere aandacht. Knelpunten in de lokale bereikbaarheid worden hierna per betreffende modaliteit aangegeven.

### *Prioritering van de vervoerswijze*

De gemeente Heemskerk kent een prioritering toe aan de type weggebruiker. Dit betekent dat op kruispuntniveau wordt bepaald welke modaliteit de meeste groentijd krijgt bij een verkeersregeling. De prioritering is de volgende:

- wegverkeer op een gebiedsontsluitingsweg type 1 (hoofdontsluitingsstructuur);
- fietsverkeer op regionaal doorgaande fietsroute (hoogwaardige fietsverbinding);
- buslijnen (duurzame modaliteit);
- wegverkeer op gebiedsontsluitingsweg type 2 (aanvulling op hoofdontsluitingsstructuur);
- utilitaire fietsroutes (belangrijke fietsaders);
- voetganger

Deze prioritering dient als volgt te worden gelezen: Buslijnen stromen zo veel mogelijk mee in het verkeer en krijgen waar mogelijk prioriteit. De doorstroming op gebiedsontsluitingswegen type 1 voor wegverkeer gaat voor de doorstroming van een buslijn. Bussen krijgen waar mogelijk prioriteit boven gebiedsontsluitingswegen type 2 en langzaam verkeer, maar niet op de regionaal doorgaande fietsroutes. Het wegverkeer op gebiedsontsluitingsweg type 1 heeft altijd prioriteit boven andere verkeersstromen. I.v.m. de doorstroming van het verkeer geven rotondes conform de landelijke richtlijn een uitzondering op deze prioritering: verkeer op de rotonde heeft voorrang.

Voetgangers hebben op een aantal uitzonderingen na geen prioriteit. De eerste en meest voorkomende uitzonderingen zijn de zebra's bij rotondes. Deze rotondes liggen aan logische





looproutes. De oversteekplaatsen bij rotondes zijn ook voor automobilisten goed leesbaar, aangezien in heel Heemskerk dit systeem eenduidig wordt toegepast. Op overige plaatsen worden geen oversteekvoorzieningen toegepast, uitgezonderd op belangrijke looproutes en veiligheidsknelpunten.

### 8.1 Auto en motorfiets

De bereikbaarheid van Heemskerk per auto en motorfiets is relatief goed te noemen. Er is een directe aansluiting op de A9 en er zijn ontsluitingswegen naar Beverwijk, Uitgeest, Castricum en Tata. Knelpunten door filevorming zijn beperkt. Op de A9 komt regelmatig filevorming voor. Binnen de gemeente Heemskerk is de Communicatieweg, de verbinding naar de A9 van groot belang. Wanneer zich op deze weg structureel file voordoet, beïnvloedt dit de bereikbaarheid negatief.



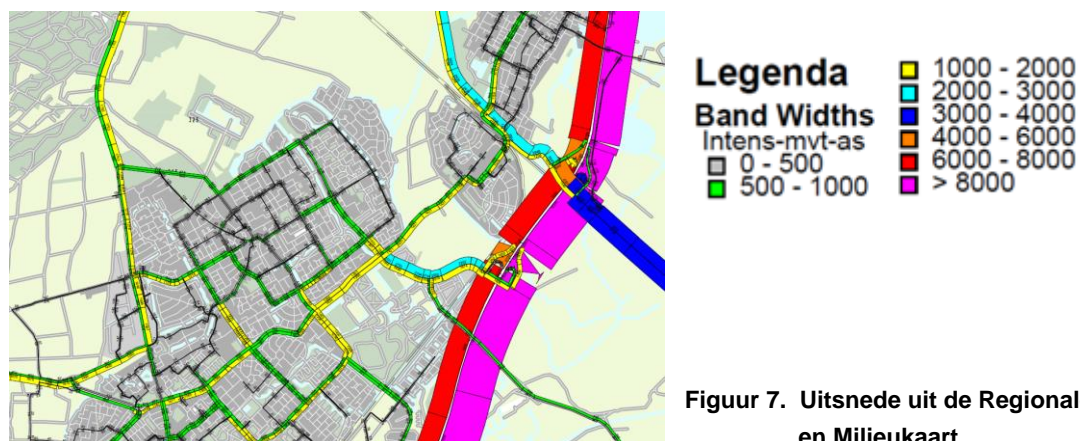
Figuur 6. Luchtfoto met wegenstructuur gemeente Heemskerk

De verkeerssituatie in de toekomst is moeilijk exact te voorspellen. De verkeersstromen voor autoverkeer zijn in 2011 in kaart gebracht middels de Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK) waarbij een prognoseberekening is opgesteld voor het jaar 2020 gebaseerd op verkeerstoename en te verwachte ruimtelijke ontwikkelingen. De kaart vermeldt het gemiddeld aantal motorvoertuigen per etmaal en beide spitsen op de belangrijkste verkeersaders in Heemskerk bepaald doormiddel van een regionale herkomst- en bestemmingsmatrix. De mate van betrouwbaarheid neemt af naarmate de verkeersader een minder belangrijke functie heeft in de verkeersdoorstroming.

In bijlage 19 en 20 zijn de etmaalintensiteiten en IC-verhouding aangegeven voor de jaren 2011 en 2020 voor motorvoertuigen in 2 richtingen. De RVMK-berekeningen gaan uit van het Regional Communities (RC)-scenario (lage economische groei scenario). Over de hele linie zijn er toenames in de intensiteiten als gevolg van de autonome groei. De mobiliteit neemt toe, met als gevolg meer verkeersbewegingen. De tabel laat ook dalingen zien, namelijk op de Rijkstraatweg tussen de N197 en Maerten van Heemskerckstraat als gevolg van het afwaarderen van dit wegvak tot erftoegangsweg na opening van de N197.

De toename van de verkeersintensiteit leidt tot congestieproblemen op de wegvakken van de Communicatieweg zowel in de ochtend- als in de avondspits. Bij de prognose is nog geen rekening

gehouden met een mogelijke aansluiting van de verbinding A8-A9. De gebruikte berekening is te globaal om aan te geven of er ook congestieproblemen ontstaan op kruispunten. In het kader van de planstudie A8-A9 zullen de verkeersstromen op deze kruispunten nader onderzocht worden. Uit de tabel met etmaalintensiteiten (bijlage 20) blijkt dat de verkeersintensiteiten in 2020 op de Breedslaglaan/Maerten van Heemskerckstraat tussen de Jan Ligthartstraat en de Karshoffstraat en de Rijkstraatweg tussen de N197 en de Maerten van Heemskerckstraat (beide: 5500 motorvoertuigen per etmaal) tegen de grens van een erftoegangsweg aan te lopen. De CROW adviseert voor erftoegangswegen een maximum van 5000-6000 mtv/etmaal. Herinrichten van deze wegvakken zullen als beleidsdoelen ten gunste van de leefbaarheid worden opgenomen.



Figuur 7. Uitsnede uit de Regionale Verkeer en Milieukaart

Er hebben zich sinds de telling van 2011 verschillende ruimtelijke wijzigingen voorgedaan, welke hun invloed hebben op de verkeersstromen door Heemskerk, zoals de realisatie van de Westelijke Randweg, het verlagen van de snelheid op de Rijkstraatweg van 80 km/uur naar 60 km/uur en het herinrichten van de gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast zijn niet alle ruimtelijke projecten gerealiseerd. De ontwikkelingen in het auto- en vrachtverkeer zijn door de recessie onzeker geworden. In 2008 werd een groei van het autoverkeer met 1,5% per jaar verwacht. In 2011 blijkt dat door de economische recessie de groei tussen 2008 en 2011 niet heeft plaatsgevonden. In deze periode zijn, in algemene zin, de verkeersintensiteiten gelijk gebleven. Tot 2020 verwachten de IJmond desondanks een lichte groei van het auto- en vrachtverkeer (hooguit 1% per jaar, bron: Regionale Mobiliteitsvisie IJmond). Medio 2017 zal de RVMK worden geactualiseerd.

## 8.2 Openbaarvervoer en doelgroepenvervoer

De bereikbaarheid naar Heemskerk per openbaarvervoer is relatief goed te noemen. In de directe omgeving bevinden zich vier treinstations. Deze stations zijn station Heemskerk (sprinter), Uitgeest (sprinter in diverse richtingen), Beverwijk (intercity en sprinter) en Castricum (intercity en sprinter). Daarnaast loopt een aantal busverbindingen door Heemskerk. De ontbrekende schakel is een busverbinding naar station Heemskerk. Het achterland van een treinstation is gemeentegrens overschrijdend: enerzijds maken de "Heemskerkers" gebruik van de treinstations in de naastgelegen gemeenten, anderzijds maken de inwoners van het noordoostelijke deel van Beverwijk gebruik van station Heemskerk.

In Noord-Holland vormen trein en bus de ruggengraat van het openbaar vervoer. Goede aansluitingen tussen bus en trein zijn daarom van essentieel belang. De dienstregeling van de bus is hierin volgend aan die van de trein. Anno 2017 zijn regulier openbaar vervoer, doelgroepen- en bedrijfsvervoer losstaande beleidsterreinen. Onderzocht zal worden in hoeverre synergie te bereiken valt tussen deze vormen van vervoer.



De gemeente is geen aanspreekpunt voor klachten over het openbaar vervoer. Eventuele klachten dienen te worden ingediend bij het vervoersbedrijf. Wordt de klacht niet naar tevredenheid behandeld dan kan het OV-loket worden ingeschakeld. Dit is een onafhankelijke organisatie gesubsidieerd door het ministerie van I&M (zie bijlage 14).

In de provinciale visie OV 2020 (bijlage 2.3) wordt geconstateerd dat sprake is van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. Wat de provincie vooral buiten de stedelijke gebieden aan openbaar vervoer aanbiedt, sluit onvoldoende aan bij de vervoersvraag. De invloed van de individuele gemeente op het openbaar vervoer is minimaal. Door bezuinigingen bij de provincie (concessieverlener buslijnen) en NS (concessiehouder trein) wordt niet of nauwelijks tegemoet gekomen aan de gemeentelijke wensen. Om enigszins invloed te kunnen blijven uitoefenen op de vervoerders hebben de IJmondgemeenten de samenwerking gezocht onder de noemer IJmond Bereikbaar. Er ligt een uitdaging om met buurgemeenten, reizigers en belangengroepen te kijken of het openbaar vervoer beter kan aansluiten op de reizigersvraag.

De provincie zet in haar visie OV 2020 vooral in op het stroomlijnnennet. Voor de noordelijke IJmond is de ontsluitende functie met de bus en de frequentie van de ritten belangrijker dan een snelle reistijd: voor grotere afstanden met het openbaar vervoer wordt immers al snel gebruik gemaakt van de trein i.p.v. de bus. De afstanden tot de NS-stations zijn voor de Heemskerker dusdanig gering dat een versnelling van de busreis nauwelijks van invloed is op de totale reistijd. Daar de NS-stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest goed per bus worden ontsloten, zijn rittfrequenties naar deze stations en een fijnmazigheid van het busnetwerk belangrijker dan een haltevoorziening bij station Heemskerk. De behoefte van een bushalte bij station Heemskerk blijft evenwel aanwezig uit oogpunt van het verwachtingspatroon van de openbaarvervoerreiziger (basisvoorziening treinstation) en het stimuleren van het openbaar vervoer, via Knooppuntontwikkeling wordt hierop daarom via de provincie ingezet.

Naast de genoemde afname van het reizigerspotentiaal is in de IJmond het gebruik van het openbaar vervoer lager dan in de rest van de Randstad. Onder de vlag van IJmond Bereikbaar wil Heemskerk het gebruik van het openbaar vervoer verhogen om de wegcapaciteit beter te benutten, de leefbaarheid te verbeteren en de milieubelasting te verminderen. Het is bekend dat automobilisten niet snel gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Bovendien is de kans aanwezig dat door provinciale bezuinigingen mogelijk meer lijnen opgeheven kunnen worden. Gevolg daarvan zal zijn dat belangrijke voorzieningen en verschillende woonbuurten niet meer met openbaar vervoer ontsloten worden. De IJmondgemeenten willen hiervoor een alternatief, waarbij wordt ingezet op maatwerk. In de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond is aangegeven dat voor Heemskerk de winkelgebieden (centrum en citadel), de duintoegang Kraaiennest en de bedrijventerreinen De Trompet en De Houtwegen via een vorm van openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn. IJmondiaal zal worden ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer zodat de huidige gebruikers het openbaar vervoer ook blijven gebruiken en niet-gebruikers worden verleid tot het gebruik van het openbaar vervoer. In gebieden die niet met (regulier) openbaar vervoer worden ontsloten, wordt ingezet op maatwerk via doelgroepen- en bedrijfsvervoer.

#### **a. Busvervoer**

De provincie is opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van de Vervoersregio Amsterdam (Amsterdam en omgeving). Per deelgebied verleent de provincie Noord-Holland aan een vervoersbedrijf een concessie, een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. Connexxion is de huidige vervoerder in de regio Haarlem/IJmond voor de periode 2017-2027.



### *Busnetwerk*

De routing van de bus is een bevoegdheid van de vervoerder, waarbij de provincie een programma van eisen opstelt. De routing is aan verandering onderhevig en het is daarom weinig zinvol om fysiek een openbaarvervoersnetwerk vast te leggen. Wel is de ontsluiting van woongebieden, voorzieningen en bedrijventerreinen per openbaar vervoer zeer wenselijk om de reiziger een mogelijkheid te geven met dit vervoer te reizen.

De concessiehouder is vanwege bedrijfsbelangen terughoudend met het geven van actuele informatie over het aantal instappers. In bijlage 13 is een overzicht opgenomen van het gemiddeld aantal instappers van de buslijnen 73, 74 en 167 in november 2012. Het blijkt te gaan om ruim 950 instappers per dag op deze buslijnen bij de 56 halteplaatsen. Hetgeen een gemiddelde oplevert van 17 instappers per halteplaats. Indien bij elkaar horende haltes beide weinig instappers hebben, zal met de concessiehouder het gesprek aangegaan worden over de noodzaak van de betreffende haltes en mogelijke verplaatsing hiervan. Het aantal van 950 instappers geeft slechts een indicatie van het bus gebruik, omdat binnengemeentelijke reizigers zowel op de heen- als terugreis instappen en de regionale reiziger op de heen- of terugreis instapt. De verhouding tussen deze reizigersgroepen is niet bekend. Samen met de provincie zullen de halteplaatsen adequaat worden ingericht, zie hiervoor verder onder paragraaf 10.9.

Het autonetwerk (paragraaf 10.2) is dusdanig ingericht dat de bereikbaarheid van voorzieningen, winkelcentra en werkgebieden met de bus over gebiedsontsluitingswegen adequaat is. In het verleden is vaak geroepen dat busroutes niet samen gaan met verblijfsgebieden. De landelijke praktijk tot nu toe is dat in woonstraten de bus maatgevend is, en niet de woonfunctie. Dit zie je terug in de inrichting van deze straten, waar er zoveel mogelijk aan gedaan is om de bus zo snel mogelijk te laten rijden, ook als dit ten koste gaat van het verblijfsklimaat. Gevolg is een onveilige en daarmee ongewenste verkeerssituatie: alles moet wijken voor de bus. Echter, het komt steeds meer voor dat busroutes ook door verblijfsgebieden lopen. Bij de inrichting van deze straten wordt uiteraard wel rekening gehouden met de toegankelijkheid voor de bus. Daarbij is voor lokale buslijnen een gegarandeerde reistijd belangrijker dan een snelle doorgang. In de praktijk komt dit neer op andere snelheidsremmende maatregelen dan gebruikelijk is in verblijfsgebieden (passeerpunten, busvriendelijke drempels).

Hoewel de gemeente Heemskerk en Zaanstad aan elkaar grenzen gaat het openbaar vervoer tussen deze gemeente via trein of via buslijn 59 (vanuit Beverwijk). Het ontbreken van een directe busverbinding tussen beide gemeenten is mogelijk het gevolg van het liggen binnen verschillende concessiegebieden. Het is interessant om te bezien of een eventuele Verbinding A8-A9 een nieuwe lijn mogelijk maakt vanuit Heemskerk naar Zaanstad. Voor het buslijnnetwerk van Zaanstad zie bijlage 12.

### *Voorafgaande periode*

Bijlage 12 toont de dienstregeling van Connexxion over de jaren 2011 t/m 2016. In de jaren 2010-2014 is er door de provincie fors bezuinigd op de busverbindingen in Heemskerk. De routes van de lijnen 74 en 167 werden omgegooid, waardoor het knooppunt van de drie Heemskerkse buslijnen op de Ruysdaelstraat kwam te vervallen. Ook verdween de bushalte aan de Beneluxlaan in 2012. Het NS-station werd daardoor nog lastiger bereikbaar voor de reiziger. In 2014 is de halteplaats aan de Beneluxlaan hersteld door de lus Beneluxlaan op te nemen in de route.

De provincie Noord-Holland stelt jaarlijks een verslag op over de concessie openbaar vervoer. In bijlage 16 staat een samenvatting over het jaar 2015. Concessie Openbaarvervoer. Hierin wordt ingegaan op gebruik en aanbod, klanttevredenheid, sociale veiligheid en de financiën..

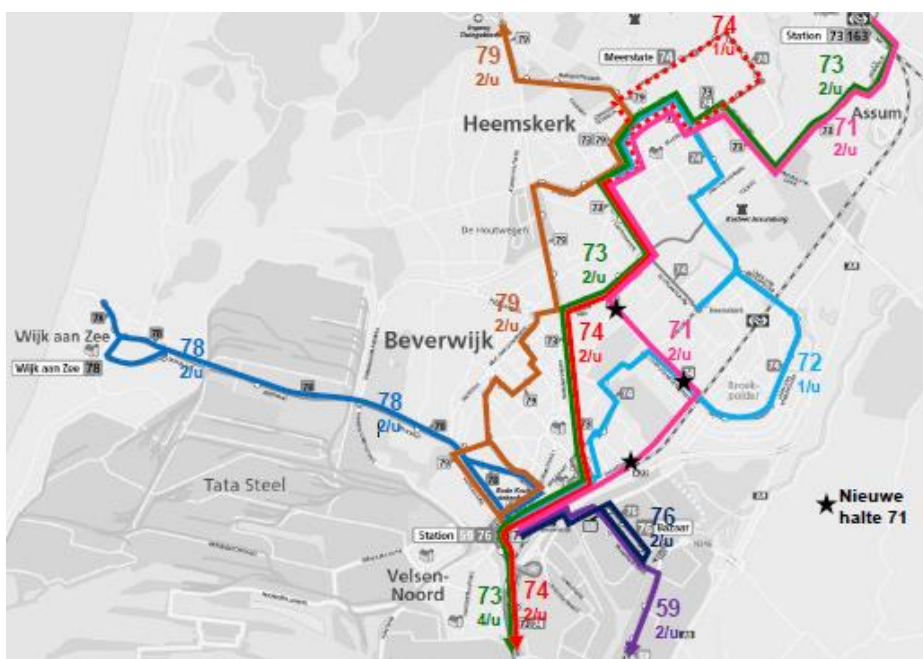




Tijdens het groot onderhoud aan de Velsertunnel in 2016-2017 gold een afwijkende dienstregeling vanwege het buiten gebruik zijn van de Velsertunnel, waardoor het aantal reizigers afnam.

#### *Dienstregeling bus 2017*

Een eerste concept voor het nieuwe vervoersplan voor de concessieperiode is te zien in bijlage 12. De provincie Noord-Holland is momenteel samen met Connexxion aan het werk om dit vervoersplan te actualiseren en een startdatum te bepalen. Connexxion heeft voor de concessieperiode nieuw materieel besteld. Vanwege een bezwaar dat ingediend werd tegen de voorlopige gunning liep de definitieve gunning ruim een jaar vertraging op. De nieuwe concessie start op 3 september 2017. Tot die tijd rijdt Connexxion onder de oude concessie met vanaf 11 december 2016 in Heemskerk de buslijnen: 71, 73, 74 en 79. Voor deze lijnen in aansluiting gezocht met de NS-dienstregeling bij de stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest. Vanuit de concessie dient op deze knooppunten de overstap goed geregeld zijn.



**Figuur 8.**  
dienstregeling 2017

De belangrijkste wijzigingen per december 2016 op een rij:

- Ten zuiden van station Beverwijk rijdt lijn 73 4x per uur via Velsbroek naar Haarlem. Ten noorden van station Beverwijk rijden lijn 71 en 73 Beverwijk – Uitgeest complementair aan elkaar: elk kwartier rijdt ofwel een 71 ofwel een 73. Beiden hebben een frequentie van 2x per uur. Lijn 73 rijdt via de Alkmaarseweg, terwijl de nieuwe lijn 71 rijdt via de Spoorsingel – Laan der Nederlanden. Op deze nieuwe route zijn 3 nieuwe haltes gerealiseerd: bij de Wijkerbaan, bij de Italiëlaan en bij het MARLO-terrein.
- Lijn 71 heeft een snellere route dan lijn 73 en sluit daardoor aan op de trein van/naar Amsterdam, zowel in Beverwijk als in Uitgeest. Ook sluit lijn 71 aan op de overige buslijnen. Om tijdige aansluitingen te verkrijgen zijn voor deze lijn de haltes op de Jan Ligthartstraat komen te vervallen.
- Lijn 73 doet er enkele minuten langer over en sluit in Beverwijk niet aan op de trein naar Amsterdam (daar is lijn 74 dan voor). Lijn 73 sluit echter wel aan op de spitsintercity.
- Lijn 74 IJmuiden – Beverwijk – Heemskerk rijdt 2x per uur via de Alkmaarseweg – Plesmanweg, en sluit aan op de trein van/naar Amsterdam (de Alkmaarseweg behoudt daarmee samen met lijn 73 totaal 4x per uur een bus).
- Lijn 79 rijdt de oude route: met de gewijzigde treintijden is er voldoende tijd beschikbaar, strekken van de lijn om tijd te besparen is voorlopig niet nodig. De lijn maakt in Castricum een lus, waardoor het Clusiuscollege beter ontsloten is vanuit de IJmond.

- Om dit model budgettair mogelijk te maken, zijn er elders in de regio ritten geschrapt. Enkele vroege en late ritten op de lijn 73 zijn om deze reden eveneens komen te vervallen.

### **b. Doelgroepenvervoer**

In Heemskerk is er sprake van drie typen doelgroepenvervoer: leerlingenvervoer, aangepast openbaar vervoer en bedrijfsvervoer. De eerste twee doelgroepen worden in deze paragraaf behandeld. Bij bedrijfsvervoer kan de overheid minder sturend optreden. Dit type vervoer wordt behandeld in paragraaf 8.9 Mobiliteitsmanagement.

#### *Leerlingenvervoer*

Zolang een kind wegens structurele handicap niet zelfstandig naar school kan en is toegelaten tot een school voor (voortgezet) speciaal onderwijs (ongeacht of uw kind de leerplichtige leeftijd heeft bereikt of al voorbij is) kan recht bestaan op leerlingenvervoer, mits voldaan wordt aan bepaalde regels. Deze regels zijn vastgelegd in de Verordening Leerlingenvervoer Heemskerk 2014 (bijlage 3.51).

#### *Aangepast openbaar vervoer*

De OV-Taxi is een vorm van regionaal aangepast openbaar vervoer. De OV-taxi was in het leven geroepen om voor die gebieden waar geen openbaar vervoer was, toch een vorm van openbaar vervoer aan te bieden. Iedereen, dus ook iemand zonder beperking (in 2013 bedroeg dit bijna 7% van het aantal ritten), kon tot 2016 direct met de OV-taxi contact opnemen voor een taxirit. De Provincie heeft echter besloten om per 1 januari 2016 het vrij reizen deel binnen het Wmo-vervoer af te schaffen. Dit betekende dat mensen zonder Wmo-indicatie vanaf deze datum geen gebruik meer kunnen maken van het OV-taxi. In bijlage 16 staan de gebruikscijfers van de OV-taxi over de jaren 2013-2015

De OV-taxi is vanaf 1 januari 2016 alleen geschikt voor mensen met een beperking of mensen die moeilijk gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer. Om gebruik te kunnen maken van deze dienst is een Wmo-indicatie nodig. Sinds 1 januari 2017 wordt de OV-taxi onder de naam RegioRijder uitgevoerd door Connexxion. Het betreft een samenwerking tussen de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Haarlemmermeer, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemskerk, Heemstede, Velsen en Zandvoort. Deze gemeenten vormen het zogenaamde vervoersgebied. RegioRijder is gecombineerd vervoer. Of te wel een deeltaxi. Dat betekent dat niet altijd via de kortste weg wordt gereden. Tijdens de rit mag de chauffeur namelijk ook andere passagiers ophalen of op hun bestemming afleveren.

RegioRijder verzorgt het regionaal vervoer van deur tot deur en rijdt elke dag tussen 06.00 en 24.00 uur. Ook in het weekend. Voor gebruik van de OV-taxi is een Wmo-vervoerspas nodig. Deze kan door de reiziger worden aangevraagd indien om gezondheidsredenen geen gebruik kan worden gemaakt van het reguliere openbaar vervoer, er geen vervoersalternatieven zijn (zoals een eigen auto, ziekenvervoer of hulp van omgeving) en er een regelmatige vervoersbehoefte is. Het digitale aanvraagformulier is te vinden de website van de gemeente. Iedere rit dient minimaal 1 uur van tevoren gereserveerd te worden.

Vanaf het woonadres kan in beginsel maximaal 25 kilometer hemelsbreed met de RegioRijder worden afgelegd (dat is ongeveer evenveel als 5 zones). De kosten van een rit met RegioRijder zijn afhankelijk van de lengte van de rit. Het opstaptarief is € 0,89. Voor elke kilometer wordt een bedrag gerekend van € 0,14. Deze tarieven zijn gelijk aan die van het gebruikelijke openbaar vervoer. Indien meer dan 1500 kilometer per jaar wordt gereisd, dient hiervoor een aanvullende aanvraag te worden gedaan bij de gemeente. Voor ritten boven de 25 kilometer geldt een kilometertarief van € 2,00. Voor deze langere ritten is Valys eigenlijk het aangewezen vervoersmiddel.



Valys is sociaal-recreatief vervoer buiten de regio voor reizigers met een mobiliteitsbeperking. Er kan van Valys gebruik worden gemaakt als verder dan 5 OV-zones vanaf het woonadres wordt gereisd. Met Valys kan tussen 6.00 uur 's ochtends en 1.00 uur 's nachts worden gereisd. Begeleid reizen is mogelijk van 9.00 uur 's ochtends tot 21.00 uur 's avonds. Ook voor Valys is vooraf reservering nodig.

Om gebruik te kunnen maken van Valys is ook hier een vervoerspas nodig. De vervoerspas kan digitaal worden aangevraagd bij Valys. Om hiervoor in aanmerking te komen, dient de aanvrager één van de volgende documenten te overleggen:

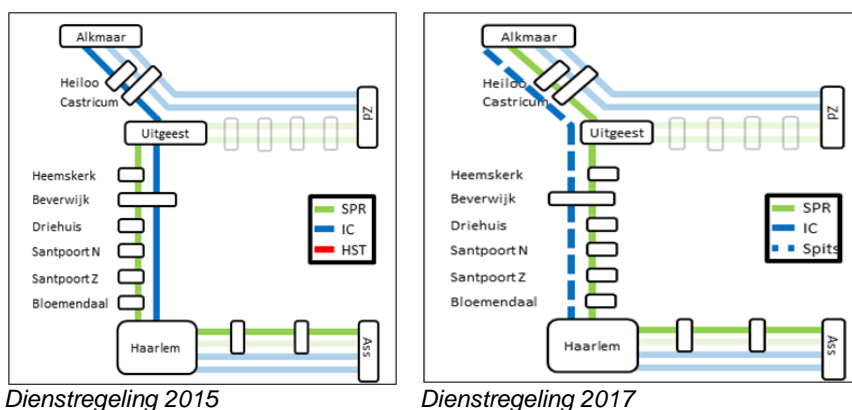
- een bewijs van de gemeente dat er recht is op Wmo-vervoer;
- een bewijs van de gemeente dat er recht is op een Wmo rolstoel of -scootmobiel;
- een gehandicaptenparkeerkaart;
- een OV-Begeleiderskaart;
- een verklaring van, of namens, de gemeente dat, ondanks dat de reiziger niet beschikt over één van bovenstaande documenten, er wel een noodzaak voor bovenregionaal vervoer bestaat.

De pashouder van Valys krijgt jaarlijks een persoonlijk kilometerbudget (pkb). Daarmee kan voor € 0,20 per kilometer worden gereisd. Iedere Valyspashouder heeft in elk geval recht op het standaard pkb. Bij zeer ernstige mobiliteitsbeperking kan een hoog pkb worden aangevraagd. De hoogte van de pkb's wordt elk jaar vastgesteld door het ministerie van VWS. Als uw kilometerbudget op is, betaalt de reiziger het commercieel tarief. Het commercieel tarief bedraagt €1,31 per kilometer.

De reiziger mag gratis een begeleider meenemen. Bovendien kunnen maximaal twee reisgenoten mee tegen hetzelfde gereduceerde tarief van € 0,20 per kilometer. De reisgenoten moeten dan wel op hetzelfde punt in- en uitstappen.

### c. Treinvervoer

Ten opzichte van het landelijk gemiddelde wordt de trein in de IJmond minder als vast vervoermiddel gebruikt. Er kan daarom iets gewonnen worden qua trein voor de externe pendel. De NS is de huidige concessiehouder. Het aantal instappers per station op een gemiddelde werkdag in 2015 bedraagt: Beverwijk (5823 instappers); Heemskerk (2254 instappers) en Uitgeest (5336 instappers). Van station Castricum is het meeste actuele cijfer dat van 2013: 7012 instappers. In tegenstelling tot het busvervoer is het aantal instappers bij het treinvervoer nagenoeg gelijk aan de pendel treinreizigers. Actuele cijfers over de Kennemerlijn zijn terug vinden in bijlage 10.



**Figuur 9. Dienstregeling Nederlandse Spoorwegen op Kennemerlijn.**

De NS heeft de dienstregeling op de Kennemerlijn (traject Uitgeest-Haarlem) versoerd per december 2015. Zij rijdt in 2017 met van drie type treinen: de sprinter (groen, stopt op ieder station); de intercity (blauw, stopt alleen op intercitystations) en de spitsrein (gestippeld, rijdt alleen in de spitsrichting tijdens de spits). De wijziging van 2015 heeft geen invloed op het aantal aankomsten/vertrekken op

station Heemskerk. Wel is er een achteruitgang voor de reizigers die gebruik maken van de stations Beverwijk, Uitgeest en Castricum

De belangrijkste reden voor versobering van de NS betreft het aantal reizigers op deze lijn. De reizigers die gebruik maken van de Kennemerlijn reizen veelal in de spitsrichting, gevolg is een lage treinbezetting in de tegenspits (tegengestelde richting), waardoor nauwelijks een hogere treinbezetting dan 50% kan worden gehaald (de NS berekent de bezettingsgraad op een traject op basis van de opgetelde treinbezetting in beide richtingen). Het tij kan slechts gekeerd worden indien de stations op de Kennemerlijn ook aankomststations worden. Hiervoor is het nodig dat er publiektrekkende functies nabij deze stations worden gerealiseerd. Samen met de NS, Prorail en de provincie wordt onder de noemer Maakplaats onderzocht hoe de stationsgebieden in Noord-Holland ruimtelijk ontwikkeld kunnen worden. Een tweede mogelijk om de tegenspitsopgave te tackelen is de Kennemerlijn onderdeel te laten uitmaken van een ringlijn (boog Heemskerk-Assendelft). Deze ideeën zullen de komende periode met de NS worden besproken. Voor het corridoroverzicht van de NS zie bijlage 11.

