



Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017
deel B: Bijlagen

17 mei 2017



Inhoudsopgave

Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017	1
deel B: Bijlagen	1
1 Beleidskaders landelijk	7
1.1 Activiteitenbesluit	7
1.2 AMvB Detailhandel en ambachtsbedrijven Milieubeheer	7
1.3 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)	7
1.4 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	8
1.5 Besluit wegslepen van voertuigen	8
1.6 Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid	8
1.7 Bouwstoffenbesluit	9
1.8 Burgerlijk Wetboek (BW)	10
1.9 CROW	10
1.10 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)	10
1.11 Nationaal Verkeers- en Vervoerplan 2001-2020	10
1.12 Nota Mobiliteit	11
1.13 NS-visie (bron: MRA ontwikkelagenda Spoor, januari 2015)	11
1.14 Omgevingswet	11
1.15 Planwet Verkeer en Vervoer	12
1.16 Regeling nadere voorschriften asbestwegen milieubeheer	13
1.17 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)	13
1.18 Spoorwegwet	13
1.19 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	13
1.20 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020	14
1.21 Wegenverkeerswet 1994 (Wvw)	15
1.22 Wegenwet	16
1.23 Wet geluidhinder	16
1.24 Wet Luchtkwaliteit	16
1.25 Wet Milieubeheer	17
1.26 Wet Personenvervoer 2000	17
1.27 Wet ruimtelijke ordening	17
1.28 Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)	18
2 Beleidskaders en overlegpartners Provincie en Regio	19
2.1 Provinciaal beleid	19
2.2 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2014-2018	20
2.3 Provinciale visie openbaar vervoer in 2020 (april 2012)	20
2.4 Gebieds Gericht Benutten IJmond 2012	22
2.5 Wegenverordening Noord-Holland 2015	23
2.6 Beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond	23
2.7 Regionale Detailhandelsvisie IJmond	24
2.8 Regionale Mobiliteitsvisie IJmond	25
2.9 Verordening Mobiliteitsfonds IJmond 2017	25
2.10 Metropoolregio Amsterdam	26
2.11 Vervoersregio Amsterdam	27
2.12 Verbinding A8-A9	28
2.13 Burgemeenten	31
2.14 Prorail	32
2.15 RegioRegie	32



2.16	Rijkswaterstaat	32
2.17	IJmond Bereikbaar	32
2.18	Spoortafel	33
2.19	Reizigersbelang	33
2.20	Aanrijtijden hulpdiensten	33
3	Beleidskaders gemeente Heemskerk	35
3.1	Aanwijzingsbesluit grote voertuigen	35
3.2	Aanwijzingsbesluit opslagcontainers en bouwmaterialen	35
3.3	Aanwijzingsbesluit recreatievoertuigen e.d. 2016	35
3.4	Aanwijzingsbesluit uniforme bebouwde kom Heemskerk 2014	36
3.5	Afvalstoffenverordening Heemskerk 2015	36
3.6	Actieplan geluid 2013-2018	36
3.7	Algemene plaatselijke verordening 2016 (Apv)	38
3.8	Beheerplan Wegen 2011-2015 (actualisatie 2017 in voorbereiding)	38
3.9	Beleidsnota Integrale handhaving 2015-2018	39
3.10	Beleidsplan Gladheidbestrijding 2011-2016 (actualisatie 2017 in voorbereiding)	40
3.11	Beleidsplan Openbare Verlichting 2012-2020	41
3.12	Beleidsregel bijzondere bijstand en verstrekkingengids Heemskerk 2016	41
3.13	Beleidsregel evenementen Heemskerk 2017	41
3.14	Beleidsregel handhaving omgevingsrecht 2015	42
3.15	Beleidsregel straatfeesten 2017	42
3.16	Beleidsregel terrassen 2017	42
3.17	Beleidsregels caravans op eigen erf	42
3.18	Beleidsregels vrijmarkt Koningsdag	42
3.19	Bestemmingsplannen	42
3.20	Bodemagenda 2011-2016 gemeente Heemskerk	43
3.21	Bouwverordening 2014	43
3.22	Centrumvisie Heemskerk 2002	43
3.23	Coalitieprogramma 2014-2018	45
3.24	Detailhandelsvisie (incl. markt- en straathandel)	45
3.25	Economische beleidsvisie 2008-2011	46
3.26	Economische visie IJmond 2009	46
3.27	Factor C	46
3.28	Fietsbeleidsplan – Gemeente Heemskerk 2004	46
3.29	Gehandicapten parkeren	47
3.30	Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP) planperiode 2013 t/m 2017	47
3.31	Groenbeleidsplan gemeente Heemskerk 2013-2017	48
3.32	Kadernotitie evenementen Heemskerk 2017	49
3.33	Legesverordening 2017	49
3.34	Marktverordening gemeente Heemskerk 2016	50
3.35	Milieubeleidsplan Heemskerk 2014-2018	50
3.36	Nota integraal veiligheidsbeleid 2010-2014	51
3.37	Parkeerbeleidsplan 2010	52
3.38	Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017	52
3.39	Parkeerfonds	52
3.40	Realisatieplan Openbare Verlichting 2012-2020 (actualisatie 2017 in voorbereiding)	52
3.41	Strategische toekomstvisie 2040 (“Heemskerk, het geheim van de IJmond”)	53
3.42	Structuurvisie Heemskerk 2020	54
3.43	Toeristisch-recreatieve nota gemeente Heemskerk 2013-2016	56
3.44	Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening	56



3.45	Uitvoeringsplan Gladheidbestrijding 2016-2017	57
3.46	Uitvoeringsvoorschriften Straatnaamgeving en nummering Heemskerk 2014	57
3.47	Verkeersstructuurplan – Gemeente Heemskerk (9 november 2000)	58
3.48	Verkeersstructuurplan 2009-2015 (oktober 2009)	58
3.49	Verkeersstructuurplan Heemskerk - Uitvoeringsprogramma (januari 2010)	59
3.50	Verordening burgerparticipatie 2012	61
3.51	Verordening leerlingenvervoer Heemskerk 2014	61
3.52	Verordening straatnaamgeving en huisnummering Heemskerk 2014	61
3.53	Visie Luchtkwaliteit IJmond 2017-2021	61
3.54	Wegsleepverordening gemeente Heemskerk 2009	63
3.55	Welstandsnota Heemskerk 2012	63
4	Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig	64
5	Het shared-spaceconcept	67
6	Projectenoverzicht Verkeer- en Vervoerplan 2009-2015	68
7	Kaart Centrumgebied Parkeren	69
8	Maximum snelheid	70
9	Mate van Stedelijkheid	71
10	Kennemerlijn	72
11	Corridoroverzicht NS	73
12	Buslijnen (dienstregeling Connexxion)	74
13	Gemiddeld aantal instappers per bushalte	76
14	Het OV-loket	77
15	Regionet	77
16	Jaarverslag 2015 Concessie Openbaar Vervoer	78
17	Nieuwe Mobiliteitsconcepten	81
18	Alternatieve brandstoffen voor de auto	84
19	Prognosesituatie 2020: intensiteiten motorvoertuigen	86
20	Prognose toename verkeersintensiteiten 2011-2020 (bron: RVMK)	88
21	Fietsvormen	89
22	Bijzondere voertuigen niet zijnde landbouwvoertuigen	91
23	Wegennet IJmond	93
24	Fietsnetwerk IJmond	94
25	Fietsnetwerk Zaanstad	95
26	Fietsnetwerk gemeente Beverwijk	95
27	Aandachtspunten fietsroutes	96
28	Recreatief fietsroutenetwerk	98



VERKEER- EN VERVOERPLAN HEEMSKERK – DEEL B

29	Recreatief wandelroutenetwerk	99
30	Aandachtspunten wegontwerp voetgangers	100
31	Stappenplan bebording	101
32	Maatregelenpakket Regionale Mobiliteitsvisie IJmond	102
33	Ongeval locaties	104
34	Verkeersveiligheidsgegevens	105
35	Mogelijke maatregelen verkeersprojecten (onderwijs/voorlichting)	113
36	Aanvraag- en ontheffingsformulier vervoer gevaarlijke stoffen	114

Geregistreerd onder nummer ID/2016/181172



1 Beleidskaders landelijk

1.1 Activiteitenbesluit

In het Activiteitenbesluit, wetgeving voor de bedrijven, staat voorschriften voor vervoermanagement.

Artikel 2.16 [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

1. Degene die een inrichting drijft, treft ten aanzien van het vervoer van de eigen werknemers van en naar de inrichting de in de ministeriële regeling genoemde maatregelen, waarbij kan worden bepaald dat maatregelen worden getroffen die tezamen ten minste het op grond van die ministeriële regeling benodigde aantal punten behalen.
2. Indien in de inrichting meer dan 500 werknemers werkzaam zijn kan het bevoegd gezag degene die de inrichting drijft verplichten om binnen een door het bevoegd gezag te bepalen termijn onderzoek naar personenvervoer te verrichten of te laten verrichten waaruit blijkt welke aanvullende maatregelen kunnen worden toegepast. Het bevoegd gezag kan naar aanleiding van dat onderzoek bij maatwerkvoorschrift aanvullende maatregelen voorschrijven.
3. Het bevoegd gezag kan in afwijking van het eerste lid een lager aantal punten dan het in de ministeriële regeling vastgestelde puntenaantal vaststellen indien degene die de inrichting drijft aantoont dat het gezien de aard en ligging van de inrichting op geen enkele manier mogelijk is om het puntenaantal zoals opgenomen in de ministeriële regeling te bereiken.
4. Het eerste lid is niet van toepassing indien er in de inrichting minder dan 50 werknemers werkzaam zijn.

Artikel 2.7 [Treedt in werking op een nader te bepalen tijdstip]

1. Degene die een inrichting drijft waar meer dan 50 werknemers werkzaam zijn, treft ten aanzien van het vervoer van de eigen werknemers van en naar de inrichting de volgende maatregelen:
 - a. in de interne en externe communicatie wordt de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fiets en andere alternatieven minimaal gelijkwaardig aan de bereikbaarheid per auto behandeld; en
 - b. de in bijlage 1 opgenomen maatregelen tot het aantal punten dat op grond van tabel 2.8 voor de inrichting van toepassing.
2. Het eerste lid, onderdeel b, is niet van toepassing indien degene die de inrichting drijft kan aantonen dat ten aanzien van het vervoer van de eigen werknemers van en naar de inrichting 9 van de 10 werknemers niet met de auto naar de inrichting komen

1.2 AMvB Detailhandel en ambachtsbedrijven Milieubeheer

De AMvB bevat onder meer richtwaarden voor het toegestane niveau van geluidspieken bij laden en lossen op de gevels van woningen, d.w.z. kortstondig optredende maximum geluidsniveaus. Er zijn maximum richtwaarden vastgelegd voor de dag-, avond- en nachtperiode:

- Dag (07:00 – 19:00 u) : eis wordt buiten beschouwing gelaten
- Avond (19:00 – 23:00 u) : 65 dB(A)
- Nacht (23:00 – 07:00 u) : 60 dB(A)

1.3 Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW)

Mede in verband met de invoering van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990) is op 26 juli 1990 in Nederland het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in het leven geroepen. Het besluit is gebaseerd op de Wegenverkeerswet (WvW) en geeft nadere instructies over de plaatsing en het verwijderen van een verkeersteken. Onder verkeerstekens verstaat het BABW: verkeersborden, verkeerslichten en verkeerstekens op het wegdek

In het BABW wordt onder meer geregeld voor welke verkeerstekens een officieel verkeersbesluit is vereist en welke onderborden bijvoorbeeld mogen worden geplaatst. Tegen een verkeersbesluit kan



bezwaar worden gemaakt. Verkeersbesluiten worden voor de wegen onder beheer van het Rijk door de Minister van verkeer en waterstaat genomen, voor de wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten, voor wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur en voor andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie of het dagelijks bestuur van een deelgemeente.

Verder zijn in het BABW regels gegeven voor de gehandicaptenparkeerkaart (art. 49–55) en voor de verkeersregelaar en de verkeersbrigadier (art. 56–58).

1.4 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

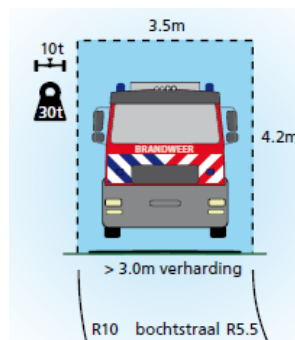
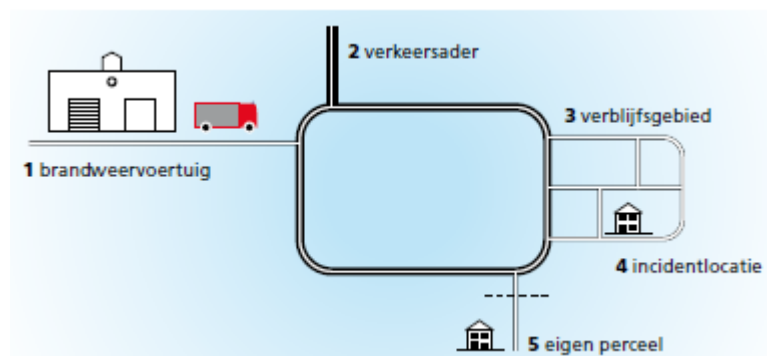
Het besluit stelt onder artikel 3.1.6 dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, beschrijft hoe de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte en indien uit de beschrijving blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

1.5 Besluit wegslepen van voertuigen

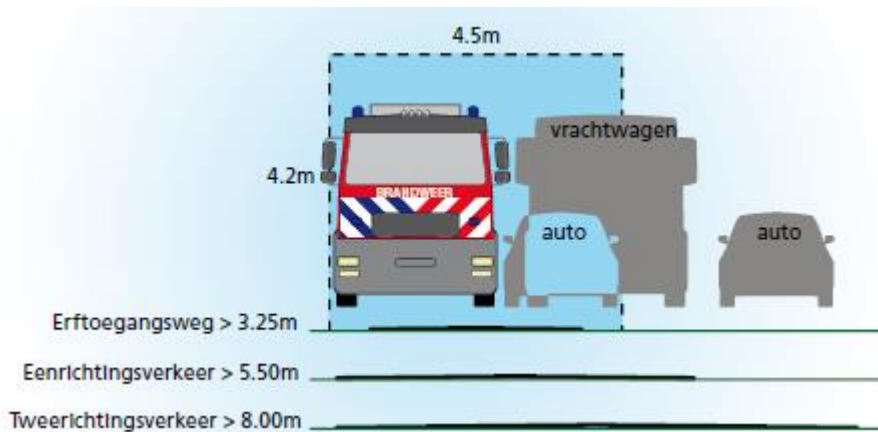
Het besluit vindt zijn grondslag in de Wegen verkeerswet 1994. Het besluit regelt de registratie en financiën bij het wegslepen en in bewaring hebben van voertuigen.

1.6 Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid

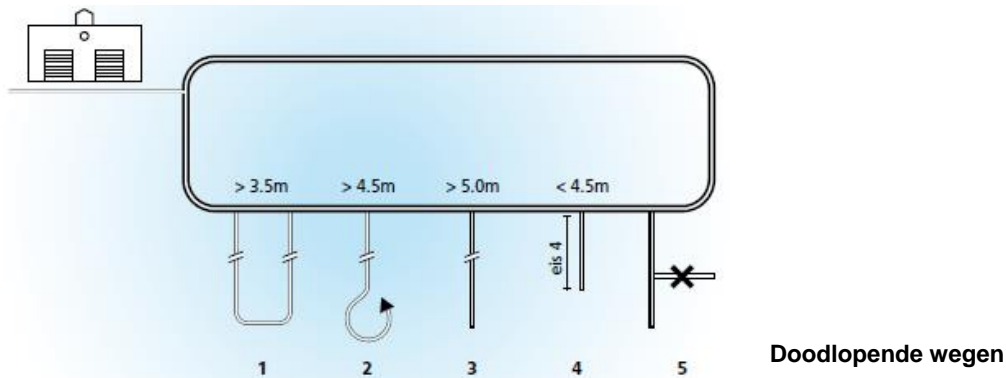
Onder bereikbaarheid wordt in het algemeen verstaan, de mate waarin een bepaald doel snel en/of eenvoudig te bereiken is. Er kan dus sprake zijn van een goede of slechte bereikbaarheid en zelfs van onbereikbaarheid. Bij de brandweer gaat het om het goed kunnen bereiken van het incidentadres door het eigen materieel, de middelen en het personeel. De brandweer heeft de eisen m.b.t. bereikbaarheid neergelegd haar het programma “Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid”. Dit programma kent een zogenaamde categorisering van wegen: grofweg wordt er gesproken over verkeersaders (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en verblijfsgebieden (erftoegangswegen en erven (30 km/uur zone)). De inrichting hiervan heeft een directe invloed op de bereikbaarheid.