De versobering staat haaks op de IJmondiale wens om meer reizigers in de trein te krijgen. Een regionale lobby heeft aan deze dienstregeling tot nu toe weinig kunnen veranderen, anders dan het herintroduceren in 2018 van twee spits IC's. Het is van belang dat de IJmond-gemeenten, gesteund door de provincie en reizigersorganisatie Rover, richting NS blijft lobbyen voor het verbeteren van de Kennemerlijn.

### **8.3 Goederenvervoer**

Onder de noemer van IJmond Bereikbaar (Regionale Mobiliteitsvisie IJmond) zal een gericht onderzoek worden gestart om inzicht krijgen in de aard en omvang van de goederenstromen van en naar de IJmond. Van daaruit zal in samenwerking met het bedrijfsleven en Smart Logistics Amsterdam een programma ontwikkeld worden gericht op het stimuleren van milieuvriendelijk vervoer en het verbeteren van de efficiency in het transport. In dit VVH zal alleen worden ingegaan op goederenvervoer dat plaatsvindt over de weg. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in:

- Kwaliteitsnet goederenvervoer;
- Route gevaarlijke stoffen;
- Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV);
- Goederenvervoer in woon- en verblijfsgebieden.

#### **a. Kwaliteitsnet goederenvervoer**

Het goederenvervoer is van belangrijke economische betekenis. Verslechtering van de bereikbaarheid van het goederenvervoer leidt niet alleen tot omzetverliezen bij vervoerders, maar heeft ook consequenties voor de winkeliers die niet op tijd bevoorrad worden en de klanten die hun bestellingen te laat geleverd krijgen. In het uiterste geval kan dit zelfs een overweging voor ondernemers zijn om zich elders te vestigen. Nu zal de bereikbaarheid in de Noordvleugel de komende jaren verder onder druk komen te staan. Het vrachtverkeer, zo voorspelde de Nota Mobiliteit, zal de komende jaren nog verder toenemen. Tot 2020 is - afhankelijk van internationale en economische ontwikkelingen - een groei van het goederenverkeer van 15 tot 80 procent voorzien. Een groot gedeelte hiervan zal over de weg worden afgehandeld. Om te voorkomen dat steden en economische centra in de Noordvleugel onbereikbaar worden, is het zaak om het goederenvervoer in goede banen te leiden. Niet alleen vanuit het oogpunt van bereikbaarheid is dit van belang, maar ook aspecten als veiligheid (verkeersveiligheid, externe veiligheid) en leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid) vergen een weloverwogen afhandeling van het vrachtverkeer. Deze ambitie is opgenomen in het RVVP (Regionaal Verkeer- en Vervoerplan) van de Vervoersregio Amsterdam en het PVVP (Provinciale Verkeer- en Vervoerplan) van de provincie Noord Holland.

Van het regionale wegennet is vervolgens door de provincie en de Vervoersregio Amsterdam in samenwerking met gemeenten en de transportsector een selectie van wegen gemaakt die cruciaal zijn voor het goederenvervoer, zowel voor bereikbaarheid als voor gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt was dat goederenstromen zo veel en snel mogelijk lopen via relatief veilige doorstroomroutes. Dat zijn routes die zo min mogelijk door dichtbevolkte woongebieden lopen, met een fysieke scheiding van het langzaam verkeer. Het voorkeursnetwerk “Kwaliteitsnet Goederenvervoer” is gescreend op drie door de vervoerssector aangereikte indicatoren: gescheiden fietspaden, wegprofielbependingen en doorstroming. Knelpunten daarin zijn opgenomen in een actieprogramma waaraan wegbeheerders en de Vervoersregio momenteel uitvoering geven. De Marquettelaan (gedeeltelijk) en de Mozartstraat hebben geen vrijliggende fietspaden. Wel zijn zij voorzien van aanliggende fietsstroken. Gezien de verkeersintensiteiten op deze beide gebiedsontsluitingswegen wordt dit wegprofiel als afdoende veilig aangemerkt. Bij investeringen in het regionale wegennet krijgt het kwaliteitsnet (plus de noodzakelijke aansluitingen daarop) extra prioriteit. Op de niet tot dit kwaliteitsnet behorende wegen wordt vrachtverkeer zoveel mogelijk ontmoedigd. Op die wijze wordt sluipverkeer voorkomen.



Figuur 10. Route goederenvervoer (uitsnede uit de kaart Kwaliteitsnet Goederenvervoer).

Het uiteindelijke kwaliteitsnet goederenvervoer over de weg krijgt een koppeling met goederenvervoer over water en over het spoor, om zo ook kansen voor multimodaal transport te creëren. Dat kan door het segmenteren en/of clusteren van bedrijventerreinen tot grote multimodale terreinen, het beter indelen en benutten van bedrijventerreinen, het goed ontsluiten op het (Randstedelijk) netwerk en het opstellen van bereikbaarheidsprofielen voor bedrijventerreinen. Het kwaliteitsnet goederenvervoer moet op termijn ook de routes voor gevaarlijke stoffen duidelijk vastleggen, op basis van een transparante afweging van waar de te verwachten toename van (risicovol) vrachtverkeer het minste overlast geeft, dan wel het beste op te vangen is. De regierol voor het kwaliteitsnet ligt bij de provincie en de Vervoersregio Amsterdam.

#### b. Route gevaarlijke stoffen

Gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de weg, het spoor of het water. Dit wordt geregeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (bijlage 1.28). In Nederland zijn de meeste rijkswegen en provinciale wegen door de overheid aangewezen als routes waarlangs gevaarlijke stoffen kunnen worden getransporteerd. Deze gevaarlijke stoffen zijn in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen als routeplichtig. Gemeenten hebben de mogelijkheid aansluitend hierop routes aan te wijzen. Binnen Heemskerk zijn routes vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

Wanneer vervoerders van deze routes willen afwijken, moeten zij hiervoor een ontheffing ex artikel 22 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aanvragen (bijlage 36). De ontheffingsverzoeken worden namens het college van Burgemeester en Wethouders door de directeur van de Omgevingsdienst IJmond verleend. Vervoerders die gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom willen laden en lossen, dienen hiervoor ook bij de Omgevingsdienst IJmond een aanvraagformulier in te dienen. Voor het afleveren van propaan op het afleveradres Noorddorperweg 22 is in februari 2014 ontheffing verleend. Verder zijn er momenteel (juli 2016) geen ontheffingen in omloop. Naast ontheffingen voor



een langere periode worden er jaarlijks ontheffingen verleend voor het laden en lossen van vuurwerk. Ook deze ontheffingen worden door de directeur van de Omgevingsdienst verleend namens het college van Burgemeester en Wethouders.



**Figuur 11.**  
Route gevaarlijke stoffen (groen), vastgesteld door het college op 28 juni 2011. In geval van stremming of uitvoering van weg/grondwerkzaamheden geldt de blauwe route als voorkeursroute.

### c. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV)

Een nieuwe ontwikkeling in het vrachtverkeer is de Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV), ook wel Ecocombi (zie bijlage 22). De LZV is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een LZV is maximaal 25,25 meter lang en 60 ton zwaar, terwijl een gewone vrachtwagen maximaal 18,75 lang is en (in Nederland) maximaal 50 ton zwaar mag zijn. Aan het gebruik van een LZV zijn veel beperkingen opgelegd. Zo mag een LZV, buiten de autosnelweg, alleen op een vooraf vastgestelde route rijden, die zijn vrijgegeven door de Rijksdienst voor het Wegverkeer, en mag er niet gereden worden bij mist en extreme weersomstandigheden. In december 2015 reden er meer dan 1.000 LZV's op de Nederlandse wegen. Een onderzoek naar de verkeersveiligheid van deze vrachtauto's door het ministerie van IenM wijst uit dat ze niet gevaarlijker zijn dan gewone vrachtauto's. In Heemskerk zijn geen routes vrijgegeven voor LZV. Zonder landelijke verplichting hiertoe zal Heemskerk de inrichting van haar wegen niet gaan aanpassen ten behoeve van de LZV.

### d. Goederenvervoer in verblijfsgebieden

Grote vrachtwagens veroorzaken overlast in de woon- en verblijfsgebieden. Het gaat dan bijvoorbeeld om trillingen en stank- en geluidsoverlast. Uitgangspunt is dat de bevoorrading van winkels en bedrijventerreinen goed mogelijk blijft. De routes voor goederenvervoer door de gemeente moeten daarom duidelijk zijn aangegeven, zowel op straat als via de routeplanners, zodat overlast in woonstraten of straten die niet geschikt zijn voor goederenvervoer, wordt voorkomen.

Uitgangspunt is dat lokaal vrachtverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de gebiedsontsluitingswegen, zoals aangegeven in hoofdstuk 10.2, waarbij het kwaliteitsnet en de buitenring de voorkeur genieten en afhankelijk van de bestemming vervolgens de binnenring. Bij de vormgeving van kruispunten op de ringen is het vrachtverkeer een belangrijk aandachtspunt. Ook de winkelgebieden moeten toegankelijk blijven voor het bevoorradingsverkeer, zonder dat dit tot grote overlast leidt voor de omwonenden en overige weggebruikers.

Het bevoorraden van winkels en bedrijven wordt een steeds grotere uitdaging. De consument verwacht altijd volle schappen in de winkels. Winkeliers kunnen dit garanderen door de winkels soms meerdere keren per dag te laten bevoorraden door verschillende leveranciers. Om de files te vermijden gebeurt dit steeds vaker in de vroege ochtend of laat in de avond, als het rustig is op de weg. Om stedelijke distributie te reguleren kan worden gedacht aan het invoeren van venstertijden voor bevoorrading, de afsluiting van binnensteden voor (bevoorradend) verkeer, het stellen van eisen

aan gewicht en afmeting van bevoorradend verkeer en/of het opzetten van een stedelijke distributiecentrum, van waaruit verdere bevoorrading mogelijk is. Er is momenteel geen reden om in Heemskerk de stedelijke distributie te reguleren. De hoeveelheid geluid die tijdens laden en lossen mag worden gemaakt, is per 1 december 1998 vastgelegd in de Algemene Maatregel van Bestuur Detailhandel en ambachtsbedrijven Milieubeheer (bijlage 1.2).

Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachte behoefte aan ruimte voor het laden en lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort. In voorkomende gevallen kan ontheffing worden verleend, mits op andere wijze in de behoefte kan worden voorzien, waaronder laden en lossen op de openbare weg. Dit laatste kan conflicteren met ander gebruik van de openbare weg. Bij de actualisatie van de bestemmingsplannen zullen gebruikseisen met betrekking tot laden/lossen worden genomen.

#### 8.4 Fiets in diverse verschijningsvormen

De fiets kent vele verschijningsvormen: gewone fiets, snorfiets, bromfiets, segway, elektrische fiets, speed pedelec, drie- en vierwieler, bakfiets, ligfiets, aanhangfiets (bijlage 21). Daarnaast ontstaan er nieuwe gebruiksvormen zoals de fietstaxi en de deelfiets. De wetgeving onderscheidt echter maar drie fietstypen: fiets, snorfiets en bromfiets. Er wordt onderscheid gemaakt in snelheid, helmplicht en plek op de weg. Dit onderscheid was nodig uitgangspunt veiligheid en leefbaarheid. Voor nieuwe gebruiksvormen bestaat geen regelgeving. Per 1 januari 2017 zal de speed pedelec onder de categorie bromfietsen vallen.

<b>(BROM)FIETSPADEN</b>				
	<b>fiets:</b> ook fiets met elektrische trapondersteuning <b>snorfiets:</b> geen helmplicht, max. 25 km/u <b>bromfiets:</b> helmplicht, op het bromfietspad max. 30 (binnen kom) of 40 (buiten kom) km/u, op de weg (bi+bu kom) 45 km/u.			
fiets		niet verplicht	verplicht	verplicht
snorfiets	 	verboden <small>afhankelijk van type</small>	verplicht	verplicht
bromfiets	 	verboden	verboden	verplicht

Figuur 12. Toegankelijkheid (brom)fietspaden voor fiets, snorfiets en bromfiets.

De herkenbaarheid van de drie fietstypen vloeit steeds meer in elkaar over en is soms alleen nog maar herkenbaar aan het hebben van geen, geel of blauw kentekenplaatje. Landelijk ontstaat er de discussie over mogelijke invoering van nieuwe regels voor de nieuwe fietsvarianten, zoals:

- Racefietsen al dan niet op het fietspad/rijbaan;
- Elektrische fietsen (in navolging van de bromfiets) al dan niet op het fietspad/rijbaan;
- Fietsparkeerplekken voor fietsen op meer dan twee wielen;
- Maximum snelheid op (brom)fietspaden.

Heemskerk zal de landelijke wetgeving volgen en waar mogelijk inrichten conform nieuwe richtlijnen.

Voor een kwart van alle verplaatsingen pakt de Nederlander de fiets, dit geldt ook voor de IJmond. Zelfs een kleine toename van het fietsgebruik biedt al enorme maatschappelijke voordelen met betrekking tot congestie en milieu. De fietser zelf ervaart ook tal van voordelen: fietsen is goedkoop, de fietser is meestal sneller op de plaats van bestemming en het is bovendien goed voor de gezondheid. Reden om het de fietser zoveel mogelijk naar de zin te maken, waarbij rekening dient te worden gehouden dat het fietsen niet stopt bij de gemeentegrens. De Nederlander fietst gemiddeld zo'n 1000 km per jaar.

Mede gezien de opkomst van de elektrische fiets is er in potentie nog veel winst te halen in het aandeel van de fiets op afstanden tussen 7,5 en 15 kilometer. De gemiddelde afstand die met een elektrische fiets wordt overbrugd, is twee keer groter dan met een gewone fiets: 6,3 versus 3,6 kilometer (KiM 2014). Om de weggebruiker te verleiden tot fietsgebruik is een fijnmazige fietsstructuur, dat goed aantakt op de fietsnetwerken van buurgemeenten, een noodzaak. Aandachtspunt voor de fietsbereikbaarheid is het versnellen en comfortabeler maken van belangrijke fietsroutes. Door verbeteringen in infrastructuur mag verwacht worden dat meer mensen gaan fietsen, zeker in ons verstedelijkt gebied. In de afgelopen vijf jaar zijn vrijwel alle gebiedsontsluitingswegen voorzien van fietspaden of fietsstroken. Dit heeft het comfort en de veiligheid voor de fietser doen toenemen. Dit fietsstimuleringsbeleid zal de komende periode worden voortgezet. In de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond zijn de volgende fietsambities neergelegd:

- de helft van alle verplaatsingen tot 7,5 km vindt op de fiets plaats (van 35% naar 50%);
- aanleg ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk (doorfietsroutes);
- verhoging van de frequentie van de pont over het Noordzeekanaal;
- fietsvriendelijke verkeerslichten.

<b>Totaal</b>	<b>70%</b>
Fiets	70%
Autobestuurder	51%
Autopassagier	54%
Lopen	100%
BTM	42%
Trein	2%
Overig	60%

**Figuur 13. Aandeel verplaatsingen < 7,5 km (bron: Fietsersbond).**

Er zijn hoge verwachtingen van de bijdrage die de elektrische fiets (e-fiets) kan leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen. Aan de andere kant vrezen sommigen dat de e-fiets kan leiden tot meer verkeersonveiligheid en minder lichaamsbeweging. Vanaf 2006 is de echte opmars van de e-fiets begonnen. Inmiddels telt Nederland zo'n 1,2 miljoen e-fietsbezitters. Zes procent van de Nederlanders bezit momenteel een e-fiets, vrouwen van middelbare leeftijd en 60+-ers zijn in de meerderheid (volgens verschillende marktonderzoeken ligt het omslagpunt al rond de 50 à 55 jaar). Dankzij de e-fiets is het fietsbezit onder oudere vrouwen significant gestegen. De trend is wel aan het veranderen. De e-fietser wordt jonger en meer mannen kopen een e-fiets. Toch bezit nu nog minder dan 1 procent van de Nederlanders jonger dan 45 jaar een e-fiets.

Er is een duidelijk verband te zien tussen het e-fietsgebruik en de stedelijkheid, terwijl we dat niet zien bij de gewone fiets. Naarmate de stedelijkheid afneemt, leggen e-fietzers meer kilometers af. Hiervoor zijn twee verklaringen:

- E-fietsen worden vaak voor recreatieve tochten gebruikt en ook bij de gewone fiets geldt dat inwoners van minder stedelijke gebieden meer recreatieve fietskilometers maken.





- De woon-werk- en woon-winkelaafstanden in minder stedelijke gebieden zijn groter. De e-fiets kan dan beter concurreren met de auto, terwijl de gewone fiets voor veel mensen geen alternatief meer is.

De e-fiets wordt vooral gekocht door mensen die graag willen fietsen, maar die zich in de praktijk gehinderd voelen door lichamelijke beperkingen. Iedereen, jong en oud, kan die beperkingen ervaren. Bij ouderen, omdat de spierkracht afneemt. Maar ook veel vitale jonge forenzen zouden graag willen fietsen, maar de woon-werkafstand is te groot.

Het CROW verwacht dat het aantal e-fietsen (in de huidige uitvoering) binnen vijf jaar zal groeien tot circa 2 miljoen stuks en daarna vrij constant blijft. Als gemiddelde gemeente zouden in Heemskerk in 2020 dan rond de 5.000 e-fietsen rijden. Heemskerk kent geen aparte voorzieningen voor of eisen aan het gebruik van de e-fiets, uitzondering hierop is het weinig gebruikte oplaadpunt op het Burgemeester Nielenplein, dat zo goed als niet gebruikt wordt. Enkele horecaondernemers spelen in op de landelijke groei van de e-fiets door een oplaadmogelijkheid beschikbaar te stellen.



**Figuur 14. Nieuwe fietsmodellen.**

Duidelijk is dat nieuwe verschijningsvormen van de fiets in de komende jaren een verschuiving in het verkeersbeeld zullen laten zien. Uitgezonderd de e-fiets is het aantal fietsen in de andere verschijningsvormen momenteel dusdanig gering in Heemskerk dat hiermee bij de ontwikkeling en het beheer van het gemeentelijk fietsnetwerk in de komende periode geen rekening zal worden gehouden. Vanwege het snel toenemende aantal e-fietsen wel zal extra aandacht worden gegeven aan het fietsparkeren en het opladen hiervan bij publieke voorzieningen. Het fietsparkeren wordt verder behandeld in hoofdstuk 10.10d.

Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) staat toe dat skaters, skeelers, steppers, eenwielers, skelters, zeepkisten, rolstoelers niet uitsluitend gebruik hoeven te maken van het voetpad/trottoir, maar ook op het fietspad of bij gebreke daarvan op de rijbaan mogen. Zij blijven natuurlijk wel de regels van voetgangers volgen, aan die status verandert niets.

### **8.5 Bijzonder voertuigen**

Naast de voertuigen uit de eerdere paragrafen zijn er ook andere voertuigen die in het straatbeeld worden gezien. Was er in het verleden slechts sprake van gehandicaptenvoertuigen, landbouwvoertuigen en bijzonder vervoer, tegenwoordig bestaat er een breed scala aan verschijningsvormen in bijlage 22 worden enkele bijzondere voertuigen opgesomd. Afhankelijk van de aandrijving vallen zij onder de benaming snorfiets, bromfiets of motorvoertuig. De rijksoverheid kent zelfs aan de step, motorstep en skeeler de benaming bijzonder voertuig toe. Het aantal verschijningsvormen van bijzondere voertuigen is momenteel dusdanig gering in Heemskerk dat hieraan in dit beleidsplan geen verdere aandacht wordt besteed. In de praktijk betekent dit dat de gemeente niet actief inzet op het aanpassen van de infrastructuur ten behoeve van bijzondere voertuigen, een uitzondering hierop is de scootmobiel.

Volgens het CROW gebeuren de meeste ongelukken met scootmobielen doordat de voertuigen met hun bestuurders omvallen. Dit is gebleken uit een onderzoek van VeiligheidNL op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De ongevallen met scootmobielen gebeuren onder meer doordat het wegdek ongelijk is of doordat de bestuurder tegen een stoeprand botst. Volgens VeiligheidNL zou er naast het bekijken van het gebruikersgemak van de scootmobiel, ook gekeken moeten worden naar het veilig inrichten van wegen voor de bestuurders van een scootmobiel. Aangezien de komende jaren het aantal senioren sterk toeneemt en zij steeds meer deelnemen aan

het verkeer, verdient de openbare ruimte een logische, veilige en mede op senioren afgestemde infrastructuur.

Naast veiligheid dient er ook aandacht te worden besteedt aan het stallen van de scootmobiel nabij de woning. Voor mensen die een benedenwoning met een behoorlijke schuur of garage hebben, vormt het stallen van een scootmobiel geen probleem. In andere gevallen moet gekeken worden naar de wenselijkheid van een scootmobielstalling – voorzien van een aansluiting voor een acculader. Waar mogelijk zullen deze op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden. Bij de actualisatie van de bestemmingsplannen zal onderzocht worden of stallingsruimten voor scootmobielen in de openbare ruimte kunnen worden aangewezen. Verdere aandacht hiervoor in het te actualiseren Parkeerbeleidsplan

### **8.6 De voetganger**

Voor de voetganger is het belangrijk dat het verblijfskarakter van de buitenruimte wordt benadrukt. In Heemskerk is dit gerealiseerd door woonerven (Meerestein), shared-spacelocaties (Maerten van Heemskerckplein, Haydnplein en Deutzstraat-tak rotonde Burgemeester Nielenplein) en langs praktisch alle wegen binnen de bebouwde kom zijn trottoirs aanwezig. Voor de voetganger is er in tegenstelling tot de fietser en de automobilist geen netwerk vastgelegd. Het credo is: iedere voetganger moet in principe overal prettig en veilig kunnen komen.

In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) worden 'personen die zich verplaatsen met behulp van voorwerpen, niet zijnde voertuigen' ingedeeld bij de voetgangers. Het Reglement stelt tevens dat een voetganger gebruik dient te maken van het voetpad of het trottoir. Indien deze ontbreken, dan mogen voetgangers het (brom-)fietspad en de fietsstrook gebruiken. Zijn ook deze afwezig, dan mogen voetgangers de rijbaan gebruiken, maar nooit de snelwegen en provinciale wegen.

Algemene problemen voor voetgangers zijn te herleiden tot de toegankelijkheid. Met name mindervaliden kunnen door obstakels of onvoldoende breedte slecht van de beschikbare ruimte gebruik maken. Elke straat moet daarom in beginsel minimaal één trottoir hebben dat minimaal 1,50 meter breed is, waar mogelijk 1,80 meter, en obstakelvrij met een vrij hoogte van minimaal 2,20 meter. Indien meer dan 100 voetgangers per maatgevend uur gebruik maken van het trottoir is het wenselijk de minimale breedte te vergroten naar 2,00 meter. Bij vernauwingen korter dan 10 meter mag de minimale trottoirbreedte worden teruggebracht tot 1,20 meter, en bij puntvernauwing (lichtmast, verkeersbord e.d.) is een trottoirbreedte van minimaal 0,90 meter acceptabel. In winkelgebieden moet bij uitstallingen, fietsparkeren en terrassen op trottoirs rekening worden gehouden met deze minimale toegankelijkheid. Daar waar nodig worden markeringen voor visueel gehandicapten aangelegd.

Naast aandacht voor de toegankelijkheid van het voetgangersgebied is het van belang dat er ook aandacht is voor de verkeersveiligheid in het voetgangersgebied, zowel objectieve als subjectieve veiligheid spelen hierbij een rol. Bij het ontwerpen en beheren van de buitenruimte wordt met dit aspect rekening gehouden. De praktijk wijst echter uit dat het vaak niet mogelijk of wenselijk is om de andere verkeersdeelnemers dan voetgangers fysiek te weren op deze voor hen verboden plekken. In dat geval is gedragsaanpassing en indien nodig handhaving een vereiste. In hoofdstuk 9 wordt aan de verkeersveiligheid verdere aandacht aan besteed.

Tenslotte is voor de voetganger de oversteekbaarheid belangrijk, waar wenselijk worden trottoirbanden verlaagd. Enerzijds zorgt een verlaging voor een betere toegankelijkheid van de mindervalide, anderzijds wordt het trottoir eenvoudiger oprijdbaar voor de fietser. Een afweging hiervoor zal per locatie plaatsvinden. Erftoegangswegen zijn in beginsel op iedere plek oversteekbaar,

bij gebiedsontsluitingswegen vindt het oversteken plaats bij rotondes. Wanneer een GOW een belangrijke looproute doorkruist is maatwerk nodig, mogelijk ondersteund met verkeerslichten.

Oversteekvoorzieningen, zoals zebrapaden worden gericht en herkenbaar toegepast. Erftoegangswegen en wegen met een maximum snelheid hoger dan 50 km/uur komen niet in aanmerking voor zebrapaden. Zebrapaden zijn momenteel alleen gesitueerd bij rotondes, waardoor zij door de automobilist duidelijk leesbaar zijn. Op overige plaatsen zullen alleen bij hoge uitzondering zebrapaden worden toegepast. Hierbij zullen de hieronder genoemde uitgangspunten leidend zijn. Wanneer het noodzakelijk is een oversteekvoorziening op een wegvak van een gebiedsontsluitingsweg te realiseren zal deze zoveel mogelijk met middengeleider worden uitgevoerd. Wegen in twee fasen oversteken biedt voor ouderen en mindervaliden grote verbeteringen.



zebrapaden bij rotonde



kruispunten ondersteund met verkeerslichten



uitritconstructie



middengeleider

**Figuur 15. Vier vormen van oversteekbaarheid.**

Een oversteekvoorziening op een wegvak wordt getoetst aan de volgende criteria:

- de beoogde locatie moet op een belangrijke voetgangersroute liggen;
- de beoogde locatie mag niet binnen 100 meter van een andere oversteekvoorziening liggen;
- de beoogde locatie moet goed zichtbaar zijn.

Oversteekvoorzieningen worden alleen toegepast, wanneer er zonder voorziening een reëel verkeersveiligheidsprobleem is. Een goede oversteekbaarheid is gerealiseerd bij de meeste aansluitingen van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen. Deze aansluitingen zijn vormgegeven middels uitritconstructies. Deze uitvoeringsvorm zal worden voortgezet.

## 8.7 Hulpdiensten

Een hulpdienst is een instantie, al dan niet van de overheid, met een hulpverlenende taak bij ongevallen en rampen. Bedoeld worden de politie, de brandweer, de ambulancediensten en reddingsbrigades. Bij een melding van een incident rukken zij indien nodig met de grootst mogelijke snelheid uit. De hulpverleningsvoertuigen voeren sirenes en zwaailichten op het dak. Tijdens het gebruik van de zogenaamde optische en geluidssignalen is een voertuig een voorrangsvoertuig. Het overige verkeer moet aan een voorrangsvoertuig voorrang geven en doorgang verlenen. Desnoods

moet zo snel mogelijk de weg worden vrijgemaakt. Als dat nodig is voor de uitoefening van hun taak, mogen bestuurders van voorrangvoertuigen afwijken van de verkeersregels.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is een belangrijk aandachtspunt. De aanrijdtijden van hulpdiensten komen steeds vaker onder druk te staan als gevolg van het niet goed functioneren van het wegennet. Dit kan betekenen dat genormeerde aanrijdtijden niet gehaald worden (bijlage 2.20). Onder bereikbaarheid wordt in het algemeen verstaan, de mate waarin een bepaald doel snel en/of eenvoudig te bereiken is. Er kan dus sprake zijn van een goede of slechte bereikbaarheid en zelfs van onbereikbaarheid. Met het huidige wegennet worden de genormeerde aanrijdtijden gehaald. Bij de afweging van (tijdelijke) maatregelen dienen de consequenties voor de hulpdiensten nadrukkelijk te worden meegenomen. De brandweer heeft de eisen m.b.t. bereikbaarheid neergelegd haar het programma “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, november 2012” (zie bijlage 1.6). Wijzigingen aan het wegennet, zowel permanent als tijdelijk, worden in de Ambtelijke verkeerscommissie (AVC) afgestemd met brandweer en politie. Naast het wegennet dient voor de brandweer ook rekening te worden gehouden met de opstelplaats voor de tankautospuiter en het redvoertuig. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt dit met de brandweer afgestemd.

### 8.8 Recreatief verkeer

Het Noord-Hollands Duinreservaat (NHD) biedt vele mogelijkheden voor wandel- en fietsroutes. Via het NHD kan men lopend of per fiets naar het Heemskerkse strand. Het is niet toegestaan om met de auto/scooter/motor etc. door het duinreservaat te rijden. Er is parkeergelegenheid bij de toegangen Berenweide, Kraaiennest en Geversduin. Het Heemskerkse strand kan ook bereikt worden via de ingangen bij Castricum en Wijk aan Zee (Heemskerk-zuid). Bij deze ingangen is voldoende parkeergelegenheid. Voor het betreden van het duingebied dient men boven de 18 jaar in bezit te zijn



van een duinkaart. De wandelaar en fietser kunnen in het NHD gebruik maken van zowel verharde als onverharde paden. Op de onverharde mag na 10:30 uur niet meer gefietst worden. Verdere informatie over welke paden toegankelijk zijn is te vinden op de website van PWN, beheerder van dit gebied. Naast het NHD kent Heemskerk het Molenbos, Landgoed Marquette en Park Assumburg als wandelgelegenheid. Ook deze locaties zijn voorzien van voldoende parkeergelegenheid. Parkeergelegenheid voor auto's t.b.v. overige recreatieve voorzieningen zijn gekoppeld aan de betreffende locaties en uitbaters. Voor het fietsparkeren bij betreffende locaties zie paragraaf 10.10.

Figuur 16. Fietsknooppunt

Bij Fort Veldhuis is in samenwerking met de provincie een TOP-locatie (Toeristisch Overstap Punt) gerealiseerd. De gedachte achter een overstappunt is om bezoekers te leiden naar geschikte startplekken in de regio en daarmee zowel het verkeer beter te reguleren als ook bezoekers optimale toegangspoorten tot de toeristische regio te bieden. Deze startplekken voor wandelaar en fietser moeten aan een aantal voorwaarden voldoen, zoals ruimvoldoende en gratis parkeerplaatsen, een horecavoorziening en toiletten, startmogelijkheden voor toeristische routes vanaf de punten en een toeristisch informatiepaneel. De wandelaars van het Noordhollandpad en fietsers van de Pontjesroute maken gebruik van deze TOP-locatie.

#### Wandelnetwerk

In samenwerking met Recreatie Noord-Holland zijn in Heemskerk in 2016 meerdere bewegwijzerde wandelroutes (wandelknooppuntnetwerk) gerealiseerd met zeven wandelknooppunten (bijlage 29). Daarnaast zijn er in Heemskerk enkele thematische wandelroutes aanwezig zoals het Rondje Heemskerk (gemeentelijk, bewegwijzerd) en de Wandelroute langs duin en tuin (Historische Kring



Heemskerk, folder). IJmondiaal worden er in 2016/17 een aantal thematische wandelroutes onder de noemer Wandelen in de IJmond geïntroduceerd die gebruik maken van het wandelknooppuntnetwerk. In 2017 zal onderzocht worden hoe een samenhang in bebording kan worden gerealiseerd van de diverse wandelroutes en op welke andere wijze de wandelroutes bekendheid kunnen krijgen.

#### *Fietsnetwerk*

Heemskerk is aangesloten op het landelijk fietsnetwerk met vijf fietsknooppunten (bijlage 28). Naast deze knooppunten zijn er separate fietsroutes door Heemskerk, zoals de Noordzeeroute, de Fietsroute Noord-Kennemerland en de plaatselijke Fietstocht moderne Monumenten (Historische Kring Heemskerk, folder) en de Heemskerkse fietsroute (gemeentelijk, folder). In 2017 zal onderzocht worden hoe een samenhang in bebording kan worden gerealiseerd van de diverse fietsroutes en op welke andere wijze de fietsroutes bekendheid kunnen krijgen.

De vier IJmondgemeenten zetten gezamenlijk in op optimalisatie van het IJmondiale fietsnetwerk. Dit is vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. Het recreatieve fietsnetwerk maakt hier onderdeel van uit. De recreatieve fietsroutes zijn bestemd voor niet-dagelijks recreatief gebruik. Deze fietsroutes ontsluiten de belangrijkste toeristisch-recreatieve bestemmingen, zoals het strand, de groen- en recreatiegebieden en het centrum. Een groot deel van de recreatieve fietsroutes valt samen met het utilitaire netwerk. Op de delen die niet samen vallen blijft comfort een belangrijke voorwaarde, maar verlichting en snelheid zijn bijvoorbeeld niet noodzakelijk.

Het uitvoeringsprogramma van de Toeristisch-recreatieve nota gemeente Heemskerk 2013-2016 (bijlage 3.43) benoemt de volgende uitvoeringspunten op het gebied van verkeer:

- Noord-Hollands Duinreservaat: handhaven bestaande infrastructuur;
- Kwaliteitsverbetering openbare voorzieningen (fiets/wandelpaden);
- Uitbreiden dagrecreatie: inventariseren huidig aanbod aan fiets- en wandelpaden;
- Realiseren fietsmogelijkheden in de polder;
- Realiseren informatievoorziening langs routes;
- Opstellen bebordingsplan t.b.v. objectbewegwijzering.

### **8.9 Mobiliteitmanagement**

Onder leiding van de Omgevingsdienst IJmond werken de vier IJmondgemeenten samen met het bedrijfsleven aan mobiliteitsmanagement. Onder mobiliteitsmanagement wordt verstaan het optimaliseren van personen- en goederenstromen. Aandachtsgebieden zijn: de individuele reiziger, bedrijven en bedrijfsterreinen. In de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond wordt hieraan door middel van een maatregelenpakket inhoud gegeven.

#### *De individuele reiziger*

De gemeente Heemskerk streeft naar een goede afstemming tussen de verschillende vervoerswijzen. Hierbij worden de fiets en het openbaar vervoer zo veel mogelijk gestimuleerd. Dit aan de ene kant om de mobiliteitsgroei en filevorming tegen te gaan en aan de andere kant om duurzaam verkeer en vervoer te stimuleren. Bij deze twee vervoerswijzen hoort ook het begrip ketenmobiliteit. De fiets speelt een steeds belangrijkere rol in het voor- en natransport naar OV-knooppunten en treinstations. De gemeente Heemskerk wil het overstappen tussen verschillende vervoerswijzen stimuleren om reizen zo efficiënt mogelijk te laten verlopen, zowel vanuit het oogpunt van reistijd als vanuit het oogpunt van duurzaamheid. Voorbeelden hiervan in de afgelopen periode zijn:

- het plaatsen van acht OV-fietskluizen bij station Heemskerk in 2013;
- het plaatsen van fietsklemmen bij vrijwel alle Heemskerkseabri's in 2015;
- de deelauto (2009-2010).

Daarnaast zet de gemeente zich al jaren in om de bus te laten rijden naar station Heemskerk, en de frequentie op de busverbindingen met de station Beverwijk, Uitgeest en Castricum te behouden.



Veel mensen die naar hun werk rijden zitten alleen in hun auto. Als in alle auto's die voor het woon-werkverkeer worden gebruikt vier mensen zaten (slim reizen), zouden er in de spits zeventig procent minder auto's rijden. Carpoolen houdt in dat meerdere werknemers met één auto naar het werk rijden. Hiertoe is in Heemskerk op Sportpark Assumburg een carpoolparkeerterrein geïntroduceerd met voorzieningen t.b.v. het fietsparkeren en een overdekte wachtruimte. Als iedereen in Nederland met de eigen auto naar het werk zou gaan, dan zouden er in de spits zo'n 250duizend auto's meer op de weg zijn. Carpoolers besparen door hun manier van reizen brandstof en leveren een positieve bijdrage aan het broeikas-effect. Via de site van IJmond Bereikbaar wordt de automobilist geïnformeerd hoe hij eenvoudige "slim reizen" kan.



**Figuur 17. OV-kluizen bij station Heemskerk**

Er zijn diverse vormen van autodelen. Een onderscheidend criterium is de vraag wie de auto bezit. Is er een aanbieder die de deelauto's bezit, of is de auto in het bezit van de gebruiker, die de auto al dan niet via een platform deelt met anderen?

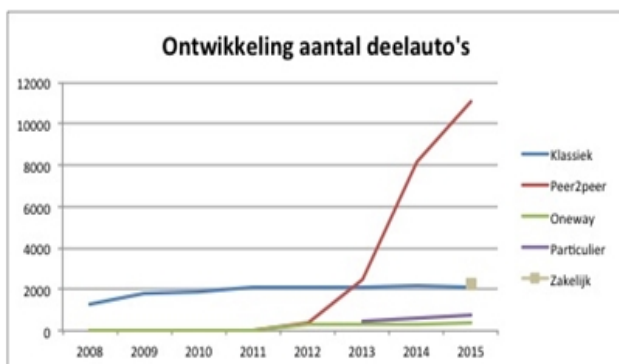
*Aanbieders met vloot (zoals Greenwheels, Snappcar, Mywheels):*

- bij klassiek autodelen staan auto's op een vaste plek;
- bij oneway carsharing kun je de deelauto ook voor enkele reizen gebruiken;
- zakelijke deelauto's zijn speciaal bedoeld voor bedrijven en hun werknemers.

*Gebruikers delen auto's onderling*

- bij peer-2-peer carsharing bieden particulieren hun auto voor verhuur aan in een online community;
- bij particulier autodelen delen burens of vrienden hun auto met elkaar.

In 2009 werd in Heemskerk voor een jaar als proefproject de Greenwheels deelauto geïntroduceerd (bijlage 17). De veronderstelling was dat met de komst van deze auto het voor bewoners van Heemskerk aantrekkelijker werd om deel te nemen aan autodelen ('autodate'), een manier van autorijden waarvoor men geen auto hoeft te bezitten, maar alleen dan over een auto beschikt als men die nodig heeft. Een besparing op parkeerruimte, het milieu én de eigen portemonnee. De introductie was een vervolgstap om aan de doelstellingen van het buurtcontract "Boven de Baandert" te voldoen. Uit het buurtonderzoek dat aan het buurtcontract voorafging, was gebleken dat parkeren – vooral door bewoners uit Breedweer - als probleem wordt ervaren als gevolg van gebrek aan parkeerruimte en van parkeergedrag. Wegens gebrek aan deelnemers is het project door Greenwheels na de proefperiode beëindigd.



**Figuur 18. Landelijke ontwikkeling deelauto's**

Sinds 2012 is er landelijk een sterke groei ontstaan in het gebruik van het aantal deelauto's. De groei is voornamelijk te vinden in peer2peer carsharing. Blijkbaar pakt de maatschappij het idee van autodelen zelf op. Hoewel de groei aanzienlijk is, maakt slechts 1% van de Nederlanders (vooral in de grote steden) gebruik van autodelen, wat neerkomt op 0,02% van het aantal autoverplaatsingen. Gezien de genoemde ontwikkelingen zal de gemeente Heemskerk niet meer actief gaan inzetten op autodelen.

### *bedrijven*

De overheid kan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen niet alleen oplossen. De wijze waarop bedrijven en organisaties omgaan met woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederentransport bepaalt in hoge mate het succes. Overheden en bedrijven werken in de IJmond daarom samen aan mobiliteitsmanagement. Vervoermanagement is op dit moment vrijblijvend als het gaat om bestaande bedrijven, omdat het wettelijk instrumentarium ontbreekt om bestaande bedrijven te bewegen tot vervoermanagement-plannen te komen.

Het Activiteitenbesluit (zie bijlage 1.1) legt momenteel nog geen verplichting op. De Omgevingsdienst IJmond neemt echter wel het initiatief om deze bedrijven te benaderen, waarbij zij een faciliterende en coördinerende rol oppakt. Zij benadert hiertoe bedrijven met:

- meer dan 100 werknemers;
- meer dan 500 bezoekers per dag;
- meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar;
- voor verladers en uitbesteed vervoer;
- meer dan 1 miljoen transportkilometers per jaar voor eigen vervoerders.

Actieve inzet van bedrijven kan alleen via de milieuvergunning worden afgedwongen, echter het aantal vergunningsplichtige bedrijven neemt af.

Mobiliteitsmanagement biedt de mogelijkheid om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen en geeft bedrijven aan op welke wijze zij hieraan invulling kunnen geven. Dit geldt zeker voor situaties waar het openbaar vervoer, een of in beperkte mate, oplossing kan bieden. Bezien zal worden op welke wijze voor bestaande, maar ook nieuwe bedrijven, invulling kan worden gegeven aan het vervoermanagement door een gericht stimuleringsbeleid voor de realisatie van onder meer fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen voor carpoolers en dergelijke.

### *bedrijfsterreinen*

Parkmanagement wordt gezien als mogelijkheid om als bedrijven gezamenlijk de bereikbaarheid te verbeteren. Tatasteel heeft als voorbeeld al bussen rijden die werknemers van en naar het werk brengen, voorwaarde is dat de werknemer bij Tata werkt en buiten de IJmond woonachtig is. Heemskerk zet zich via IJmond Bereikbaar in om parkmanagement te stimuleren en te verbeteren, gedacht wordt hierbij aan fiets, openbaar vervoer en shuttlediensten.

In november 2014 is IJmond Bereikbaar gestart met een fietsstimuleringscampagne onder de naam "Goed op weg". In eerste instantie ging het om een pilot. Vanaf eind 2015 wordt de campagne verder uitgerold over de hele IJmond. Met deze campagne wil IJmond Bereikbaar het fietsgebruik stimuleren om zo het woon-werkverkeer met de auto te verminderen. Er wordt gebruik gemaakt van een mooi

pakket maatregelen om de medewerkers op een makkelijke en leuke manier te stimuleren om te fietsen of te kiezen voor het openbaar vervoer. Daarnaast is IJmond Bereikbaar gelijktijdig gestart met stimulering het gebruik van het openbaar vervoer via de IJmond Shuttle. Deze last-mile oplossing is exclusief bedoeld voor alle medewerkers van deelnemende bedrijven en was gedurende de pilot gratis. Het openbaar vervoer en de fiets is hiermee namelijk een goed alternatief voor het woon-werkverkeer met de auto. Nu beide pilots goed blijken te functioneren worden zij verder uitgerold binnen de IJmond.

### **8.10 Beleidsdoelen bereikbaarheid**

De regionale bereikbaarheid is voor de gemeente Heemskerk en de IJmond van groot belang. Voor een goede regionale bereikbaarheid is Heemskerk afhankelijk van de omliggende gemeenten, de provincie en het rijk. Het streven is om Heemskerk vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar te krijgen/houden. De goede bereikbaarheid vanuit de regio dient binnen de gemeente een vervolg krijgen naar alle wijken en gebieden, indien nodig zullen verkeersonderzoeken plaatsvinden om een juiste afweging te kunnen maken.

Voor een goede bereikbaarheid zal worden ingezet op:

#### *algemeen*

- Heemskerk is goed bereikbaar via regionale hoofdwegen;
- alle wijken en gebieden in Heemskerk zijn bereikbaar door een goede samenhang tussen de verschillende vervoerswijzen, te weten (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer;
- er wordt ingezet op duurzamere verplaatsingen: meer gebruik van openbaar vervoer en de fiets;
- bij voorzieningen en winkelgebieden is voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets aanwezig. Waar nodig wordt door middel van parkeerregulering gestuurd (blauwe zone); indien noodzakelijk kan eventueel een verdere regulering plaatsvinden door toewijzing aan vergunninghouders, hiervoor dient dan wel een parkeerverordening te worden ingesteld.
- de infrastructuur zal niet worden ingericht ten behoeve van bijzondere en afwijkende voertuigen met uitzondering van de scootmobiel.

#### *gemotoriseerd verkeer*

- de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer vindt lokaal zoveel mogelijk plaats via de gebiedsontsluitingswegen (zie figuur 25), waarbij geen grote afwikkelingsproblemen zijn;
- om mogelijke toekomstige knelpunten voor te zijn is de planning de RVMK medio 2017 te actualiseren, waarbij een prognose zal worden opgesteld voor het jaar 2030;
- het goederenvervoer wordt waar nodig gefaciliteerd met aandacht voor de leefomgeving;
- in 2017 zal de huidige route gevaarlijke stoffen worden geactualiseerd.

#### *openbaar vervoer*

- voor het woon-werkverkeer is het openbaar vervoer voor een belangrijk deel van de inwoners een goed alternatief; de vier belangrijke treinstations voor Heemskerk (Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en Castricum) zijn ingericht voor ketenmobiliteit (fiets, bus en autovoorziening). Voor de bus zijn ritfrequentie en fijnmazigheid van het netwerk essentieel, waarbij onderzocht gaat worden of een rechtstreekse verbinding met Zaanstad wenselijk is. Er zal via de Knooppuntontwikkeling worden getracht via de provincie een bushaltevoorziening te krijgen bij station Heemskerk. Voor de trein zijn ritfrequentie en reistijd essentieel;
- per openbaar vervoer kan men al dan niet op afroep van en naar elke bestemming komen en je kunt het centrum en grotere voorzieningen per openbaar vervoer bereiken;
- waar mogelijk zal samenwerking worden gezocht tussen openbaar vervoer en doelgroepen vervoer.





*fietsverkeer*

- de gemeenten in de IJmond zijn onderling verbonden via een geoptimaliseerd en kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk (zie figuur 29) ten dienste van de gewone en elektrische fiets;
- de belangrijkste voorzieningen en winkelgebieden zijn goed te bereiken via een voor fietsers gefaciliteerd netwerk.

*recreatief verkeer*

- Heemskerk maakt onderdeel uit van de recreatieve fiets- en wandelnetwerken;
- de recreatieve weggebruiker wordt gefaciliteerd en de fysieke recreatieve routes worden op elkaar afgestemd en waar nodig voorzien van bewegwijzering.

*mobilitieitsmanagement*

- mobiliteitsmanagement bij bedrijven wordt gefaciliteerd onder de regie van IJmond Bereikbaar;
- autodelen wordt niet meer actief gestimuleerd.

*De volgende projecten en onderzoeken zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma:*

- herinrichten Communicatieweg met turborotonde;
- KAR-voorziening bij VRI Jan Ligthartstraat/Jan van Kuikweg;
- KAR-voorziening bij VRI Rijksstraatweg/Duinweg;
- kleine infraprojecten op adhoc-basis;
- verkeersonderzoek knelpunten in fietsnetwerk;
- optimaliseren verkeersregelininstallaties;
- onderzoek naar kwaliteitswaarde bebording, wegmarkering en bewegwijzering;
- verkeersonderzoek verkeersregelininstallaties;
- actualiseren RVMK;
- stimuleren alternatieve vervoerswijzen;
- planstudie Verbinding A8-A9 incl. mogelijke herinrichting Communicatieweg;
- fietsverbinding langs het spoor (project Regionale Mobiliteitsvisie);
- deelname aan IJmondiale bereikbaarheidsprojecten;
- uitvoeren verkeersonderzoeken en opstellen beleidsagenda Verkeer en Vervoer;
- monitoren en evalueren.

## 9 Verkeersveiligheid

Het ministerie heeft zo'n acht jaar geleden het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 (bijlage 1.20) opgesteld, waarin zij mogelijkheden benoemt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uit de trends en ongevallenstatistieken benoemt het plan aandachtsgebieden, die minder of niet zijn meegegaan in de verbeterde verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om een aantal groepen kwetsbare verkeersdeelnemers, om veroorzakers en om categorieën wegen en voertuigen. De gemeente Heemskerk heeft in de daarop volgende jaren veel aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Deze aandacht richt zich met name op de infrastructuur (duurzaam veilig inrichten) en educatie aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

### *Objectieve verkeersveiligheid*

Het Rijk heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) een reductievoorstel gedaan voor de verkeersveiligheid. In 2020 moet het aantal verkeersdoden teruggebracht zijn tot maximaal 500 per jaar, wat neerkomt op een daling van ruim 30% ten opzichte van 2009. Het aantal gewonden moet in 2020 gedaald zijn naar 10.600 gewonden, een reductie van 40% ten opzichte van 2008. De objectieve verkeersveiligheid kan worden vastgesteld vanuit ongevallenregistratie.

### *Subjectieve verkeersveiligheid*

Naast de objectieve onveiligheid bestaat er ook een subjectief veiligheidsgevoel. De mensen ervaren een te hoge snelheid of een gevaarlijke situatie zonder dat er daadwerkelijk ongevallen plaatsvinden. De drie pijlers voor dit veiligheidsgevoel zijn verschillen in massa, richting en snelheid. Naarmate deze verschillen groter worden neemt het subjectief veiligheidsgevoel af. Voorbeelden hiervan zijn voetganger-vrachtauto (massaverschil), kruispunten (richtingsverschil) en uitritten op rijbaan (snelheidsverschil). Daarnaast leveren onoverzichtelijke situaties en de historie een belangrijke bijdrage aan het subjectieve onveiligheidsgevoel, bijvoorbeeld een ernstig ongeval. Tenslotte kan ook onbekendheid met omgeving, voertuig en/of verkeersregels leiden tot een subjectief onveiligheidsgevoel. Om de subjectieve veiligheidsbeleving in Heemskerk te onderzoeken, zal in dit kader in 2017 via internet en huis- aan huisbladen aan de Heemskerker worden gevraagd verkeersknelpunten benoemen en mogelijk oplossingen aan te dragen.

Het vermoeden is dat het Heemskerkse beleid op verkeersveiligheid in de afgelopen jaren effectief is geweest. Helaas was de ongevallenregistratie in de periode 2010-2013 ver ondermaats, een onderbouwde conclusie is daardoor niet mogelijk. Nu de registratie van verkeersongevallen in 2014 verbeterd is, kan vanaf 2016 meer objectief gewerkt gaan worden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In het uitvoeringsprogramma zijn meerdere projecten opgenomen die de verkeerveiligheid verbeteren. Indien zich in dit kader nieuwe projecten aandienen, zullen deze worden ingepast in het uitvoeringsprogramma, waarbij een mogelijk herprioritering binnen dit programma zal plaatsvinden.

### **9.1 Aanleiding van een verkeersongeval**

Een verkeersongeval kan vanuit drie mogelijke aanleidingen ontstaan: het slachtoffer, de veroorzaker of de infrastructuur. Daarnaast kunnen weersomstandigheden en tijdstip van de dag een rol spelen.

Voetgangers en fietsers nemen – vergeleken met auto-inzittenden – onbeschermd deel aan het verkeer. Zij zijn de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit zorgt ervoor dat deze verkeersdeelnemers eerder ernstig letsel oplopen bij een ongeval. Uit landelijke cijfers blijkt dat driekwart van de dodelijke fietsongevallen plaatsvindt bij ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer betrokken is. Bij ongevallen tussen verkeersdeelnemers (inclusief gemotoriseerd verkeer) kunnen de volgende veelvoorkomende oorzaken genoemd worden: te smalle fietsvoorzieningen, menging van



verkeer met onderling grote snelheidsverschillen, te weinig of slecht zichtbare oversteekvoorzieningen en niet-conflictvrij oversteken op kruispunten.

Uit de ziekenhuisregistratie blijkt bovendien dat er een toename is van het aantal enkelvoudige fietsongevallen (geen gemotoriseerd voertuig betrokken). Vaak is de (mede)oorzaak infrastructuur gerelateerd, te denken valt aan obstakels (paaltje, geparkeerde auto, etc.), het van de weg raken (tegen stoeprand of in de berm) en (glad) wegdek (sneeuw, bladeren, groeven of platen). Kinderen en ouderen zijn relatief vaker betrokken bij deze enkelvoudige ongevallen. Verder blijkt uit onderzoek van Rijkswaterstaat dat het risico voor fietsers om in het donker slachtoffer te worden van een ongeval met ongeveer een kwart afneemt bij goede en werkende fietsverlichting.

In het verkeer ontstaan ergernis bij de verkeersdeelnemer of erger ongevallen vaak door onjuist verkeersgedrag. Onjuist verkeersgedrag is naast onoplettendheid het gevolg van onwetendheid (onbewust onbekwaam) of doelbewust anders handelen (bewust onbekwaam). Alleen de aanpak van objectieve en subjectieve verkeersonveilige situaties zijn daarom niet afdoende om een verkeersveilige omgeving te krijgen. Het is noodzaak om in het kader van de verkeersveiligheid specifiek aandacht te geven aan bepaalde groepen kwetsbare verkeersdeelnemers en notoire veroorzakers. Om het risico voor deze groepen te verlagen, zijn er gerichte maatregelen mogelijk: educatie, communicatie en handhaving. Bewustwording van verkeersdeelnemers zal daarmee een blijvende component zijn binnen het verkeersbeleid.

Een ongevallencategorie die sterk toeneemt is het letselrisico per e-fietskilometer, zowel absoluut als in vergelijking tot de gewone fiets. Dat geldt in versterkte mate voor vrouwen. Jaarlijks worden in heel Nederland ruim 9.000 e-fietsers behandeld op de Spoed Eisende Hulp (SEH), waarvan een kwart in het ziekenhuis moet blijven (situatie 2011/2012). Naast de aandacht die sowieso gewenst is voor de veiligheid van fietsers geven de landelijke ongevallencijfers van e-fietsers jonger dan 60 jaar geen reden tot extra zorg.

#### *De schoolomgeving*

Rondom scholen treft men regelmatig verkeersproblemen aan. Deze verschillen van te snel rijdend verkeer tot aan een onoverzichtelijk situatie welke wordt veroorzaakt door geparkeerde auto's welke in veel gevallen eigendom zijn van ouders die hun kinderen komen brengen en afhalen. De intensieve vermenging van verschillende verkeersdeelnemers en onvoorspelbaar verkeersgedrag van kinderen zijn lastig te sturen. Het scheiden van de scholieren en de overige verkeersstromen is de ideale situatie. Uiteraard is dat niet altijd mogelijk en moet er binnen een bestaande omgeving gezocht worden naar een goede oplossing. Het doel is de locaties van de scholen objectief én subjectief duurzaam veiliger te maken. Dit kan gerealiseerd worden door het aanbrengen van snelheidsverlagende maatregelen. Verder valt te denken aan attentieverhogend straatmeubilair met name op de gebiedsontsluitingswegen zoals in meerdere gemeenten succesvol is geïmplementeerd.



**Figuur 19. Wij gaan weer naar school**

Minstens zo belangrijk als fysieke maatregelen is de verkeerseducatie, communicatie en handhaving op gevaarlijk gedrag (fietsverlichting en parkeren) in schoolomgevingen. Naast fysieke maatregelen maakt de gemeente Heemskerk zich daarom sterk voor verkeerseducatie op scholen. Het initiatief voor een veiligere schoolomgeving ligt bij het schoolbestuur en de (verkeers)ouders. De scholen kunnen zelf zorgen voor een betere verkeersveiligheid, middels communicatie richting ouders en kinderen. De gemeente faciliteert zo mogelijk in een maatregelenpakket voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Zo wordt de (subjectieve) verkeersveiligheid rondom scholen en op de

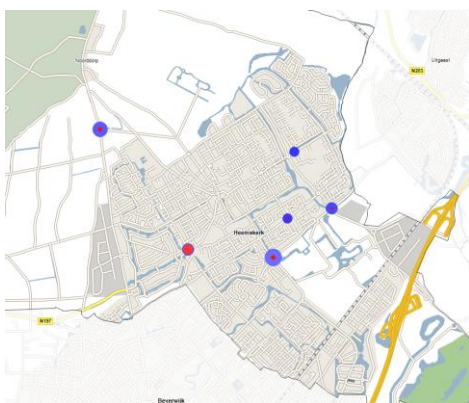
schoolroutes verbeterd, mogen/kunnen kinderen (eerder) zelfstandig naar school én ontstaat een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen en scholen. Samenwerking met de schoolleiding/het team en de (verkeers)ouders is een cruciale voorwaarde voor het realiseren van een verkeersveilige schoolomgeving. Op verzoek van de scholen zal de gemeente prioriteit geven aan het aanpakken van fout geparkeerde auto's in de schoolomgeving.

Ter voorkoming van verkeersongevallen zet de gemeente daarom in op:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid door aanpak van de infrastructuur;
- Gedragsmaatregelen waaronder handhaving, verkeerseducatie en voorlichting.

## 9.2 Verkeersongevallen en objectieve cijfers

De wijze waarop verkeersongevallen worden geregistreerd, werd in 2009 ingrijpend veranderd. Tot dan waren er twee mogelijkheden: bij ongevallen als gevolg van een bewijsbare verkeersovertreding maakte de politie een proces-verbaal op en bij de overige ongevallen een zogenoemde registratieset. In deze registratieset konden maar liefst 114 gegevens worden vastgelegd zoals type verkeersdeelnemer, de staat van het wegdek, de weersomstandigheden en het moment van de dag. Ook kon er een situatieschets aan worden toegevoegd. In 2009 werd landelijk besloten deze registratieset te vervangen door een kenmerkenmelding waarin slechts zes gegevens werden vastgelegd, te weten: dag, datum, tijdstip, locatie, plaats en gemeente waar het ongeval was gebeurd. Kortom, slechts een beknopte omschrijving van het gebeuren. Essentiële gegevens als aard van het ongeval werden doorgaans niet meer genoteerd. De politieorganisatie hoopte op die manier de administratieve last te kunnen verminderen, ten gunste van haar operationele taken. Beleidsmonitoring, analyses en evaluaties werden hierdoor nauwelijks meer mogelijk. Zeker als je daarbij ook nog bedenkt dat de politie niet altijd ingelicht wordt wanneer er een ongeval is gebeurd, zoals bij eenzijdige ongevallen, fietsongevallen of ongevallen met slechts lichte schade. Het maatschappelijk belang om de ongevallenregistratie te verbeteren werd daarmee steeds groter, want welke projecten konden nog worden uitgevoerd en worden gesubsidieerd ten gunste van de verkeersveiligheid?



Aantal Slachtoffers als waarden	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dood	750	730	709	677	644	537	546	562	476
Ziekenhuis	9.401	9.051	9.683	9.310	7.028	4.119	1.825	2.330	2.442
Licht gewond	22.427	19.508	20.667	18.215	15.217	8.338	3.988	3.205	8.187
Letselernst	32.578	29.289	31.059	28.202	22.889	12.994	6.359	6.097	11.105

**Figuur 20.**

Rechts: ongevallenkaart Heemskerk 2009-2013 met meer dan 3 ongevallen; links: aantal geregistreerde verkeersongevallen in Nederland (bron: [www.swov.nl](http://www.swov.nl)).

Sinds 2013 vindt onder druk van de minister weer een betere ongevallenregistratie plaats. De politie, het Verbond van Verzekeraars en het verkeerskundigbureau VIA hebben de handen ineen geslagen om deze gegevens digitaal voor de gemeenten toegankelijk te maken. De jaren 2009-2013 zijn helaas bijna verloren jaren voor objectieve gegevens over de verkeersveiligheid. In deze periode werden er in Heemskerk 305 ongevallen geregistreerd (bron Via.nl), waarvan op de volgende zes locaties (zie ook figuur 20) meer dan 3 ongevallen plaatsvonden:

1. Kruispunt Marquettelaan – Rijksstraatweg; in 2014 is dit kruispunt aangepast middels aanleg van een rotonde;
2. Kruispunt Tolweg – Hoflaan; in 2015 is dit kruispunt heringericht;



3. Ronde Jan Ligthartstraat – Breedslaglaan; de Jan Ligthartstraat is in 2014 voorzien van vrijliggende fietspaden en de Breedslaglaan wordt in 2017 heringericht;
4. Kruispunt Laan van Assumburg – Jan van Kuikweg; in 2015 is dit kruispunt aangepast middels aanleg van fietsstroken op beide wegen;
5. Kruispunt Tolweg – De Baandert;
6. Kruispunt Maerelaan – De Velst.

Na 2013 zijn de locaties 1 t/m 4 heringericht. De genoemde zes locaties zullen in 2018 nader worden onderzocht in hoeverre zij verkeersveeliger zijn geworden dan wel verkeersveeliger kunnen worden ingericht. Hierbij wel de kanttekening dat genoemde locaties een hoge verkeersintensiteit kennen, waardoor het ongevallen risico toeneemt. Verder zal in 2017 onderzocht worden of er nieuwe frequente ongevallenlocaties zijn ontstaan die daardoor om herinrichting vragen.

Een totaaloverzicht van de verkeersongevallen in Heemskerk (aantal en soort verkeersslachtoffer) is in bijlage 33 weergegeven. In de bijlage wordt Heemskerk vergeleken met landelijke cijfers, IJmondiale cijfers en gemiddelde cijfers van gemeenten met gelijke stedelijkheidsgraad als Heemskerk. Uit de tabellen blijkt dat Heemskerk positief afsteekt bij de referentiecijfers, helaas zijn de cijfers verre van volledig en daardoor vooralsnog niet goed bruikbaar om richting te geven aan toekomstig beleid.

Er kan worden gesteld (bijlage 34) dat het zwaartepunt van de verkeersongevallen ligt in het centrum en op de gebiedsontsluitingswegen. Dit is te verklaren vanwege de grotere verkeersintensiteiten op deze locaties. Om de veiligheid op de gebiedsontsluitingswegen (GOW) te vergroten, worden zij sinds 2012 voorzien van fietsstroken en fietspaden. Hierdoor worden zij optisch versmald, waarmee de gemiddelde snelheid op deze wegvakken omlaag gaat, en daarnaast ontstaat er een scheiding tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De meeste GOW zijn inmiddels voorzien van fietsstroken of fietspaden.

De hoofdoorzaken van verkeersongevallen zijn onoplettendheid van de verkeersdeelnemer, onduidelijke infrastructuur en onjuist verkeersgedrag; de twee laatste oorzaken zijn beïnvloedbaar. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het verkeersgedrag, in paragraaf 10.12 wordt ingegaan op risicovolle infrastructuur.

### 9.3 Gedragsbeïnvloeding

Het doelbewust anders handelen vraagt een intensieve gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding valt te omschrijven als het onaantrekkelijk maken van ongewenst gedrag en het aantrekkelijk maken van gewenst gedrag. Gedrag wordt niet alleen met infrastructurele maatregelen of met wetgeving en verkeershandhaving beïnvloed. Maar ook door middel van onderwijs en voorlichting.



**Figuur 21.**  
**Gebruik mobiele telefoon in het verkeer.**

#### *Mobile telefoon*

Op basis van de resultaten van gedragsstudies concludeert het SWOV dat het gebruik van een mobiele telefoon een negatief effect heeft op het rijgedrag. Dit wordt veroorzaakt door cognitieve afleiding, al dan niet gecombineerd met visuele, auditieve en fysieke afleiding. Hoewel fysieke

afleiding kan worden verminderd of beperkt door verschillende hulpmiddelen (bijvoorbeeld handsfree-apparatuur en spraaksturing), blijft cognitieve afleiding een belangrijk probleem bij telefoongebruik tijdens het rijden. Een handsfree telefoongesprek heeft dan ook geen belangrijke veiligheidsvoordelen boven een handheld gesprek. Ook het gebruik van extra functies van de mobiele telefoon, zoals sms'en is niet zonder gevaren omdat bij deze functies zowel de ogen als de gedachten van de bestuurder voor langere tijd niet bij de rijtaak zijn. Het sms'en verhoogt het risico op een ongeval enorm en hetzelfde geldt vermoedelijk voor de nieuwe functies waarover smartphones beschikken, zoals e-mailen, internetten of het bewerken van een sociaalnetwerksite. De landelijke tendens is een toename van het aantal verkeersongevallen als gevolg van gebruik van social media. Ongeveer 9% van de geregistreerde fietsongevallen ontstaan door het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het fietsen. Een voorzichtige schatting is dat het risico op een fietsongeval een factor 1,4 keer zo hoog is voor fietsers die elke rit social-media gebruiken dan voor fietsers die dat nooit doen.