Getracht is om structuur aan te brengen in de eisen betreffende bereikbaarheid. Hierbij wordt gewerkt van grof naar fijn. De eerste eis spreekt over de weg van de kazerne tot incidentlocatie (de gehele route) in relatie tot het brandweervoertuig. De tweede eis gaat over de inrichting van de verkeersaders. De derde eis gaat over de inrichting van het verblijfsgebied. De vierde eis betreft de inrichting van een incidentlocatie. De vijfde eis gaat specifiek over de objecten die op een grote afstand liggen vanaf de openbare weg. Tenslotte komen een aantal overige speciale situaties aan de orde.



Doodlopende wegen en wegopbrekingen



- situatie 1: Er is geen sprake van een doodlopende route. De totale wegbreedte dient hier minimaal 3,5 meter te zijn;
- situatie 2: Er is wel sprake van een doodlopende route. Dit is toegestaan mits de wegbreedte minimaal 4,5 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is;
- situatie 3: Bestaat er geen keermogelijkheid zoals in situatie 2 dan is er minimaal 5 meter wegbreedte nodig;
- Situatie 4: Kan er niet aan de eisen 1 t/m 3 voldaan worden dan geldt er een maximale afstand van 40 meter volgens;
- Situatie 5: Een doodlopende weg met aftakkingen is qua bereikbaarheid simpelweg onvoldoende. In het kader van wegopbrekingen wordt verwezen naar de bovenstaande afbeelding doodlopende wegen. Een minimale bereikbaarheid moet geborgd blijven volgens de vierde eis, zoals in situatie 4. In het geval van woningen kan er worden gesteld dat de afstand ten gevolge van opbrekingen maximaal $2 \times 40 \text{ meter} = 80 \text{ meter}$ bedraagt. De continuïteit van toegang tot overige gebouwen zal redelijkerwijs geregeld moeten worden.

1.7 Bouwstoffenbesluit

Een wet die vooral invloed heeft op het wegbeheer is het Bouwstoffenbesluit. Het Bouwstoffenbesluit heeft als doel de vervuiling van de bodem en het oppervlaktewater te voorkomen.

In het Bouwstoffenbesluit zijn voorschriften vastgelegd voor de toepassing, het hergebruik en de afvoer van vrijkomende materialen in de GWW-sector. Een van de belangrijkste bepalingen voor het wegbeheer in het Bouwstoffenbesluit is dat teerhoudend asfalt sinds 1 januari 2001 onder hetzelfde regiem valt als alle ander bouwstoffen. Vooruitlopend op het groot onderhoud of reconstructie van een asfaltweg worden er monsters van het asfalt genomen door middel van boren van kernen. Uit deze monsters blijkt wat de laagopbouw van het asfalt is of er zich PAK's (teer) in het asfalt bevinden, is dit



het geval dan is het asfalt teerhoudend. Wanneer bij het reconstrueren van wegen teerhoudend asfalt vrijkomt, moet dit asfalt aan een erkende verwerker van teerhoudend asfalt worden aangeboden. Bij de bepaling van de onderhoudsbudgetten zal er dus rekening gehouden moeten worden met de verwijderingskosten van teerhoudend asfalt. Vrijkomend niet teerhoudend asfalt is geschikt voor hergebruik en kan zonder hoge kosten aan een verwerker worden aangeboden.

Voor de verwijdering van vrijkomende betontegels, betonstraatstenen, betonbanden en gebakken bestratingsmaterialen zijn geen grote verwijderingskosten te verwachten. Deze producten zijn na verwerking vrijwel geheel her te gebruiken als bijvoorbeeld toeslag-, of funderingsmateriaal.

1.8 Burgerlijk Wetboek (BW)

De plicht voor de wegbeheerder om te zorgen voor een goede openbare weg is in het Burgerlijk Wetboek opgenomen in artikel 6:174, lid 2 en verwoord als: *“Bij openbare wegen rust de aansprakelijkheid op het overheidslichaam dat moet zorgen dat de weg in goede staat verkeert”*. Hierbij gaat het om risicoaansprakelijkheid. Het betreft hier aansprakelijkheid in de zin van: het onderhouden van de weg; het gebrekkig inrichten van de weg; het verwijderen van voorwerpen en substanties op de weg; en het bestrijden van gladheid op de weg. De wegbeheerder dient daarnaast voor de inrichtingsvormen de weg naar alle redelijkheid frequent te controleren op gebreken of bijzonderheden. Ook moet hij de organisatie zodanig inrichten dat adequaat kan worden ingesprongen op klachten, het uitvoeren van onderhoud, het bestrijden van gladheid en het beveiligen van gevaarlijke situaties (bron: CROW-publicatie 303).

De wegbeheerder kan de kans op claims verkleinen door middel van een goed functionerend onderhouds-, meldingen-, en inspectiesysteem. De nadelige gevolgen van claims kunnen verminderd worden door middel van een goed functionerend klachtenafhandelingsysteem.

Het klachtenafhandelingsysteem is in de gemeente Heemskerk gewaarborgd in het dg DIALOG systeem waarin iedere melding met betrekking op verhardingen door het sturen van een e-mail naar de wegbeheerder, opzichter of piketdienst samen met een uniek nummer in het dg DIALOG systeem. De klacht krijgt een nummer in het systeem, de afhandeling en actie naar aanleiding van de klacht kan worden gevolgd. Afhankelijk van het type klacht wordt de klacht binnen 24 uur of binnen 5 werkdagen hersteld.

1.9 CROW

Het CROW is een kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Zij geeft publicaties uit over o.a. infrastructuur, milieu, openbare ruimte, verkeer en vervoer. In principe zijn de richtlijnen van CROW niet bindend. Op het moment dat in regelgeving of beleidsnota's wordt verwezen naar de CROW-publicaties, zijn ze bindend. Er bestaat jurisprudentie waarbij in de uitspraak wordt verwezen naar CROW-publicaties. Kern van deze uitspraken is dat wegbeheerders mogen afwijken van de richtlijnen, maar dat hiervoor wel een goede motivering en afweging van belangen nodig is. De gemeente Heemskerk maakt bij het inrichten van haar wegen gebruik van de CROW-richtlijnen.

1.10 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid die doorwerken in de beleidsafwegingen van dit ministerie.

1.11 Nationaal Verkeers- en Vervoerplan 2001-2020

Van A naar Beter, het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), geeft een antwoord op de vraag hoe de komende jaren moet worden omgegaan met mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Beschrijft de belangrijkste instrumenten van het verkeers- en vervoersbeleid voor de



periode 2001-2010: beter benutten van bestaande infrastructuur, bouwen waar knelpunten blijven en prijsbeleid in de vorm van variabilisatie en differentiatie van kosten.

Doelstelling van het NVVP:

Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem, 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 vervoerbeleid valt onder de verantwoordelijkheid van decentrale overheden. Dit beleid wordt uitgewerkt in provinciale, regionale en eventueel gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen.

1.12 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit (gebruikelijk afgekort tot NoMo) was, als uitwerkingsdocument van de Nota Ruimte, een beleidsdocument waarin het langetermijnbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd. Onderdeel van de NoMo is een Planologische kernbeslissing (PKB) ten aanzien van het Hoofdwegennet. De Nota is in 2012 vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

De NoMo verwoordde het landelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer en stelde dat Mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde was voor economische en sociale ontwikkeling van Nederland. Om de economie en de concurrentiepositie te versterken moest er een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer zijn. Ook moest er een betrouwbare bereikbaarheid zijn. Vanuit de gebruiker draaide het om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur, waarbij over beheersgrenzen en modaliteiten heen gekeken werd. Met het NoMo werd de doelstelling vanuit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) om de verkeersgroei in te dammen verlaten.

De NoMo streefde naar een vergroting van de samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie. Belangrijk doel van de NoMo was om door verbetering van de bereikbaarheid de economische situatie te verbeteren, daarbij de milieuschade beperkende. De middelen waarop de NoMo inzette om de beleidsdoelen te bereiken waren primair:

- Benutten
- Beprijzen
- Bouwen

1.13 NS-visie (bron: MRA ontwikkelagenda Spoor, januari 2015)

De Kennemerlijn kenmerkt zich door een teruglopend aantal reizigers. Op korte termijn zijn maatregelen nodig om de rentabiliteit van de spoorlijn te behouden. Op middellange en lange termijn zijn ingrijpende maatregelen nodig om de aantrekkelijkheid van de spoorlijn te vergroten en reizigersvraag te behouden en mogelijk zelfs uit te breiden. Om de aantrekkelijkheid van de Kennemerlijn te vergroten bestaat er de mogelijkheid om een aantal kleine stations tussen Beverwijk en Haarlem (Santpoort Zuid, Noord en Driehuis) met relatief weinig in- en uitstappers (ca. 900 in- en uitstappers) samen te voegen en de sprinter te versnellen. Doel van de ontwikkelopgave is om een economisch duurzame corridor te ontwikkelen die competitief is met regionale autonetwerken in de omgeving. Belangrijk bij de uitwerking van de ontwikkelopgave is de samenhang met in het bijzonder de Haarlemlijn. Het koppelen van deze corridors kan een aantrekkelijk alternatief bieden voor de verbetering van autobereikbaarheid als gevolg van A8/A9-doorsteek.

1.14 Omgevingswet

De Omgevingswet brengt een omvangrijke stelselherziening met zich mee, die niet van de ene op de andere dag ingevoerd kan worden. Het duurt een aantal jaren voordat alle regelingen en instrumenten zodanig zijn ingericht dat er goed mee gewerkt kan worden.

De uitgangspunten van de wet zijn:

- Het moet eenvoudiger, efficiënter en beter



Projecten moeten in samenhang en per gebied worden aangepakt.

Procedures mogen niet meer eindeloos duren, regelgeving moet voorspelbaar, betaalbaar en transparant zijn.

Onderzoekslasten kunnen aanzienlijk worden verminderd.

- Zekerheid en dynamiek

Bescherming van burgers blijft een belangrijk doel.

Daarnaast moet het ook uitnodigen tot nieuwe initiatieven en ontwikkelingen en niet alles bij voorbaat dichttimmeren.

- Ruimte voor duurzame ontwikkeling

Veel regels zijn verouderd en staan innovatieve ontwikkelingen, gericht op duurzaamheid, in de weg.

Het nieuwe omgevingsrecht ondersteunt en stimuleert juist de transitie naar een duurzame samenleving.

- Ruimte voor regionale verschillen

Wat goed is voor de ene regio, is lang niet altijd geschikt voor de andere. Het nieuwe omgevingsrecht is flexibel, waardoor provincies en gemeenten regionaal en lokaal maatwerk kunnen leveren.

- Actieve en kwalitatief goede uitvoering

Het oude omgevingsrecht is gericht op het beschermen van deelbelangen en daardoor defensief. Het nieuwe omgevingsrecht is flexibel en biedt transparante en doelmatige procedures. Die prikkelen bestuurders tot actief gedrag dat is gebaseerd op vertrouwen en het dragen van verantwoordelijkheid.

De volgende wetten gaan op in de omgevingswet:

- Het wetsvoorstel Omgevingswet vervangt:
Belemmeringenwet Privaatrecht, Crisis- en herstelwet, Interimwet stad-en-milieubenadering, Ontgrondingenwet, Planwet verkeer en vervoer, Spoedwet wegverbreding, Tracéwet, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, Wet inzake de luchtverontreiniging, Wet ammoniak en veehouderij (wordt te zijner tijd ingetrokken), Wet geurhinder en veehouderij (wordt te zijner tijd ingetrokken), Wet hygiëne veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden en Wet ruimtelijke ordening.
- Het wetsvoorstel vervangt grote delen van:
Monumentenwet 1988, Waterwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken, Wet milieubeheer en Woningwet.
- Van de volgende wetten gaan één of enkele bepalingen over naar de Omgevingswet:
Gaswet, Elektriciteitswet 1998, Mijnbouwwet, Spoorwegwet, Spoorwegwet 1875, Wet bereikbaarheid en mobiliteit, Wet lokaal spoor, Wet luchtvaart, Wet natuurbescherming (nu nog: Boswet, Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998).
- Via latere wetswijzigingen gaan, zoals het er nu uitziet, de volgende wetten volledig op in de Omgevingswet:
Onteigeningswet, Waterwet (resterende delen), Waterstaatswet 1900, Wegenwet, Wet beheer rijkswaterstaatswerken (resterende delen), Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet herverdeling wegenbeheer (meeste artikelen vervallen), Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken, Wet inrichting landelijk gebied, Wet milieubeheer (resterende delen), Wet natuurbescherming (nu nog: Boswet, Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998), Wet voorkeursrecht gemeenten, Wrakkenwet.

1.15 Planwet Verkeer en Vervoer

De wet stelt dat de gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders zorgdragen voor het – zichtbaar – voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer. De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders neemt hierbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het



provinciale verkeers- en vervoerplan in acht en houdt rekening met het beleid van naburige gemeenten.

Het plan bevat in ieder geval:

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

De gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders betreft bij de voorbereiding van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid of van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan de naar zijn oordeel meest belanghebbende bestuursorganen en stelt hen op de hoogte van het door de gemeenteraad onderscheidenlijk het college te voeren beleid. Daartoe behoren in ieder geval gedeputeerde staten van de provincie, de colleges van burgemeester en wethouders van de aangrenzende gemeenten, de besturen van betrokken waterschappen die tevens wegbeheerder zijn en, in voorkomende gevallen, Onze Minister.

Op de voorbereiding van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Voor zover het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid gevolgen heeft voor het ruimtelijk beleid, geeft de gemeenteraad onderscheidenlijk het college van burgemeester en wethouders in ieder geval aan binnen welke termijn de daarvoor aangewezen procedures op basis van de Wet ruimtelijke ordening in gang gezet worden.

1.16 Regeling nadere voorschriften asbestwegen milieubeheer

Een asbestbevattende weg mag voorhanden worden gehouden indien de weg behoort tot de verkeersklasse 1 of 2a, bedoeld in CROW-publicatie 81, uitgave januari 1994, en:

- a. de eigenaar heeft aangetoond dat het asbest voor 1 juli 1993 is aangebracht, en
- b. die weg een duurzame afscherming van het asbest heeft, welke afscherming bestaat uit:
 - a. asfalt, klinkers of beton, welke afscherming in een goede staat verkeert, of
 - b. een laag zand, grond, puingranulaat of materiaal dat een vergelijkbare afscherming biedt, waarvan de dikte ten minste 0,2 m is.

Het omgaan met deze regeling is verwoord in het Beheerplan Wegen 2011-2015.

1.17 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV)

Dit is een uitvoeringsbesluit behorende bij de Wegenverkeerswet 1994, waarin de verkeersregels en verkeerstekens zijn te vinden die in Nederland geldig zijn. Bij weginrichting dient voldaan te worden aan de RVV.

1.18 Spoorwegwet

De Spoorwegwet regelt zaken op en rond het spoor. De wet geeft eisen voor aanleg, onderhoud en beheer. Ook de toegankelijkheid en het gebruik van het spoor wordt in de Spoorwegwet geregeld, inclusief de afspraken voor een veilig, betrouwbaar spoor. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ProRail belast met het beheer en onderhoud van het spoor.