Educatie en voorlichtingscampagnes kunnen bijdragen aan een verdere bewustmaking van de risico's van het gebruik van een mobiele telefoon in het verkeer. Echter, uit onderzoek blijkt ook dat mensen die zich bewust zijn van de risico's, toch niet altijd hun gedrag aanpassen; dit speelt vooral bij jonge weggebruikers. De bijdrage van educatie en voorlichting aan het terugdringen van mobiel bellen tijdens het fietsen en autorijden is dan waarschijnlijk ook beperkt. Wel verdient het aanbeveling om via voorlichting en educatie erop te wijzen dat gebruik van apparatuur in het verkeer een risicoverhogende factor is. Het advies om het gebruik van apparatuur in het verkeer helemaal achterwege te laten is weinig kansrijk. Veel automobilisten en relatief veel jonge fietsers zijn niet overtuigd van het gevaar van apparatuur gebruik of zegt het gevaar te kunnen compenseren. De voorlichting zou vooral tips kunnen geven voor een verstandig gebruik van apparatuur tijdens het fietsen.

### **9.4 Handhaving**

Handhaving is een goed middel om gedrag te beïnvloeden. Een hogere pakkans resulteert in een betere naleving van regels, waardoor er minder slachtoffers vallen. Door nauwe samenwerking met politie en justitie kan actiever worden gestuurd op bepaalde doelen en doelgroepen, waardoor de effectiviteit van maatregelen toeneemt (bijvoorbeeld een campagne over fietsverlichting en tegelijk strenge controles). Nieuwe vormen van bestuurlijke verkeershandhaving zijn in de toekomst niet uitgesloten, maar is afhankelijk van landelijke ontwikkelingen. Periodiek overleg met politieregio's en openbaar ministerie stemt de verkeershandhaving beter af op bepaalde thema's, locaties en wegen.

De politie heeft niet de capaciteit om alle wetgeving te handhaven. Het college van burgemeester en wethouders (burgemeester) is primair bevoegd tot handhaving, vergunningverlening dan wel het verstrekken van een ontheffing op grond van de bepalingen uit de Algemene plaatselijke verordening. Afspraken tussen gemeente en politie hebben ertoe geleid dat de verkeershandhaving in Heemskerk op twee niveaus gebeurt: enerzijds ligt de taak bij de politie, anderzijds wordt er gehandhaafd door de gemeentelijke boa's. De taakverdeling is grofweg: politie handhaaft op het rijdend verkeer, boa's handhaven op het stilstaand verkeer. Het huidige handhavingsniveau wordt als adequaat aangemerkt en zal de komende periode worden gecontinueerd.

### **9.5 Educatie**

Voorlichting en educatie kunnen weggebruikers helpen om een beter beeld te krijgen van de risico's die aan hun gedrag kleven en om de regels beter over te dragen. Als onderdeel van Duurzaam Veilig is verkeerseducatie hét middel om structureel aandacht te geven aan verkeersveiligheid, met name op scholen. Voorlichting aan specifieke doelgroepen en handhaving zijn noodzakelijk om tegemoet te komen aan de maatschappelijke aandacht die er voor verkeersveiligheid is.



Volgens een enquêteonderzoek van het SVOW uit 2010 (SWOV-rapport R-2010-5) raakte in 2009 een op de twintig (5,3%) Nederlandse fietsers betrokken bij minstens één fietsongeval. Het risico op een fietsongeval was bij 12-17-jarige fietsers ongeveer 1,7 keer zo groot als bij 18-34-jarige fietsers en meer dan 2 keer zo groot als bij 35-49-jarige of bij 50+-fietsers. Het risico op een fietsongeval met jonge fietsers was bijna 2,5 keer zo groot in een grote-stads-omgeving (Amsterdam, Rotterdam, Den Haag) als in andere omgeving. De cijfers zullen anno 2016 weinig hiervan verschillen.

Een verkeersexamen op de basisschool en daarna een theorie-examen voor bromfietser en automobilist is onvoldoende. Het streven is permanente verkeerseducatie, waarbij er voor verschillende doelgroepen een toegespitst lespakket komt in samenwerking met schoolbegeleidingsdiensten. De gemeente Heemskerk werkt samen met de lokale afdeling van de verkeersveiligheidsorganisatie VVN. In bijlage 35 is een overzicht opgenomen van de mogelijke activiteiten.

Als gesproken wordt over permanente verkeerseducatie (PVE) gaat het om het continu bijleren van zaken die voor het deelnemen aan het verkeer belangrijk zijn. Dat begint bij de verkeersopvoeding van heel jonge kinderen om via het fietsen, het bromfietsen en het autorijden door te lopen tot bijscholing van oudere verkeersdeelnemers. Elke fase in de verkeerseducatie bereidt dan ook voor op de volgende fase van verkeersdeelname, niet alleen wat de voertuigkeuze betreft maar ook wat betreft de levensfase van de verkeersdeelnemer. De 'permanente' factor zit in de ontwikkeling van verkeerseducatieve projecten voor elke levensfase: van driewieler tot rollator. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0 tot 4 jaar;
- 4 tot 12 jaar;
- 12 tot 16 jaar;
- beginnende bestuurders (16 tot circa 25 jaar);
- rijbewijsbezitters (circa 25 tot circa 60 jaar);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

Jaarlijks stelt de provincie Noord-Holland een BDU-subsidie "Gedragbeïnvloeding Verkeersveiligheid" beschikbaar voor gemeenten, stichtingen en verenigingen, die een goed plan hebben om verkeersveilig gedrag te stimuleren door middel van educatie of voorlichting (zie verder paragraaf 12.3). Omdat er sprake is van een subsidiedrempel dienen de IJmondgemeenten jaarlijks gezamenlijk een subsidieaanvraag in waarbij de uitvoering en het contact met de scholen wordt overgelaten aan een marktpartij. Naast participatie in de projecten van de plaatselijke afdeling van VVN en gezamenlijke IJmondiale BDU-aanvragen zet de gemeente verder de komende periode niet actief in op verkeerseducatie.



## 9.6 Beleidsdoelen verkeersveiligheid

Er wordt gestreefd naar een duidelijke afbakening van verblijfsgebieden en het optimaliseren van een heldere verkeersstructuur voor alle weggebruikers. Vormgeving en het gebruik van de weg moeten afgestemd zijn op de functie van de weg, indien nodig zullen verkeersonderzoeken plaatsvinden om een juiste afweging te kunnen maken. Hierdoor wordt de kans op fouten maken geminimaliseerd want de weggebruiker ziet hoe men zich op deze weg dient te gedragen. Met name de zwakkere verkeersdeelnemers zoals jongeren, ouderen, voetgangers, fietsers en mindervaliden, verdienen bescherming. Educatie, voorlichting en handhaving spelen daarbij een rol. Het beleidsdoel verkeersveiligheid prevaleert boven de beleidsdoelen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid zal worden ingezet op:

### *algemeen*

- het blijven monitoren van verkeersonveilige locaties en waar mogelijk/nodig verbeteringen aanbrengen;
- het minimaliseren van zoekverkeer.

### *inrichting*

- streven naar zo min mogelijk (letsel)ongevallen in lijn met de landelijke doelstellingen ten aanzien van het aantal letselslachtoffers en verkeersdoden door o.a. de locaties waar meerdere malen ongevallen plaatsvinden te onderzoeken en indien mogelijk te herinrichten;
- de wegen zijn in 2020 Duurzaam Veilig ingericht, waarbij het accent ligt op een passende en logische vormgeving bij de functie en het gebruik van de weg met een herkenbare inrichting;
- woonwijken en werkgebieden zijn veilig ingericht, bij voorkeur als verblijfsgebied;
- het verhogen van het subjectieve verkeersveiligheidsgevoel.

### *voorlichting en gedrag*

- kinderen van basisscholen kunnen veilig van en naar school, waarbij grote aandacht is gegeven aan voetganger en fietser. Via de scholen zal aandacht worden besteed aan het gedrag van de fietser door permanente verkeerseducatie en verkeersexamens;
- samen met en op verzoek van de scholen zal worden ingezet het tegengaan van foutparkeren in de schoolomgeving en het plaatsen van attentie verhogend straatmeubilair;
- door intrede van de elektrische fiets en het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets neemt landelijk het aantal fietsongevallen toe. Heemskerk zal aansluiten bij landelijke acties om deze tendens te keren;
- het huidige handhavingsniveau (anno 2017) continueren om het gewenste gedrag van verkeersdeelnemers te verkrijgen;
- de Heemskerker middels educatie en voorlichting bewuster laten worden van de verkeersregels en verkeersgedrag door aan te sluiten bij landelijke campagnes;
- de zwakkere verkeersdeelnemer vaardiger laten worden in het verkeer (cursus scootmobielrijvaardigheid, fietscursus allochtonen).

*De volgende projecten en onderzoeken zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma:*

- rotonde Jan Ligthartstraat-Breedslaglaan (uitgevoerd maart 2017);
- uitrit parkeergarage Dekamarkt;
- verbeteren kwaliteit fietspaden Rijksstraatweg ten noorden van rotonde Marquettelaan;
- voorrang regelen bij lastig herkenbare fietsdoorsteken;
- herinrichting Weg acker (Jan Ligthartstraat en Maerten van Heemskerckstraat);
- verkeersregelinstallatie Duinweg geluidsignaal t.b.v. oversteek voetganger;
- attentie verhogend straatmeubilair rondom scholen;
- rotonde De Baandert-Mozartstraat;



- herinrichten Beneluxlaan zuid;
- Oosterweg en Kerkweg inrichten als 30km/uur zone;
- kruispunt Maerten van Heemskerckstraat-Carel van Manderstraat;
- bedrijventerrein De Houtwegen inrichten als 30km/uur zone;
- bedrijventerrein De Trompet inrichten als 30km/uur zone;
- herinrichten Karshoffstraat oost;
- herinrichten Constantijn Huygensstraat;
- herinrichten Maerelaan (De Baandert-Zevenhoeven);
- herinrichten Zevenhoeven;
- permanente verkeerseducatie;
- faciliteren verkeersexamen;
- uitvoeren verkeersonderzoeken en opstellen beleidsagenda Verkeer en Vervoer;
- monitoren en evalueren;
- monitoring van zes gevaarlijke kruispunten uit periode 2009-2013;
- kleine infraprojecten op adhoc basis;
- verkeersonderzoek rotondes (start onderzoek in 2016);
- onderzoek verkeersveiligheidsbeleving;
- uitvoeren verkeersonderzoeken en opstellen beleid;
- onderzoek naar kwaliteitswaarde bebording, wegmarkering en bewegwijzering;
- onderzoek uitritconstructies.

## 10 Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het huidige en gewenste verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer en de fietser op zowel regionaal als lokaal niveau. Daarnaast gaat het in op de ruimtelijke aspecten: openbare verlichting en verkeersregelinstanties, bewegwijzering, parkeren voor fiets en auto, in- en uitritten, leefbaarheid en milieu, elektrische oplaadpunten en bebording, infrastructuur, inritconstructies en rotondes. Beheer en onderhoud levert een belangrijke bijdrage aan de beleving van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. In het Wegenbeheerplan wordt hier verder op ingegaan (zie hoofdstuk 7) Tenslotte worden de beleidsdoelen kort samengevat.

### 10.1 Regionaal verkeersnetwerk

#### a. Netwerk gemotoriseerd verkeer

In bijlage 23 wordt het wegennet in de IJmond gevisualiseerd. De bereikbaarheid van de IJmond over de weg is weinig robuust. Dat komt vooral door de sterke afhankelijkheid van de A9 en de afhankelijkheid van de tunnels onder het Noordzeekanaal. Als er iets gebeurt op de A9 of bij de Velsertunnel is de IJmond bijzonder slecht bereikbaar. Om het Noordzeekanaal te passeren maakt het bovenregionale verkeer gebruik van de Wijkertunnel. Het verkeer dat zijn bestemming heeft in of afkomstig is uit de IJmond/Haarlem Noord maakt gebruik van de Velsertunnel. Ter verbetering van de doorstroming is de doorrijhoogte in de Velsertunnel in 2016 vergroot en zijn er calamiteitenbogen aangelegd. De calamiteitenbogen zijn twee extra binnenbochten die het mogelijk maken via de Wijkertunnel om te rijden als de Velsertunnel gestremd is. Deze bogen gaan open als het verkeer in de Velsertunnel vast komt te staan en zij bieden de weggebruiker daarmee een nieuw alternatief. Een project wat direct van invloed zal zijn op de verkeersstromen van en naar Heemskerk is de in voorbereiding zijnde Verbinding A8-A9, gericht op realisatie in de periode 2018-2020 (zie bijlage 2.12).

De Rijksweg is een belangrijke verkeersader richting Castricum en de bovenliggende kustgemeenten. Er is sprake van weinig robuustheid. Het alternatief voor de bereikbaarheid vanuit deze gemeenten is de N203/A9. Richting Uitgeest zijn de belangrijke verkeersaders de Tolweg en de A9, en richting Zaanstad wordt gebruik gemaakt van de Communicatieweg en de N203. De in voorbereiding zijnde verbinding A8-A9 zal de robuustheid van het netwerk richting Zaanstad verbeteren.

Heemskerk werkt samen met de IJmondgemeenten om de regionale bereikbaarheid in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren. Hiertoe heeft de raad in februari 2014 de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond vastgesteld. Om de verkeersstromen in kaart te brengen wordt IJmondiaal gebruik gemaakt van de Regionale Verkeer- en Milieukaart (zie verder paragraaf 8.1 bereikbaarheid auto en motorfiets).

#### b. Kwaliteitsnet fiets

Het fietsnetwerk in de IJmond is feitelijk een aaneenschakeling van lokale hoofdfietsroutes. Dit betekent dat er een grote diversiteit aan uitvoeringsvormen is. Daarnaast is geen sprake van een herkenbaar fietsnetwerk in het hele gebied. Bovendien zijn er ontbrekende schakels. Zowel in noord-zuidrichting (Noordzeekanaal en Velsertunnel) als van oost naar west (A9/A22 zone) zijn er grote barrières voor fietser. In bijlage 24 staat het netwerk van hoofdfietsroutes aangegeven zoals dat door de gezamenlijke gemeenten in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond nu is gedefinieerd. Een belangrijke schakel die ontbreekt is een fietsverbinding langs de N197 en in Heemskerk de fietsverbinding langs het spoor. Het regionale fietsnetwerk sluit aan op het fietsnetwerk van de Vervoersregio Amsterdam (bijlage 25).

Op afstanden tot 7,5 kilometer concurreren auto en fiets met elkaar. Het aandeel van de fiets is

op de korte afstand circa 35%. Het aandeel fietsverkeer in de modalsplit kan echter nog hoger. We bereiken dit door het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren. Het aantal korte ritten met de auto in de IJmond is hoog. Door het aantal korte ritten te verminderen willen we de beschikbare wegcapaciteit beter benutten, de leefbaarheid verbeteren en de milieubelasting verminderen.

Door de fietsinfrastructuur te verbeteren is het aantrekkelijker om de fiets te gebruiken. In de IJmond realiseren we daarom een kwaliteitsnet fiets. Het netwerk voldoet aan kwaliteitseisen die in iedere IJmondgemeente gelijk zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de breedte van de fietspaden, materiaalgebruik etc. Dit regionale fietsnetwerk, met een hogere frequentie van de pont over het Noordzeekanaal, is één van de ambities in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond.

## 10.2 Gemeentelijke verkeersnetwerk

### a. Huidig netwerk gemotoriseerd verkeer



**Figuur 22. Wegencategorisering**  
**Verkeersstructuurplan 2009-2015**

In het verkeersstructuurplan 2009-2015 is er een voorkeursstructuur gegeven aan de wegen in Heemskerk. De Rijksweg A9 en de verbinding A8-A9 vormen de draaischijf tussen het lokale Heemskerkse verkeer en het regionale verkeer. Deze twee wegen zijn als stroomweg aangemerkt. De draaischijf wordt met Heemskerk verbonden door de Communicatieweg. Deze weg is aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg type 1.

De Tolweg vormt de as tussen het noorden van Heemskerk (de Baandert, Communicatieweg en Uitgeest) en Beverwijk. In het verlengde van de Tolweg vormt de Westelijke Randweg de verbinding met Tatasteel en de Velsertunnel.

De Rijksweg vormt de as tussen Castricum en de Westelijke Randweg. Deze weg is op het zuidelijkste gedeelte na, in het geheel ingericht als gebiedsontsluitingsweg type 1. Door de aanleg van de Westelijke Randweg is op het zuidelijk gedeelte van de Rijksweg een vermindering van de hoeveelheid doorgaand verkeer ontstaan. Verkeer vanuit Castricum rijdt met de aanleg van de Westelijke Randweg via deze route naar Tatasteel. Verder zijn De Baandert, Tolweg, Jan Ligthartstraat (gedeeltelijk), Starweg, Gerrit van Assendelftstraat (ten zuiden van de Jan van Kuikweg), Hoflaan (gedeeltelijk) en Beneluxlaan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg type 1. In de voorliggende periode is er voor gekozen om de maximum snelheid op de gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom te verlagen naar 60 km/u en in het voorjaar van 2016 is op het zuidelijke gedeelte van de Rijksweg, als 2<sup>e</sup> fase van de verbinding Alkmaarseweg/Rijksweg, een 30km-zone ingesteld, de huidige fysieke inrichting is echter nog onvoldoende zelfhandhavend; samen met Beverwijk zullen hiertoe aanvullende maatregelen worden onderzocht.

De binnenring is in zijn geheel aangewezen als gebiedsontsluitingsweg type 2. Ditzelfde geldt voor delen van de buitenring en te weten de Jonkheer Geverslaan en de Jan Ligthartstraat (gedeeltelijk) en de Mozartstraat (geheel). Verder zijn de volgende wegen aangewezen als gebiedsontsluitingsweg type 2: Marquettelaan, Ruysdaelstraat (gedeeltelijk), Maerelaan, Professor Ten Doesschatestraat, De Zevenhoeven, Jan van Kuikweg, Laan van Assumburg, Gerrit van Assendelftstraat (ten noorden van de Jan van Kuikweg), Koningin Wilhelminastraat, Duitslandlaan, Euratomsingel, Hoflaan (gedeeltelijk) en Laan van Broekpolder. Het gedeelte van de Laan van Broekpolder door de Citadel werd in het Verkeersstructuurplan 2009-2015 aangewezen als locatie met kansen voor een inrichting die het verblijfskarakter benadrukt. In de voorliggende periode is er in verband met de hierover rijdende bus

gekozen voor een inrichting als gebiedsontsluitingsweg type 2 met adviessnelheid 30km/uur. De inrichting van het weggedeelte voldoet daarmee niet aan de veiligheidsprincipes van Duurzaam Veilig.

De Karshoffstraat (oost-westligging) en Constantijn Huygenstraat hebben het karakter van een erftoegangsweg. In verband met de aanwezigheid van de brandweerkazerne aan de Cornelis Groenlandstraat is de maximum snelheid op dit weggedeelte 50 km/uur.

Bedrijventerreinen de Houtwegen en De Trompet hebben het karakter van verblijfsgebied. Met uitzondering van De Trompet ten noorden van de spoorverbinding is de maximum snelheid op deze terreinen 50km/uur. De overige wegen binnen de bebouwde kom hebben een verblijfskarakter, maar zijn nog niet alle ingericht als 30 km/u-zones.

Heemskerk kent drie shared-space gebieden: Maerten van Heemskerckplein, Haydnplein en Deutzstraat-tak rotonde Burgemeester Nielenplein.

### **b. Gewenst netwerk gemotoriseerd verkeer**

Het wegennet dient te worden ingedeeld in verschillende categorieën, afhankelijk van de functie van de weg. Het aantal wegcategorieën blijft beperkt tot drie. Zodoende ontstaat een heldere situatie, waarin duidelijk wordt welk verkeersgedrag van de gebruiker wordt verwacht. Aan alle onderdelen van het wegennet wordt een verkeersfunctie toegekend:

- stroomfunctie: het snel verwerken van het autoverkeer dat over langere afstand gebruik maakt van het wegennet (met name rijkswegen);
- gebiedsontsluitingsfunctie: het bereikbaar maken van wijken en kernen;
- erftoegangsfunctie: het toegankelijk maken van de directe woon-/leefomgeving.

Een essentiële voorwaarde is dat overlapping of vermenging van verkeersfuncties op een weg niet mag voorkomen. Door zorgvuldig consequente functies aan wegen toe te kennen, krijgt het wegennet een min of meer 'natuurlijke' opbouw. Deze functietoekenning wordt ook wel het categoriseren van wegen genoemd.

Op basis van de functie worden eisen gesteld aan de inrichting van de weg en worden verkeersregels vastgesteld voor het gebruik van de weg. De vormgeving van de weg, met de bijbehorende regels, moet leiden tot een gebruik dat overeenkomt met de eigenschappen die aan de weg worden toegekend op basis van de functie van de weg. De wegprofielen van de verschillende gecategoriseerde wegen zijn in bijlage 4 weergegeven.

Het theoretische uitgangspunt dat het hele netwerk kan worden opgebouwd uit erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen gaat helaas niet altijd op. In Heemskerk zijn er wegen die een erftoegangsfunctie en gebiedsontsluitingsfunctie combineren. Het CROW noemt deze wegen, zogenaamde "grijze wegen". De Rijksstraatweg is een voorbeeld van een dergelijk type weg. Om de gebiedsontsluitingsfunctie te behouden, maar gelijktijdig de veiligheid te garanderen is op deze weg maximum snelheid verlaagd van 80 km/u tot 60 km/u.

De indeling van de wegencategorisering is aan de hand van verschillende criteria getoetst en borduurt voort op het eerdere beleid, zoals vastgelegd in het Verkeersstructuurplan Heemskerk 2009-2015. Hierbij is rekening gehouden met de wegencategorisering(splannen) van hogere overheden en aanliggende gemeenten. De voorgestelde uitwerking is hiermee niet strijdig. De gebruikte criteria zijn verkeersintensiteiten, functie in het netwerk en stedelijke omgeving, waar nodig is gekozen voor maatwerk. Hierbij is rekening gehouden met de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Het huidige netwerk blijkt in de praktijk geen ontbrekende schakels te hebben en te voldoen aan een goede verkeersafwikkeling. Aanpassing van het netwerk voor het gemotoriseerd verkeer vraagt daarom slechts op detailniveau een verfijning.

### *Intensiteiten*



Intensiteiten geven de hoeveelheid verkeer op een bepaald wegvak aan. Een wegvak moet voldoende capaciteit hebben om de verkeersintensiteit te kunnen faciliteren. De gemeente Heemskerk maakt deel uit van de regio IJmond, waarvoor een verkeersmodel is opgesteld, zowel voor het basisjaar 2011 als voor de toekomstige situatie in 2020. De wegcategorieën zijn mede op basis van de intensiteiten uit dit verkeersmodel getoetst. De richtlijnen van Duurzaam Veilig met betrekking tot intensiteiten zijn weergegeven in bijlage 4.

#### *Functie in het netwerk*

Gegevens over intensiteiten alleen zijn niet voldoende om tot een goede analyse van een verkeersnetwerk te komen. Bepaalde wegen kunnen een essentiële rol spelen in de bereikbaarheid van Heemskerk en tegelijkertijd relatief lage intensiteiten hebben. Daarnaast wil het openbaar vervoer liever geen gebruik maken van erftoegangswegen. Het effect kan zich ook andersom voordoen. Bepaalde wegen kunnen relatief hoge verkeersintensiteiten faciliteren, maar hebben een beperkte rol voor de bereikbaarheid van Heemskerk op een hoger schaalniveau. De functie van een bepaald wegvak in het netwerk is getoetst aan de hand van de rol binnen het netwerk.

#### *Stedelijke omgeving*

Leefbaarheid en inpasbaarheid spelen een belangrijke rol bij het bepalen van de wegencategorisering. Enerzijds is het in bijvoorbeeld een bedrijfengebied weinig complex een gebiedsontsluitingsweg vast te stellen, aangezien hier minder knelpunten op het gebied van geluid en luchtkwaliteit aanwezig zijn en de inpasbaarheid van een ontsluitingsweg minder complex is dan in een stadscentrum. Anderzijds is in het centrum van Heemskerk gezien de smalle wegprofielen en de knelpunten qua leefbaarheid moeilijk een gebiedsontsluitingsweg vast te stellen en in te richten. Een bepaald type ontsluitingsweg moet inpasbaar zijn binnen zijn omgeving.

#### *Maatwerk*

Om aansluiting te hebben met het Beverwijkse netwerk is het zuidelijk gedeelte van de Rijksweg afgewaardeerd tot erftoegangsweg. Deze afwaardering was mogelijk na aanleg van de N197. In het tuindersgebied zijn er meerdere wegen die niet voldoen aan de minimale maatvoering als gesteld in de CROW-richtlijn voor erftoegangswegen. Gezien het geringe verkeersaanbod op deze wegen wordt dit acceptabel geacht. Bovendien is op deze wegen de verkeerssnelheid teruggebracht naar 30 km/uur. Ook de bereikbaarheid door hulpdiensten vraagt op enkele locaties extra aandacht.

Bij de inrichting van wegen wordt in principe uitgegaan van de actuele richtlijnen als vastgesteld in de publicaties van het CROW. Alle infrastructurele ontwerpen worden ter advisering voorgelegd aan de Ambtelijke Verkeerscommissie (AVC). Indien er ruimtelijk gezien niet voldaan kan worden aan de CROW-richtlijnen, geeft de AVC een zwaarwegend advies. In figuur 25 is de nieuwe voorkeursstructuur van wegen aangegeven. De binnen- en buitenring zijn de dragers van het lokale wegennet en worden via gebiedsontsluitingswegen op vijf plekken met elkaar verbonden. Buiten de buitenring zorgen meerdere “ringen”, al dan niet gemeentegrens overschrijdend dat de lokale verblijfsgebieden goed bereikbaar zijn. De verbinding A8-A9 is niet opgenomen in dit kaartje, omdat deze verbinding zich momenteel in de planfase bevindt, waarbij meerdere aansluitvarianten worden afgewogen. In bijlage 2.12 wordt hier verder aandacht aan besteed.

In het Verkeerstructuurplan 2009-2015 is gekozen om meer toepassingsruimte in de wegencategorisering te creëren. Er werden twee typen gebiedsontsluitingswegen (GOW) vastgesteld:

- GOW type 1. Dit type ontsluitingsweg heeft als doel het verkeer in Heemskerk te ontsluiten. Deze wegen vormen dan ook samen de hoofdontsluitingsstructuur. Kenmerk van deze wegen is de scheiding van langzaam en snel verkeer.
- GOW type 2. Dit type ontsluitingsweg heeft geen primaire functie voor de bereikbaarheid van Heemskerk. Wel vormen deze wegen de wijkontsluitingsassen van Heemskerk. De fijnmazigheid

van dit type wegen moet worden afgestemd met de grootte van de 30 km/uur-zones. Wanneer de 30 km/uur-zone te groot is en er te weinig GOW type 2- wegen aanwezig zijn, bestaat het risico dat de automobilist de snelheidslimiet van 30 km/uur over een langere afstand niet meer accepteert. Dit heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De inrichting van GOW type 2-wegen gaat uit van het niet fysiek scheiden van langzaam en snel verkeer. Dit betekent dat de inrichting bij voorkeur bestaat uit een rijloper en fietsstroken aan beide zijden van de weg.



**Figuur 23.**

**GOW type 1**

**GOW type 2**

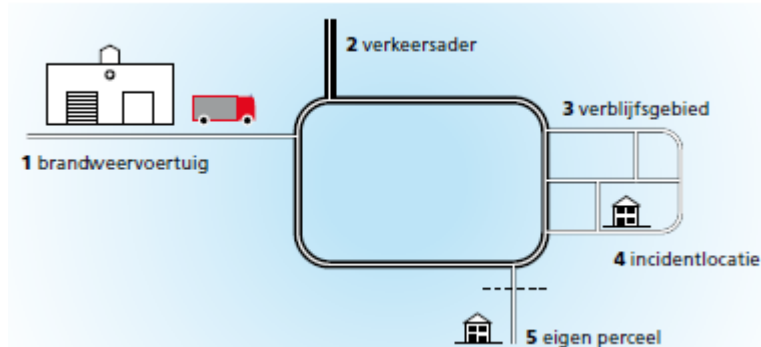
Het netwerk dient zodanig opgebouwd te worden dat het doorgaande verkeer (verkeer wat in Heemskerk niets te zoeken heeft) wordt geleid over stroomwegen en GOW-1. De route De Baandert-Mozartstraat-Marquettelaan is vanwege ruimtelijke inpasbaarheid niet realiseerbaar als GOW-1. Hier is daarom gekozen voor de GOW-2 inpassing. Gezien de verkeersintensiteiten is dit acceptabel.

De niet nader aangeduide verbindingen in het gewenste netwerk hebben de functie van erftoegangsweg (ETW) of fietsverbinding. Het autoverkeer dient op deze verbindingen vanwege de verblijfsfunctie een ondergeschikte rol te hebben. Alleen het autoverkeer dat echt in deze gebieden moet zijn (het zogenaamde bestemmingsverkeer) wordt hier gefaciliteerd en het sluipverkeer moet zoveel mogelijk worden voorkomen. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de ETW die een verkeersfunctie heeft voor de brandweer.

*Bereikbaarheid hulpdiensten*

De brandweer kent aan iedere locatie een voorkeursroute toe. Naast de voorkeursroute moet een willekeurig adres vanaf een doorgaande verkeersader, in principe via een tweede onafhankelijke routes bereikbaar zijn. Dit is noodzakelijk, omdat niet gegarandeerd kan worden dat de voor de hand liggende route altijd bruikbaar is. Wegwerkzaamheden, opstoppingen, foutgeparkeerde voertuigen en dergelijke kunnen een goede bereikbaarheid in de weg staan.

Deze tweede onafhankelijke route mag eventueel afgesloten worden met een verwijderbare afsluiting om sluipverkeer tegen te gaan. De afsluiting mag enkel worden toegepast als de afsluiting regionaal is afgestemd en uniform is vormgegeven. De afsluiting moet te bedienen zijn door alle hulpdiensten.



**Figuur 24. Wegaanduiding brandweer conform programma “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid”**

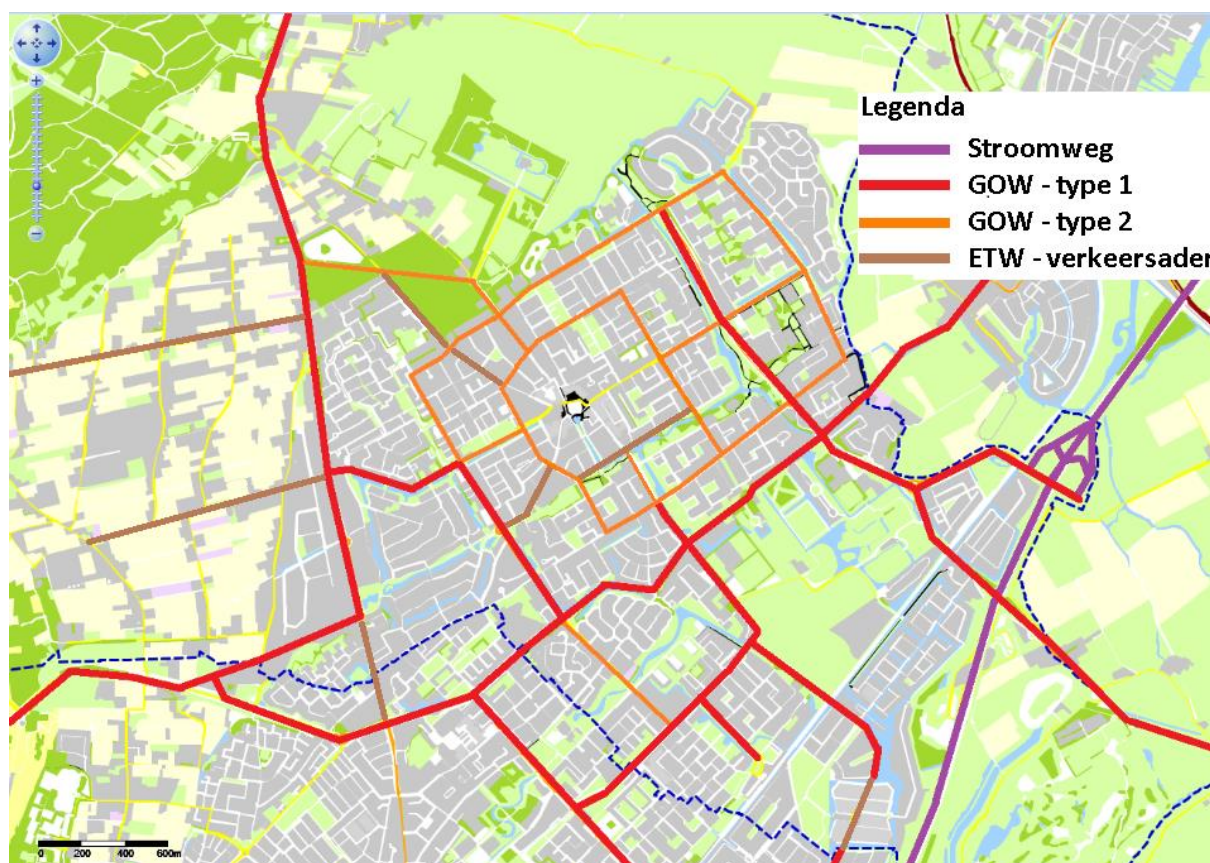




Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is. Dit betekent dat per definitie niet voldaan kan worden aan de eis van een tweede onafhankelijke route. Doodlopende wegen kunnen daarom alleen worden gerealiseerd indien er voldaan wordt aan de specifieke eisen uit het programma Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (zie bijlage 1.6).

De door de brandweer benoemde verkeersaders betreffen alle gebiedsontsluitingswegen (GOW) in Heemskerk. De verkeersaders over de GOW voldoen volledig aan de wensen van de brandweer. Naast de genoemde verkeersaders zijn er enkele erftoegangswegen (ETW) door de brandweer benoemd als noodzakelijke verkeersader. De huidige vormgeving van deze verkeersaders over de ETW wordt door de brandweer als voldoende bestempeld. Bij eventuele herinrichting van deze categorie ETW zal maatwerk nodig zijn om de bereikbaarheid door de brandweer te garanderen. Dit laatste geldt ook voor wijzigen van het snelheidsregime.

De Karshoffstraat (oostwestligging) en Constantijn Huygensstraat zijn ingericht als ETW. Voor de inrichting van deze twee wegen dient rekening te worden gehouden met een ontsluitende functie hiervan in verband met de aanwezigheid van de brandweerkazerne in de Cornelis Groenlandstraat. Ten behoeve van het uitrukken zijn deze wegen daarom toegevoegd aan de categorie verkeersader.



**Figuur 25. Gewenst netwerk voor de wegcategorisering gemeente Heemskerk**

#### *Eenrichtingsverkeer*

De verkeersstructuur moet logische en helder zijn en zo min mogelijk worden afgedwongen middels bebording. Er dient daarom zeer terughoudend te worden omgesprongen met eenrichtingsverkeer. Over het algemeen zijn eenrichtingswegen nadelig voor de bereikbaarheid en herkenbaarheid van de verkeersstructuur. Tevens wordt er in eenrichtingswegen gemiddeld genomen harder gereden dan op wegen met tweerichtingsverkeer, aangezien er geen tegenverkeer is. Tweerichtingswegen zijn daardoor over het algemeen veiliger. Het streven is dan ook om het verkeer zoveel mogelijk in twee richtingen toe te staan. Voor bepaalde wegen moet echter vanwege ruimtegebrek eenrichtingsverkeer

worden gehandhaafd of ingesteld, bijvoorbeeld alleen al om goede fiets- of parkeervoorzieningen aan te kunnen leggen. Bij de uitwerking moet per weg hierover een zorgvuldige afweging worden gemaakt.

*Kruispunten in het netwerk*

De voorrangssituatie op kruispunten tussen erftoegangswegen onderling wordt niet geregeld (verkeer van rechts heeft voorrang). Op de overige kruispunten wordt de voorrang geregeld door uitritconstructies, wegmarkering met bebording, rotondes of met verkeerslichten.

*Verkeerssnelheid*

In bijlage 8 staat de maximum snelheid voor (motor)voertuigen genoemd. In Heemskerk zijn de volgende snelheidsregimes van toepassing:

Woonerven	15 km/u;
Shared Space	30 km/u;
Erftoegangswegen:	30 km/u (binnen en buiten bebouwde kom);
	60 km/u (buiten bebouwde kom);
Gebiedsontsluitingswegen:	50 km/u (binnen bebouwde kom);
	60 km/u (buiten bebouwde kom);
	80 km/u (buiten bebouwde kom, aansluiting A9);
Stroomweg:	130 km/u (betreft A9).

**Figuur 26.**  
**Toegangsbord**  
**duingebied**



Uitzondering op bovengenoemd snelheidsregime zijn de ETW-verkeersaders Karshoffstraat, Constantijn Huygensstraat, Rijksweg (ten zuiden van de aansluiting N197) en Laan van Broekpolder. In overleg met de AVC zal worden onderzocht of het snelheidsregime op deze wegen verlaagd kan worden tot 30km/uur.

Gezien het verblijfskarakter van woonwijk De Die en de bedrijventerreinen De Houtwegen en De Trompet (ten oosten van de spoorverbinding) zullen deze gebieden worden ingericht als 30km/uur zone.

Op de toeleidende wegen richting de duintoegangen is de maximum snelheid geregeld middels het A1-zonebord 30 km/uur. De PWN is de wegbeheerder in het duingebied en draagt als beheerder zorg voor de inrichting van de wegen. Het gebied is niet toegankelijk voor bestuurders zonder vergunning.

**c. Gewenst fietsnetwerk voorafgaand beleid**



**Figuur 27.**  
In het verkeersstructuurplan 2009-2015 is er een voorkeursstructuur gegeven van het fietsnetwerk in Heemskerk. Er is een onderverdeling gemaakt naar:

- **Sternet (paars)**
- **Primaire fietsroute (oranje)**
- **Secundaire fietsroute (geel)**



### *Sternet*

Een hoogwaardige fietsverbinding die aansluit op regionale fietsroutes en loopt over vrijliggende fietspaden. Deze fietsverbindingen gaan uit van een hoog comfort, directe en snelle verbindingen. Bij het ontwerp van deze routes rekening wordt gehouden met de kwaliteit die deze fietsroutes moeten bieden. Zo zijn sternetroutes (bij tweerichtingsverkeer) minimaal 3,5 m breed, vrijliggend en hebben fietsers op deze verbindingen in veel gevallen prioriteit boven andere kruisende verkeersstromen. Sternet vormt verbindingen tussen belangrijke kernen en lopen over de langere afstand. In overleg met de buurgemeenten moet onderzocht worden, op welke wijze de route nader kan worden vormgegeven en bewegwijzerd.

De route tussen Castricum en Beverwijk langs de Rijksweg is aangegeven als sternet. Deze route vormt niet alleen een belangrijke schakel voor fietsers tussen deze twee kernen maar zorgt ook voor een hoogwaardige fietsontsluiting van het westelijk gedeelte van Heemskerk. Ook de fietsroute langs de Tolweg is aangegeven als sternetroute. Deze route vormt een belangrijke verbinding tussen Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest. De Gerrit van Assendelftstraat tot aan het centrum werd in 2009 eveneens opgewaardeerd tot sternetverbinding.

### *Primaire fietsroute*

Een hoogwaardige fietsverbinding binnen Heemskerk die bij voorkeur loopt over vrijliggende fietspaden. Ook hier zijn comfort, snelheid en directheid belangrijke uitgangspunten. Wanneer mogelijk krijgt fietsverkeer op een primaire fietsroute voorrang op een andere kruisende verkeersstroom.

Het centrum en het treinstation zijn de belangrijkste knooppunten waar de primaire fietsroutes naartoe leiden. De primaire fietsroutes moeten de fiets een aantrekkelijk alternatief voor de auto maken. Parallel aan het spoor is een nieuwe fietsroute aangeduid. Deze route moet een hoogwaardige verbinding tussen Broekpolder/stationsgebied en het bedrijventerrein De Trompet vormen en is als dusdanig opgenomen in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond.

### *Secundaire fietsroute*

De onderliggende laag in het fietsnetwerk, lopend door doorsteekjes en wegen, over korte vrijliggende verbindingen en over fiets(suggestie)stroken langs gebiedsontsluitingswegen. Deze routes zorgen er voor dat een zeer fijnmazig aanbod van fietsvoorzieningen ontstaat, waardoor een hoog bedieningsniveau wordt gecreëerd.

## **d. Huidig fietsnetwerk**

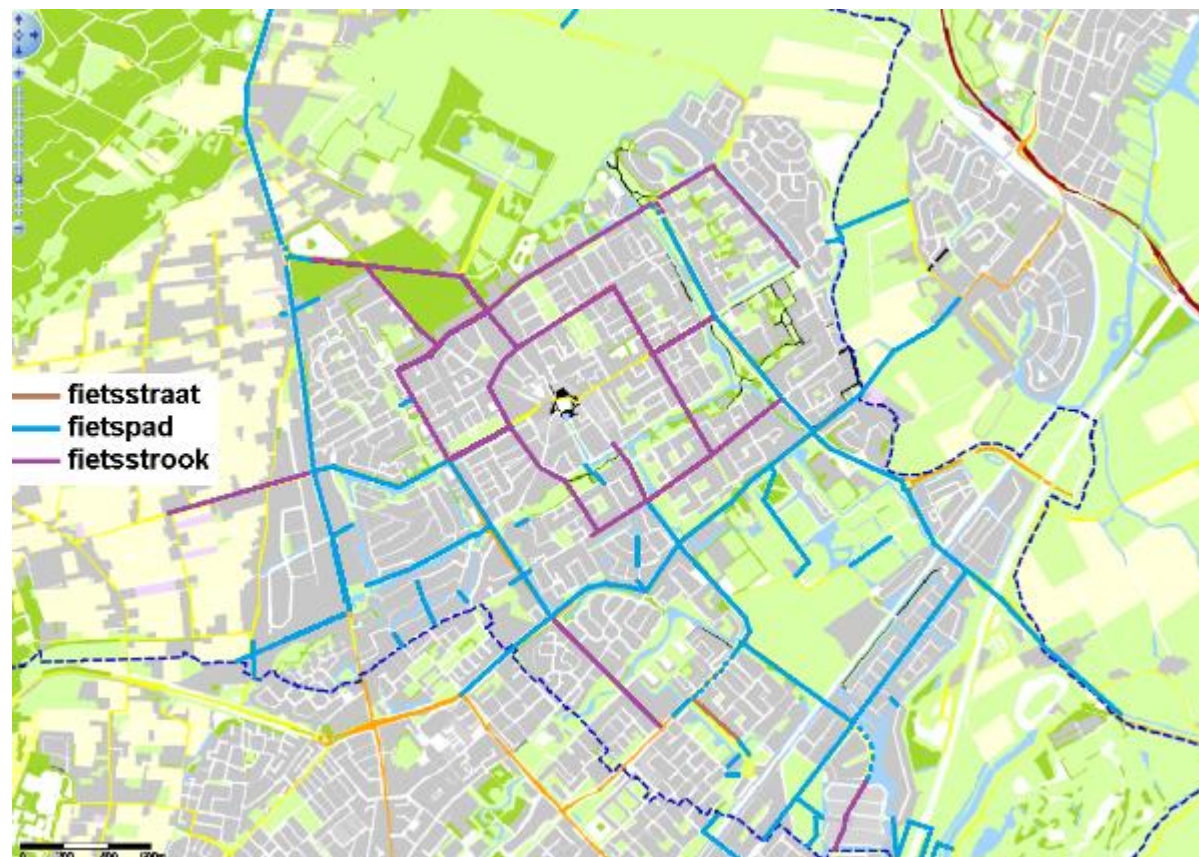
In de afgelopen jaren is er veel gedaan aan het optimaliseren van het fietsnetwerk. Er zijn meerdere fietspaden en fietsstroken aangelegd. Figuur 28 geeft een overzicht van de fietsstraten, fietspaden en fietsstroken. Het kaartje laat indirect zien dat er nog diverse essentiële schakels ontbreken in het fietsnetwerk: niet alle logische fietsroutes zijn compleet of sluiten op elkaar aan. In een enkel geval is een fietspad aangelegd als doorsteek naar of tussen verblijfsgebieden en doet zij dienst als een kortsluitende verbinding. Naast de hier aangegeven fietsverbindingen maakt de fietser gebruik van de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen.

De invulling van het sternet is in de afgelopen periode niet van de grond gekomen. De algemene eisen aan vormgeving en de inpassing in de omgeving stonden regelmatig op gespannen voet. Op de Alkmaarseweg-Rijksweg tussen de Plesmanweg en de N197 werd besloten het sternetbeginsel los te laten en op grond van bereikbaarheid en leefbaarheid de rijbaan in te richten als erftoegangsweg. Ook het verbreden van het fietspad langs de Tolweg van 3,00 meter naar 3,50 meter heeft geen uitvoering gekregen uit oogpunt van noodzaak en financiën.

De primaire fietsverbinding tussen het station en de Tolweg (fietsroute centrum-station) is niet uitgevoerd. Dit vanwege bezwaren van bewoners uit de omgeving van het Drakenburg-Luxemburglaan, die overlast verwachtten voor de voetganger in het tussenliggende groengebied.



Daarnaast werd de noodzaak voor deze verbinding minder gevoeld na de herinrichting van de Duitslandlaan-Jan Ligthartstraat, waardoor de fietser een gedeelte op de rijweg kreeg toebedeeld. Tenslotte is er op de Marquettelaan tussen de Oosterweg en de Mozartstraat op verzoek van de weggebruiker uit oogpunt van verkeersveiligheid gekozen voor de aanleg van onverplichte fietspaden naast de aangelegde fietsstroken.



**Figuur 28. Fietsstraten, fietspaden en fietsstroken in Heemskerk in juli 2016, exclusief de recreatieve fietspaden in het duingebied**

### **e. Gewenst fietsnetwerk**

Alle verplaatsingen in en door de gemeente moeten op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden, zeker de verplaatsingen met de fiets. Dit kan door het bieden van geschikte routes, die comfortabel, herkenbaar en veilig zijn. De in figuur 28 aangegeven fietsverbindingen voldoen op deze aspecten. Deze verbindingen zijn echter onvoldoende om te voorzien in de fijnmazigheid van het netwerk. Natuurlijk maakt de fietser ook gebruik van de overige wegen in Heemskerk, echter op deze wegen zal de fietser niet extra worden gefaciliteerd. Uitzondering hierop is dat op alle wegen in Heemskerk het fietsverkeer in twee richtingen mogelijk wordt gemaakt. Hiervoor wordt gekozen omdat de fietser juist prioriteit krijgt en niet wordt geremd in de bereikbaarheid, daarnaast blijkt in de praktijk eenrichtingsverkeer voor de fietser niet handhaafbaar te zijn.

Aan een adequaat fietsnetwerk liggen vijf eisen ten grondslag:

- **Samenhang:** de fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstroken, fiets- en woonstraten) vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers. De routes worden ondersteund met bewegwijzering en verlichting. Het verloop van doorgaande fietsroutes moet duidelijk herkenbaar blijven, ook bij overgangen tussen verschillende typen wegen of fietspaden.
- **Directheid:** de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe routes opleveren.



- Aantrekkelijkheid: de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts.
- Veiligheid: de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het Duurzaam Veilig principe van homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen. Ook de sociale veiligheid moet goed zijn: verlichting is daarbij een noodzakelijk hulpmiddel, zeker wat betreft de utilitaire routes.
- Comfort: de fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Het hoofdnet wordt uitgevoerd met voorzieningen van voldoende breedte in comfortabele verharding.

Per 1 januari 2017 wordt de speedpedelec aangemerkt als bromfiets. Dit betekent dat met ingang van 2017 de speedpedelec geen gebruik meer kan maken van de fietspaden en fietsstroken.

In figuur 29 is het gewenste fietsnetwerk weergegeven. In dit netwerk zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen en de belangrijkste fietsrelaties opgenomen. Er is een onderscheid gemaakt tussen een regionale doorgaande route (als opvolger van sternet), een primaire fietsroute en secundaire fietsroutes. Ook zijn de recreatieve routes aangegeven, voor zover zij niet samenvallen met de eerder genoemde routes. Deze hiërarchie maakt ook een prioritering van maatregelen mogelijk.



**Figuur 29. Gewenst fietsnetwerk in Heemskerk**

#### *Regionale doorgaande fietsroute*

Het sternet als uitgangspunt uit eerder beleid is losgelaten. In het netwerk is nu een regionale doorgaande fietsroute aangegeven die voldoen moet aan de uitgangspunten voor kwaliteitsnet fiets, als vastgelegd in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. Het betreft een hoogwaardige kwaliteitsroute (zo mogelijk in de voorrang, voldoende brede fietspaden, etc.) en verbindt Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Castricum, Uitgeest en Assendelft. Bij de uitwerking hiervan moet naar de inpassingmogelijkheden worden gekeken.

Eind 2016 is samen met de gemeenten Beverwijk en Velsen een onderzoek gestart om vanuit de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond een volgende stap te zetten in een regionaal fietsnetwerk (doorfietsroutes). Hiertoe is opdracht gegeven aan een extern adviesbureau. In de tweede helft van 2017 worden de resultaten vanuit dit onderzoek verwacht. Mogelijk dat het regionale fietsnetwerk anders zal worden geprojecteerd. Mocht dit laatste het geval zijn dan zal de in figuur 29 aangegeven regionaal doorgaande fietsroute worden afgewaardeerd naar een primaire fietsroute en zal de nieuwe doorgaande fietsroute route worden toegevoegd.

### *Lokaal utilitair fietsnetwerk*

Het fietsnetwerk in Heemskerk volgt gedeeltelijk de hoofdstructuur voor de auto en wordt aangevuld met kortsluitende verbindingen voor fietsers. Langs de hoofdstructuur van de auto is het uit oogpunt van veiligheid noodzakelijk om de fietser te faciliteren middels fietsstroken of fietspaden (conform de CROW-richtlijnen). Met de extra kortsluitende verbindingen voor fietsers wordt de maaswijdte van het netwerk voor de fiets verkleind, zodat men altijd snel op een primaire fietsroute kan komen. Zowel de primaire en secundaire routes behoren tot het utilitaire fietsnetwerk: de gebruiksroutes voor dagelijks verkeer. Een primaire route is hoofdzakelijk bedoeld voor doorgaand fietsverkeer. De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn via dit netwerk snel te bereiken. De secundaire route ontsluit en verbindt de wijken en zorgt voor de fijnmazigheid binnen het netwerk. Deze utilitaire routes moeten geschikt zijn voor dagelijks gebruik. Dit houdt in dat ze niet alleen comfortabel, snel, logisch en herkenbaar moeten zijn, maar ook voorzien moeten zijn van verlichting. De primaire route bestaat uit fietspaden, fietsstroken en fietsstraten, op de secundaire route mag de fietser ook gefaciliteerd worden middels suggestiestroken.

Voor het lokale fietsnetwerk is zoveel mogelijk aansluiting gezocht met het fietsnetwerk van de aanliggende gemeenten. Het vastgestelde fietsnetwerk van de gemeente Zaanstad is te vinden in bijlage 25 en dat van de gemeente Beverwijk in bijlage 26. De gemeente Beverwijk heeft in tegenstelling tot Heemskerk in haar huidige beleid een nog aan te leggen fietsverbinding langs het spoor aangemerkt als primaire fietsroute en juist de fietsverbinding over de Laan van Archeologie de status secundaire fietsroute gegeven. De primaire fietsverbinding Laan van Archeologie, Avenweide en Waddenlaan maakt de behoefte tot aanleg van de primaire fietsverbinding aan de noordzijde van het spoor als noodzakelijke ontsluiting tussen Broekpolder/stationsgebied en het bedrijventerrein De Trompet minder noodzakelijk. De aanleg van deze verbinding is daarom niet meer opgenomen in het gewenste fietsnetwerk. Wel is het noodzakelijk de bereikbaarheid van het stationsgebied voor de fiets te verbeteren, hiertoe zijn aan noord- en zuidzijde secundaire fietsroutes opgenomen. Een eventuele herontwikkeling van het stationsgebied kan aanleiding geven om de status van de genoemde secundaire fietsroute langs het spoor in Heemskerk t.z.t. op te waarderen. De primaire fietsroute Kleine Houtweg in Beverwijk sluit aan op de secundaire route in Heemskerk. Er bestaat geen directe noodzaak om het Heemskerkse gedeelte op te waarderen. De fietsroutes zullen in de komende periode intergemeentelijke verder worden afgestemd.

### *Recreatieve fietsroutes*

De recreatieve routes zijn de routes voor niet-dagelijks recreatief gebruik. Deze routes ontsluiten de belangrijkste toeristisch-recreatieve bestemmingen, zoals het strand, de duinen, de sport- en recreatiegebieden en het centrum. Daarnaast maakt Heemskerk deel uit van het fietsknooppunt-netwerk van Nederland. Dit fietsknooppuntnetwerk wordt verder behandeld in hoofdstuk 8.8.

Een groot deel van de recreatieve routes valt samen met het utilitaire netwerk. Op de delen die niet samen vallen (de recreatief aanvullende fietsroutes) blijft comfort een belangrijke voorwaarde, maar verlichting en snelheid zijn bijvoorbeeld niet noodzakelijk. Daarentegen is een goede bewegwijzering





op deze routes een must. In figuur 29 zijn de recreatief aanvullende fietsroutes in het Heemskerks duingebied (PWN is wegbeheerder) niet weergegeven.

De huidige secundaire fietsroutes door Park Assumburg zijn gedeeltelijk onverlicht en worden daardoor in het donker nauwelijks gebruikt. Vanuit lichthinder (Flora- en Faunawet) en financieel oogpunt worden deze secundaire routes afgewaardeerd naar recreatieve fietsroutes, waarbij de huidige verlichting brandt tot een half uur na sluitingstijd van de recreatieve voorzieningen in dit gebied.

#### *Fietsstraat, vrijliggende fietspaden in verblijfsgebieden*

Binnen een verblijfsgebied (30 km/uur) komen langs de wegen in principe geen fietsvoorzieningen. Daar waar echter een utilitaire fietsroute ligt, moet de prioriteit voor de fietser in de vormgeving tot uitdrukking komen. Dit kan door een solitair fietspad, een suggestiestrook (bij lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer), dan wel door een fietsstraat. Bij een fietsstraat kan het bestemmingsverkeer over deze weg rijden, maar wel met aangepaste snelheid: de fietser heeft prioriteit (fietsers meer naar het midden). Comfort en herkenbaarheid zijn aanvullende belangrijke kenmerken voor de fietsstraat. In 2014 is de Euratomsingel als fietsstraat ingericht. Hoewel de fietsstraat steeds meer ingeburgerd raakt in Nederland, kent zij geen juridische status (zie bijlage 27).

Bij de inpassing van de fietsroutes (materialisering, dimensionering) moet er aandacht zijn voor de omgeving en het karakter van de straat van gevel tot gevel. Daarbij is niet alleen de verkeersfunctie van belang, maar ook het historisch en stedenbouwkundig beeld van de straat en de buurt.



**Figuur 30. Fietsstraat Euratomsingel**

Op utilitaire routes door verblijfsgebieden is een fietsstraat het uitgangspunt. Primaire routes krijgen een rijloper van rood asfalt. Secundaire routes krijgen een open verharding. Op de secundaire routes kan overwogen worden om het fietsstraatprincipe los te laten als er andere doorslaggevende redenen zijn die tot een andere inrichting van de openbare ruimte leiden (historie, karakter). Op projectbasis zal dit worden afgewogen. Belangrijk is dat in deze gevallen er wel recht wordt gedaan aan de fietsroute in z'n geheel, zodat het beleidsuitgangspunt om het fietsgebruik te stimuleren ook uiteindelijk op straat in de verharding zichtbaar is.

#### *Knelpunten gewenst fietsnetwerk*

Uit een vergelijking met de huidige situatie komen de knelpunten en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk naar voren. Daar waar het fietsnetwerk niet compleet is moeten nieuwe fietsroutes worden aangelegd. De aandachtspunten van belang bij de aanleg en reconstructie van fietsroutes zijn opgenomen in bijlage 27. De volgende locaties voldoen niet aan de uitgangspunten van het gewenste fietsnetwerk:

- regionale fietsroute: Rijksweg tussen de rotonde N197 en de Plesmanweg is niet ingericht voor de fiets. Er is in 2013 samen met de gemeente Beverwijk besloten om dit wegvak in te richten als erftoegangsweg, waardoor comfort, voorrang en veiligheid voor de fietser niet voldoen aan de kwaliteitseisen van een regionale fietsroute; Tolweg en Communicatieweg zijn 2-richtingen fietspaden van 3,00 meter breed. Cijfermateriaal van het aantal fietsers dat gebruik maakt van deze routes is momenteel niet voorhanden. Onderzoek hiertoe is nodig om uit te zoeken of verdere facilitering voor de fietser gewenst/noodzaak is.



- primaire fietsroute: Oosterweg; Breedweerlaan-Anna Polakstraat (tussen rotonde Zevenhoeven en Tolpad), als hoofdfietsroute naar station Uitgeest; Lessestraat; Euratomsingel (aansluiting station); aansluiting fietspad Waterakkers op rotonde N197 en de aansluiting De Baandert-Mozartstraat.
- secundaire fietsroute: Kerkweg (tussen Ridder Arnoudlaan en Jonkheer Geverslaan); aansluiting Kleine Houtweg-Rijksstraatweg; Kleine Houtweg (ten zuiden Hondsboscheweg); aansluiting Oudendijk-Rijksstraatweg; Hoogdorperweg; Maerten van Heemskerckstraat; Jan van Kuikweg; Karshoffstraat-Constantijn Huygenstraat; Chopinstraat; Van Coevenhovenstraat; Breedslaglaan (tussen Westerheem en Jan Lighthartstraat); Euratomsingel-Denderstraat; Kadijk; Grote Weide-Avenweide; Schutterskwartier en Mozartstraat-Noordermaatweg.
- de spoorverbinding Uitgeest-Beverwijk vormt een fysieke barrière tussen de Broekpolder en de rest van Heemskerk. Uit oogpunt van een fijnmazig fietsnetwerk is het wenselijk om ter plaatse van het station een fietsverbinding te realiseren. Deze wens is in de periode 2011-2014 meerdere malen met provincie en Prorail besproken. Tot 2014 maakten fietsers oneigenlijk gebruik van het overpad bij station Heemskerk. In 2014 is bij het station aan de Broekpolderzijde een kiwi-sluis geplaatst, waarmee het oneigenlijk gebruik van het overpad door de fietser wordt tegengegaan. Uit oogpunt van veiligheid wil Prorail liever het overpad vervangen door een ongelijkvloerse doorgang. De overleggen zijn gestaakt op grond van de financiële middelen.

### 10.3 Heemskerk Centrum

Het centrum van Heemskerk neemt binnen het verkeersnetwerk een bijzondere positie in. Op deze locatie komen economische, ruimtelijke, sociale en verkeersbelangen samen. In 2002 werd de Centrumvisie Heemskerk opgesteld (bijlage 3.22). Het Verkeersstructuurplan 2009-2015 (bijlage 3.48) en het Parkeerbeleidsplan 2010 (bijlage 3.37) hebben de uitgangspunten uit deze visie op het gebied van verkeer en vervoer nader geconcretiseerd. In 2016 is daarnaast de Regionale Detailhandelsvisie IJmond opgesteld. Deze visie is mede richtinggevend aan de economisch-ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum.

In 2017 zal het bestemmingsplan Centrum worden geactualiseerd. De bereikbaarheid van het centrum maakt onderdeel uit van deze actualisatie. Mogelijk zal dit een aanzet worden om het centrum verkeersluwer in te richten. Vanwege een integrale aanpak in dit kader worden er voor het centrumgebied geen afzonderlijke projecten in het uitvoeringsprogramma van het VVH opgenomen.

In 2011-2012 zijn er drie verkeersonderzoeken gedaan binnen het centrum van Heemskerk:

- Parkeeronderzoek Centrum Heemskerk (20 december 2011);
- Onderzoek verkeersveiligheid Heemskerk centrum (14 mei 2012);
- Leefbaar centrum Heemskerk (20 december 2012).

Vanuit de ondernemers bestaat de wens om het centrum toegankelijk te houden voor het autoverkeer, liefst met parkeergelegenheid tot vlak voor de winkel. Anderzijds is er de wens om het verblijfsklimaat (leefbaarheid) te verbeteren: goede oversteekbaarheid en minder "blik" op straat. Het centrum moet een aantrekkelijke inrichting hebben voor winkelend en recreërend publiek. Alle partijen waren het er over eens dat het centrum minder aantrekkelijk moet worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit verkeer dient gebruik te maken van de binnenring. Het centrum dient derhalve verkeerskundig een gebied zijn waar zo min mogelijk autoverkeer komt, alleen het autoverkeer wat er moet zijn. Wel moet het centrum goed bereikbaar blijven voor bezoekers en zodanig ingericht zijn dat laden en lossen efficiënt kan plaatsvinden.

Het centrum kent verkeerstechnisch geen grote problemen. Om de auto uit het centrum te weren zijn in de afgelopen jaren de volgende acties genomen:

- eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen op centrumring;
- voetgangers vriendelijkere rotonde Burgemeester Nielenplein;
- blauwe zone parkeren met tijdsduur van twee uur;



- parkeerverwijzingssysteem op de binnenring om bezoekers te verleiden tot parkeren op één van de vijf parkeergelegenheden aan de rand van het centrum, in het bijzonder de parkeergarage van de Dekamarkt (met eerste uur vrij parkeren);
- uitbreiding van het aantal fietsklemmen in het winkelgebied;
- inrichting als 30 km-zone.

Wel blijkt dat het in 2002 ingestelde Parkeerfonds remmend werkt op nieuwe ontwikkelingen in het centrum. In paragraaf 10.10a wordt hier verder op ingegaan.

Het rapport Leefbaar centrum Heemskerk stelt twee grotere maatregelen voor om het autoverkeer door het centrum verder te doen dalen, namelijk aanpassen keerlus Gerrit van Assendelftstraat (verplaatsen inrichting) en herinrichten Burgemeester Nielenplein (shared-space)

#### **10.4 Werkgebieden en bedrijventerreinen**

De wegen op werkgebieden en bedrijventerreinen moeten goed toegankelijk zijn voor vrachtverkeer – voldoende breed en weinig drempels. De bedrijventerreinen De Trompet en De Houtwegen zijn in hun huidige vorm ingericht als 50 km/uur gebieden en hebben geen snelheidsremmende voorzieningen. Vanwege hun verblijfskarakter, bedrijfsactiviteiten die op of langs de weg plaatsvinden, vele inritten en de menging tussen snel en langzaam verkeer is het uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk een effectieve 30km/uur inrichting te realiseren op deze bedrijventerreinen.

Gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer is het op het eerste gezicht niet altijd mogelijk deze wegen goed in te richten als 30km-gebied. Het is immers niet wenselijk op de bedrijventerreinen veel snelheidsremmende maatregelen als drempels en wegversmallingen aan te brengen; het vrachtverkeer dient immers gefaciliteerd te worden. Landelijk zijn er inmiddels goede ervaringen met andere snelheidsbeperkende maatregelen dan de standaard 30km-drempels (CROW-publicatie 192). Daarbij kan gedacht worden aan de bestrating (klinkers in plaats van asfalt), visuele versmallingen met belijning, accentuering van kruisingen (met belijning of andere verharding) en vrachtwagenvriendelijke drempels. Ook het duidelijk en uniform aangeven van uitritten en parkeerstroken draagt bij aan een veiliger wegbeeld.

De wenselijkheid van fietsvoorzieningen (fietspad of fietsstroken) en trottoirs moet zorgvuldig per locatie worden afgewogen. Mede bepalend hierin is het aantal fietsers en voetgangers dat er gebruik van maakt. Bij renovaties van de werkgebieden moeten deze afwegingen worden gemaakt.

Naast de bedrijventerreinen dienen ook de winkelgebieden toegankelijk te blijven voor het bevoorradingsverkeer, zonder dat dit tot grote overlast leidt voor de omwonenden en overige weggebruikers. Echter in tegenstelling tot de bedrijventerreinen zal hier prioriteit worden gegeven aan de beleving van de overige weggebruikers.

#### **10.5 Duingebied en strand**

De gemeente Heemskerk is geen wegbeheerder van het duingebied. Deze bevoegdheid ligt bij de PWN. Om toegang te verkrijgen voor het Noord-Hollands Duinreservaat (NHD) is een toegangsbewijs verplicht. Regels en verplichtingen, bijvoorbeeld over welke paden toegankelijk zijn, is te vinden op de website van PWN (zie ook paragraaf 8.8).

Het Heemskerkse strand kan bereikt worden via de hoofdtoegang (bereikbaar door het NHD via de Zwarteweg), via de zuidelijke toegang (bereikbaar via het verlengde van de Relweg in Wijk aan Zee) en via de noordelijke toegang (bereikbaar vanaf het strand van de gemeente Castricum). De hoofdtoegang is alleen bereikbaar met een toegangsbewijs van het NHD en is niet bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd vergunninghouders. Voor de fietser is er een onbewaakte fietsenstalling aanwezig direct bij de strandopgang.

De Apv regelt dat vaar- en voertuigen op het strand alleen zijn toegestaan indien zij gebruikt worden door hulp- of onderhoudsdiensten. Voor fietsen en zeilwagens geldt dit verbod niet gedurende de maanden oktober t/m mei, in de overige maanden geldt het verbod alleen tussen 9:00-19:00. Het College kan ontheffing verlenen van het genoemde verbod. Het aan- en afvoeren van strandhuisjes is niet toegestaan via de hoofdtoegang. Bij verplaatsing van deze objecten over de openbare weg is vanwege hun afmeting ontheffing nodig.

### 10.6 Openbare verlichting

Openbare verlichting heeft tot doel de openbare ruimte zodanig te verlichten dat haar gebruikers deze ruimte veilig en comfortabel kunnen gebruiken. Hierin zijn drie doelen te onderscheiden: sociaal veiligheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Het kader voor verlichting is vastgelegd in het Beleidsplan openbaar verlichting 2012-2020 (bijlage 3.11). De kwaliteit van de verlichting dient zowel de verkeersfunctie als de veiligheid van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte te ondersteunen. Duurzaamheid in de openbare verlichting wordt bevorderd door energiebesparende maatregelen, sober doch doelmatig verlichten en langere levensduren van de materialen. Het areaal is modern dankzij de investeringen in de afgelopen 20 jaar. Dit is gunstig voor het energieverbruik en onderhoud. De maximaal te behalen energiebesparing, op basis van het huidige beleid, is 7% over de periode 2012-2020.

De ontwikkelingen om verlichting energie efficiënter te maken, gaan snel. Zo zijn er van rijkswegen gestimuleerde energiebesparingsmaatregelen, de vergaande technische ontwikkelingen (zoals LED en andere lampen met extra lange levensduur) en steeds meer aandacht voor het "doseren" van licht op basis van onder andere het aantal weggebruikers (vraaggestuurde verlichtingsniveaus). Toepassen van moderne verlichtingstechniek levert een lager energieverbruik en lagere onderhoudskosten op. Om die nieuwe technieken toe te passen zijn echter hoge investeringen nodig. Om hierin goede afwegingen te kunnen maken wordt het verlichtingsplan in 2017 geactualiseerd.

### 10.7 Verkeersregelininstallaties (VRI)

#### *Fietsvriendelijkheid*

Fietsvriendelijke verkeerslichten maken het fietsen meer aantrekkelijk. Dit betekent dat we de wachttijd willen beperken tot maximaal 90 seconde. Als dit niet mogelijk is omdat de wachttijd voor het overige verkeer te hoog wordt, zal voor een optimale regeling naar maatwerk gezocht worden. Bij nieuwe verkeerslichtinstallaties zullen wachttijdvoorspellers worden geplaatst.



**Figuur 31. Verkeersregelininstallatie**

#### *Verkeersmanagement*

Verkeerslichtinstallaties kunnen lokaal of op een route de doorstroming verbeteren. Daarnaast kunnen deze de instroom beperken en als sturingsmiddel worden gebruikt. Tenslotte kunnen ze de uitstroom verbeteren. Binnen de IJmond is besloten om de verkeersnetwerken te koppelen om waar mogelijk verkeerstromen te faciliteren. Het beleidskader is verwoord in het eindrapport "Gebiedsgericht Benutten IJmond 2012" (bijlage 2.4) en bestuurlijk vastgesteld in februari 2013. Het rapport beschrijft alle gezamenlijke beleidsuitgangspunten voor dit GebiedsGericht Benutten (GGB). Enkele beleidsuitgangspunten zijn:

- binnen de IJmond streven we naar een betrouwbare doorstroming;
- beschikbare wegennet zorgt voor een goede bereikbaarheid van de belangrijke gebieden;
- maatregelen ontmoedigen het sluipverkeer op het onderliggende wegennet;



- bij conflicten krijgt het openbaar vervoer zoveel mogelijk prioriteit boven het andere verkeer. In dit kader vindt er overleg plaats met de provincie om de VRI's Jan Ligthartstraat/Jan van Kuikweg en Rijksstraatweg/Duinweg te voorzien van KAR;
- bereikbaarheidskwaliteit mag op onderdelen van het beschikbare netwerk worden aangepast ten gunste van de totale netwerkprestatie.

In 2018 zal een onderzoek worden uitgevoerd naar de werking van de VRI's in de gemeente. Er zal gekeken worden of hun werking verbeterd kan worden, lokaal en in netwerkverband. Er zal onderzocht worden of het aanbrengen van regensensoren t.b.v. de fietser en de voetganger wenselijk is en of aanpassingen nodig zijn om het doorstromen van het openbaar vervoer verder te optimaliseren.

#### *Beheer en onderhoud*

Periodiek worden de verkeersstromen in Heemskerk in kaart gebracht in het kader van de Regionale Verkeers- en Milieukaart (RVMK, zie paragraaf 8.1). Verkeerslichten moeten volgens richtlijnen van het kennisinstituut voor verkeer en vervoer CROW periodiek worden nagekeken, omdat ze bijvoorbeeld anders moeten worden afgesteld. Momenteel vindt dit onderhoud niet of nauwelijks plaats. Vanwege veranderende verkeerssituaties is het is wenselijk minimaal eenmaal per 5 jaar en uiterlijk 1 jaar na actualisatie van de RVMK de VRI's op hun efficiëntie te onderhouden.

### **10.8 Verkeerstekens, bebording en bewegwijzering**

In het straatbeeld is er een grote hoeveelheid aan berichtgeving aanwezig, al dan niet bedoeld voor de weggebruiker. Te denken verkeerstekens, bebording, verwijzingsborden, straatnaamborden, reclame-uitingen, whatappborden e.d. Al deze berichtgevingen en uitingen zijn enerzijds noodzakelijk dan wel wenselijk, anderzijds leiden zij de weggebruiker af bij het uitoefenen van de verkeerstaak en is terughoudendheid in het aanbrengen nodig.

#### **a. Verkeerstekens en bebording**

Voor het vlot en veilig laten verplaatsen van de weggebruiker en het halteren en parkeren van vervoermiddelen wordt getracht de wegen in Heemskerk dusdanig vorm te geven dat het gewenste gedrag automatisch plaatsvindt. Het blijft echter om het verkeer in goede banen te leiden noodzakelijk aanvullende voorzieningen te treffen. De markering en de bebording moet helder zijn en geen vragen oproepen. Als er te veel borden staan, bestaat het risico dat de weggebruiker de belangrijke borden niet tijdig kan zien of niet goed kan interpreteren. Dit leidt ertoe dat relevante informatie wordt gemist, waardoor ongewenste en/of onveilige situaties kunnen ontstaan. Hetzelfde risico treedt op indien verkeersborden worden omgeven door andere voorzieningen, zoals bewegwijzering en lantaarnpalen, of door begroeiing.

#### *Maximum snelheidsborden fietsers*

Voor de fietser is m.u.v. woonerven geen "standaard" maximum snelheid geregeld. Wel dient de fietser zich te houden aan de maximum snelheid als deze bepaald wordt door het verkeersbord A1. Dit bord verliest haar rechtskracht zodra er een nieuw wegvak begint; om de rechtskracht te behouden bij nieuwe wegvakken kan het verkeersbord A1 herhaald worden of kan er A1-zonebord worden geplaatst. Aangezien fietspaden gescheiden kunnen zijn van de hoofdrijbaan of zelfs solitair kunnen liggen, dienen zij in principe zelfstandig van bebording te worden voorzien om de maximum snelheid te kunnen afdwingen. De maximum snelheid voor fietsers die een A1-zone binnen rijden via een fietspad is dus veelal niet geregeld. De "extreme" wijze van beborden voor fietsers is niet gebruikelijk in Nederland. Vermoedelijk zal dit landelijk wel een aandachtspunt gaan worden: door de toename van het e-bikegebruik neemt immers de snelheid van de fietser toe. Momenteel is er in Heemskerk geen noodzaak om de maximum snelheid voor fietser binnen de gemeente overal vast te leggen.

### b. Landelijke richtlijnen bewegwijzering

De verantwoordelijkheid voor bewegwijzering is in de Wegenverkeerswet 1994 verankerd. De landelijke, provinciale en gemeentelijke bewegwijzering werd tot medio 2013 door de ANWB gefaciliteerd. Deze taken en bevoegdheden zijn in april 2013 overgenomen door de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), in eerste instantie (2013-2014) op vrijwillige basis. Bij de wetwijziging van 1 januari 2015 zijn de taken en de bevoegdheden van de NBd wettelijk vastgelegd. Het gaat hierbij om alle bewegwijzering die is opgenomen in hoofdstuk K van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, met uitzondering van Bord K14 (route vervoer gevaarlijke stoffen). Dit laatste bord is gebaseerd op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, waarin aparte regels zijn opgenomen over de routing hiervan. Het doel van de wetwijziging is de samenhang, kwaliteit, continuïteit en uniformiteit van de bewegwijzering te waarborgen. De NBd heeft de volgende taken en bevoegdheden:

- Het opstellen en vaststellen van bewegwijzeringsplannen voor alle wegbeheerders;
- De afstemming en coördinatie tussen de verschillende wegbeheerders;
- Het opstellen en beheren van de database voor bewegwijzering in het gehele land.

De lopende contracten m.b.t. bewegwijzering zijn overgenomen door de NBd. Ook voor de niet-wettelijke taken (beheer, onderhoud en vervanging van de genoemde bewegwijzeringsobjecten) wordt gebruikgemaakt van de diensten van de NBd. De kosten hiervoor worden aan de gemeente doorberekend.

### c. Lokale richtlijnen voor informatie-aanduidingen langs de weg

Bewegwijzering is van belang voor de bezoeker aan de gemeente Heemskerk. Naast de wettelijk vastgelegde bewegwijzering is er daarom ook een aanvullende lokale bewegwijzering. Uitgangspunt voor bewegwijzering en bebording is deze zo efficiënt (met een minimaal aantal borden) uit te voeren. De lokale bewegwijzering is een verantwoordelijkheid van de gemeente Heemskerk. Ook de wijk- en gemeenteplattegronden vallen daaronder. Bewegwijzering heeft een sturende werking. Door het verkeer naar de belangrijkste attractiepunten te leiden via de gewenste hoofdroutes, worden de ongewenste en/of kwetsbare routes gemedend. Dit kan eventueel worden gecombineerd met aanvullende maatregelen als inrijverboden voor specifieke vervoerswijzen (bijvoorbeeld vrachtverkeer). Er zijn in de afgelopen jaren meerdere soorten van bewegwijzerings-systemen binnen de gemeente ontstaan. Hierbij valt onder andere te denken aan toeristische routes, waarvan het aantal nog steeds toeneemt; het in 2014 aangebrachte parkeerverwijzingssysteem voor het centrumgebied; en particuliere bewegwijzering waaronder reclame-uitingen.



Figuur 32. Bewegwijzering

Voor plaatsing van straatnaamborden is gemeentelijk beleid opgesteld (Verordening straatnaamgeving en huisnummering Heemskerk 2014 – bijlage 3.46), zo ook voor reclame-uitingen (Welstandsnota Heemskerk 2012 – bijlage 3.55).

### d. Gemeentelijk bewegwijzering en bebording

#### *Bewegwijzering*

Technologische ontwikkelingen in auto's zijn van invloed op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van bewegwijzering. Veel automobilisten beschikken over routenavigatie (TomTom e.d.). Het aantal automobilisten dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt hierdoor af, waardoor ook ongewenste routes vaker worden gebruikt. Door de landelijke overheid worden op dit punt al afspraken gemaakt met producenten van navigatiesystemen. Dit punt vraagt vanuit regionaal verband (IJmond Bereikbaar) de aandacht.



Om een beter inzicht te verkrijgen in de diverse verwijzingsborden zal het beleid voor lokale bewegwijzering worden uitgewerkt in een bewegwijzeringsplan. Uitgangspunt is dat er terughoudend dient te worden omgegaan met berichtgevingen en uitingen, zeker op en langs doorgaande wegen. De hoeveelheid informatie is van invloed zijn op de overzichtelijkheid van de weg en daarmee de verkeersveiligheid, daarnaast ontstaat er vertroebeling op de helderheid van de verkeerskundig noodzakelijke aanduidingen en bewegwijzeringen.

#### *Bebording*

Het kritisch kijken naar alle voorzieningen die boven of naast de weg staan, verdient dan ook alle aandacht. Hierbij zal gebruik worden gemaakt van het operationeel stappenplan van het CROW-publicatie “Kwalitatief beheer verkeersborden” (zie bijlage 31). Na vaststelling van het bewegwijzeringsplan zal in de gehele gemeente op locatie onderzoek worden gedaan naar kwaliteitswaarde van verkeerstekens, bebording en bewegwijzering (aanbrengen waar moet, weghalen waar kan), tot dat moment gebeurt dit op adhoc-basis.

### **10.9 Station- en Haltevoorzieningen**

Op grond van de ‘wet gelijke behandeling van chronisch zieken en gehandicapten’ moet het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zijn. Hiertoe heeft Prorail in 2015 de routegeleiding voor blinden en slechtzienden op station Heemskerk verbeterd en zal zij in 2017 de hellingbanen beter begaanbaar maken.

De halteplekken voor busvervoer met meer dan 20 instappers per dag voldoen aan de provinciale eisen met betrekking tot toegankelijkheid. Door de provinciale bezuinigingen zijn bestaande haltelocaties niet meer toekomstbestendig. In haar visie Openbaar vervoer in 2020 (zie bijlage 2.3) geeft de provincie aan dat toekomstvastheid voor lijn 71/73 (stroomlijnnet) gewaarborgd is, de buslijnen 74 en 79 vallen onder het begrip maatwerk.

#### *Station*

Bij station Heemskerk was er een te kort aan fietsparkeerplekken. In november 2016 is het aantal fietsparkeerplekken aan de Broekpolderzijde met 132 stuks uitgebreid. Ook de fietsparkeer-behoefte aan de westzijde is in de afgelopen jaren toegenomen. Een fietstelling in december 2016 heeft aangetoond dat het aantal aanwezig fietsparkeerplekken voldoende is, indien de gebruikers niet dubbelparkeren door een fiets tussen twee stallingsplekken te zetten. In 2017 zal verscherpt toezicht gehouden worden op het foutief stallen van fietsen bij het station en de aanwezigheid van weesfietsen/fietswrakken.

#### *Bushaltes*

De huidige halteplaatsen zijn waar mogelijk voorzien vanabri's met zitgelegenheid, fietsklemmen en prullenbakken. Een uitzondering hierop was de halteplaats aan de Beneluxlaan. Door provinciale bezuinigingen op het openbaar vervoer verviel deze halteplaats in december 2011 en zijn alle haltevoorzieningen verwijderd. Door gemeentelijke inspanning werd de halteplaats in december 2013 weer opgenomen in de OV-route. Door wisselende haltering op deze route werd in eerste instantie besloten de halteplaatsen Beneluxlaan niet van eenabri te voorzien. December 2016 is de buslijn wederom gewijzigd op de Beneluxlaan: de twee halteplaatsen zijn als gevolg van een keerlus in de busroute vervangen door één halteplaats. Begin 2017 is bij deze halte eenabri geplaatst. Deabri's zijn in eigendom van Exterionmedia. Deze marktpartij draagt, in ruil voor het aanbrengen vanabri-reclame, de zorg voor het beheer en onderhoud van deabri's tot maart 2023.

In 2022 zal onderzocht gaan worden hoe de halteplaatsen voorzien blijven vanabri's. Dit zal sterk afhankelijk zijn van de economische situatie. Bovendien zal na de inwerkingtreding van de concessie

2017-2027 opnieuw gekeken dienen te worden welke halteplaatsen ingericht moeten blijven/worden. Een en ander zal in nauw overleg met IJmond Bereikbaar en de provincie plaatsvinden.



**Figuur 33.** Links het DRIS-paneel, rechts de haltedisplay

Uit kostenoverwegingen, onzekere toekomstvastheid van de halteplaatsen, het ontbreken van overstapmogelijkheden is in 2011 besloten geen Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) te laten plaatsen bij de Heemskerkse halteplaatsen. Door het vaststellen van de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond heeft de gemeenteraad destijds aangegeven mee willen te werken aan plaatsing van DRIS-panelen bij lijn 73 om te voldoen aan de kwaliteitseisen van de provincie. In 2015 heeft de provincie een

goedkoper alternatief voor de DRIS-panelen in haar beleid opgenomen, namelijk haltedisplays. Hiervoor is een contract getekend met de provincie. In december 2015 heeft de provincie de haltes van lijn 71/73 voorzien van deze displays. Het beheer en onderhoud van de displays wordt door de gemeente uitgevoerd. De display heeft dezelfde functionaliteit als het DRIS-paneel. Zij is alleen eenvoudiger qua uitvoering en licht alleen op indien de reiziger er voor gaat staan. De display is daarmee een goed alternatief voor het DRIS-paneel. Tenzij de provincie de verdere uitrol van displays volledig subsidieert zullen de bushaltes van de overige lijnen niet van displays worden voorzien.

## 10.10 Parkeren

Heemskerk heeft haar parkeerbeleid uitgewerkt in het Parkeerbeleidsplan 2010, maar ook elders is beleid m.b.t. parkeren terug te vinden, zoals in de bouwverordening, in bestemmingsplannen en in college- en raadsbesluiten. De hoofdlijnen en nieuwe ontwikkelingen worden hieronder aangestipt. Medio 2017 zal het Parkeerbeleidsplan 2010 worden geactualiseerd. De actualisatie zal leiden tot een integrale beleidsnota parkeren voor zowel auto als fiets. De op te stellen beleidsnota zal voor de komende jaren enerzijds een visie geven op het parkeren in Heemskerk, anderzijds zullen er toetsingscriteria worden opgenomen voor de vergunningverlening en handhaving. In de paragrafen hieronder wordt kort ingaan op autoparkeren, gehandicaptenparkeren, parkeren grote voertuigen en fietsparkeren. In het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 dat in het besluitvormingsproces vrijwel gelijk oploopt met het VVH zal verder worden ingegaan op het parkeren in Heemskerk. Bij de actualisatie van het VVH in 2018 zal het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 onderdeel gaan uitmaken van het VVH.

### a. Autoparkeren

De parkeernormen zijn opgenomen in de nieuwere bestemmingsplannen (actualisatieslag bestemmingsplannen 2013). Aangezien in het bestemmingsplan geen uitputtende lijst is opgenomen van alle gebruiksfuncties worden in voorkomende gevallen de kengetallen als vastgelegd in de CROW-publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" gehanteerd. In eerder vastgestelde bestemmingsplannen werd geen parkeernorm opgenomen. In dat geval werd teruggevallen op de parkeernormen zoals vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan 2010.

Middels bestemmingsplannen zijn de parkeernormen juridisch vastgelegd. De parkeernormen hebben betrekking op nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw en/of nieuw gebruik). Bij actualisering van bestemmingsplannen voor bestaande wijken wordt (onder voorwaarden) rekening gehouden met de mogelijkheid van herinrichting van openbaar groen tot parkeerplaatsen (bijvoorbeeld door middel van een ruimere omschrijving van bestemmingen). Verder wordt gestreefd naar meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, het zogenaamde balansparkeren.

Het parkeerverwijzingssysteem op de centrumring is eind 2014 vernieuwd. In heel Heemskerk kan overal gratis geparkeerd worden, met uitzondering van de parkeergarage onder de Dekamarkt (alleen eerste uur gratis). Gratis parkeren binnen de gemeente blijft het uitgangspunt. Heemskerk kent enkele





blauwe zones voor parkeren voor maximaal 1 dan wel 2 uur, en parkeervakken welke middels onderbord zijn toegewezen aan bepaalde doelgroepen, zoals gehandicapten, huisartsen en elektrische voertuigen. Heemskerk heeft geen Parkeerverordening, de administratieve last hiervoor weegt niet op tegen de noodzaak hiertoe. Uitgezonderd parkeervakken voor gehandicapten zijn er dan ook geen andere parkeervakken op kenteken.

Helaas wordt het parkeren op een aantal locaties in de gemeente als probleem ervaren. De ene omgeving kent een veel hogere parkeerdruk dan de andere omgeving. Aanleggen van extra parkeerplekken lost niet per definitie een parkeerdrukprobleem op. Het verhogen van het aanbod aan parkeerplaatsen zorgt enerzijds voor een verlichting van de parkeerdruk in een gebied, maar daar tegenover staat dat uitbreiding van parkeergelegenheid leidt tot een aantrekkende werking op het autoverkeer.

Om de parkeerdruk in het centrum niet verder te laten toenemen werd in 2002 een Parkeerfonds ingesteld. Bij nieuwe ontwikkelingen in het centrum, waarbij niet op eigen terrein geparkeerd kan worden, diende een storting in het Parkeerfonds te worden gedaan. Het Parkeerfonds ging er van uit dat nieuwe ontwikkelingen in het centrum de parkeerdruk niet mogen verhogen. Met de gelden uit het Parkeerfonds dienden nieuwe parkeervoorzieningen te worden aangelegd binnen het Investeringsgebied centumparkeren (zie kaart, bijlage 7). De gehanteerde parkeernormen zijn hoger dan de aanwezige parkeergelegenheid in huidige situatie. De vraag komt dan naar boven of een verhoogde parkeerdruk volledig moet worden afgewenteld op de nieuwe ontwikkelingen of dat een hoge parkeerdruk in het centrum nu eenmaal bij het gebruik van het centrum hoort.

Uitgangspunt bij het vaststellen van de parkeernormen in 2010 waren het Parkeerbeleidsplan 2002 en de CROW-richtlijn waarbij de mate van stedelijkheid voor Heemskerk werd gesteld “matig stedelijk”. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) valt Heemskerk momenteel in de categorie “sterk stedelijk” (zie bijlage 9). Hetgeen lagere parkeernormen kan rechtvaardigen. Daarnaast ontstaat door internetwinkelen en bezorgdiensten andere parkeerbehoefte. De huidige parkeernormen zijn daarmee aan actualisatie toe, mogelijk zelfs gebied/wijkafhankelijk.

## **b. Gehandicaptenparkeren**

### *openbare parkeerplek*

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft hun krachtens de Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990) enkele bijzondere rechten ten aanzien van het gebruik van parkeervoorzieningen, zoals het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats.

De gemeente Heemskerk hanteert de stelregel dat een percentage van minimaal 5% (afgerond naar boven) aan algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig dient te zijn bij publieke voorzieningen; hierbij valt te denken aan: supermarkt, bibliotheek, gemeentehuis, medische- of sportvoorziening e.d. Bij grote openbare parkeerterreinen en garages dient 1 op de 50 reguliere parkeerplekken (afgerond naar boven) te worden ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Deze parkeerplekken dienen zo dicht mogelijk (in ieder geval binnen 100 meter) te liggen bij de ingang van het gebouw waarin de functie gehuisvest is.

### *Kentekengebonden parkeerplek*

De gemeente heeft een procedure voor het verkrijgen van een Europese gehandicaptenparkeerkaart en het inrichten van kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaatsen. Momenteel zijn er in Heemskerk circa 300 gehandicaptenparkeerplaatsen. Indien de gehandicapte niet op eigen terrein kan parkeren komt hij/zij in aanmerking voor een kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaats. De

procedure voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats is op de gemeentelijke website vermeld.

In dit voorafgaande beleid was de drempel tot verkrijgen van een gehandicaptenparkeerplaats laag, waardoor de parkeerdruk voor de valide parkeerder in sommige delen van de gemeente is toegenomen. Om in aanmerking te komen van een kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaats zal de drempel daarom worden verhoogd. De aanvrager dient aan de volgende criteria te voldoen:

- de aanvrager dient in het bezit te zijn van een niet-tijdelijke (vijfjarige) Europese gehandicaptenparkeerkaart als bestuurder;
- de aanvrager bezit een geldig rijbewijs en is bestuurder van het motorvoertuig op meer dan 2 wielen;
- de aanvrager kan niet parkeren op eigen terrein;
- de aanvrager is niet in het bezit van een garage binnen 100 meter loopafstand vanaf zijn/haar woningtoegang.

De inrichting van de parkeerplek zal plaatsvinden nadat de aanvrager de kosten voor aanleg (inclusief leges) heeft voldaan. Nieuwe parkeerplekken zullen, in overleg met de aanvrager, alleen worden aangelegd indien deze ruimtelijk inpasbaar zijn en de verkeersveiligheid niet in gevaar brengen; de politie zal via de AVC om advies worden gevraagd. Het beheer en onderhoud van de aangelegde parkeervoorziening zal ten laste van de gemeente zijn.

Indien een bedrijf een gehandicapte werknemer in dienst heeft, komt het betreffende bedrijf ook in aanmerking voor een kentekengebonden gehandicaptenparkeerplaats. Hiervoor gelden dezelfde uitgangspunten als boven genoemd.

In bijzondere gevallen vindt ook toekenning plaats voor een kentekengebonden parkeerplek indien de aanvrager als passagier in het bezit is van een niet-tijdelijke Europese gehandicaptenparkeerkaart. Er dient in dat geval aangetoond te worden dat het verkeerstechnisch niet verantwoord is om de auto binnen 100 meter van de woningtoegang van de gehandicapte te stoppen om de gehandicapte de gelegenheid te geven om uit te stappen.

Indien de aanvrager niet meer voldoet aan de criteria zal de gehandicaptenparkeerplaats worden omgevormd tot reguliere parkeerplaats. Bij intrekking en uiterlijk vijf jaar na afgifte van de Europese gehandicaptenparkeerkaart zal daarom een heroverweging plaatsvinden. Deze heroverweging zal ook plaatsvinden voor reeds toegekende gehandicaptenparkeerplaatsen. Bij een heroverweging zal alleen aan de vier genoemde criteria worden getoetst.

### **c. Parkeren grote voertuigen**

Er zijn twee redenen waarom het langdurig parkeren voor grote voertuigen binnen de bebouwde kom in Heemskerk in de APV wordt geregeld:

- vooral in de woonwijken is de beschikbare parkeercapaciteit beperkt. Als alle werknemers of bedrijven hun bedrijfsvoertuigen “bij huis” zouden parkeren, is er voor personenwagens niet genoeg parkeerruimte. Bedrijfswagens maken deel uit van het bedrijf en moeten daarom ook binnen de bedrijfsruimte, dus op het terrein van het bedrijf (eigen of gehuurd) worden geparkeerd;
- geparkeerde grote voertuigen schaden het uiterlijk aanzien van de gemeente. Een woonwijk geeft een heel andere indruk als er in de straten grote voertuigen geparkeerd staan.

Gezien de behoefte van bedrijven om grote voertuigen ook binnen de bebouwde kom te kunnen parkeren heeft het college op 28 mei 2013 de volgende locaties aangewezen voor dit gebruik:

- De Smidse (noordzijde) op het wegvak tussen De Timmerwerf en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 105 meter, acht grote voertuigen);
- De westelijke Ambachtsring (westzijde) ter plaatse van de haakse parkeervakken nabij de Smidse (parkeerlengte circa 70 meter, vijf grote voertuigen);



- De Timmerwerf (oostzijde) op het wegvak tussen De Smidse en De Lijnbaan (parkeerlengte circa 90 meter, zeven grote voertuigen).

Het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom wordt aangeduid middels bebording. Vanwege handaafbaarheid en ter voorkoming van ongewenst gebruik zijn de aangewezen parkeerstroken ook middels bestratingsmateriaal duidelijk geaccentueerd.

#### d. Fietsparkeren

Een van de doelstellingen van dit VVH is het stimuleren van het fietsgebruik. Om het fietsen aantrekkelijk te maken zijn ook maatregelen op het gebied van fietsparkeren noodzakelijk. In het najaar van 2011 heeft Goudappel Goffeng namens de gemeente een parkeeronderzoek gedaan in het centrum van Heemskerk. Het fietsparkeren in het centrum maakte onderdeel uit van deze studie. Onderzoeksvragen waren:

- Wordt de fiets op de daartoe geëigende plekken gestald?
- Is het noodzakelijk het aantal fietsklemmen uit te breiden?
- Wat is de beleving van het fietsparkeren in Heemskerk?



Goed geparkeerde fietsen



Fout geparkeerde fietsen



Hinderlijk geparkeerde fietsen

**Figuur 34. Categorie-indeling geparkeerde fietsen**

De conclusies uit het onderzoek waren:

- overdag is op de maatgevende momenten het aantal fietsklemmen circa 50% hoger dan het aantal gestalde fietsen. Toch vond een derde van geïnterviewde bezoekers per fiets aan het centrum dat het aantal fietsparkeerplaatsen onvoldoende was, vooral rond de kerk werd dit ervaren;
- circa 65% van het aantal fietsen staat goed gestald (in/tegen de klemmen);
- minder dan 10% van het aantal fietsen staat hinderlijk gestald;
- de verdeling van het aantal fietsklemmen over het centrum kan beter, vooral bij de grotere publiekstrekkingen ontstaat er, mede door wens van de klant om voor de deur de fiets te stallen, de beperkte breedte van het trottoir en de uitstallingen van de winkel, een chaotisch aanblik;
- op de zaterdagavond zijn er ruim voldoende fietsklemmen rond de horecacluster, echter het aantal goed gestalde fietsen neemt af van 65% naar 35%. Aangezien dit probleem van korte duur is en er op dat moment weinig voetgangers gebruik maken van het trottoir zijn maatregelen niet direct nodig.