1.19 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit met als planhorizon 2040. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten het de komende jaren wil investeren. De Rijksoverheid richt zich hierbij op nationale belangen. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;

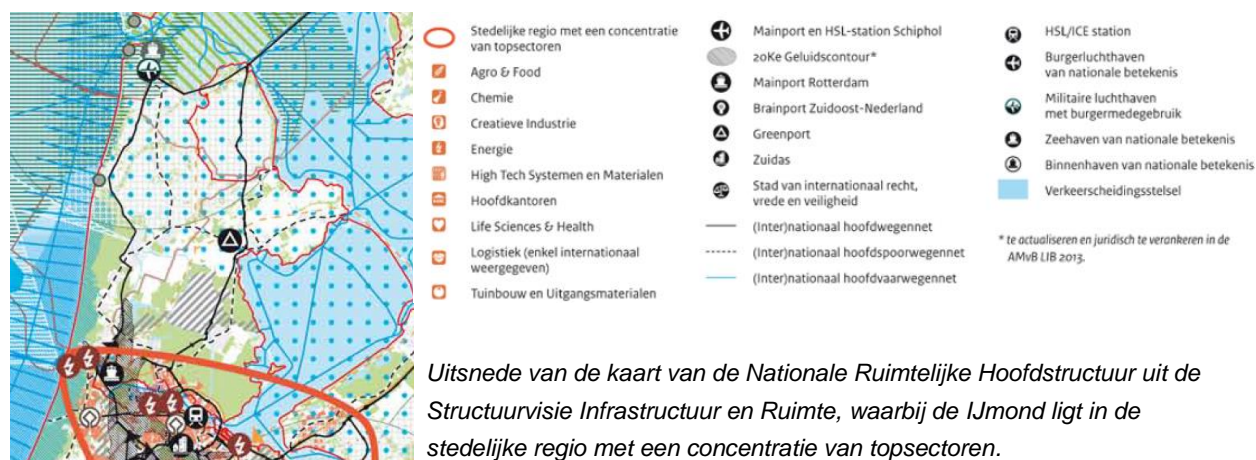


- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De SVIR vervangt hiermee de oudere nota's: de Nota Ruimte; de Structuurvisie Randstad 2040; de Nota Mobiliteit; de Mobiliteitsaanpak; en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. De grootste verandering in vergelijking met haar voorgangers is dat er nu een visie is neergelegd die ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer integreren in een nota.

In het mobiliteitssysteem van Nederland zet het Rijk de gebruiker (zowel reiziger als verlader) centraal. Het Rijk wil samen met de decentrale overheden werken aan een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem. Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen). Daarbij wordt ook de samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen versterkt. De deur-tot-deurbereikbaarheid staat centraal. Het Rijk richt zich niet alleen op meer infrastructuur ofwel capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit.

De Nederlandse infrastructuur van wegen, spoorwegen en vaarwegen wordt, internationaal vergeleken, zeer zwaar belast. De afhankelijkheid van het functioneren van deze infrastructuur is groot. Goed beheer en onderhoud van de bestaande rijksinfrastructuur is daarmee een basisvoorwaarde voor een robuust mobiliteitssysteem en een florerende Nederlandse economie. Het gaat dan bijvoorbeeld om vervanging of renovatie van infrastructuur en het minder complex maken van de dienstregeling en hoofdspoorweginfrastructuur, zodat de betrouwbaarheid wordt vergroot.



Provincies en gemeentes hebben van het rijk meer bevoegdheden gekregen in de bij ruimtelijke ordening (woningbouw, bedrijfslocaties en landschap en natuur). Voor wat betreft de infrastructuur richt de rijksoverheid zich op de hoofdnetwerken van wegen, spoor en vaarwegen met name het in stand houden en beter benutten hiervan. Rijkswaterstaat is als wegbeheerder de uitvoerende instantie van het rijk.

Naast de ruimtelijke invulling is permanente verbetering van de verkeersveiligheid een doel in de Structuurvisie. De gezamenlijke overheden streven ernaar het aantal verkeersdoden in 2020 te reduceren tot maximaal 500 en het aantal ernstige verkeersgewonden tot maximaal 10.600. Daarnaast is een plaats in de top vier van de Europese Unie het streven.

1.20 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020

Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland is de afgelopen jaren succesvol gebleken. Het aantal verkeersdoden en gewonden is flink gedaald, tot 791 doden (2007) en 16.750 ziekenhuisgewonden



(2006). Ons land mag zich daarom ‘wereldkampioen verkeersveiligheid’ noemen en we zijn een voorbeeld voor veel andere landen. We kunnen echter niet op onze lauweren rusten. We moeten continu werken aan verdere verbeteringen. Zodat zo veel mogelijk mensen veilig thuis komen.

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 ook belangrijk voor de mobiliteit en de economie; onveiligheid leidt tot grote maatschappelijke kosten en menselijk leed. Kortom, veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor ons welzijn en sociale cohesie. Daarom is het essentieel de verkeersveiligheid steeds verder te verbeteren. Dat doen we binnen het bestaande systeem, zonder de mobiliteit en bewegingsvrijheid ingrijpend te beperken. Mensen moeten zelf de afweging mogen maken wanneer en hoe zij zich willen verplaatsen. Daarbij mogen we de eigen verantwoordelijkheid van de mensen niet uit het oog verliezen. Iedere verkeersdeelnemer moet zijn of haar steentje bijdragen aan de eigen verkeersveiligheid en die van anderen. 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. Uitgangspunt is dat we de doelstellingen van de Nota Mobiliteit kunnen halen zonder fundamentele verandering van ons mobiliteitssysteem, met de middelen die ervoor zijn gereserveerd.

Uit de trends en ongevalstatistieken benoemt dit 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:

- Voetgangers;
- Fietsers;
- Enkelvoudige ongevallen;
- Kinderen;
- Ouderen;
- Beginnende bestuurders;
- Berijders van brom-, snorfietsen en brommobielen;
- Motorrijders;
- Bestuurders onder invloed van alcohol, drugs, medicijnen of vermoeidheid;
- Snelheidsovertreders;
- 50 en 80 km-wegen;
- Vracht- en bestelverkeer.

Om het risico voor deze groepen en categorieën te verlagen, komen er de komende jaren gerichte maatregelen – in aanvulling op generieke maatregelen.

1.21 Wegenverkeerswet 1994 (Wvw)

De Wegenverkeerswet 1994 vormt de basis voor de regelgeving van het wegverkeer in Nederland. Een aantal hoofdlijnen is nader uitgewerkt in een aantal 'Algemene Maatregelen van Bestuur' (AMvB). Een voorbeeld van een dergelijke AMvB is het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. In het RVV zijn de verkeersregels en verkeerstekens te vinden die in Nederland van toepassing zijn. De APK, de afgifte van rijbewijzen en kentekens, de toelating van voertuigen op de weg worden ook allemaal geregeld via besluiten die onder deze wet vallen.

Artikel 5 stelt: *“Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd”*. Het is een breed artikel waaraan veel situaties kunnen worden opgehangen. De Wegenverkeerswet en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens maken het mogelijk om (gedeelten van) wegen, straten en/ of



pleinen, die in het beheer en eigendom van de gemeente staan, tijdelijk af te sluiten ten behoeve van een evenement.

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 instandhouden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

De regels 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.

1.22 Wegenwet

De Wegenwet is de wet waarin de verantwoordelijkheden voor het beheer van openbare wegen geregeld wordt. In de wet staan globaal de volgende zaken vermeld:

- wanneer een weg geacht wordt openbaar te zijn;
- dat elke gemeente een wegenlegger moet opstellen die vastgesteld wordt door Gedeputeerde Staten;
- welke overheidsinstantie verantwoordelijk is voor het toezicht op de toegankelijkheid en het onderhoud;
- een weg moet in goede staat verkeren.

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.

1.23 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden opgenomen, waaraan het verkeerslawaai moet voldoen. In deze wet is tevens de EU-richtlijn omgevingslawaai opgenomen. Deze richtlijn verplicht gemeenten om geluidsbelastingkaarten en actieplannen geluid op te stellen. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Voor een verkeersmaatregel of nieuwe infrastructuur is akoestisch onderzoek ingevolge de Wet geluidhinder vereist. Als de grenswaarden worden overschreden, zijn geluidbeperkende maatregelen vereist. Hogere waarden kunnen worden vastgesteld wanneer er overwegende bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard.

1.24 Wet Luchtkwaliteit

Het doel van de Wet luchtkwaliteit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat de grens- en richtwaarde voor de luchtkwaliteit. Er zijn normen aangegeven voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Bij een overschrijding van deze normen moeten maatregelen worden genomen en kunnen ruimtelijke ontwikkelingen worden stilgelegd. Door de gemeente moet getoetst worden of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Bij ruimtelijke plannen dient specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen. Daarnaast zijn regels vastgelegd over de manier waarop luchtkwaliteitonderzoeken moeten worden uitgevoerd. In Nederland worden vanaf 2011 in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) generieke en lokatiespecifieke



maatregelen vastgesteld die ervoor moeten zorgen dat aan de Europese grenswaarden wordt voldaan, ondanks het negatieve effect van ruimtelijke ontwikkelingen. Het gaat om de onderzoeken ter onderbouwing van bijvoorbeeld bestemmingsplannen en milieuvergunningen en over de manier waarop berekeningen / metingen worden uitgevoerd. De luchtvervuiling is de afgelopen decennia aanzienlijk verminderd. De IJmond voldoet per 2008 langs alle verkeerswegen aan de luchtkwaliteitsnormen.

1.25 Wet Milieubeheer

In beginsel vallen alle milieu-aspecten onder de Wet milieubeheer (Wm). De Wm treedt echter terug als een andere specifieke wet bepaalde milieu-aspecten regelt, zoals bijvoorbeeld het geval is met de Waterwet. De Wm besteedt onder andere aandacht aan milieukwaliteitseisen, milieueffectrapportages, milieuvergunningen, afvalstoffen, e.d.

Zo is in de wet aangegeven welke stoffen als afvalstoffen worden aangemerkt. Deze stoffen mogen niet zonder beschermende maatregelen in het milieu gebracht worden. Een uitzondering vormen secundaire grondstoffen die in de wegenbouw worden toegepast als puin en asfaltgranulaat. De toepassing van deze bouwstoffen dient plaats te vinden volgens de voorschriften van het Bouwstoffenbesluit.

1.26 Wet Personenvervoer 2000

De Wet Personenvervoer 2000 verplicht de provincie om het openbaar vervoer middels een procedure van openbare aanbesteding in de markt te zetten. Het stad- en streekvervoer in een gebied kan daarna alleen verricht worden door vervoerders aan wie toestemming (een concessie) is verleend. Een concessie geeft dus aan een vervoerder het alleenrecht om openbaar vervoer te verzorgen in een bepaald gebied voor een bepaalde tijd. Periodiek worden deze concessies volgens de Wet Personenvervoer in concurrentie aanbesteed.

1.27 Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) biedt een stelsel van instrumenten waarmee overheden het gebruik van de ruimte kunnen ordenen. Met deze instrumenten wordt het mogelijk om bouwmogelijkheden en gebruiksmogelijkheden aan gronden toe te kennen. De Wro kent op drie bestuurlijke niveaus instrumenten toe. Zowel het Rijk, de provincies als de gemeenten beschikken over eigen instrumenten waarmee ze gewenst planologisch beleid kunnen vastleggen. Dit betreft zowel het vastleggen van toekomstig als bestaand ruimtelijk beleid.

De juridische verankering van parkeernormen vond altijd plaats via de Bouwverordening. In 2008 is de nieuwe Wro in werking getreden. Tegelijk is de Woningwet, waarop de Bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft drie grote gevolgen voor het parkeren:

- De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen, bijvoorbeeld een parkeerbeleidsplan, bieden geen juridische grondslag voor parkeernormen. Een parkeerbeleidsplan kan dus wel parkeernormen bevatten, maar die normen moeten te herleiden zijn tot de bouwverordening of het bestemmingsplan om juridische werking te hebben;
- Op grond van de nieuwe Woningwet mag de Bouwverordening vanaf uiterlijk 1 juli 2018 geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren. Vanaf uiterlijk 1 juli 2018 geldt de Bouwverordening derhalve niet langer als basis voor binnen een gemeente geldende parkeernormen. Deze zullen op een andere manier doorwerking dienen te vinden bij het opstellen van ruimtelijke plannen en realiseren van bouwplannen;
- In 2013 moet voor het hele grondgebied van een gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden. Ook alle gronden binnen de bebouwde kom moeten in een bestemmingsplan zijn opgenomen, waar dat nu nog niet hoeft.



Een beleidsnota mag op grond van de nieuwe Wro dus geen normen meer bevatten. I.p.v. parkeernormen te definiëren in ieder bestemmingsplan, kan gekozen worden om een Nota Parkeernormen te maken. In een bestemmingsplan kan dan naar de Nota Parkeernormen worden verwezen en kan ook worden aangegeven onder welke omstandigheden van de Nota Parkeernormen kan worden afgeweken. Een dergelijke nota heeft als voordeel dat het volledige parkeerbeleid binnen een gemeente kan worden gedekt. Alle onderwerpen rondom parkeren waar een gemeente mee te maken heeft, kunnen in dezelfde Nota worden opgenomen. Denk daarbij aan:

- stedelijkheid van het gebied;
- functies in het gebied;
- keuze voor vaste parkeernorm, minimumnorm, maximumnorm of norm met bandbreedte,
- aanwezigheidspercentages (zijn bewoners relatief veel thuis of juist uithuizig);
- parkeren op eigen terrein;
- rekenmethodes voor parkeerbalans;
- bijzondere schoolsituaties;
- regels voor in afwijking van de parkeernorm realiseren van parkeerplaatsen, al dan niet in combinatie met een afkoopregeling.

Tegen een vastgestelde Nota Parkeernormen staat - in tegenstelling tot een bestemmingsplan - geen beroep bij de bestuursrechter open. Dit maakt dat een gemeentebestuur bij het vaststellen van een Nota Parkeernormen minder gebonden is aan de wens van de burger. Vanwege deze rechtszekerheid voor de burger is bij de laatste actualisatie van de bestemmingsplannen gekozen om de parkeernormen juist wel op te nemen in de bestemmingsplannen.

1.28 Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs)

De Wvgs is een integrale kaderwet voor de routing van gevaarlijke stoffen. Alle rijkswegen (enkele tunnels onder belangrijke vaarwegen daargelaten) en de meeste provinciale wegen zijn vrijgegeven om te gebruiken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De provincie kan als wegbeheerder bepalen welke provinciale wegen worden vrijgegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeenten zijn vervolgens als bevoegd gezag in staat om op basis van de door Rijk en provincie vrijgegeven wegen een routing gevaarlijke stoffen vast te stellen en daarmee transporteurs te verplichten bepaalde routes te volgen. Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Op 1 april 2015 is dit besluit in werking getreden waarmee het verplicht wordt transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd vast te leggen in het bestemmingsplan

Op basis van de Wvgs geldt als basisregel dat transporteurs met gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moeten mijden. Dit betekent dat vervoer van gevaarlijke stoffen alleen binnen de bebouwde kom mag plaatsvinden ten behoeve van laden en lossen of als er geen geschikte route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom zal dus voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer.

In het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen(Bvgs) zijn bijzondere bepalingen opgenomen betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen. Onderliggend aan dit besluit zijn er een aantal regelingen waarin nadere bijzonderheden betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen.

Het Vuurwerkbesluit (VWB) richt zich op de gehele vuurwerkketen: vanaf het moment, dat het vuurwerk via de importeur Nederland binnenkomt tot transport, opslag, bewerking, doorverkoop en afsteken.



2 Beleidskaders en overlegpartners Provincie en Regio

2.1 Provinciaal beleid

Het rijk, de provincie, de Vervoersregio Amsterdam, de gemeenten en het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hebben een gedeelde verantwoordelijkheid voor het bieden van een goede bereikbaarheid in de provincie Noord-Holland. Het rijk is verantwoordelijk voor de hoofdverbindingssassen en de overige rijksinfrastructuur. De provincie, de gemeenten en het hoogheemraadschap zijn verantwoordelijk voor de regionale en lokale infrastructuur.

De rol van de provincie hierbij is:

- verantwoordelijkheid voor provinciale wegen en het openbaar vervoer;
- coördinerende rol bij regionale verkeers- en vervoersaangelegenheden;
- vertegenwoordigende rol naar rijksoverheid;
- rol als krachtig pleitbezorger van de wensen van de provincie op verkeers- en vervoersgebied richting Kabinet, Tweede Kamer en Europa.

Noord-Holland is een provincie met veel verkeer. Er wonen immers meer dan 2,5 miljoen mensen die iedere dag naar hun werk of naar school moeten en die in de weekeinden willen recreëren. De provincie zet zich in voor een goed openbaar vervoer, maar probeert niet langer de automobilist uit de auto te krijgen. Mobiliteit mag dus. De provincie is wegbeheerder van de provinciale wegen. In Heemskerk is de N197 de enige provinciale weg.

De provincie verbetert de bereikbaarheid in Noord-Holland door ruimte te maken voor mobiliteit. De reiziger kiest zelf hoe hij reist, maar er moeten wel voldoende mogelijkheden aanwezig zijn. Daarom kijkt de provincie niet alleen naar openbaar vervoer of weginfrastructuur, maar naar een combinatie van beiden. Ook de toepassing van de nieuwste communicatiemiddelen vergroten de doorstroming op het wegennet. De bedoeling is dat het totaal van netwerken efficiënter wordt gebruikt. Daarnaast stimuleert de provincie alternatieven voor het autogebruik.