Naar aanleiding van het onderzoek zijn in 2013 een zestigtal fietsklemmen verplaatst om beter te voldoen aan de parkeerbehoefte van de fietsers.

In het Bouwbesluit zijn na een aantal jaren afwezigheid (2003-2012) weer eisen opgenomen voor een 'bergruimte om fietsen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen'. Deze eis geldt echter alleen voor nieuwbouw woningen. Voor utilitaire gebouwen ontbreken sinds 2003 de normen om het fietsparkeren verplicht te stellen. De gemeente Heemskerk heeft in haar Fietsbeleidsplan (16 februari 2004) richtlijnen neergelegd ten behoeve van het fietsparkeren bij diverse gebruiksfuncties. Deze richtlijnen waren gebaseerd op fietsparkeernormen zoals opgenomen in CROW-publicatie Fietsparkeerwijzer uit 2001. In de latere CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en

verkeersgeneratie” uit 2012 zijn nieuwe kencijfers voor het fietsparkeren opgenomen, een actualisatie van deze eerdere normen.

Bij nieuwe ontwikkelingen die slechts met ontheffing van het bestemmingsplan kunnen worden gerealiseerd, wordt bij het verlenen van de ontheffing gebruik gemaakt van de hierboven genoemde kencijfers voor het fietsparkeren. Om het fietsparkeren bij utilitaire gebouwen beleidstechnisch vast te leggen, en daarmee hinder te beperken, is het noodzakelijk hiervoor normen te benoemen in gemeentelijke bestemmingsplannen dan wel deze in parkeernota's vast te leggen. De CROW besteedt de nodige aandacht aan in haar publicaties aan het fietsparkeren. In het te actualiseren Parkeerbeleidsplan 2010 wordt dieper ingegaan op het fietsparkeren.

### **10.11 In- en uitritten**

#### **a. Uitwegen**

Indien op een perceel parkeervoorzieningen dan wel laad- en losmogelijkheden zijn aangebracht, dient het betreffende perceel te worden voorzien van een in-/uitrit (uitweg) naar de openbare weg. Voor het realiseren of veranderen van een uitweg is een omgevingsvergunning vereist. De toetsingsgronden voor de aanvraag zijn vastgelegd in de Algemeen plaatselijke verordening 2016. De vergunning kan slechts krachtens de volgende criteria worden geweigerd:

- ontstaan van gevaar voor het verkeer op de weg;
- geen noodzaak voor opheffen openbare parkeerplaats;
- onaanvaardbare wijze van aantasting openbaar groen;
- het betreft een tweede uitweg voor het perceel ten koste van een openbare parkeerplaats of het openbaar groen.

Daarnaast kan het bestemmingsplan eisen stellen aan de uitweg. De gemeente zal veelal privaatrechtelijk toestemming moeten verlenen omdat meestal de uitweg (gedeeltelijk) op haar eigendom wordt gesitueerd.

In Heemskerk zijn veel verschillende vormen van uitwegen aanwezig. Er is duidelijkheid nodig waar aan een uitweg dient te voldoen met betrekking tot toelaatbaarheid vormgeving, gebruik en onderhoud. Het is nodig om eenduidige beleidsregels hiervoor op te stellen. In 2018 zal hiertoe een “Beleidsplan Uitwegen” aan het college ter vaststelling worden aangeboden.

#### **b. Uitritten en uitritconstructies**

De politie stelt dat de gemeente Heemskerk niet altijd de juiste inrichting heeft gebruikt voor in-/uitconstructies, waardoor de gemeente riskeert veroordeeld te worden voor de schade die ontstaat uit onduidelijke verkeersregels. Volgens de politie moet de gemeente zich houden aan de CROW-richtlijnen (publicatie 228). Het is van belang dat het voor weggebruikers duidelijk is of het om een in-uitrit gaat of dat het een gewoon kruispunt is. De algemene voorrangregel is dat weggebruikers de van rechts komende weggebruikers voor laten gaan. Echter wanneer er sprake is van een in-uitrit moeten weggebruikers voorrang verlenen aan de weggebruikers op de doorgaande weg ondanks dat ze wellicht van rechts komen. Dit kan verwarring met zich meebrengen.

Een in-uitrit is niet in de Wegenverkeerswet opgenomen. Wat precies onder een in-uitrit verstaan moet worden moet blijken uit de jurisprudentie die in de loop der tijd is ontstaan. In het verleden is het begrip in-uitrit wel opgenomen geweest in het Regelement Verkeersregels en Verkeerstekens maar is door vele problemen ook weer snel uit de wettekst gehaald. De jurisprudentie stelt: het is een in-uitrit als het voor iedere weggebruiker, ongeacht van welke richting, duidelijk is dat het om een in-uitrit gaat. Is dit niet overduidelijk dan zal de rechter toetsen aan twee ontwikkelde criteria. Namelijk het bestemmingscriterium en het constructiecriterium. Er zal altijd eerst worden gekeken naar het bestemmingscriterium en daarna het constructiecriterium.



- het bestemmingscriterium houdt in dat er van een in-uitrit wordt gesproken als de bestemming beperkt is (weinig verkeer). Hier valt te denken aan een woning of een garagebox. Wanneer er echter veel bestemmingsverkeer is zal er ook voldaan moeten worden aan het constructiecriterium. Dit is het geval bij bijvoorbeeld parkeerterreinen en bedrijventerreinen. Wanneer de bestemming duidelijk herkenbaar is zal een afwijking aan een in- of uitritconstructie geen verdere gevolgen hebben voor het kwalificeren van een in-uitrit.
- het constructiecriterium zit lastiger in elkaar dan het bestemmingscriterium. Het uitgangspunt voor een in- of uitritconstructie is dat een weggebruiker het direct herkent als een in- of uitrit. Het CROW heeft uitgangspunten opgesteld met de betrekking tot herkenbaarheid van in-uitritten voor weggebruikers. Wanneer het voor iedere weggebruiker duidelijk is dat het om een in-uitrit gaat, is niet objectief te bepalen. De rechter zal beslissen of het duidelijk is voor de weggebruikers. Het CROW heeft twee aanbevelingen gemaakt voor in- en uitritconstructies waarbij er volgens het CROW voldaan moet zijn aan het constructiecriterium:
  - de eerste aanbeveling is dat het trottoir en/of fietspad langs de weg doorloopt op nagenoeg dezelfde hoogte en dat er een gelijk soort materiaal is gebruikt. Hoe groter de afwijking, hoe minder voldaan wordt aan het constructiecriterium;
  - de tweede aanbeveling houdt in dat er gebruik gemaakt moet worden van de zogenaamde inritblokken voor de hellingshoek bij de in- of uitritconstructie. Wanneer geen gebruik wordt gemaakt van deze blokken zal er in beginsel niet snel worden aangenomen dat het om een in- of uitritconstructie gaat.

De gemeente Heemskerk gebruikt in sommige gevallen geen inritblokken maar gewone tegels of klinkers om een hellingshoek bij een in-uitrit te maken. De gemeente neemt hiermee een risico. Er wordt niet voldaan aan het constructiecriterium en kan door burgers worden opgevat als een gewoon kruispunt. De rechter kan oordelen dat de in-uitrit een gebrekkige constructie vormt. De gemeente loopt dan een risico om veroordeeld te worden in de kosten van de slachtoffers. De gemeente kan aansprakelijk worden gesteld voor onvoldoende zorg aan de weg. Deze aansprakelijk is neergelegd in artikel 6:162 Burgerlijk wetboek. Wanneer er twijfel bestaat bij het bestemmingscriterium, doordat er bijvoorbeeld regelmatig verkeer in en uit rijdt, wordt er aangeraden om zich zoveel als mogelijk aan het constructie-criterium te houden. Wanneer dit niet mogelijk is, zal het verkeer met borden geregeld moeten worden om misverstanden te voorkomen. Alle in- en uitritconstructies zullen hier in 2018 op worden onderzocht en zullen waar nodig worden aangepast.

## 10.12 Infrastructuur

### Rotondes

Wanneer er gekeken wordt naar het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Heemskerk dan blijkt in de periode 2011-2013 ongeveer 50% hiervan plaats te vinden op kruisingen (bron: [www.via.nl](http://www.via.nl): geregistreerde verkeersongevallen in Heemskerk (inclusief meldkamer ongevallen)). Uit onderzoek van het SWOV blijkt de rotonde de meest verkeersveilige oplossing is voor gelijkvloerse kruisingen.

Binnen de bebouwde kom				Buiten de bebouwde kom			
Type viertakskruispunt	Voorkeur bij verkeersintensiteit			Type viertakskruispunt	Voorkeur bij verkeersintensiteit		
	< 10.000	10.000 - 20.000	> 20.000		< 6.000	6.000 - 13.000	> 13.000
	1	1	1		1	1	1
	2	2			2	3	
	3	3	2			2	2

Voorkeur voor kruispunttype uit veiligheidsoogpunt, bij vier takken, afhankelijk van het aantal passerende motorvoertuigen per etmaal, binnen en buiten de bebouwde kom. De lege cellen houden in dat dit kruispunttype nauwelijks voorkomt in deze intensiteitsklasse. (bron: SWOV)

Figuur 35. Kruispunttypes uit oogpunt van veiligheid

De Heemskerkse rotondes zijn niet eenduidig uitgevoerd. De verschillen zijn gelegen in het al dan niet hebben van:

- (vrijliggende) fietspaden, fietsstroken, suggestiestroken, fietser in de voorrang; geen fietsfacilitering;
- zebrapaden; inritconstructies aan één of meerdere takken;
- aantal zijtakken; aantal rijbanen.

De diverse uitvoeringsvormen maken het voor de weggebruiker ingewikkeld. Sinds de zomer van 2015 wordt per toerbeurt bij de Heemskerkse rotondes een waarschuwbord geplaatst, waarbij de weggebruiker wordt geattendeerd op de voorrangssituatie, met als doel het aantal (bijna) ongevallen te verlagen. In 2016 is een onderzoek gestart naar objectieve en subjectieve veiligheid van de 18 rotondes in Heemskerk en waarbij gekeken zal worden op welke wijze de rotondes het best kunnen worden ingericht. In dit onderzoek naar de 18 rotondes wordt ook de kruising De Baandert/Mozartstraat bekeken, waarbij de vraag wordt gesteld of hier een rotonde wenselijk is. Deze locatie werd in het Verkeerstructuurplan aangemerkt als mogelijke locatie voor een rotonde. Bij het totale onderzoek is de Heemskerkse weggebruiker nadrukkelijk betrokken. Afhankelijk van de resultaten uit het onderzoek (voorjaar 2017) zal voor de betreffende rotondes indien nodig een kwaliteitsslag worden gemaakt ter verhoging van de verkeersveiligheid.

Middels onderhoudscontracten geeft de gemeente Heemskerk aan marktpartijen de middencirkel van rotondes in gebruik en onderhoud met als gemeentelijk doel kostenbesparing en kwaliteitsverhoging van de ruimtelijke omgeving; de marktpartij krijgt de mogelijkheid zich te profileren. Sinds april 2015 zijn voor zeven rotondes onderhoudscontracten aangegaan.

### Snelheidsremmende maatregelen

Door de reductie van de snelheid wordt getracht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Snelheidsremmende maatregelen worden neergelegd op strategische locaties. Strategische locaties voor snelheidsremmende maatregelen zijn locaties waar de homogeniteit en de herkenbaarheid van



de weg niet optimaal is en locaties waar veel kwetsbare verkeerdeelnemers zijn. Op gebiedsontsluitingswegen, calamiteitenroutes en routes voor het openbaar vervoer wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid (te hoge snelheid) op de Marquettelaan tussen de Kerkweg en de Oosterweg in samenhang met de visuele belemmeringen in de bocht bij de Oosterweg is in 2016 op deze gebiedsontsluitingsweg bij uitzondering een verkeersdrempel aangelegd.

#### *Fietsdoorsteken*

Daar waar fietsdoorsteken aansluiten op erftoegangswegen is de voorrang niet overal geregeld middels bebording. De fietser van rechts heeft dus voorrang op de erftoegangsweg. Op enkele locaties wordt deze voorrang vaak niet verleend vanwege de onverwachtheid (tussen huizen door) van de aansluiting, de meeste weggebruikers van de erftoegangsweg denken ten onrechte dat zij hier voorrang hebben. Deze voor velen onduidelijke voorrangssituatie zal waar mogelijk worden verbeterd.

#### *Fietsstrookonderbreking*

In Heemskerk zijn op de Professor Ten Doesschatestraat, Ruysdaelstraat en Maerelaan fietsstroken aangelegd langs bushaltes. Nu stelt art.23 RVV dat de bus niet op of naast de fietsstrook mag stilstaan. Om deze strijdigheid tegen te gaan, zijn er juridisch gezien twee mogelijkheden: de busmaatschappij ontheffing geven (art.87 RVV) - dit levert geen veiligere verkeerssituatie op - of de fietsstrook ter plaatse van de bushalte onderbreken. Heemskerk heeft tot heden net als meerdere gemeenten impliciet gebruik gemaakt van een derde optie: gedogen. De VNG adviseert in deze om de gedoogsituatie niet te laten voortbestaan en de fietsstrook ter plaatse van de bushalte te onderbreken. Hetzelfde probleem doet zich overigens voor bij opstelplaatsen voor huisvuil wanneer de HVC tot legen overgaat.

De aangelegde fietsstroken aan de drie hierboven genoemde wegen voldoen ter hoogte van de bushaltes niet aan de gestelde inrichtingseis. Mogelijk ontstaan er na de provinciale aanbesteding van de nieuwe busconcessie 2017-2027 nieuwe haltelocaties die niet aan de inrichtingseis voldoen. Voorgesteld wordt om pas bij onderhoud of herinrichting van de weg tegemoet te komen aan de inrichtingseis en tot dat moment de gedoogsituatie te laten voortbestaan. Ophaallocaties van huisvuil met losse containers zullen niet worden heringericht conform de inrichtingseisen.

### **10.13 Leefbaarheid en milieu**

Op het gebied van leefbaarheid zijn er in Heemskerk geen grote knelpunten. De meeste verblijfsgebieden zijn ingericht als 30km/u- zones, waarmee recht wordt gedaan aan het woonklimaat. De aanwezigheid van auto's staat veelal op gespannen voet met de leefbaarheid van de omgeving. In woonwijken heeft de verblijfsfunctie prioriteit boven de verkeersfunctie. Dit houdt in dat verblijven belangrijker is dan verplaatsen. De directe woonomgeving moet immers aantrekkelijk en leefbaar zijn voor mensen om te wonen en te leven, echter de verkeersveiligheid blijft wel het primaire uitgangspunt. Waar mogelijk krijgt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) alle ruimte, ook als dit mogelijk ten koste gaat van gemotoriseerd verkeer. Uiteraard moet hierbij wel rekening gehouden worden met de minimale inrichtingseisen voor wegen. Immers, als bijvoorbeeld een vrachtauto door een straat moet rijden moet dit wel fysiek mogelijk zijn en de bereikbaarheid voor de hulpdiensten moet gegarandeerd zijn.

Met betrekking tot de leefbaarheid blijft het nodig om nieuwe problemen in kaart te brengen zoals ervaren overlast van autoverkeer in het centrum maar ook de impact van de decentralisaties en de gewijzigde bevolkingssamenstelling. Aandachtspunten zijn de inrichting van verblijfsruimten, de vergrijzing van de bevolking, het beperken van geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer en de luchtkwaliteit. Op deze aandachtspunten wordt hieronder nader ingegaan.



### *Inrichting van verblijfsruimten*

Op meerder locaties is Heemskerk is het wenselijk om de openbare ruimte in te delen als mensenruimte (verblijfsruimte) en de nadruk niet te leggen op de verkeersfunctie (verkeersruimte). Deze wens kan worden bewerkstelligd door de verblijfsruimte in te richten als erftoegangsweg, volgens het shared-spaceconcept dan wel volgens het woonerfprincipe. De traditionele uitvoering van een erftoegangsweg met trottoirs vraagt een groter ruimtebeslag dan inrichting volgens de twee andere principes.

In Heemskerk zijn de volgende locaties ingericht volgens het shared-spaceconcept (bijlage 5), te weten: Maerten van Heemskerckplein, Haydnplein en de Deutzstraat-tak van de rotonde Burgemeester Nielenplein. Het idee achter het shared-spaceconcept is dat de weggebruiker zich aanpast aan de ruimtelijke omgeving - bijvoorbeeld alleen parkeert waar dit mogelijk is - en middels oogcontact rekening houdt met de medeweggebruikers, dit alles onder lage snelheid. De praktijk wijst echter uit dat diverse verkeersdeelnemers niet weten waar zij aan toe te zijn en zich daardoor onzeker gaan voelen. Bovendien kent de wetgeving het begrip shared-space niet, waardoor jurisprudentie moet uitwijzen welke weggebruiker in het gelijkgesteld zal worden. De politie staat vanwege het ontbreken van wetgeving negatief ten opzichte van de shared-spaceconcept.

In tegenstelling tot het shared-spaceconcept is een woonerf wel vastgelegd in de wetgeving. De snelheid is er maximaal 15km/uur en de parkeerplekken zijn duidelijk vormgegeven. Daarnaast is in het woonerf de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie: de automobilist is te gast. Voorwaarde bij het woonerfconcept is dat het betreffende weggedeelte geen doorrijfunctie heeft.

De inrichting van de buitenruimte volgens het woonerfprincipe of shared-spaceconcept kan voor blinden en slechtzienden een probleem vormen omdat zij te weinig houvast hebben voor hun oriëntatie. Veel voorkomende knelpunten zijn het ontbreken van een duidelijk onderscheid tussen rijbaan en voetgangersgebied en het ontbreken van herkenbare oversteekplaatsen. De aanwezigheid van herkenbare natuurlijke gidslijnen over een obstakelvrije route zijn noodzaak bij het ontwerp. Voordeel van de beide principes is dat de gehele openbare ruimte op één niveau ligt, waardoor de toegankelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn toeneemt. Per situatie zal worden afgewogen wat de beste inrichting van de openbare verblijfsruimte is: erftoegangsweg, shared-space-inrichting of woonerf.

### *Seniorenproof ontwerpen*

Nederland vergrijsd in rap tempo. De komende decennia komen er jaarlijks 50.000 senioren bij. In ons land belanden jaarlijks ongeveer 100.000 65-plussers op een afdeling spoedeisende hulp van een ziekenhuis als gevolg van een valincident. Daarvan vallen er jaarlijks ongeveer 12.000 als voetganger op straat. Het is volgens CROW het topje van de ijsberg: jaarlijks vallen er veel meer 65-plussers op straat, maar het merendeel van hen bezeert zich niet zodanig dat hij of zij naar het ziekenhuis moet. Deze aantallen geven aan dat seniorenbeleid in de toekomst steeds belangrijker wordt. De overheid stimuleert dat ouderen, ook ouderen met een zorgvraag, langer zelfstandig blijven wonen. Zij willen dat zelf vaak ook maar dan moet hun leefomgeving daar wel op zijn aangepast. Naast bijvoorbeeld goede zorg en voorzieningen in de woning dient de inrichting van de wijk, de openbare ruimte en de weg ook geschikt te zijn voor ouderen. Hoe krijgen we dat voor elkaar?



**Figuur 36. Vergrijzing in het straatbeeld.**

meegenomen. Zo kan een uitnodigende omgeving zonder belemmeringen worden gerealiseerd. Aandachtspunten voor het wegontwerp voor voetgangers zijn te vinden in bijlage 30.

Dat kan al door eenvoudige maatregelen, zoals verkeerslichten voor voetgangers langer op groen te laten staan in zones waar veel senioren komen. Of door het verbeteren van de (sociale) veiligheid door goede straatverlichting, wandelverbindingen met egale trottoirs en verhoogde bushaltes. Het is goed naar dit soort maatregelen te kijken, maar er is meer nodig. De gemeente Heemskerk zal bij (her)ontwikkeling van de openbare ruimte direct ook vanuit het seniorenperspectief kijken. Vaak kan seniorvriendelijkheid op eenvoudige en kosteneffectieve wijze in de ontwerpfase worden

Vanwege de hoge kosten zal de buitenruimte niet actief seniorenproof worden ingericht. Wel zal bij de nieuwe infraprojecten worden getoetst aan de CROW-richtlijnen. Bijzondere aandacht zal dan worden gegeven aan CROW-publicatie 309 'Seniorenproof wegontwerp'. Deze publicatie geeft informatie over functiebeperkingen die bij senioren relatief vaak voorkomen, ontwerpprincipes voor weginfrastructuur en richtlijnen en suggesties over verlichting, markering, bebording en verharding. Daarnaast gaat de publicatie in op hulpmiddelen en –voertuigen die senioren kunnen gebruiken om veilig deel te nemen aan het verkeer. Te denken valt aan wandelstokken, rollators, elektrische fietsen en scootmobielen.

#### *Geluidsoverlast*

De Wet milieubeheer verplicht gemeenten tot het opstellen van Geluidbelastingkaarten en een Actieplan geluid. De geluidbelastingkaarten geven inzicht in de geluidbelastingen van weg-, rail-, industrie- en luchtvaartlawaai. De colleges van de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben gezamenlijk in 2014 het Actieplan geluid 2013-2018 (bijlage 3.6) vastgesteld.

Uit de geluidskaarten blijkt dat het wegverkeer de geluidsbron is die tot de meeste hinder leidt in Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en Velsen. Ongeveer 5.400 woningen binnen de gemeente Heemskerk hebben een geluidsbelasting, die hoger is dan 55 dB (over het gehele etmaal). Voor de overige gemeenten zijn dit respectievelijk 8.200, 2.100 en 11.600 woningen. Volgens de dosiseffect-relatie worden er in de IJmond in totaal ongeveer 18.000 inwoners gehinderd en 7.800 inwoners ernstig gehinderd.

De volgende maatregelen zijn mogelijk om het geluidsoverlast binnen de woning te verminderen: stillere voertuigen (bronmaatregel bijvoorbeeld elektrische voertuigen); woningsanering (gevelisolatie); geluidschermen; verkeersmaatregelen (routewijziging, verlaging van snelheid, verbod op zwaar verkeer) en stille wegdekken (stilasfalt). In het Actieplan geluid is aangegeven hoe het college de geluidshinder van spoor- en wegverkeerslawaai in de periode 2013 – 2018 willen beperken. De belangrijkste maatregel is de mogelijkheid om stille wegdekken op drukke verkeerswegen door woongebieden toe te passen. Het aanbrengen van stilasfalt wordt genoemd in de Mobiliteitsvisie IJmond (bijlage 2.8) om de leefbaarheid te verbeteren.

De maatregelen en prioritering zijn als volgt vastgelegd:

1. bij vervanging wegdekken conform meerjarenprogramma zal actief worden onderzocht of sprake is van zeer hoge geluidsbelastingen van 68dB en hoger (de plandrempeel);
2. bij vervanging wegdekken conform meerjarenprogramma of bij herinrichting/reconstructies zal nagaan worden of sprake is van hoge geluidsbelastingen van 55dB - 67dB;

Doet 1 of 2 zich voor dan zal gekeken worden naar de mogelijkheden van toepassing van een stil wegdek (stil asfalt of stille straatstenen). Gezien de hogere kosten van dit asfalt en lokale karakter van de overlast, is het aanbrengen van stilasfalt niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Regionale Mobiliteitsvisie. Bij vervanging van wegdek zullen in Heemskerk de hierboven genoemde maatregelen per project worden afgewogen. In voorkomende gevallen zal de raad worden gevraagd hiervoor de aanvullende financiering beschikbaar te stellen.

Langs de Rijksstraatweg werden in 2014 hoge geluidsniveaus gemeten. De maximum snelheid op de Rijksstraatweg ten noorden van de rotonde Marquettelaan is in 2014 verlaagd van 80km/uur naar 60 km/uur en het wegvak ten zuiden van de aansluiting met de Westelijke Randweg (Beverwijk) is in het voorjaar van 2016 heringericht tot 30km-gebied. Hiermee is de geluidsoverlast bij deze woningen sterk verminderd.

Niet alleen het huidige wegennet kan leiden tot geluidsoverlast. Ook nieuwe ontwikkelingen kunnen hiertoe leiden. Momenteel wordt onderzocht of een verbinding tussen de A8 en de A9 gerealiseerd gaat worden. Een van de te onderzoeken alternatieven is een aansluiting ter hoogte van de Broekpolder (Golfbaan-variant, bijlage 2.12). Voor de gemeente Heemskerk is het geluid en de leefbaarheid voor de woonwijk Broekpolder een belangrijk aandachtspunt in de afweging van het te kiezen voorkeursalternatief.

### *Luchtkwaliteit*

Een ander aspect van een goede leefbaarheid is het stimuleren van duurzaam verkeer. Het niet voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit kan leiden tot stagnatie van ruimtelijke plannen en economisch ontwikkelingen. Voor de hoeveelheid PM10 en NO2 is een grenswaarde opgesteld. Met name voor straten met veel verkeer is het verkeer een belangrijke oorzaak van de lokale luchtvervuiling.

Tot 2020 verwachten we een lichte groei van het auto- en vrachtverkeer. De uitstoot van het (vracht) verkeer zal verminderen als gevolg van nieuwe voertuigtechnologieën, zoals het rijden op elektriciteit en biobrandstof. Voor zowel fijnstof als NO2-emissie zit Heemskerk momenteel onder de norm, in zoverre dus geen probleem. Met fijnstof zitten we dichterbij de grenzen aan dan NO2. Mede gezien de gezondheidseffecten ligt de focus daarom op fijnstof. Om de concentraties onder de grenswaarden te houden is het van belang om maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit te blijven nemen. Hierbij dient in gedachten te worden gehouden dat het huidige aandeel van het autoverkeer in de fijnstofemissie slechts enkele procenten is. Het merendeel van de fijnstofemissie is afkomstig uit industrie, vlieg- en vaarverkeer, dan wel heeft zij een natuurlijke herkomst (zand, zeezout). Het aandeel in de NO2-bijdrage door autoverkeer is zeker bij zeer drukke wegen aanmerkelijk hoger dan die van fijnstof en kan zelfs richting de 30% gaan. Voor Heemskerk zal een dergelijke bijdrage slechts zeer incidenteel voorkomen en wel op zeer korte afstand vanaf de rijbaan (minder dan circa 10 meter). Duidelijk is wel dat het groeiend autoverkeer en de normen voor de luchtkwaliteit met elkaar op gespannen voet staan, dat hierdoor ruimtelijke plannen in het gedrang komen en dat onze gezondheid op het spel staat

Zowel op rijks-, provinciaal als lokaal niveau worden sinds 2006 maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het is van groot belang om maatregelen op het juiste niveau te nemen. De invloed van de gemeente is op een aantal fronten beperkt. Om op termijn aan de lokale luchtkwaliteitsnormen te kunnen voldoen, werkt de Nederlandse rijksoverheid samen met de decentrale overheden binnen het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voor de gebieden waar de normen worden overschreden. In het NSL zijn maatregelen opgenomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op het gebied van verkeer en vervoer zet de IJmond hierbij in op



doorstroming van het verkeer, stimulering alternatieve brandstoffen (bijlage 18), stimulering fietsgebruik (bijlage 2.17), schoon openbaar vervoer en onderzoek naar de mogelijkheden van LNG.

Om over te gaan tot het rijden op alternatieve brandstoffen is een kip-ei problematiek. Want zonder tankvoorziening komen er geen auto's op aardgas of elektra en zonder auto's op aardgas of elektra, zal niemand zich wagen aan nieuwe tankvoorzieningen. Er wordt op dit moment samen met de Omgevingsdienst IJmond gesproken met diverse partijen die mogelijkheden zien om in de IJmond tankvoorzieningen te realiseren voor aardgas en andere alternatieve brandstoffen. Daarnaast werkt de IJmond sinds 2011 samen met de Metropoolregio Amsterdam om een spin off te realiseren van elektrisch rijden, o.a. door plaatsing van oplaadpalen (verdere aandacht hiervoor in paragraaf 10.14). Bovendien hebben de IJmondgemeenten een intentieverklaring ondertekend ter stimulering van het rijden op aardgas. De intentieverklaring stelt dat wanneer de gemeenten nieuwe dienstwagens aanschaffen, zij eerst kijken naar de mogelijkheden van aardgasauto's.

#### *Gemeentelijk wagenpark*

Een schoon eigen wagenpark van groot belang voor de duurzame uitstraling van de gemeente. Het gemeentelijk wagenpark bestaat naast dienstvoetsen en twee elektrische scooters uit 25 voertuigen (augustus 2016), waarvan 3 tractoren, 2 vrachtauto's 1 shovel (alle op rijdend op diesel) en 19 personenauto's, waarvan 2 elektrisch, 6 op aardgas en 11 op diesel. Het wagenpark wordt geleased en voldoet aan de laatste Euronormen. De ambitie is om een duurzaam en effectief inzetbaar wagenpark te behouden en daarbij elektrisch rijden en groen gas waar mogelijk in te zetten. Hierbij wordt per aanschaf afgewogen of de bedrijfsvoering niet teveel negatief beïnvloed wordt door deze keuze.

#### **10.14 Elektrische oplaadpunten**

Om de uitstoot aan fijnstof te verlagen staat Heemskerk positief ten opzichte van de uitbreiding invoer van elektrische voertuigen. De IJmond werkt in dit verband samen met de MRA-Elektrisch. Elektrisch rijden kan zich pas ontwikkelen als er voldoende oplaadinfrastructuur aanwezig is. Een betrouwbaar, veilig en landelijk dekkend netwerk van oplaadpalen is hiervoor onmisbaar. De MRA-E heeft in 2011 de rol van initiator op zich genomen. De verwachting is dat de markt deze rol over zal nemen als er een voldoende landelijk dekkend netwerk bestaat. De gemeenten Beverwijk, Velsen en Uitgeest zetten dit vastgestelde beleid voort middels het blijven uitbreiden van oplaadlocaties. Nieuwe oplaadpalen zullen in de openbare ruimte alleen geplaatst worden op locaties waar dit voor de parkeerdruk acceptabel is en zonder dat dit afbreuk doet aan de stedelijke ruimte.

In april 2017 zijn zestien oplaadlocaties aanwezig op de openbare weg, daarnaast zijn twee locaties in voorbereiding. Per 1 januari 2017 zijn alle Heemskerkse oplaadpalen in eigendom en beheer bij MRA-E. De gemeente Heemskerk wil financieel niet verder bijdragen aan plaatsing, beheer en onderhoud van oplaadpalen. Tussen MRA-E en provincie is begin 2016 de afspraak gemaakt dat gemeenten geen kosten meer hebben aan de plaatsing van MRA-E-oplaadpalen. Afhankelijk van het moment van plaatsing lopen de huidige contracten met MRA-E door tot 2022-2024.



**Figuur 37. Elektrisch laden**

*Drie alternatieven voor plaatsen oplaadpalen*

MRA-E heeft aangegeven dat voor verdere uitbreiding van het aantal oplaadpalen verzoeken door de gemeente kunnen worden ingediend, mits voldaan wordt aan het aantal voorwaarden. Indien de vraag naar oplaadpalen in de Metropoolregio hoger is dan MRA-E kan leveren, zijn er grofweg drie mogelijkheden om uitbreiding van het aantal oplaadpunten te laten plaatsvinden:

- oplaadpalen in eigen beheer aanbesteden. Benodigd budget bedraagt ca. € 5.000 per oplaadpaal;
- verlengde huisaansluiting. Hierbij wordt voor een bedrijf of woning een oplaadpaal in de openbare ruimte geplaatst. De oplaadpaal wordt aangesloten op de meterkast van het bedrijf of woning. Nadeel van deze regeling is dat een bedrijf of particulier in de openbare ruimte een paal plaatst en deze moet onderhouden. Dit is strijdig met de verantwoordelijkheid die de gemeente heeft voor een veilige openbare ruimte. Daarnaast moet de paal voor het bedrijf of woning worden geplaatst, waardoor de parkeerplaats als privé parkeerplaats kan worden ervaren;
- het vergunningenmodel. In het vergunningenmodel wordt het plaatsen van oplaadpalen zoveel mogelijk aan de markt overgelaten. De gemeente faciliteert het plaatsen van oplaadpalen door de voorwaarden vast te stellen waaraan een marktpartij moet voldoen. Voor het vergunningenmodel heeft de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) standaard beleidsregels opgesteld.