De provincie is volgens de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een verkeers- en vervoersplan te maken. Hierin moet zij essentiële onderdelen verwerken uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan en de Nota Mobiliteit 2006. Bovendien vereist de Planwet dat gemeenten de essentiële onderdelen uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan, overnemen in hun beleid. De provincie kan dit afdwingen. 'Vlot en veilig door Noord-Holland' was het motto van het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP). In dit plan maakte de provincie haar beleid duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode 2007-2013. Het PVVP is na 2013 niet geactualiseerd. Nieuw beleid wordt kenbaar gemaakt middels separate beleidsplannen. De kern blijft een goede bereikbaarheid voor de provincie, zowel voor de economie, als voor de leefkwaliteit van haar inwoners. De provincie zet zich in om die bereikbaarheid te kunnen waarborgen. Om deze aanpak vorm te geven zijn er speerpunten geformuleerd:

- ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- impuls fiets;
- hoogwaardig openbaar vervoer;
- verkeersmanagement en ICT;
- aanpak goederenvervoer;
- invloed op ruimtelijke ontwikkelingen.

In het PVVP is de bereikbaarheid verbeteren een leidend thema. De provincie wil hier vorm aangeven middels "Sturen op mobiliteit" hetgeen een nieuwe invulling betreft van het begrip "mobiliteitstoets" uit de Nota Mobiliteit. Bij het ontwikkelen van de Structuurvisie past het opstellen van een 'toets door de provincie' niet. In de Structuurvisie kunnen wel eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid van locaties per auto, openbaar vervoer en fiets. Door de financiering en de tijdige beschikbaarheid ervan



te laten garanderen door initiatiefnemers van plannen zal het inhoud krijgen. De provincie neemt een in initiërende, regisserende en zo nodig aanwijzende rol op zich. Bereikbaarheid wordt zoveel mogelijk uitgedrukt in reistijden van deur tot deur.

In haar coalitieakkoord 2011-2015 heeft de provincie aangegeven stevig te willen investeren in de bereikbaarheid over de weg en te komen met een integraal openbaar vervoerconcept. Zij heeft daartoe in investeringsstrategie opgesteld "Een uitstekend Netwerk". Het beleid is verwerkt in een afwegingsmodel. Het afwegingsmodel vormt de basis voor prioritering (inclusief middelen) van provinciale uitvoeringsprojecten met een regionaal karakter, die tussen het moment van vaststellen door Provinciale Staten en 2020 gerealiseerd kunnen worden.

De provincie wil verkeersveiligheid onderdeel maken van alle plannen op het gebied van verkeer en vervoer in Noord-Holland. Daarnaast richt zij de wegen in eigen beheer in volgens 'duurzaam veilig'-principes. Gemeenten en hoogheemraadschappen die de veiligheid op de wegen bewaken, komen jaarlijks in aanmerking voor de subsidie 'Kleine Infrastructuur' ook wel BDU-subsidie (Brede doeluitkering) genoemd. De subsidie is bedoeld voor maatregelen die bijdragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Noord-Holland. De maatregelen moeten gericht zijn op de aanleg, plaatsing of uitbreiding van fiets-, voetpad-, weg-, bushalte- en businfrastructuur, (fiets)parkeervoorzieningen, bushaltevoorzieningen, verkeersregelinstallaties alsmede bewegwijzering en openbare verlichting. De subsidieregeling is een zogenoemde 'tender'-regeling. Dat betekent dat de aanvragen nadat de indieningstermijn is gesloten allemaal tegelijkertijd en ten opzichte van elkaar worden beoordeeld. De aanvragen die voldoen aan de criteria en het hoogst scoren, ontvangen subsidie.

Naast de jaarlijkse BDU-subsidie start de provincie af en toe bijzondere subsidieregelingen, in voorgaande jaren waren dit bijvoorbeeld: Buurtbusprojecten, P + R terreinen, Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid en Quick Win doorstromingsmaatregelen voor de bus.

2.2 Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2014-2018

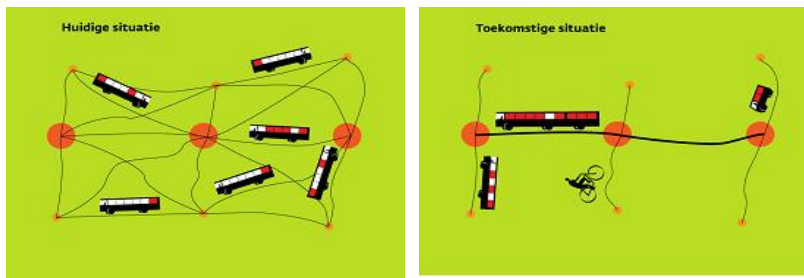
De provincie heeft 656 km wegen, 39 km vrijliggende OV-banen en 254 km vaarwegen in eigendom. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden (370 km) die ook eigendom van de provincie zijn. Naast het beheer en onderhoud van deze infrastructuur heeft de provincie een groot aantal projecten in voorbereiding en uitvoering om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te breiden. Al deze projecten zijn opgenomen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenprogramma dat jaarlijks wordt herzien.

In de PMI worden voor Heemskerk twee projecten genoemd, te weten: de fietstunnel N197 ter hoogte van de Kleine Houtweg (dit project is afgerond in 2014) en de verbinding A8-A9 (hieraan wordt verderop in een aparte paragraaf aandacht besteed).

2.3 Provinciale visie openbaar vervoer in 2020 (april 2012)

De mobiliteit in Noord-Holland is de afgelopen jaren enorm toegenomen. Er is echter sprake van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. De redenen hiervoor zijn de bevolkingskrimp in het landelijke gebied, vergrijzing, toenemend autogebruik, individualisering en intensivering van het aantal verschillende activiteiten op een dag. In grote lijnen gaan we naar een toekomst waarin we zoveel mogelijk verschillende activiteiten in één volgepakte dag willen combineren. Wat de provincie aanbiedt, komt niet meer overeen met de vraag. Er ligt dus een uitdaging om met gemeenten, reizigers en belangengroepen te kijken of dat beter kan. Met andere woorden: hoe kan het openbaar vervoer worden ingezet zodat het meer mensen, op een betere manier bedient.

Daar waar de huidige structuur in het openbaar vervoer één kenmerk heeft, wil de provincie in haar visie overgaan naar 2 type openbaarvervoer, te weten: Stroomlijnnennet en Maatwerk.



Links: huidige situatie.
Rechts: Provinciale visie waarbij het huidige netwerk wordt gewijzigd in Stroomlijnen en Maatwerklijnen

Stroomlijnnennet

Openbaar vervoer is ontstaan uit de schaalvoordelen van het bundelen van vervoerstromen; een collectief vervoermiddel over de wat langere afstanden. Op plekken waar de vraag naar mobiliteit groot is, wil de provincie de mogelijkheden voor OV maximaal benutten. Negentig procent van de busreizigers Noord-Holland reist in de verbindende buslijnen, die al jarenlang een bestendige ruggengraat van het OV systeem vormen: het zogenaamde stroomlijnnennet. Stroomlijnnennet bestaat uit alle spoorverbindingen in de provincie, huidige en toekomstige R-netlijnen en zo'n 30 verbindende buslijnen (voor Heemskerk is dit buslijn 73), kortom een verbindend netwerk, waarbij alle kernen van meer dan 3000 inwoners (Heemskerk wordt hierbij gezien als één kern) 7 dagen per week dagelijks van 6 tot 24 uur onderling verbonden zijn. Daarmee is dit stroomlijnnennet frequent, snel, betrouwbaar en toekomstvast tot 2020; de stroomlijnen van 2012 zullen ook in 2020 rijden.

De provincie zal investeren in het verbeteren van de snelheid, betrouwbaarheid en frequentie van het stroomlijnnennet. Daarbij garandeert zij dat het net tot 2020 bestendig blijft, en geen grote wijzigingen zal kennen. Daarmee vormt het stroomlijnnennet een toekomstvast net voor het grootste deel van de huidige OV reizigers en reizigers die nog geen gebruik maken van het openbaar vervoer. Door in te zetten op een hogere kwaliteit en herkenbaarheid, probeert de provincie automobilisten te verleiden om in de bus te stappen. Tot slot zet de provincie in op hoogwaardige halte- en informatievoorzieningen op OV knooppunten, betere afstemming met de fietsbereikbaarheid en meer P&R- en Kiss & Ride voorzieningen om daarmee het invloedsgebied van de haltes van het stroomlijnnennet te vergroten.

Maatwerk

De provincie besteedt jaarlijks ongeveer € 10 miljoen aan de exploitatie van laagfrequent busvervoer in stedelijk en landelijk gebied. Dit is ongeveer een kwart van het totale exploitatiebudget van de provincie, die ten bate komt aan een kleine 10% van de reizigers. Dit fijnmazige busnetwerk voorziet in steeds mindere mate aan de veranderende behoefte. Er is immers sprake van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus.

De uitdaging is om op plekken waar de vraag naar openbaar vervoer minder groot is, innovatieve vraaggerichte oplossingen te vinden. De vraag van zoveel mogelijk reizigers moet bepalend zijn voor de vorm waarin dit wordt aangeboden, kortom maatwerk of te wel kleinschalige vervoersinitiatieven die beter tegemoet komen aan de openbare vervoerbehoefte. Zo moet een aanbod ontstaan dat aantrekkelijker is voor zoveel mogelijk reizigers. Uitgangspunt is dat niemand in het landelijk gebied verstoken blijft van een vorm van openbaar vervoer. De huidige buslijnen 74 en 167 zijn voorbeelden van dit soort maatwerk. Bij maatwerk kan verder gedacht worden aan buurtbus, deeltaxi, kleine reguliere bussen, overstapper, scholierenbus, belbus, etc.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- Het maakt onderdeel uit van het totale openbaar vervoernetwerk;
- Het is openbaar vervoer, dus voor iedereen toegankelijk. Voor doelgroepenvervoer kan wel voor besloten vervoer worden gekozen;
- Het is afgestemd met belanghebbenden in de regio (ROCOV, gemeenten, scholen, bedrijven);
- Het trekt een minimum aantal reizigers (buurtbus 400 reizigers per maand) en bij voorkeur meer dan in de huidige situatie.



Omdat de kennis van de vraag naar specifiek openbaar vervoer in de kleine kernen vooral lokaal beschikbaar is, betreft de provincie de regio's (samenwerkende gemeenten) en de stakeholders (reizigersorganisaties, scholen, bedrijven, belangenorganisaties) bij de invulling van de plannen. Per regio wordt bekeken welke huidige openbaar vervoer- en buurtbuslijnen tot het onderliggend net behoren, welke kosten hiermee gemoeid zijn en hoe die kosten wellicht beter ingezet kunnen worden.

2.4 Gebieds Gericht Benutten IJmond 2012

Als gevolg van de verkeersstromen en de kwetsbaarheid van het verkeerssysteem onder andere door de aanwezigheid van de Velsertunnel en de Wijkertunnel, kampt de regio IJmond met bereikbaarheidsproblemen. Problemen, die door de verwachte toename van het verkeer alleen nog maar zullen toenemen en waardoor nieuwe knelpunten ontstaan. Dit bereikbaarheidsprobleem is regionaal onderkend door de wegbeheerders in de IJmond: de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Rijkswaterstaat directie Noord-Holland en de provincie Noord-Holland.

In 2004 hebben de wegbeheerders in de IJmond op initiatief van Rijkswaterstaat daartoe een gezamenlijk project gestart onder de naam: Gebiedsgerichte Aanpak IJmond (GGA IJmond). In 2006 is de eindrapportage verschenen. In deze rapportage is de aanbeveling gedaan de relatie tussen Beverwijk en Velsen-Noord integraal te benaderen in een vervolgstudie naar deze ontsluiting, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de reeds opgedane kennis en netwerk.

De gemeenten in de IJmond, de Omgevingsdienst IJmond en het bedrijfsleven zijn in 2010 gestart met IJmond Bereikbaar. Het programma IJmond Bereikbaar is tweeledig. De eerste tak richt zich op mobiliteitsmanagement, in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven. De tweede tak betreft het opstellen van een Mobiliteitsvisie voor de regio. De IJmond ontwikkelen ook deze visie samen met de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland én met het bedrijfsleven. Het ontwikkelen van deze visie is één van de projecten binnen IJmond Bereikbaar (zie www.ijmondbereikbaar.nl). In de mobiliteitsvisie komen verkeersmaatregelen te staan voor met name de langere termijn.

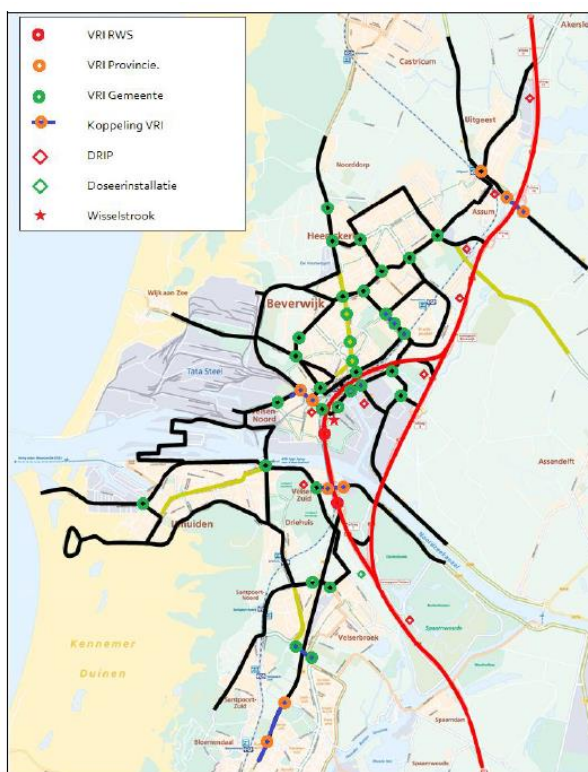
Voor de korte termijn start Gebiedsgericht Benutten IJmond 2012 (GGB) waarbij zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Voor het vastleggen van alle strategische, tactische en operationele keuzes voor dynamisch verkeersmanagement is gekozen voor de methodiek van het Gebiedsgericht Benutten, waarvan het stappenplan beschreven is in het werkboek Gebiedsgericht Benutten.

Het beleidskader is verwoord in het eindrapport "GebiedsGericht Benutten IJmond 2012" en bestuurlijk vastgesteld in februari 2013. Het rapport beschrijft alle gezamenlijke beleidsuitgangspunten voor dit GGB. Dit kader komt grotendeels overeen met de beleidsuitgangspunten uit het voorgaande GGB van 2006. De beleidsuitgangspunten zijn:

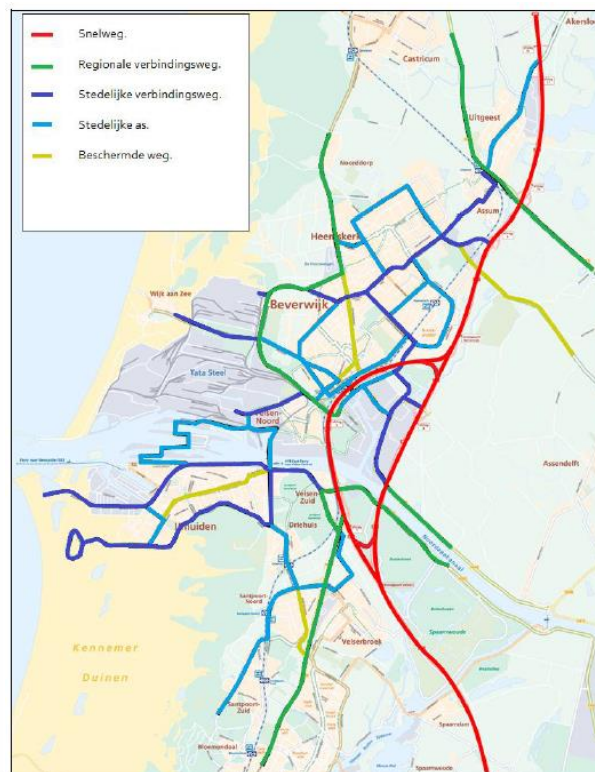
1. De wegennetten van het rijk, de provincie, de IJmondgemeenten en de omliggende gemeenten functioneren in de IJmond als één samenhangend netwerk.
2. Binnen de IJmond streven we naar een betrouwbare doorstroming.
3. De netwerkvisie Noord-Holland is leidend voor dit GGB.
4. Het beschikbare wegennet zorgt voor een goede bereikbaarheid van de belangrijke gebieden in de IJmond.
5. De bereikbaarheidskwaliteit mag op onderdelen van het beschikbare netwerk worden aangepast ten gunste van de totale netwerkprestatie.
6. De maatregelen dragen bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid op het beschikbare wegennet. Er mogen geen veiligheidsknelpunten ontstaan.
7. De maatregelen ontmoedigen het sluipverkeer (oneigenlijk verkeer) op het onderliggende wegennet.
8. Bij conflicten krijgt het openbaar vervoer zoveel mogelijk prioriteit boven het andere verkeer.



9. Er mogen geen extra milieuknelpunten ontstaan; bij voorkeur dragen de maatregelen bij aan het verminderen van de bestaande knelpunten.
10. Rijkswaterstaat is van plan een versobering in de bestaande DVM-middelen door te voeren. In de IJmond zijn dit Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP), toeritdoseerinstallaties (TDI) en hoofdrijbaandoseerinstallaties (HDI).



Beschikbare middelen
(bron: GGB-IJmond 2012)



Functionele wegenindeling IJmond
(bron: GGB-IJmond 2012)

2.5 Wegenverordening Noord-Holland 2015

De verordening stelt regels in het belang van de veiligheid en de bruikbaarheid van de weg, de belangen van verruiming van de weg en instandhouding van de weg tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten inbegrepen. Onder de weg wordt hier verstaan: de openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 1 van de Wegenverkeerswet 1994, voor zover in beheer bij de provincie Noord-Holland. De verordening stelt naast eisen aan de weg en bijbehorende aansluitingen ook de voorwaarde dat commerciële reclame en andere uitingen die niet dienstbaar zijn aan het doel van de weg niet toegestaan zijn, indien gelegen binnen de beheergrens van de weg inclusief een strook van 13 meter langs die grens.

2.6 Beleidsvisie externe veiligheid kerngemeenten IJmond

De beleidsvisie benoemt het volgende m.b.t. extern transport:

Sommige stoffen kunnen, als ze onbedoeld vrijkomen, gevaar opleveren voor mens, dier en milieu. Deze stoffen mogen daarom alleen worden vervoerd als aan strenge voorschriften wordt voldaan. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde Basisnet. Het basisnet is alleen officieel vastgesteld voor rijkswegen, voor de overige wegen geldt de Wvgs. In dit Basisnet wordt vastgelegd over welke auto-, spoor- en vaarwegen gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. Rondom die wegen worden veiligheidzones ingesteld. In deze zones mag niet of slechts beperkt gebouwd worden.

Het Basisnet Water heeft geen betrekking op Heemskerk.



Het Basisnet Weg geeft voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebruiksruimtes aan. Die gebruiksruimtes worden uitgedrukt in maximale risico's. Het maximale risico wordt uitgedrukt in een ruimtelijke contour die ten opzichte van een vast punt van de weg aangegeven wordt. Er moet rekening worden gehouden met risico's van het vervoer. Binnen een bepaalde zone langs de weg (dit is de zogenaamde veiligheidszone) mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Rondom de snelwegen in de IJmondregio zijn geen veiligheidszones vastgesteld.

Voor de lokale wegen is het uitgangspunt voor vervoer van routeplichtige stoffen het vermijden vervoer gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom. Doorgaand vervoer gevaarlijke stoffen vindt plaats via Rijks- en provinciale wegen. Binnen de regio IJmond is geïnventariseerd hoeveel vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen er plaats vindt. Dit heeft geleid tot een door de Raad vastgestelde routing van gevaarlijke stoffen binnen de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk. Voor de gemeente Uitgeest is dit niet noodzakelijk gebleken. Voor vervoer gevaarlijke stoffen met lage frequenties worden ontheffingen afgegeven.

Uitgangspunt voor de routing is de wegcategorie van een weg. In de eerste plaats moet de routing voldoen aan de geldende wettelijke normen ten aanzien van het plaatsgebonden en groepsrisico. Verder wordt gekeken naar de dichtheid van de inwoners per hectare en of er sprake is van één- of tweezijdige bebouwing. Tenslotte wordt bekeken of het vervoer van gevaarlijke stoffen over de gemeentelijke routing tot sociaal onwenselijke situaties leidt. Routing door een gemeente kan ook plaatsvinden in verband met de bereikbaarheid van buurgemeenten voor het vervoer gevaarlijke stoffen. De routing vervoer gevaarlijke stoffen binnen de regio IJmond wordt ieder vijf jaar geëvalueerd en indien nodig bijgesteld.

Het Basisnet Spoor bestaat uit drie hoofdcategorieën van routes:

- Categorie 1: geen vervoersbeperkingen, wel ruimtelijke beperkingen;
- Categorie 2: zowel vervoers- als ruimtelijke beperkingen;
- Categorie 3: wel vervoersbeperkingen, geen ruimtelijke beperkingen.

Het spoor Haarlem – Beverwijk is aangewezen voor transport van gevaarlijke stoffen. Deze spoorlijn valt binnen categorie 2. Hierbij geldt dat voor alle bouwplannen binnen 200 meter langs de spoorlijn het groepsrisico moet worden verantwoord.

2.7 Regionale Detailhandelsvisie IJmond

De gemeente Heemskerk heeft samen met de andere IJmond-gemeenten Beverwijk en Velsen een gezamenlijke regionale detailhandelsvisie opgesteld. De gemeenteraad van Heemskerk heeft deze visie op 6 juli 2016 vastgesteld. In de visie staat aangegeven dat de situatie van de detailhandel in de IJmond kwetsbaar is. Er is een overmatig aantal winkelcentra (30 stuks), de winkels functioneren, gemiddeld genomen, onder het te verwachten niveau, er is veel leegstand en veel winkelcentra kampen met kwalitatieve achterstanden. De problematiek is groot, de urgentie is hoog. De twee geformuleerde hoofdopgaven zijn het reduceren van winkelcenters en focus op kansrijke winkelgebieden. Het is nodig om met kracht te werken aan een betere structuur. Dit vraagt regionale afstemming omdat de regio nauw met elkaar verbonden is. Er is een nieuwe hoofdwinkelstructuur geformuleerd die bestaat uit 20 (potentieel) kansrijke winkelgebieden. De gezamenlijke ambitie is om in 5 jaar tijd het totale metrage winkelvloeroppervlak met 10.000m² te reduceren.

Binnen Heemskerk wordt de focus gelegd op het centrum. Het centrum heeft zich relatief gunstig ontwikkeld door de prettige ruimtelijke setting (winkelrondje) in combinatie met de leuke mix aan boodschappenwinkels, speciaalzaken, overig winkelaanbod en horeca. De winkelcentra Haydnplein en Citadel richten zich vooral op dagelijkse aankopen van buurtbewoners. Het Europaplein is potentieel kansrijk en belangrijk voor de omliggende woonwijken. Hoewel recent enkele aanpassingen in gebouwen en openbare ruimte zijn gedaan, is in de strijd om de consument een verdere



modernisering nodig. De centra Bachplein en Helmlaan zijn minder kansrijk en/of minder noodzakelijk voor de structuur. Parkeren is opgenomen in de locatienmerken. Dit zijn bereikbaarheid, ligging, parkeren en uitstraling van het winkelgebied. In de visie staat aangegeven dat deze kenmerken in relatie tot de functie van het winkelgebied moeten passen. Wat betreft parkeerregime geeft de visie als randvoorwaarde dat comfortabele en gastvrije parkeerregimes bewerkstelligd moeten worden waarbij het (bijna) gratis en voldoende parkeerplaatsen belangrijk zijn en blijven. Dit geldt overigens ook voor het makkelijk, comfortabel en veilig parkeren van fiets of scooter.

2.8 Regionale Mobiliteitsvisie IJmond

De IJmond goed bereikbaar én prettig leefbaar houden. Met die twee doelen voor ogen hebben de vier IJmondgemeenten de Regionale Mobiliteitsvisie geschreven, welke door de vier gemeenteraden in februari 2014 is vastgesteld. De IJmond is anno 2013 een regio met ca. 160.000 inwoners, veel industrie en bedrijvigheid, maar kent ook een aantal interessante toeristische bestemmingen. Het is een regio waar veel gebeurt, met veel ambities voor de toekomst. Een regio die bereikbaar moet blijven.

De IJmondgemeenten zetten zich met eigen plannen in voor het bereikbaar en leefbaar houden van hun woon-, werk- en recreatiegebieden. Maar verkeer houdt – net als geluidhinder en luchtverontreiniging – niet op bij de gemeentegrens. Gezamenlijke problemen lossen we in de IJmond gezamenlijk op. In de visie wordt uiteen gezet welke knelpunten er op het gebied van doorstroming en leefbaarheid bestaan in de IJmond en hoe deze op te lossen. De mobiliteitsvisie gaat in op het woon-werkverkeer, het regionaal wegennet, de fiets en het openbaar vervoer. De visie is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking van de vier IJmondgemeenten en met bijdragen van Kamer van Koophandel Amsterdam, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland. De samenwerking is geregeld middels het convenant IJmond Bereikbaar met addenda in 2014 en 2016.

Om IJmondiaal de ambities te halen worden juiste maatregelen en voorzieningen beschreven in een uitvoeringsprogramma dat onderdeel uitmaakt van de mobiliteitsvisie. Hierin is een doorkijk gehanteerd tot 2030. De voorgestelde oplossingen worden gevonden in verkeersinfrastructuur, dynamisch verkeersmanagement, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement, marketing en communicatie. Het uitvoeringsprogramma inclusief een globale kostenraming is opgenomen in het Maatregelenpakket Regionale Mobiliteitsvisie IJmond (bijlage 32). Medio 2016 heeft de gemeente Uitgeest besloten om niet verder financieel deel te nemen aan het Uitvoeringsprogramma behorende bij de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond.

De financiering van de projecten in Beverwijk, Heemskerk en Velsen zal mogelijk worden gemaakt vanuit een ingesteld Mobiliteitsfonds en mogelijke subsidies. In december 2016 hebben de drie IJmondgemeenten hiertoe de Verordening Mobiliteitsfonds IJmond 2017 vastgesteld (bijlage 2.9). In 2017 zal het uitvoeringsprogramma verder worden vormgegeven.

2.9 Verordening Mobiliteitsfonds IJmond 2017

De verordening kent de volgende twee doelstellingen:

1. Er is een Mobiliteitsfonds IJmond;
2. Het Mobiliteitsfonds IJmond heeft ten doel het (deels) dekken van de voorbereiding en realisatie van maatregelen uit de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond.

Daarnaast regelt de verordening de inleg van de deelnemende partijen en welke projecten en maatregelen hieruit gefinancierd worden. De bijdragen van de deelnemende gemeenten in de periode 2017 – 2032 zijn gebaseerd op een verdeling op basis van inwoneraantal en arbeidsplaatsen op 1 januari 2015, die beide voor 50% meewegen in de berekening. Hierbij zijn de arbeidsplaatsen van



Tata Steel evenredig verdeeld over de gemeenten Velsen en Beverwijk. Dit leidt tot de volgende jaarlijkse bijdrage: Velsen € 195.000; Beverwijk € 135.000; Heemskerk en € 87.000.

Ten laste van het fonds komen (een deel van) de uitgaven aan de maatregelen uit de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. Deze maatregelen betreffen:

- a. Studieprojecten: veelal studie in de fase verkenning, waarvan nog niet bekend zijn of deze projecten worden omgezet in concrete maatregelen en/of projecten.
- b. Verkeersinfrastructuur: veelal concrete maatregelen en/of projecten in de fase planuitwerking of de fase realisatie.
- c. Overige maatregelen: maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM), mobiliteitsmanagement, procesmanagement, lobby en communicatie en het monitoringsprogramma.

2.10 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam behoort tot de Europese top vijf van economisch sterke regio's. Rode draad van de samenwerking is het behouden en versterken van die internationale concurrentiepositie. De Metropoolregio Amsterdam - kortweg MRA - is het informele samenwerkingsverband van 36 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoersregio Amsterdam. Het metropoolgebied omvat het grondgebied van het noordelijk deel van de Randstad: de MRA strekt zich uit van IJmuiden tot Lelystad en van Purmerend tot de Haarlemmermeer.

In de Metropoolregio Amsterdam werken gemeenten en provincies samen aan een krachtige, innovatieve economie, snellere verbindingen en voldoende en aantrekkelijke ruimte voor wonen, werken en recreëren. De versterking van de economische concurrentiepositie van de Randstad vindt het Kabinet van groot belang voor Nederland. De verbetering van de bestuurlijke samenwerking en afstemming op het terrein van verkeer en vervoer tussen gemeenten en provincies is daarbij een belangrijk aandachtspunt. Een stuurgroep met overheden uit de Metropoolregio bereidt voorstellen voor om de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer in de toekomst beter te organiseren.

Het kabinet vindt het essentieel dat de gemeenten en provincies in de regio Amsterdam de samenwerking op het gebied van verkeer en vervoer voortzetten en versterken omdat:

- het complexe verkeer- en vervoersysteem zich uitstrekt over gemeente- en provinciegrenzen en dit maakt de noodzaak van samenwerking evident;
- de opgaven die de komende jaren op deze gemeenten afkomen groot zijn en een gezamenlijke afweging van prioriteiten en inzet van financiële middelen vereisen;
- de organisatie van de bestaande concessiegebieden voor het openbaar vervoer (bus, tram, metro) complex en omvangrijk is;
- de relatie met het provinciale ruimtelijk-economisch beleid moet worden versterkt;

een versterking van de slagkracht en het beslisvermogen nodig is en het tegelijk mogelijk maakt dat de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid, inclusief het openbaar vervoer, efficiënt kan voortgaan.

Verbetering van de bereikbaarheid staat hoog op de metropoolagenda. En niet voor niets. De gezamenlijke inspanningen op mobiliteitsgebied leiden tot minder files, sneller openbaar vervoer, verbetering van de fietsmogelijkheden en een verbeterde overstap tussen modaliteiten. Een andere verdienste van de samenwerking is een snelle toename van elektrisch vervoer.

In de MRA lopen tal van infrastructuurprojecten om bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen. Naast fysieke aanpassingen aan wegen krijgt het beter benutten van bestaande systemen eveneens nadrukkelijke aandacht, evenals uitbreiding van het verkeersmanagement en van de informatievoorziening. Op het gebied van het openbaar vervoer zet de regio onder meer in op knooppuntontwikkeling, met aandacht voor de verknoping van spoor en regionaal/lokaal openbaar



vervoer en fiets. Specifieke aandacht gaat verder uit naar de uitrol van elektrisch vervoer, evenals andere maatregelen om vervuiling en overlast van het verkeer te verminderen.

Het Platform Mobiliteit coördineert alle activiteiten rond verkeers- en vervoersprojecten. De voordelen van regionale samenwerking binnen het platform zijn evident. De krachtenbundeling bespoedigt niet alleen de voor de MRA relevante besluitvorming in Den Haag, ook loopt de uitvoering van projecten soepeler. Verder zorgt de samenwerking ervoor dat de Metropoolregio Amsterdam beter in staat is om adequaat te reageren op knelpunten op het gebied van bereikbaarheid. De gedeputeerde Verkeer van de provincie Noord-Holland vertegenwoordigt gemeente Heemskerk in dit Platform. De IJmond wordt bestuurlijk vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Velsen.

2.11 Vervoersregio Amsterdam

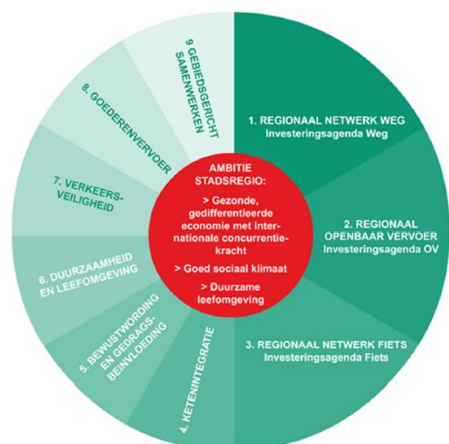
De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang vormen samen de Vervoersregio (voorheen Stadsregio) Amsterdam. Deze 16 gemeenten werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling in hun gebied.