De MRA-E heeft de IJmond verzocht binnen het samenwerkingsverband met MRA-E te blijven opereren en geen gebruik te gaan maken van de drie hierboven genoemde opties. Vooralsnog worden de drie opties daarom IJmondiaal niet verder uitgewerkt. Voor Heemskerk is de noodzaak hiertoe ook minder urgent: daar vraag naar oplaadpalen in Heemskerk beperkt is, waarschijnlijk vanwege het veelal elektrisch kunnen laden op eigen erf.

### **10.15 Beleidsdoelen ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid**

De ruimtelijke structuur en vormgeving van het wegennet dient voor de weggebruiker duidelijk en begrijpelijk te zijn. De weggebruiker zal waar nodig gefaciliteerd worden, waarbij zeker aandacht is voor de zwakkere verkeersdeelnemer. De automobilist dient zo min mogelijk aanwezig te zijn binnen de verblijfsgebieden en gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. De fietser wordt gefaciliteerd op de verbindingen binnen het fietsnetwerk en de voetganger heeft voldoende ruimte op de trottoirs.

De infrastructuur dient veilig en goed te gebruiken te zijn voor de utilitaire en recreatieve weggebruiker. Hierbij dient de leefbaarheid voor de niet-weggebruiker zo min mogelijk te worden geschaad (barrièrewerking, geluid en luchtkwaliteit). Om de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid te optimaliseren, zal ingezet worden op de volgende beleidsdoelen, indien nodig zullen verkeersonderzoeken plaatsvinden om een juiste afweging te kunnen maken.

Voor een goede ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid zal worden ingezet op:

*regionaal*

- samen met de IJmondgemeenten uitvoering geven aan het uitvoeringsprogramma behorende bij de Regionale Mobiliteitsvisie.

*lokale verkeersnetwerk (verkeersgebied versus verblijfsgebied)*

- het inrichten van de gebiedsontsluitingswegen conform figuur 25; minder verkeersstromen in verblijfsgebieden en het voorkomen van sluipverkeer door verblijfsgebieden;
- de bedrijventerreinen De Houtwegen en De Trompet inrichten als 30km-uur zone;
- de Oosterweg en de Kerkweg ten noorden van de Marquettelaan inrichten als 30km/uur zone;
- onderzoek naar verlaging maximum snelheid op de verkeersaders Karshoffstraat, Constantijn Huygensstraat en Laan van Broekpolder (Citadel) van 50km/uur naar 30 km/uur;
- onderzoek naar zelf-handhavende inrichting Rijksstraatweg/Alkmaarseweg;



- het creëren van een autoluwer centrum;
- onderzoek naar fietsgebruik op regionale fietsroutes;
- aanleg primaire fietsroutes: paragraaf 10.2;
- aanleg secundaire fietsroutes: paragraaf 10.2;
- de al bekende knelpunten in het gewenste fietsnetwerk figuur 29 aanpakken:
  - fietsverbinding Jan van Kuikweg (west) en Maerten van Heemskerckstraat (west);
  - aansluiting fietspad Waterkokers naar rotonde N197;
  - fietsverbinding Breedweer tussen De Zevenhoeven en Tolpad;
  - fietsverbinding station Heemskerk;
- onderzoek overige knelpunten in het fietsnetwerk.

#### *inrichting openbare ruimte*

- beheer- en onderhoudsvriendelijk ontwerpen en waar mogelijk werk met werk combineren;
- bij nieuwe infraprojecten verscherpte aandacht voor de zwakkere verkeersdeelnemers: kinderen, gehandicapten en senioren;
- veilig inrichten “onverwachtse” fietsdoorsteken;
- de verkeerveiligheid van rotondes nader onderzoeken en indien nodig overgaan tot herinrichting;
- inrichtingconstructies waar nodig herinrichten conform de CROW-richtlijnen;
- realiseren herkenbare oversteekvoorzieningen;
- moderniseren van de openbare verlichting t.b.v. energiebesparing;
- het optimaliseren van de verkeersregelinstallaties inclusief periodiek onderhoud hiervan;
- het opstellen van bewegwijzeringsbeleid om zo doende bewegwijzering te uniformeren en af te stemmen binnen de IJmond;
- het optimaliseren van verkeerstekens, bebording, wegmarkering en bewegwijzering (aanbrengen waar moet en weghalen waar kan);
- het voorzieningenniveau (abri met bankje, fietsklemmen, afvalbak reizigersinformatie) bij en toegankelijkheid van de bushalteplaatsen kwalitatief op orde houden;
- fietsstroken onderbreken bij bushaltes.

#### *parkeren*

- het actualiseren van het Parkeerbeleidsplan en het parkeerbeleid voor auto's en fietsen vastleggen in bestemmingsplannen;
- beleid m.b.t. laden- en lossen vastleggen in bestemmingsplannen;
- strakker toezien op het ongewenst parkeren van grote voertuigen;
- strakker toezien op het ongewenst fietsparkeren bij station Heemskerk;
- het opstellen van een beleidsplan Uitwegen als toetsingsgrond voor in/uitritten en stallen van voertuigen op eigen erf;
- het inrichten van gehandicaptenparkeerplaatsen in rekening brengen bij de aanvrager.

#### *leefbaarheid*

- het t.b.v. de leefbaarheid faciliteren van fiets, openbaar vervoer en duurzaam verkeer;
- geen knelpunten langs wegen op het gebied van geluid;
- geen knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer;
- voorkomen van barrièrevorming van gebiedsontsluitingswegen voor mens en dier;
- het stimuleren van het gebruik van schonere voertuigen (elektrisch en aardgas);
- het onderzoeken van de wens en noodzaak van elektrische oplaadpunten in de openbare ruimte;
- een schoon eigen wagenpark (elektrisch en aardgas).

*De volgende projecten en onderzoeken zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma:*

- rotonde Jan Ligthartstraat-Breedslaglaan (uitgevoerd maart 2017) en verlagen verkeersintensiteit Breedslaglaan;
- verbeteren kwaliteit fietspaden Rijksstraatweg ten noorden van rotonde Marquettelaan;
- herinrichten Communicatieweg met turborotonde;
- verkeersveilig inrichten “onverwachtse” fietsdoorsteken;
- herinrichten Maerten van Heemskerckstraat (west);
- fietsstraat Breedweer;
- herinrichting Weg acker (Jan Ligthartstraat en Maerten van Heemskerckstraat);
- herinrichten Laan van Broekpolder (Citadel);
- inrichten Oosterweg en Kerkweg als 30km/uur zone;
- inrichten bedrijventerrein De Houtwegen als 30km-uur zone;
- inrichten bedrijventerrein De Trompet als 30km-uur zone;
- herinrichten Maerelaan (De Baandert-Zevenhoeven);
- herinrichten Zevenhoeven;
- herinrichten fietsstroken bij bushaltes;
- fietsstraat Jan van Kuikweg (west);
- fietsverbinding langs het spoor (project Regionale Mobiliteitsvisie);
- actualiseren RVMK;
- stimuleren alternatieve vervoerswijzen;
- deelname aan IJmondiale leefbaarheidsprojecten;
- uitvoeren verkeersonderzoeken en opstellen beleidsagenda Verkeer en Vervoer;
- monitoren en evalueren;
- kleine infraprojecten op adhoc-basis;
- onderzoek fietsintensiteiten op regionale fietsroutes (project Regionale Mobiliteitsvisie);
- onderzoek wegtypologie Zevenhoeven/Maerelaan;
- onderzoek naar kwaliteitswaarde bebording, wegmarkering en bewegwijzering;
- onderzoek naar kwaliteitsverbetering recreatieve wandel- en fietspaden.





## 11 Communicatie en afstemming

### 11.1 Regionale overlegstructuren

De gemeente Heemskerk neemt deel in meerdere reguliere overlegstructuren om haar verkeer- en vervoerbeleid en wensen kenbaar te maken:

- Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB). Dit overleg (ambtelijk en bestuurlijk) vindt plaats onder voorzitterschap van de provincie; verdere deelnemers zijn de IJmondgemeenten en de gemeenten rond Haarlem. In het overleg worden provinciale ontwikkelingen besproken en met elkaar afgestemd o.a. op het gebied van openbaar vervoer, verkeersnetwerken, landelijke wetgeving en verkeerssubsidies.
- Regioregie. Dit is een samenwerking van onder andere het Rijk, de provincie, gemeenten en hulpdiensten. RegioRegie zorgt voor een optimale bereikbaarheid in de regio, door verschillende werken en de bijbehorende plannings op elkaar af te stemmen onder voorzitterschap van de provincie.
- IJmond Bereikbaar. Ambtelijk en bestuurlijk ontmoeten de IJmondgemeenten en bedrijven uit de IJmond elkaar in een platform. De aanpak en structuur is gericht op nieuwe impulsen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de IJmond, met een integrale aanpak gericht op werkgevers en werknemers en op het verbeteren van de verkeers- en vervoervoorzieningen.
- Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E). In dit overleg met de gemeenten behorende tot de metropool vindt ambtelijk onder voorzitterschap van Amsterdam overleg plaats over stimulering van het elektrisch rijden.

Op ad hoc basis vindt regelmatig overleg plaats met Rijkswaterstaat, Prorail, Nederlandse Spoorwegen en Connexxion. Bijlage 2 geeft verdere achtergrondinformatie over de overlegstructuren en belangen van deze verkeer- en vervoerspartners. Vanuit deze adhoc-benadering is momenteel één reguliere projectgroep ingesteld t.b.v. het project “Verbinding A8-A9” (bijlage 2.12). Met de gemeenten Castricum en Zaanstad vindt buiten RegioRegie slechts project-gestuurd overleg plaats.

### 11.2 Interne Heemskerkse overlegstructuren

De afstemming op gemeentelijk niveau vindt plaats in:

- Ambtelijke Verkeerscommissie (AVC). In dit ambtelijk overleg worden infrastructurale aanpassingen en te nemen verkeersbesluiten besproken. Deelnemers zijn beleidsmedewerkers verkeer en vervoer van de gemeente Heemskerk, politie en brandweer.
- Verkeersoverleg. Ambtelijke afstemming tussen de beleidsmedewerkers verkeer van de bureaus Leefomgeving, Ontwikkeling & Realisatie en Beheer & Onderhoud.
- TD-overleg. Integraal vakoverleg openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en kunstobjecten tussen de medewerkers verkeer van de Bureaus Leefomgeving en Beheer & Onderhoud.
- Fysiek overleg. Ambtelijk afstemmingsoverleg tussen de fysieke beleidsvelden binnen Bureau Leefomgeving. De beleidsvelden zijn: ruimtelijke ordening, stedenbouw, verkeer & vervoer, water & groen, wonen, accommodaties, economische zaken en bouw- en woningtoezicht. Op ad hoc basis worden collega's vanuit nevenbureaus uitgenodigd.
- Overleg Integrale Planning Werkzaamheden openbare buitenruimte. Overleg tussen de fysieke beleidsvelden over afstemmen en planning van fysieke werkzaamheden.
- Infra-overleg. Afstemmingsoverleg tussen beleidsmedewerkers verkeer en riolering met de portefeuillehouder.
- Structureel overleg. Afstemmingsoverleg tussen beleidsmedewerkers fysiek beleidsvelden van bureau Leefomgeving met de portefeuillehouder.

### **11.3 Communicatie naar en van de Heemskerker**

Verandering in verkeerssituaties heeft direct invloed op de belevingswereld van de Heemskerker. Om draagvlak te creëren en belanghebbenden te informeren is communicatie daarom onontbeerlijk. De communicatie is twee richtingen uit: naar en van de Heemskerker.

#### *Communicatie richting de Heemskerker*

Middels de website en de huis-aan-huisbladen verspreid de gemeente onder andere haar actuele verkeer- en vervoer informatie. Onder het thema “Leven en wonen” wordt meer algemene informatie verstrekt op het gebied van “verkeer en vervoer”. De actuele onderwerpen anno 2017 zijn: Wegwerkzaamheden, A8-A9, Parkeren, Elektrische auto, OV-taxi, Gladheidsbestrijding, Gevaarlijke stoffen en Vliegverkeer.

Afhankelijk van de impact van een onderzoek, beleidswijziging of project op de omgeving worden direct belanghebbenden (bewoners, ondernemers) nauw betrokken. Zij zijn degene die na realisatie het succes van een project ervaren of direct te maken krijgen met de nieuwe beleidsregels, zij hebben de kennis van de huidige situatie en hun omgeving. Per onderzoek, beleidswijziging of project wordt bekeken op welke wijze de inbreng van belanghebbenden kan worden ingevuld. Zo werd voor het opstellen van de actualisatie van het Parkeerbeleidsplan en voor een onderzoek naar de verkeersveiligheid op rotondes gekozen voor enquêtes en een inloopmiddag en –avond.

Indien voor een project een vergunning of besluit vereist is, wordt dit volgens de wettelijke procedure uitgevoerd, waarbij publicatie plaatsvindt in de huis-aan-huisbladen. Verkeersbesluiten worden daarnaast gepubliceerd in de Staatcourant. Beleidswijzigingen worden eveneens volgens via huis-aan-huisbladen gepubliceerd. Bovendien besteden regionale kranten, hoewel niet actief benaderd, veelal aandacht aan. aan nieuwe projecten en beleidswijzigingen.

Wanneer de gemeenten werkzaamheden gaat uitvoeren in de openbare ruimte dan stelt zij of de uitvoerder van het werk direct aanwonenden middels een brief op de hoogte van de periode van uitvoering en de te verwachten overlast. Afhankelijk van de impact van een project worden informatiemiddagen/avonden georganiseerd.

#### *Communicatie richting de gemeente*

Wanneer een inwoner of bezoeker van Heemskerk een onveilige situatie door een weginrichting of het verkeersgedrag van anderen ervaart, kan dit gemeld worden bij de gemeente. Op de gemeentelijke website is hiertoe het buurtmeldingsformulier ontwikkeld. Zo kunnen meldingen, klachten en vragen worden doorgegeven over bijvoorbeeld verlichting, bestrating, verkeerssituaties, straatmeubilair. Dit meldingssysteem “dg DIALOG systeem” waarborgt middels uniek nummering en verzending van een email aan de wegbeheerder, opzichter of piketdienst dat verdere actie wordt ondernomen. De afhandeling en actie naar aanleiding van de melding kan door middel van de unieke nummering worden gevolgd. Termijnen van afhandeling zijn afhankelijk van het type melding. Naast het meldingssysteem blijft het mogelijk de gemeente via e-mail, brief of telefoon te bereiken.

Ook kan een ieder een melding invoeren bij het Meldpunt Veilig Verkeer van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Naast het kenbaar maken van de onveilige situatie, biedt dit meldpunt de mogelijkheid om zelf actie te ondernemen om de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren. De meldingen bij VVN worden middels de applicatie Via.nl aan de wegbeheerder kenbaar gemaakt.

## 12 Kaders voor de toetsing en de uitvoering

Het Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017 geeft het beleid voor de komende jaren op het gebied van Verkeer en Vervoer. Na vaststelling van dit document door de raad zullen de opgenomen beleidsregels separaat worden gepubliceerd. De uitvoering van deze visie wordt geregeld in het “Uitvoeringsprogramma Verkeer- en Vervoerplan 2017”, dat als bijzonder rapport is opgesteld. Deze keuze is gemaakt, omdat de visie over een langere periode houdbaar moet zijn (2023 als planhorizon), terwijl het uitvoeringsprogramma nadrukkelijk moet kunnen inspelen op de actualiteit. Dit betekent dat jaarlijks of tweejaarlijks keuzen moeten kunnen worden gemaakt in de uitvoering van het beleid, bijvoorbeeld als gevolg van gewijzigde (politieke) inzichten of de financiële situatie. Ook de effectiviteit van het beleid kan daarin worden meegewogen. Periodiek wordt de uitvoering en uitwerking van het beleid geëvalueerd in een beleidseffectrapportage.

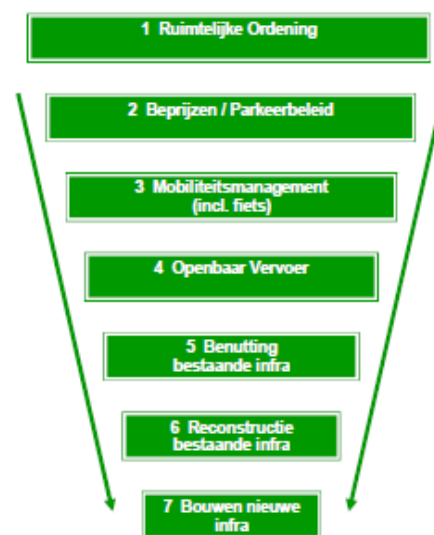
Bij de uitvoering binnen het beleidsveld Verkeer en Vervoer zijn er twee sporen: enerzijds de uitvoering van “beheer en onderhoud” en anderzijds de uitvoering van “bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (BVRL)”. De uitvoeringskaders voor het beheer en onderhoud zijn en worden tot en met 2018 vastgelegd in het Beheerplan Wegen, waarin een visie wordt neergelegd op het beheer en onderhoud van asfalt en elementenverharding. Vanaf 2019 zullen de beide uitvoeringssporen geïntegreerd worden binnen één uitvoeringsprogramma.

Hoewel er tot 2019 wordt gewerkt met separate uitvoeringsplannen voor beheer en onderhoud en BVRL, zullen de werkzaamheden m.b.t. de nieuwe BVRL-projecten en het beheer en onderhoud uit efficiëntieoverwegingen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. Waarbij ook afgestemd wordt met overige ruimtelijke projecten en/of rioleringswerkzaamheden (werk met werk maken). Waar mogelijk zal samenwerking worden gezocht met marktpartijen (publiek-private-samenwerking).

### 12.1 Visie op de uitvoering van BVRL

#### *Eerst benutten, dan bouwen*

Bij het oplossen van knelpunten, met name op het gebied van bereikbaarheid, geldt dat eerst wordt gezocht naar het beter benutten van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het benutten van de bestaande infrastructuur. Blijkt het met deze maatregelen niet oplosbaar, dan kan de infrastructuur worden aangepast of tenslotte nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Deze visie op uitvoering sluit aan bij de zogenaamde Ladder van Verdaas, een landelijk veelgebruikt model voor de aanpak van verkeersproblemen.



Figuur 38. Ladder van Verdaas

#### *Verkeersveiligheid en milieuaspecten*

Bij de uitwerking van de projecten en maatregelen is aandacht voor verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit een (wettelijke) vereiste. Waar nodig moeten aanvullende maatregelen worden getroffen.

### 12.2 Instrumentarium

De gemeente Heemskerk heeft zelf instrumenten in huis om de doelstellingen uit dit verkeer- en vervoerplan te realiseren. Het gaat dan om het ruimtelijke instrumentarium, de eigen rol als wegbeheerder, parkeerregulering en verkeerseducatie. Voor de uitvoering van projecten blijft echter ook overleg en samenwerking binnen de eigen organisatie en met andere wegbeheerders,

vervoerders, bewoners en/of bedrijfsleven noodzakelijk. In hoofdstuk 11 zijn hiertoe de reguliere overlegstructuren aangegeven.

In het VVH is nadrukkelijk gekozen voor een integrale werkwijze. Binnen de gemeente zal gekeken worden wat er vanuit andere beleidsvelden (groen, stedelijke ontwikkelingen e.d.) gedaan kan worden om de doelstellingen te bereiken. Integrale projecten kunnen vaak win-win-projecten worden, bijvoorbeeld door wanneer een weg wordt opengebrouwen voor rioleringswerkzaamheden, deze weg gelijk te herinrichten. Naast de samenwerking binnen de gemeente, geldt hetzelfde voor de samenwerking met ontwikkelaars en het bedrijfsleven. Overleg met collega-wegbeheerders en vervoerders wordt gestart vanuit regionaal verband (IJmond Bereikbaar).

### **a. Ruimtelijk instrumentarium**

#### *Wet ruimtelijke ordening (Wro)*

Het directe juridische verkeer- en vervoersinstrumentarium van de gemeente beperkt zich tot het nemen van verkeersbesluiten en het treffen van verkeersmaatregelen op gemeentelijke wegen. Via het RO-instrumentarium beschikt de gemeente echter wel over instrumenten in de integrale uitvoering van beleid, en mogelijkheden tot sturen op mobiliteit.

In 2008 is de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht geworden. De Wro regelt dat rijk, provincies en gemeenten een structuurvisie opstellen. Dit is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Beleidsdoelen uit de structuurvisie worden gerealiseerd in het bestemmingsplan of in een projectbesluit (dat op zijn beurt altijd weer gevolgd moet worden door een bestemmingsplan). Het maken van bestemmingsplannen blijft primair de taak van de gemeente. In het bestemmingsplan kan de gemeente sturen in de wijze waarop zij de ruimte wil inrichten, waaronder de ruimte voor verkeer.

In de Heemskerkse bestemmingsplannen wordt het verkeer als hoofdgebruik geregeld binnen de bestemmingen “verkeer” en “verkeer-verblijfsgebied”, bij andere bestemmingen is verkeer als nevengebruik mogelijk zoals bijvoorbeeld parkeren. Bij nieuwe ontwikkelingen die niet voorzien zijn in het bestemmingsplan maakt een ruimtelijke onderbouwing onderdeel uit bij het vergunningsproces. Bij de ruimtelijke onderbouwing dient onder andere te worden ingegaan op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en spelen verkeersgeneratie en parkeren een belangrijk aandachtspunt. Bij het verlenen van ontheffingen van bestemmingsplanvoorschriften wordt gebruik gemaakt van het in de beleidsplannen vastgelegde uitgangspunten.

#### *Omgevingswet*

Vermeedelijk treedt in 2019 de omgevingswet (zie bijlage 1.14) in werking. Na overgangstermijnen zal deze nieuwe wet die 26 bestaande wetten vervangt (waaronder de Wet op de ruimtelijke ordening en de Wegenwet) het directe juridische instrumentarium worden voor de ruimtelijke en fysieke omgeving. In dat kader zal de ruimtelijke en fysieke omgeving in Heemskerk worden vastgelegd in een omgevingsplan.

#### *Ontwerprichtlijnen*

Een taak van de gemeente is de verantwoordelijkheid voor de realisatie van nieuwe infrastructuur in de vorm van bouw en renovatie. Door toenemende druk op de openbare ruimte en de kaders waarbinnen realisatie van infrastructuur moet plaatsvinden, is sprake van toenemende complexiteit. In eerste instantie lijkt de bouw van infrastructuur op zichzelf te staan en zich te beperken tot het technische ontwerp. Dit is onterecht: er is een sterke wisselwerking tussen ontwerp, gedrag en de omgeving. Ontwerp en inrichting van infrastructuur bepalen de mate en wijze van gebruik van die infrastructuur. Een weg met voldoende capaciteit en goede doorstroming werkt verkeer aantrekkelijk



en zal leiden tot minder verkeer op alternatieve routes. Een slecht betegeld fietspad zal minder worden gebruikt dan een vlak geasfalteerd fietspad. En op een weg met lange rechtstanden en breed profiel zal harder worden gereden dan op een bochtiger en smallere weg.

Vormgeving van de infrastructuur en gedrag op en gebruik van die infrastructuur zijn dus sterk met elkaar verweven. Realisatie van infrastructuur is daarmee een instrument in het sturen van mobiliteit. Bevorderen van het fietsgebruik stelt eisen aan de vormgeving van fietsvoorzieningen, het weren van doorgaand verkeer moet consequenties hebben voor de inrichting van zowel de sluiproute als de voorkeursroute enzovoort.

Naast een relatie met gedrag heeft de bouw en renovatie van infrastructuur een wisselwerking met de omgeving. Hoe een weg er uit moet komen zien verschilt immers per gebied. In waardevolle natuur- en recreatiegebieden zal die afweging er anders uitzien dan op bedrijventerrein. Er kan gekozen worden tussen vermenging van weggebruikers (shared-space; woonerf) of juist scheiding van weggebruikers (rijbaan, busbaan, fietspad, trottoir). De omgeving bepaalt het ontwerp, het ontwerp de invloed op de omgeving.

Ontwerp van infrastructuur vraagt om maatwerk. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de landelijke richtlijnen voor infrastructuur (o.a. CROW-publicaties). Binnen de bandbreedtes die de richtlijnen bieden kiest de gemeente Heemskerk er voor om recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte, etc.) en de omgeving, en op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke verkeersbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van specifieke projecten. Waarbij zeker rekening wordt gehouden met de wensen van weggebruiker en belanghebbenden.

#### **b. Onderhoud en beheer van wegen**

De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor functionaliteit en verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de eisen die daaraan mogen worden gesteld. De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van reizigers. Een goed onderhoud fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhoudenabri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering. In het Beheerplan Wegen (bijlage 3.8) is het vastgestelde beleid te vinden op het gebied van beheer en onderhoud van het Heemskerkse wegennet.

### **12.3 Financieringswijze**

Aan dit verkeer- en vervoerplan is een uitvoeringsprogramma (deel C) gekoppeld dat een veelheid aan projecten noemt waarvan de uitvoering noodzakelijk is om de gestelde mobiliteitsdoelstellingen te realiseren. Voor de bekostiging van deze projecten zijn diverse financieringsbronnen beschikbaar. In eerste instantie gaat het om de eigen middelen van gemeente Heemskerk, maar ook om bijdragen van andere partijen, zoals subsidies. Deze subsidies vanuit hogere overheid zijn programma georiënteerd (BDU, Beter Benutten) dan wel incidenteel gekoppeld aan bepaalde voorzieningen (optimaliseren bushaltes, elektrische oplaadpalen, e.d.). Naast eigen middelen en subsidie kunnen de financiën worden verkregen vanuit een Publiek-Private Samenwerking (PPS).

#### *BDU-subsidie - Kleine Infrastructuur*

De provincie wil graag projecten subsidiëren die dienen om de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid of de leefbaarheid van de omgeving te verbeteren. Het betreft een 50%-subsidie voor de uitvoering van projecten. De activiteiten waarvoor subsidie kan worden verstrekt dienen gericht te zijn op de aanleg, plaatsing of uitbreiding van: fietsinfrastructuur; fietsparkeervoorzieningen; parkeervoorzieningen; businfrastructuur; bushaltevoorzieningen; bushalte-infrastructuur;

verkeersregelininstallaties; voetpadinfrastructuur; weginfrastructuur; bewegwijzering en openbare verlichting. In de periode 2014-2016 werden alle door Heemskerk aangevraagde projecten gesubsidieerd. Momenteel onderzoekt de provincie op welke wijze zij haar subsidiegelden het meest effectief kan inzetten.

### *BDU-subsidie - Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid*

Jaarlijks stelt de provincie Noord-Holland deze BDU-subsidie beschikbaar voor gemeenten, stichtingen en verenigingen, die een goed plan hebben om verkeersveilig gedrag te stimuleren door middel van educatie of voorlichting. Het betreft hier een 100% subsidie voor projecten die varieerden van verkeerslessen aan basisscholieren tot reactietesten onder ouderen. De subsidie komt vooral ten goede aan het verkeersveilige gedrag van basisscholieren en middelbare scholieren. De gesubsidieerde projecten dienen voor te komen in de "Toolkit Permanente verkeerseducatie" van het CROW-KpVV. Omdat er sprake is van een subsidiedrempel dienen de IJmondgemeenten jaarlijks gezamenlijk een subsidieaanvraag in waarbij de uitvoering en het contact met de scholen wordt overgelaten aan een marktpartij. Vanwege het jaarlijks subsidieplafond van iets meer dan € 1 miljoen wordt slechts circa 50% van de subsidieaanvragen door de provincie gehonoreerd.

### *Beter-Benutten-subsidie*

De Rijksoverheid kent een 50% Beter-Benutten-subsidie toe aan projecten die vallen binnen het programma Beter Benutten. In dit programma werken Rijk, regio en bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren. De hoofddoelstelling van het programma is 20% minder files op de drukste punten en 10% reistijdverbetering van deur tot deur in de spits in die drukste gebieden. De IJmondgemeenten en het bedrijfsleven werken samen om van deze subsidiemogelijkheid gebruik te maken. In mei 2015 hebben zij onder regie van de Omgevingsdienst IJmond ter verkrijging van deze subsidie een Bereikbaarheidsplan ingediend met een taakstellend budget van ruim € 7,3 miljoen. De uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen bij station Heemskerk valt onder dit subsidieprogramma.

### *Regionaal Mobiliteitsfonds*

Een aantal lokale projecten kan in een groter geheel worden gezien waarmee zij onderdeel uitmaakt van het uitvoeringsprogramma van de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. Hierdoor kunnen zij in aanmerking komen voor (mede)financiering vanuit het nog in te stellen Regionaal Mobiliteitsfonds. In december 2016 zijn de contouren van dit fonds duidelijk geworden.

### *Uitvoeringsprogramma (VVH-deel C)*

In het uitvoeringsprogramma worden de werkzaamheden, verplichtingen en bijbehorende financieringswijze beschreven, onderverdeeld in:

- Regionale projecten;
- Projecten en werkzaamheden VVH 2017;
- Werkzaamheden beheer en onderhoud (vanaf 2018);
- Overige verkeer gerelateerde projecten voortvloeiend uit de beleidsagenda (vanaf 2018);

Hiermee wordt een doorkijk gegeven naar de gewenste projecten en werkzaamheden tot en met 2022. Het uitvoeringsprogramma geeft daarmee een link tussen de kosten van projecten, aangegane verplichtingen de financiële dekking hiervan.

## **12.4 Monitoring en evaluatie**

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen, maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, provincie, regio, vervoerders etc.) deze doelen worden gerealiseerd. De gemeente Heemskerk wil een duidelijke link leggen tussen de gewenste effecten van het beleid en de concrete prestaties (activiteiten) die daarvoor worden geleverd. Monitoring en evaluatie maken effecten en prestaties inzichtelijk, maar





leggen ook de relatie tussen beiden. De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Daarmee maken monitoring en evaluatie de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

#### *Indicatoren en gegevensbronnen*

De volgende aspecten zullen worden gemonitord:

- klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;
- aantal en soort ongevallen uit Via.nl;
- verkeerstellingen op maatgevende wegvakken (RVMK);
- parkeerdrukmeting op maatgevende parkeerterreinen en straten;
- voortgang van het Uitvoeringsprogramma (VVH-deel C).

#### *Evaluatie en bijsturing*

Van lopende en onlangs afgeronde projecten kun je van alles leren door tijdens en na afloop van het project te evalueren en te reflecteren op het project. Afhankelijk van de evaluatie verbeter je:

- je kennis over het project;
- het effect van het project;
- het bereik van je doelgroep;
- de succesfactoren;
- je kennis over de verbeterpunten;
- je projectteam en de samenwerking.

Na voltooiing zullen alle projecten uit het Uitvoeringsprogramma (VVH-deel C) daarom ambtelijk worden geëvalueerd.

De voortgang en/of stand van zaken van de beleidsdoelen van de drie hoofdthema's van dit beleidsplan: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, inclusief mogelijke prioriteringswijzigingen in het Uitvoeringsprogramma en wijzigingen in de planning zullen jaarlijks in november ter kennisname en accordering aan het college worden voorgelegd en zullen ter kennisname aan de raad worden aangeboden. Waar nodig kan op deze wijze bestuurlijk tijdig worden bijgestuurd.