De Vervoersregio Amsterdam heeft een regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP) met de volgende speerpunten:

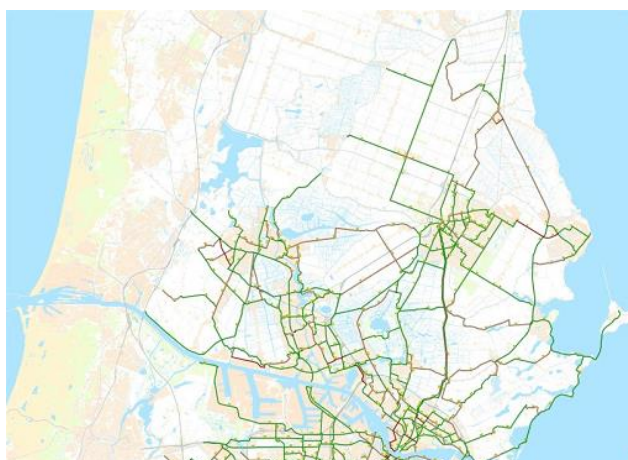
1. Het verbeteren van het functioneren van de regionale netwerken, waarbij een accent ligt op de netwerkdonderdelen die de belangrijkste economische bestemmingsgebieden met elkaar en met economische centra buiten de regio verbinden. Hiermee is het belang van de regio als geheel het beste gediend.
2. Door de regionale middelen vooral in te zetten ten behoeve van de netwerken met een regionale en bovenregionale functie worden de dikke verkeersstromen geconcentreerd op de daarvoor meest geschikte en veilige verbindingen. Hiermee is niet alleen de bereikbaarheid gediend, maar omdat daarbij de minder veilige wegen en verblijfsgebieden worden ontlast, ook de leefbaarheid en veiligheid.
3. In de verschillende gebiedspakketten wordt in overleg met de relevante partijen op basis van de aard en omvang van de problemen een effectieve mix gezocht van sturende en faciliterende maatregelen om de groeiende mobiliteitsdruk in goede banen te leiden.
4. Met capaciteitsuitbreidingen alleen, zo die al op tijd gerealiseerd en financieel gedekt zouden kunnen worden, kan de groei van vooral de spitsmobiliteit niet opgevangen worden. Meer naar plaats en tijd gedifferentieerde prijzen vormen effectieve prikkels om de mobiliteit efficiënter te spreiden over de tijd en de modaliteiten. De regionale inzet is gericht op invoering op nationaal niveau, maar als dat niet op tijd van de grond komt is de uitbouw van regionale vormen van prijsbeleid onontbeerlijk.
5. Bij het beschermen en verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid ligt het accent op dichtbevolkte gebieden en op maatregelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.
6. De landelijk geformuleerde doelstellingen voor verkeersveiligheid voor deze regio gelden als harde doelstelling voor dit RVVP-beleid.
7. Met dit RVVP wordt er op aangedrongen om bij beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen de aspecten van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid integraal mee te wegen.
8. De bij het RVVP betrokken partijen binden zich aan de hoofdlijnen van dit beleid en aan de in gebiedspakketten vast te leggen afspraken.
9. Om recht te doen aan de noodzaak tot onderlinge afspraken, maar ook aan voldoende flexibiliteit in verdere planuitwerkingen vindt monitoring plaats, zowel op de mobiliteitsontwikkelingen zelf als op de voortgang van het beleid. Het Uitvoeringsprogramma wordt op grond hiervan periodiek geactualiseerd.



De Vervoersregio Amsterdam heeft haar ambities nader uitgewerkt in het ambitiedocument van haar Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP).



Ambities en speerpunten uit het RVVP Amsterdam



Gewenst regionaal fietsnetwerk Vervoersregio

Uit dit ambitiedocument blijkt dat de Vervoersregio voor een belangrijk deel inzet op: regionaal netwerk weg, regionaal openbaar vervoer en regionaal netwerk fiets. De gemeente Heemskerk kent geen directe fiets- en openbaarvervoer verbinding met de Vervoersregio.

2.12 Verbinding A8-A9

De verbinding A8-A9 kent een lange geschiedenis: reeds eind jaren '50 van de vorige eeuw wordt er gesproken over een weg van de Coentunnel naar Beverwijk. Het eerste deel van de weg, de huidige A8, wordt aangelegd, maar de bouwactiviteiten staakten in 1974 (onder andere vanwege bezuinigingen bij het Rijk). Het project komt in de jaren daarna in verschillende plannen en onderzoeken steeds weer opnieuw naar voren. Uit het MIRT-onderzoek van 2013 blijkt dat er in 2030 grote verkeersknelpunten in de regio zullen ontstaan als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Dit was voor de regio de aanleiding om een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan en de huidige planstudie Verbinding A8-A9 te starten.

De provincie Noord-Holland en de Vervoersregio Amsterdam onderzoeken samen met de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Zaanstad de mogelijkheden voor een verbinding tussen de A8 en de A9. Deze ontbrekende schakel in het wegennetwerk kan een oplossing bieden voor de verstopping van de provinciale wegen N203 en N246 en voor de leefbaarheidsproblemen in de kernen Krommenie en Assendelft, zoals geluidhinder en slechte luchtkwaliteit.

In januari 2014 heeft de gemeente Heemskerk de Samenwerkingsovereenkomst planstudiefase 1, begroting en marktbenadering ten behoeve van de verbinding A8-A9 ondertekend. Het doel van de overeenkomst is het vastleggen van de afspraken tussen Partijen, die in acht zullen worden genomen bij:

- het opstellen van een planstudie fase 1 Verbinding A8-A9;
 - het komen tot een sluitende begroting voor de Verbinding A8-A9 waarbij de Heemskerkvariant als uitgangspunt wordt genomen;
 - het bepalen van een voorkeur voor de wijze van marktbenadering voor de Verbinding A8-A9;
 - het voorbereiden van bestuurlijke besluitvorming;
- zodanig dat daarna kan worden overgegaan naar de planuitwerkingsfase en gericht op realisatie van de Verbinding A8-A9 in de periode 2018-2020.



De Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland is het bevoegd gezag voor de planstudie 'Verbinding A8-A9'. Omdat de planstudie 'Verbinding A8- A9 een studie betreft waarbij twee rijkswegen met elkaar verbonden moeten worden, wordt nauw samengewerkt met Rijkswaterstaat West Nederland Noord. De planstudie richt zich op het onderzoeken van oplossingen die bijdragen aan de dubbele doelstelling:

- Het verbeteren van de bovenregionale, regionale en lokale bereikbaarheid, met als nevendoelelstelling het stimuleren van de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het studiegebied;
- Het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie, Assendelft en Wormerveer door het beperken van de verkeersdruk op de bestaande provinciale wegen N203 en N246.

Bij het inventariseren van oplossingen wordt rekening gehouden met de Mobiliteitsladder van Verdaas. Het principe van deze 'ladder' is dat eerst wordt nagegaan of het mogelijk is om het probleem op te lossen zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen. Alle stappen kunnen, al dan niet in combinatie, bijdragen aan het oplossen van het probleem. De gehanteerde stappen zijn:



1. Ruimtelijk ordening, oplossing A;
2. Mobiliteitsmanagement, oplossing B;
3. Verbeteren openbaar-vervoeraanbod, zie oplossing C;
4. Beter benutten van het bestaande infrastructuur, oplossing D;
5. Aanpassen of verbreden van het bestaande infrastructuur, oplossing E;
6. Aanleg van nieuwe wegen, oplossing F tot en met N.

Op basis van de beoordeling van de maatregelen werden zes realistische en onderscheidende alternatieven geselecteerd die zijn meegenomen in de planstudie Verbinding A8-A9: Naast deze zes alternatieven werd in de planstudie een nulalternatief (referentie) meegenomen. Het nulalternatief geeft aan wat de effecten zijn als helemaal geen maatregelen worden getroffen en is van belang om nut en noodzaak van de te nemen maatregelen aan te tonen.

De 7 alternatieven in de Planstudie

In april 2016 bleken het Nul-plusalternatief en het Heemskerkalternatief het meest kansrijk te zijn. Naar deze 2 alternatieven wordt daarom nader onderzoek gedaan. De Commissie voor milieueffectrapportage adviseerde in juli 2016 om ook het Golfbaanalternatief aan het nader onderzoeken toe te voegen. In de huidige planstudie wordt daarom momenteel onderzoek gedaan naar 3 alternatieven: het Nul-plus-, het Heemskerk- en het Golfbaanalternatief. De voorkeursontwerpen van deze alternatieven zijn in januari 2017 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Op de site van de provincie is aanvullende informatie te vinden over de drie verder uit werken alternatieven. De provincie stelt hier het volgende over:

Nul-plusalternatief

Dit alternatief onderzoekt of het mogelijk is om de problemen op te lossen zonder een nieuwe wegverbinding aan te leggen. Hiervoor wordt op de huidige route via de N203 het regionale verkeer gescheiden van het lokale verkeer. Dit kan alleen door het optimaal benutten van de beschikbare ruimte. Er is gekozen voor een verhoogde ligging (een viaduct). Deze variant is gunstiger voor de doorstroming van het verkeer en minder kostbaar dan een verdiepte ligging (een tunnel). De eerder bedachte half verdiepte ligging bleek tijdens het nadere onderzoek niet haalbaar te zijn.



Heemskerkalternatief

Dit alternatief verbindt de A8 met de A9 via een nieuwe provinciale weg. De nieuwe weg loopt lange tijd evenwijdig aan de Communicatieweg en buigt af bij de kruising met Busch en Dam. De weg vervolgt door het open veld richting de A9. Er is gekozen voor een tunnel bij de Kilzone om het open karakter van het gebied te behouden en vanwege de belangen van de Stelling van Amsterdam. Via de bestaande op- en afritten wordt vervolgens aangesloten op de A9. Hiervoor moet het kruispunt aangepast worden en daarna mogelijk deels met verkeerslichten worden geregeld. Verder gaat de weg gaat onder de Dorpsstraat van Assendelft door en is er gekozen voor een ontsluiting van Assendelft en Saendelft ter hoogte van sportpark De Omzoom.

Golfbaanalternatief

Dit alternatief verbindt de A8 met de A9 via een nieuwe provinciale weg. Deze nieuwe weg loopt vrijwel in een rechte lijn. Er worden nieuwe op- en afritten op de A9 gemaakt vlakbij de woonwijk Broekpolder. Er is gekozen om dit te doen via een zgn. ‘aansluiting’ in plaats van een ‘knoop.’ Beiden voldoen verkeerskundig en de kosten van een ‘aansluiting’ zijn substantieel lager. De linedijk wordt gepasseerd met een smal viaduct om het zicht op en vanaf de dijk en Fort Veldhuis zo veel mogelijk in stand te houden. Verder gaat de weg gaat onder de Dorpsstraat van Assendelft door en is er gekozen voor een ontsluiting van Assendelft en Saendelft ter hoogte van sportpark De Omzoom.

De IJmondgemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen hebben hun voorkeur uitgesproken voor het Heemskerkalternatief. De raden staan afwijzend tegenover het Golfbaanalternatief, vanwege de aantasting van de leefbaarheid in de Broekpolder.

Periode	Omschrijving
Vanaf maart 2015	Start onderzoeken planstudie <ul style="list-style-type: none">• Stap 1: Doelbereik• Stap 2: Effectbepaling• Heritage Impact Assessment• MKBA
Vanaf april 2016	Start nader onderzoek kansrijke alternatieven <ul style="list-style-type: none">• Advies Commissie MER• Uitwerken ontwerpen in tijdelijk projectbureau (sep-okt)• Ruimtelijke inpassing en technische uitvoering• MKBA (volledig)
Mei 2017	Voorstel voorlopig voorkeursalternatief <ul style="list-style-type: none">• Advies Commissie MER• Advies UNESCO• Inspraakperiode (mogelijkheid tot indienen bezwaren)• Behandeling door raden en staten
Eind 2017	Vaststellen definitief voorkeursalternatief
Vanaf 2018	Provinciaal inpassingsplan inclusief besluit MER en besluit UNESCO
Vanaf 2019	Start realisatie

Planning planfase Verbinding A8-A9



2.13 Buurgemeenten



Beverwijk

In maart 2011 heeft de gemeente Beverwijk haar verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan. In dit beleidsplan wordt na een inleiding ingegaan op: de huidige situatie (2011), mobiliteitsopgave en -visie, auto en goederen verkeer, openbaar vervoer, fiets en voetganger, flankerend beleid en kaders voor de uitvoering. Het VVH 2017 is afgestemd met dit beleidsplan en waar mogelijk is aansluiting gezocht. Er zijn geen conflicterende uitgangspunten geconstateerd.

Castricum

In oktober 2005 heeft de gemeente Castricum haar verkeer- en vervoersbeleid in het Integraal verkeers- en vervoersplan vastgesteld. In dit beleidsplan wordt na een inleiding ingegaan op: beleidskaders en doelstellingen, inventarisatie van de problematiek, de netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto, uitwerkingen en oplossingsrichtingen en doorkijk naar de langere termijn. Het VVH 2017 is afgestemd met dit beleidsplan en waar mogelijk is aansluiting gezocht. Er zijn geen conflicterende uitgangspunten geconstateerd.

Uitgeest

In 2016 heeft de gemeente Uitgeest het Verkeersplan Uitgeest vastgesteld. In dit beleidsplan wordt na een inleiding ingegaan op: hoofdwegennet, vrachtverkeer en hulpdiensten, fietsnetwerk, verblijfsgebieden en duurzaam veilig, openbaar vervoer, parkeren, toekomst perspectieven en een uitvoeringsagenda. Het VVH 2017 is afgestemd met dit beleidsplan en waar mogelijk is aansluiting gezocht. Er zijn geen conflicterende uitgangspunten geconstateerd.

Zaanstad

In februari 2009 heeft de gemeente Zaanstad haar verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in het Zaans Verkeers- en Vervoersplan. In het beleidsplan worden tal van maatregelen in het vooruitzicht gesteld die een ander vervoersgedrag kunnen stimuleren. Behalve over personenvervoer, gaat het ZVVP ook over goederentransport. In het Zaans Verkeer- en Vervoersplan, een ontwerp en geen uitgewerkt plan, staan de uitgangspunten die het bestuur hanteert om behalve oplossing van verkeersvraagstukken, ook oplossingen voor een schoner milieu dichterbij te kunnen brengen. Het gaat dan over het toepassen van duurzame oplossingen, over goede bereikbaarheid, over een goede samenhang tussen verkeer en vervoer en de (economische) ontwikkeling van de stad, een zeer belangrijk uitgangspunt. Daarnaast moet het verkeer- en vervoersbeleid de aantrekkelijkheid van de



stad versterken en bijdragen tot de ontplooiing van mensen en versterking van hun onderlinge contacten. En: het beleid kan alleen maar worden verwezenlijkt als mensen bereid zijn hun gedrag te veranderen. Van dwang zal geen sprake zijn, want iedereen zal zijn eigen keuze moeten maken. Er zijn geen conflicterende uitgangspunten geconstateerd.

2.14 Prorail

Prorail is houder van de beheerconcessie van de Nederlandse hoofdspoorwegen. De huidige concessie werd verleend voor de periode 1 januari 2015 tot 1 januari 2025. In de beheerconcessie staan de afspraken tussen Prorail en overheid over beheer en onderhoud van het spoor - onder meer over beschikbaarheid en betrouwbaarheid, maar ook over de kwaliteit van de informatievoorziening. Prorail is daarmee verantwoordelijk voor het spoorwegnet van Nederland. Haar doel is om reizigers en goederen veilig en op tijd op hun bestemming te laten komen. Zij wil het spoornetwerk veiliger, betrouwbaarder, punctueler en duurzamer maken met aandacht voor het milieu en de samenleving.

2.15 RegioRegie

Om werkzaamheden van verschillende wegbeheerders op de korte en langere termijn op elkaar af te stemmen is door de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat RegioRegie opgericht. Ook de gemeente Heemskerk neemt aan dit ambtelijke afstemmingsoverleg deel. Binnen dit project draait alles om samenwerken aan bereikbaarheid door regionale afstemming. De wegbeheerder behoudt daarbij de eigen verantwoordelijkheid over het eigen wegennet.

2.16 Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en werkt dagelijks aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de A9 en in die hoedanigheid gesprekspartner van de gemeente Heemskerk. Een projecten waar momenteel de samenwerking wordt gezocht is de Verbinding A8-A9 (vermoedelijk uitvoeringsjaar 2019-2021).

2.17 IJmond Bereikbaar

IJmond Bereikbaar is een samenwerkingsverband tussen het georganiseerde bedrijfsleven en de wegbeheerders van de IJmondgemeenten. Samen wordt hard gewerkt om de IJmondgemeenten (Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest) bereikbaar te houden, nu en in de toekomst. Een goede bereikbaarheid is van belang voor de economische ontwikkeling van de IJmond. IJmond Bereikbaar richt zich op het bereikbaar houden van de regio door:

- Uitvoering geven aan de Regionale Mobiliteitsvisie
- Mobiliteitsmanagement woon-werkverkeer
- Mobiliteitsmanagement goederenvervoer
- Afstemming over planning van wegwerkzaamheden



Stichting IJmond Bereikbaar

De uitvoering van een belangrijk deel van het programma is in handen gelegd van de Stichting IJmond Bereikbaar. Het stichtingsbestuur, dat bestaat uit vertegenwoordigers van de OV IJmond, Tata Steel en MKB IJmond, heeft het initiatief genomen tot een gezamenlijke aanpak om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de IJmond te verbeteren, waarbij de focus ligt bij het mobiliteitsmanagement van personen en goederen. Voorzitter van het stichtingsbestuur is de heer Ton van der Scheer, voorzitter van de OV IJmond.

In november 2014 startte IJmond Bereikbaar met een fietsstimuleringscampagne onder de naam "Goed op weg". In eerste instantie ging het om een pilot bij 10 bedrijven in Beverwijk. Bij deze bedrijven werden tijdens de campagneperiode met succes 174 medewerkers gestimuleerd de auto om te ruilen voor de fiets (woon-werkverkeer). Voortbouwend op dit succes is voor de jaren 2015 t/m 2017



een Beter Benutten subsidie ingezet om dit project in de rest van de IJmond uit te rollen, waarbij werknemers worden beloofd om vaker te fietsen naar het werk. Het fietsproject draagt positief bij aan de luchtkwaliteit en het terugdringen van het autogebruik.

De volgende stap werd het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer via de IJmond Shuttle en het beschikbaar stellen van de OV-fiets. De shuttlebus brengt de reiziger vanaf een IJmondstation direct naar het bedrijf, waar voor de deur kan worden uitgestapt. Deze last-mile oplossing is exclusief bedoeld voor alle medewerkers van deelnemende bedrijven.

Het openbaar vervoer en de fiets is hiermee een goed alternatief geworden voor het woon-werkverkeer met de auto. "IJmond Bereikbaar – Goed op weg" biedt kansen en mogelijkheden om op een laagdrempelige manier kennis te maken met een ander vervoersmiddel dan de auto voor het woon-werkverkeer. De werkgever bepaalt welke stimuleringsmaatregelen hij onder de aandacht wil brengen van de medewerkers.

2.18 Spoortafel

In de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) zijn de uitdagingen voor het Hoofdrailnet en het brede netwerk Nederland uitgewerkt. Met LTSA presenteert het Rijk haar visie op het spoor en bijbehorende ambities en doelen tot 2028. Reizigers vragen om een openbaar vervoersysteem waarmee zij zich snel, frequent, rechtstreeks, comfortabel en punctueel kunnen verplaatsen, zowel in de spits als in de daluren. Kern van de LTSA is een optimale reis van deur tot deur. In de spooragenda worden de belangrijkste toekomstige opgaven en gemaakte keuzen uiteengezet. Hiermee schetst het Rijk de noodzakelijke randvoorwaarden en de aanpak om de prestaties van het spoor te verbeteren. Dit biedt duidelijkheid aan de spoorsector en decentrale overheden om de komende jaren gezamenlijk invulling te geven aan én te investeren in de verbeteropgaven die er liggen. Een belangrijk onderwerp in de ontwikkeling is het samenwerkingsmodel dat met de betrokken partijen is opgesteld en concreet wordt vormgegeven in de OV- en Spoortafels en de spoorgoederentafel.

2.19 Reizigersbelang

Het reizigersbelang wordt in de provincie vertegenwoordigd door de belangenorganisaties ROVER, de Samenwerkende Bonden van Ouderen in Noord-Holland (SBO), de gehandicaptenorganisaties, de Kamer van Koophandel en de FNV. In de afgelopen jaren hebben deze partijen geadviseerd bij tal van onderwerpen, zoals de invoering van de chipkaart, sociale veiligheid en nieuwe aanbestedingen. In 2010 is het overleg met de belangenorganisaties georganiseerd middels een stichting: het Regionaal Overlegorgaan Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV)

Het Rocov-NH heeft tot taak om namens de reizigers te adviseren over het openbaar vervoer in Noord-Holland. De provincie Noord-Holland en Connexxion zijn wettelijk verplicht alle voorgenomen wijzigingen van tarieven, routes en dienstregelingstijden voor advies aan het Rocov-NH voor te leggen en met deze adviezen rekening te houden.

2.20 Aanrijtijden hulpdiensten

Politie

De politie heeft geen wettelijk vastgelegde opkomsttijden. Politie-eenheden bevinden zich niet op vaste locaties. Wel streeft de politie ernaar de spreiding van eenheden zo te organiseren dat deze binnen 15 minuten ter plaatse is na een spoedmelding.

Ambulance

Ambulances werken vanuit een vaste standplaats. Echter zij bevinden zich weinig op deze locatie en zijn meestal onderweg. Met de (provinciaal) vastgestelde hoeveelheid en spreiding in



ambulanceposten wordt er naar gestreefd om in 95% van de gevallen binnen 15 minuten ter plaatse te zijn. Dit is geen wettelijke norm, maar wordt als 'werknorm' gehanteerd.

Brandweer

De brandweer rukt uit vanuit vaste locaties. Bij Wet (Besluit veiligheidsregio's art. 3.2.1;) zijn per type object (woning, kantoor etc.) opkomsttijden vastgelegd. De wet geeft echter aan het bestuur van de veiligheidsregio ruimte om beargumenteerd af te wijken van deze tijden. Met de kanttekening dat de maximale opkomsttijd van 18 minuten niet mag worden overschreden.

Reddingsbrigade

De reddingsbrigade heeft geen wettelijk vastgelegde opkomsttijden.



3 Beleidskaders gemeente Heemskerk

3.1 Aanwijzingsbesluit grote voertuigen

Dit aanwijzingsbesluit vindt haar wettelijke grondslag in artikel 5:8 van de Algemene plaatselijke verordening 2015 en heeft tot doel het voorkomen dat het parkeren van grote voertuigen in de bebouwde kom van de gemeente een onevenredig groot beslag legt op de beperkte parkeergelegenheid en het voorkomen van een nadelig effect op het uiterlijk aanzien van de bebouwde kom van de gemeente.

Het besluit stelt een parkeerverbod in op alle wegen binnen de bebouwde kom voor voertuigen, die met inbegrip van de lading een lengte hebben van meer dan 6 meter of een hoogte van meer dan 2,4 meter, met uitzondering van de volgende wegvakken:

- a. De noordzijde van De Smidse;
- b. De westzijde van de westelijke Ambachtsring;
- c. De oostzijde van de Timmerwerf, van 18.00 uur tot 8.00 uur.

3.2 Aanwijzingsbesluit opslagcontainers en bouwmaterialen

Dit aanwijzingsbesluit vindt haar wettelijke grondslag in artikel 2:10c van de Algemeen plaatselijke verordening 2016 en heeft tot doel opslagmaterialen en bouwmaterialen toe te staan op de openbare weg mits voldaan wordt aan een aantal voorwaarden. Voorwaarden worden gesteld aan plaatsingsduur, wijze van plaatsing, afmetingen en veiligheid. De plaatsing wordt niet toegestaan gedurende werkzaamheden aan de weg op het gedeelte dat nodig is voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Voor de wijze van plaatsing wordt het volgende gesteld:

- Opslagcontainers en bouwmaterialen zijn zodanig geplaatst, dat het verkeer, waaronder voetgangers, geen hinder ondervindt.
- Bij plaatsing op het trottoir blijft een vrije doorgang van minimaal 1,20 meter over voor de voetgangers.
- Bij plaatsing in een parkeervak steken de container en de bouwmaterialen niet uit op de rijbaan.
- Bouwmaterialen worden uitsluitend geplaatst in de onmiddellijke nabijheid van het terrein waarop het werk wordt uitgevoerd.

Met betrekking tot verkeersveiligheid wordt het volgende gesteld:

- Opslagcontainers zijn voorzien van een markering.
- Bouwmaterialen worden niet zodanig geplaatst of gebruikt dat onaanvaardbare hinder wordt of kan worden veroorzaakt voor de gebruikers van de openbare weg.

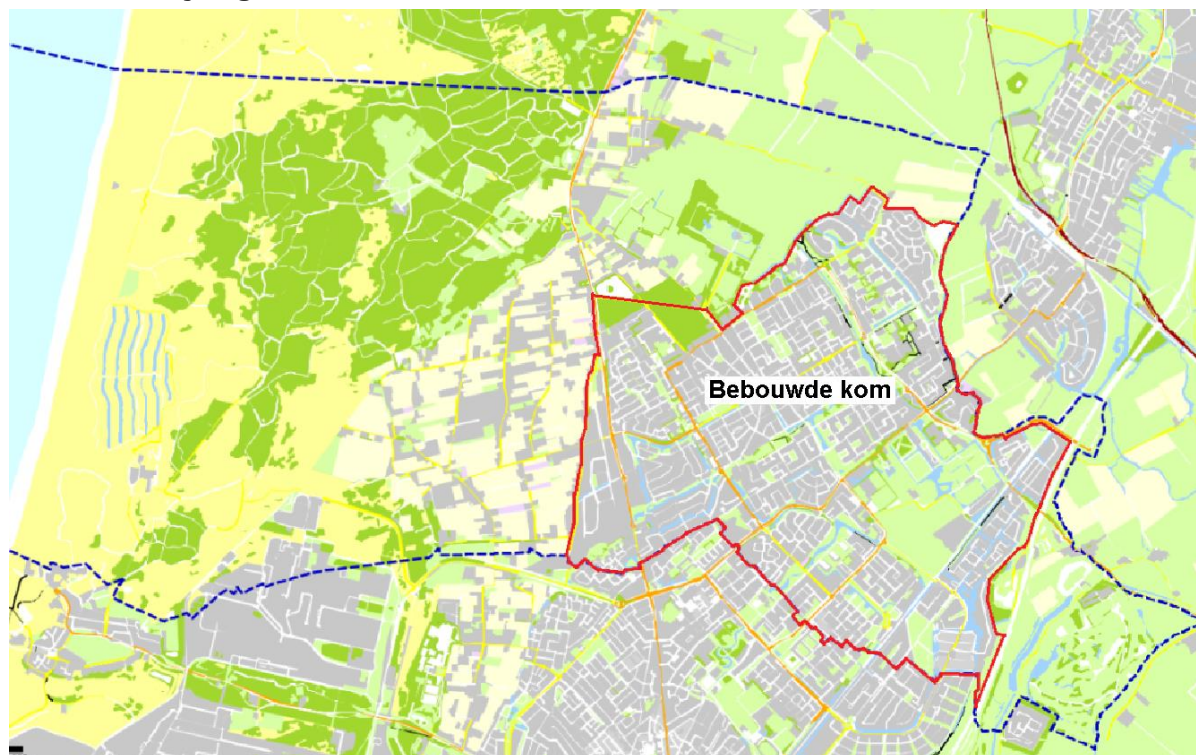
3.3 Aanwijzingsbesluit recreatievoertuigen e.d. 2016

Dit aanwijzingsbesluit vindt haar wettelijke grondslag in artikel 5:6 van de Algemeen plaatselijke verordening 2015 en heeft tot doel het voorkomen dat het doen en laten staan van voertuigen, die voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt, in de bebouwde kom van de gemeente een onevenredig groot beslag legt op de beperkte parkeergelegenheid en het tegengaan van een nadelig effect op het uiterlijk aanzien van de gemeente.

Het besluit stelt een plaatsingsverbod in op alle wegen binnen de bebouwde kom voor voertuigen, die voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden worden gebruikt met uitzondering van zes parkeervakken op het Euratomplein, van 1 april tot en met 30 september.



3.4 Aanwijzingsbesluit uniforme bebouwde kom Heemskerk 2014



Kaart Bebouwde komgebieden (bron: Notitie bebouwde komgebieden Heemskerk)

Het begrip bebouwde kom komt in vele verordeningen, besluiten, regelingen en wetten voor, wordt daarin niet eenduidig gedefinieerd en is in een aantal gevallen zelfs niet gedefinieerd. Voor Heemskerk zijn (anno 2014) 45 verordeningen, besluiten, reglementen, regelingen en wetten, hierna aangeduid als 'regelingen', van toepassing, waarin het begrip bebouwde kom wordt gehanteerd. Voor de herkenbaarheid en om fouten bij de interpretatie en toepassing te voorkomen wordt middels dit aanwijzingsbesluit één uniforme bebouwde kom aangewezen voor 31 'regelingen'. Voor de overige genoemde 14 'regelingen', waarvoor de bebouwde kom hierbij niet wordt aangewezen, zal de aangewezen bebouwde kom in principe van toepassing zijn.

Voor het verkeer is de bebouwde kom onder andere bepalend voor de maximum snelheid van motorvoertuigen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen; parkeren motorvoertuigen; voorrang fietsers op rotondes (richtlijn); parkeren trekkers en aanhangwagens; parkeren grote voertuigen en verantwoordelijkheden voor het beheer van openbare wegen. Voor nadere uitleg zie "Notitie Bebouwde Komgebieden Heemskerk, 12 augustus 2013" (OD/2013/89980).

3.5 Afvalstoffenverordening Heemskerk 2015

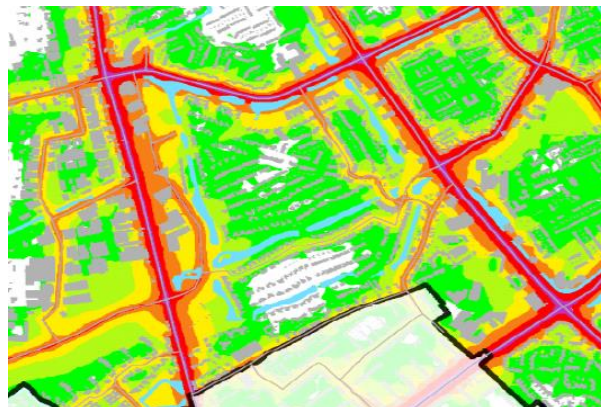
Deze verordening vindt zijn juridische grondslag in de Wet milieubeheer. In de verordening geeft aan dat het college regels kan stellen aan het parkeren op en nabij clusterplaatsen op dagen en tijden dat de inzamelmiddelen voor huishoudelijk afval worden aangeboden. Het college heeft regels gesteld via het Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening.

3.6 Actieplan geluid 2013-2018

De Wet milieubeheer verplicht gemeenten tot het opstellen van Geluidbelastingkaarten en een Actieplan geluid. De geluidsbelastingkaarten geven inzicht in de geluidbelastingen van weg-, rail-, industrie- en luchtvaartlawaai. Het actieplan is gericht op de evaluatie en het beheersen van dit omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld. De belangrijkste maatregel is de mogelijkheid om stille wegdekken op drukke verkeerswegen door woongebieden toe te passen.



Uitsnede uit de Geluidkaart wegverkeer van de IJmond (2011).



Geluidsc contouren door wegverkeer in Heemskerk (2011).

Geluidsbelaste woningen en gehinderden (2011)	Beverwijk		Heemskerk		Uitgeest		Velsen	
	Lden	Lnight	Lden	Lnight	Lden	Lnight	Lden	Lnight
aantal woningen	8.179	5.494	5.364	3.193	2.144	1.059	1.1593	7.131
aantal overige geluidsgevoelige gebouwen en terreinen	64	40	52	11	14	5	103	38
geluidsbelast oppervlak (ha)	716	460	414	259	716	436	1328	840
aantal geluidgehinderden	5.600		3.300		1.300		7.800	
aantal ernstig geluidgehinderden	2.500		1.400		500		3.400	
aantal slaapverstoorden	1.000		500		200		1.400	

Vergelijking Geluidkaart 2006 met Geluidkaart 2011

In 2008 is voor het eerst een Geluidkaart over 2006 voor de IJmondregio vastgesteld. Voor wat betreft wegverkeerslawaai zijn de verschillen tussen 2006 en 2011 niet erg groot. De verschillen zijn onder meer te verklaren door nieuw aangelegde wegen (bijvoorbeeld de Westelijke Randweg Beverwijk). Railverkeer is in 2011 stiller geworden; het geluid belaste oppervlak is in de IJmondgemeenten kleiner geworden. Het geluid belaste oppervlak ten gevolge van industrielawaai is ongeveer gelijk gebleven. Wel is het aantal woningen, dat binnen de contouren is komen te liggen, toegenomen in Velsen en Beverwijk (door de wijze van analyse). Het luchtvaartlawaai (van Schiphol) is voor alle gemeenten afgenomen. De geluidsbelastingen in Lden zijn vrij laag. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat uit onderzoek blijkt dat het vliegtuiglawaai bij een zelfde geluidsbelasting als die van andere lawaaibronnen, zoals (spoor)wegverkeer en industrielawaai, als hinderlijker wordt ervaren.

Maatregelen ter verlaging van de overlast

- Geluidssanering bestaande woningen: In de IJmondgemeenten is de afgelopen jaren ingezet op de aanpak van situaties waarbij bestaande woningen hoge geluidsbelastingen ondervinden (de A-lijst woningen); spoorbeheerder Prorail is verantwoordelijk voor de geluidssanering van bestaande woningen met hoge geluidsbelastingen van spoorwegverkeer (Raillijstwoningen);
- Geluidsschermen: het plaatsen van geluidsschermen langs doorgaande verkeerswegen is zeer duur en is moeilijk stedenbouwkundig in te passen. Het plaatsen van geluidsschermen wordt niet overwogen;
- Verkeersmaatregelen: soms is het mogelijk om met het treffen van verkeersmaatregelen de geluidsbelastingen op woningen te verlagen of het aantal woningen met hoge geluidsbelastingen te verminderen, bijvoorbeeld door het verkeer een andere route te laten rijden, een verbod voor (zwaar) vrachtverkeer in te stellen of 30 km/uur zones in te richten;
- Stille wegdekken: in Nederland wordt geregeld stil asfalt toegepast, bijvoorbeeld het bekende ZOAB asfalt op rijkswegen maar vaak ook de zogenoemde “dunne geluid reducerende deklagen” (DGD). Uit onderzoek blijkt dat omwonenden, na het aanbrengen van stil asfalt, aangeven dat het stiller is geworden.



Maatregelen wegverkeerslawaaï (Actieplan maatregelen)

Op basis van de hierboven genoemde maatregelen wordt het volgende voorgesteld:

- Geluidssanering bestaande woningen: in de gemeente Heemskerk zijn alle A-lijst en Raillijst woningen gesaneerd, dus zowel voor wegverkeerslawaaï als voor railverkeerslawaaï.
- Plandrempel: geluidsbelasting \geq Lden 68 dB. De gemeente heeft actief aandacht voor knelpuntsituaties met geluidsbelastingen op woningen van 68 dB en hoger. Door het toepassen van wegdekmaatregelen (toepassen van stil SMA-asfalt of stille straatstenen) kan de geluidsbelasting worden verlaagd. In het vorige Actieplan (van 2008/2009) is een plandrempel van 65 dB(A) situatie 1986 vermeld. Dit is vergelijkbaar met Lden 68 dB. Gebleken dat een aantal verspreid liggende locaties woningen een geluidsbelasting ondervinden van meer dan 68 dB, met name langs de Rijksstraatweg. De Alkmaarseweg (gemeente Beverwijk) is in april 2016 heringericht, waarbij de maximumsnelheid is verlaagd naar 30 km/uur. De verwachting is dat na deze herinrichting de verkeersintensiteit op de Rijksstraatweg ten zuiden van de aansluiting met de Westelijke randweg afnemen. Hierdoor zal de overlast nog meer afnemen;
- Locaties 55 – 67 dB: hierbij wordt gedacht aan toepassen van stille wegdekverhardingen op wegen die gepland staan in de gemeentelijke onderhoudsprogramma's wegonderhoud (infrastructurele plannen) of herinrichtingen en reconstructies. Veel binnenstedelijke wegen veroorzaken een geluidsbelasting van meer dan 55 dB. Bij herstructurering en reconstructies kan door toepassing van stilasfalt een reductie van circa 3 dB bereikt worden. De extra kosten voor toepassing stil asfalt zouden gefinancierd moeten worden uit de onderhouds- en herstructureringsbudgetten infrastructuur.

3.7 Algemene plaatselijke verordening 2016 (Apv)

De Algemene plaatselijke verordening stelt regels aan Orde en veiligheid op de weg, waaronder

- bestrijding van ongeregelheden, nader uitgewerkt in "samenscholing en ongeregelheden";
- optochten en betoging;
- vertoningen e.d. op de weg;
- bruikbaarheid van de weg, nader uitgewerkt in: "vergunning voor het plaatsen van voorwerpen of stoffen op of aan de weg in strijd met de publieke functie van de weg", "(omgevingsvergunning) voor het aanleggen, beschadigen en veranderen van een weg", "(omgevingsvergunning) voor het maken en veranderen van een uitweg";
- veiligheid op de weg, nader uitgewerkt in: "winkelwagentjes", "hinderlijke beplanting of voorwerp", "open straatkolken e.d.", "gevaarlijk of hinderlijk voorwerp", "voorzieningen voor verkeer en verlichting";
- maatregelen tegen overlast en baldadigheid, waaronder: "rijden over bermen e.d."; "hinderlijk gedrag op openbare plaatsen"; "verboden drankgebruik"; "neerzetten van fietsen e.d."; "overlast van (brom)fiets op markt en kermisterrein e.d."; "loslopende honden";
- Bodem-, weg- en milieuverontreiniging: "straatvegen";
- Parkeerexcessen, waaronder: "parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d."; "te koop aan bieden van voertuigen"; "defecte voertuigen"; "voertuigwrakken"; "kampeermiddelen e.a."; "parkeren van reclamevoertuigen"; "parkeren van grote voertuigen"; "parkeren van uitzicht belemmerende voertuigen"; "parkeren van voertuigen met stankverspreidende stoffen"; "aantasting groenvoorziening door voertuigen"; "overlast van (brom)fiets".

3.8 Beheerplan Wegen 2011-2015 (actualisatie 2017 in voorbereiding)

Ieder jaar worden alle wegen in de gemeente Heemskerk visueel op Beeldkwaliteit geïnspecteerd. Het Beheerplan Wegen is op deze visuele inspecties, de resultaten en de arealen gebaseerd. Naar aanleiding van de visuele inspecties worden de uitvoeringsprogramma's voor het komende jaar opgesteld en wordt een meerjarenplanning opgesteld en aangepast voor de planjaren 2 t/m 5. Ook kan het verouderingsproces van de verhardingen in grote lijnen worden gevolgd.



In het Beheerplan Wegen wordt uitgebreid ingegaan op:

- het huidige aantal m2 van areaal (verdeeld naar Verharding (asfalt, elementen, overig) en Onderdeeltype (hoofdrijbaan, trottoir/voetpad, parkeren, fietspad/strook, overig));
- de inventarisatie van het areaal op basis van kwaliteit en ambitieniveau;
- de levensduur en vervangingskosten van de verhardingsmaterialen;
- het onderhoud van verharding, belijning en markering.

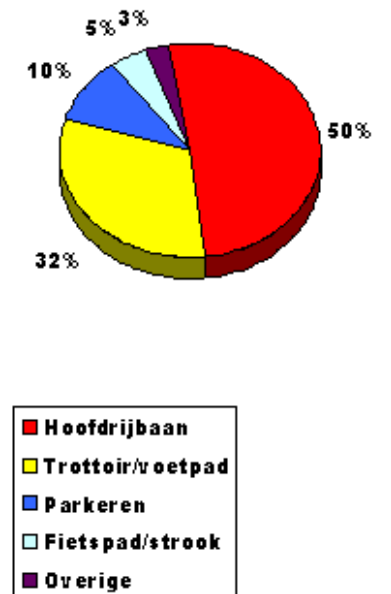
Planning en financiële consequenties maken onderdeel uit van het beheerplan.

Verharding	Oppervlak (m2)	Gespecificeerd	Oppervlak (m2)
Asfalt	460.079	Bitumineus	441.567
		Rood asfalt	18.512
Elementen	1.288.354	Betonstraatstenen	413.340
		Gebakken klinkers	283.484
		Betontegels	591.530
		Overige	8.645
Overige	20.231	Beton verharding	1.491
		Half verhard	17.329
		Onverhard	1.411
		Onbekend	
Totaal	1.768.664		1.768.664



Absolute en procentuele verdeling in Heemskerk in 2011 van de verhardingstypen asfalt, elementen en overig.

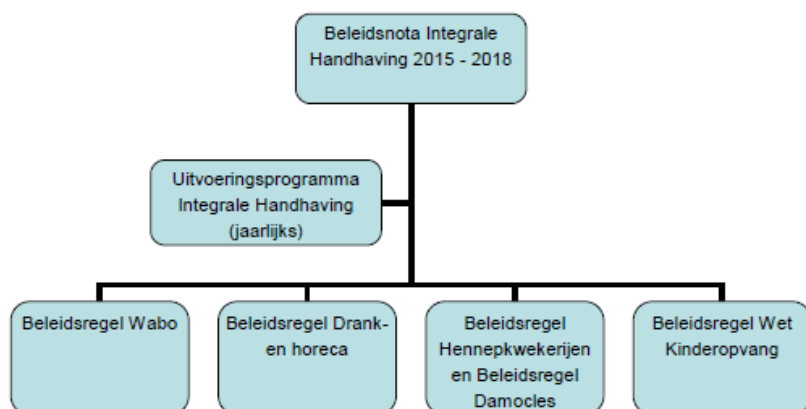
Onderdeeltype	Oppervlak (m2)	Verharding	Oppervlak (m2)
Hoofdrijbaan	897.691	Asfalt	357.595
		Elementen	532.309
		Overige	7787
Trottoir/voetpad	562.119	Asfalt	32.192
		Elementen	522.916
		Overige	7.011
Parkeren	175.283	Asfalt	13.029
		Elementen	162.254
		Overige	0
Fietspad/strook	82.662	Asfalt	50.086
		Elementen	31.587
		Overige	949
Overige	50.949	Asfalt	1.215
		Elementen	46.652
		Overige	82
Totaal	1.768.664		1.768.664



Absolute en procentuele verdeling in Heemskerk in 2011 van de oppervlakten per onderdeeltype.

3.9 Beleidsnota Integrale handhaving 2015-2018

Het college van burgemeester en wethouders stelt conform artikel 7.2 van het Besluit omgevingsrecht de Beleidsnota Integrale Handhaving 2015-2018 vast. Hoewel burgers er altijd op moeten kunnen rekenen dat de overheid handhaaft, zit er ook een bijzonder praktische kant aan handhaving. De gemeente heeft zoveel handhavingstaken dat de gemeente deze nooit allemaal volledige kan uitvoeren. Dat maakt het nodig dat prioriteiten worden gesteld en is ook de rechtvaardiging van de programmatische aanpak.



Voor verkeer is met name de beleidsregel Wabo van toepassing, waarbij wordt ingegaan hoe wordt omgegaan met overtredingen van het omgevingsrecht en de Algemeen plaatselijke verordening.

3.10 Beleidsplan Gladheidbestrijding 2011-2016 (actualisatie 2017 in voorbereiding)

In de periode van 1 november tot 1 april kan er gladheid optreden ten gevolge van sneeuw, hagel, ijzel of bevriezing van natte wegen. Gladheid wordt bestreden vanwege de veiligheid van de weggebruiker, de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van bestemmingen. Gebeurt de bestrijding van gladheid niet adequaat dan kunnen de gevolgen groot zijn, te denken valt hierbij aan persoonlijke en materiele schade, maar ook economische en maatschappelijke schade.

De organisatie van het bestrijden van gladheid, of nog beter het voorkomen van gladheid, is een verantwoordelijkheid van de gemeente als wegbeheerder. Duidelijk zal zijn dat de gladheidbestrijding niet op alle wegen, fiets- en wandelpaden kan plaatsvinden. Het beleidsplan dient zorg te dragen dat de vraag van de burgers, het budget en de capaciteit van de gladheidbestrijder zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Voor het opstellen van dit beleidsplan is gebruik gemaakt van Leidraad gladheidbestrijdingplan, CROW publicatie 236. Het plan geldt voor de periode 2011-2016 en is de basis voor het uitvoeringsplan.

Aan de hand van dit beleidsplan stelt de uitvoerende partij in samenwerking met de gemeente een uitvoeringsplan op voor de aankomende winterperiode. De uitvoering van de gladheidbestrijding en het uitvoeringsplan worden na de winterperiode geëvalueerd (bijlage 3.45).

Een degelijk beleidsplan moet voorkomen dat de gemeente Heemskerk zeer veel overlast ondervindt bij extreme weersomstandigheden zoals die zich hebben voorgedaan in het winterseizoen 2009-2010 en 2010-2011. De belangrijkste aandachtspunten voor de komende jaren zijn:

- Aanleggen van een strategische zoutvoorraad van circa 60 strooibeurten;
- Meerdere maar kortere strooiroutes;
- Het opnemen van een sneeuwscenario;
- Contracten afsluiten met lokale loonbedrijven voor inzet bij extreme omstandigheden;
- Aanstellen van één voorman/contactpersoon per gemeente;
- Open communicatie tussen opdrachtgever en uitvoerende partij over de (on)mogelijkheden bij extreme omstandigheden.

Burgers, bedrijven en de overige weggebruikers dienen goed geïnformeerd te worden in welke periode, hoe en op welke locaties de gladheid wordt bestreden. Het moet duidelijk zijn wat er in de



winterperiode op het gebied van gladheidbestrijding verwacht mag worden. De informatie moet eenvoudig bereikbaar zijn, hulpmiddelen hiervoor zijn: internet, publicaties in huis-aan-huisbladen en folders. Informatie die minimaal verstrekt moet worden zijn:

- De periode waarin de gladheid bestreden wordt;
- De strooiroutes met prioriteitsvolgorde;
- Algemene informatie zoals manier van strooien, uitvoerende partij en de mogelijkheid om zelf zout te verkrijgen;

De mogelijkheid om vragen te stellen, klachten in te dienen en gevaarlijke situaties te melden.

3.11 Beleidsplan Openbare Verlichting 2012-2020

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: sociale veiligheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De gemeentelijke visie is gericht op het sober doch doelmatig verlichten van de openbare ruimte met een goede bijdrage aan de veiligheid. Hierbij zal een integrale inrichting worden nagestreefd. Hierbij dient er ook aandacht voor onderhoudsaspecten te zijn zoals beheersbaarheid van het verlichtingsareaal en een goede servicegraad. De gemeente kiest voor de meest energiezuinige, betrouwbare maar ook betaalbare verlichting. De gemeente neemt op actieve wijze haar verantwoordelijkheid ten aanzien van duurzaamheid.

Duurzaamheid in de openbare verlichting wordt bevorderd door energiebesparende maatregelen, sober doch doelmatig verlichten en langere levensduren van de materialen.

Aan het beleidsplan zit een uitvoeringsprogramma Realisatieplan Openbare Verlichting 2012-2020 (bijlage 3.40) gekoppeld dat jaarlijks actualisatie behoeft.

3.12 Beleidsregel bijzondere bijstand en verstrekkingengids Heemskerk 2016

De beleidsregel vindt zijn wettelijke grondslag in artikel 35 van de Participatiewet, de verordening individuele studietoelage Participatiewet gemeente Heemskerk 2015 en de verordening individuele inkomensvoorschot Participatiewet gemeente Heemskerk 2015.

In de verstrekkingengids wordt in detail de invulling van de bijzondere bijstand uiteengezet passend binnen het in de nota minimabeleid uiteengezette kader. Hierbij wordt ingegaan op de wijze waarop een burger in aanmerking kan komen voor bijzondere bijstand. Vervolgens worden de verschillende kosten waarvoor bijzondere bijstand kan worden verkregen gerubriceerd.

In het kader van verkeer en vervoer kan voor onderstaande categorieën individuele bijzonder bijstand worden verleend:

- vervoerskosten;
- duurzame gebruiksgoederen;
- fietsregeling voor gezinnen met kinderen in het voortgezet en basisonderwijs.

3.13 Beleidsregel evenementen Heemskerk 2017

Deze beleidsregel vindt zijn grondslag in artikel 2:24 van de Algemene plaatselijke verordening 2016. De beleidsregel biedt een kader voor het beoordelen en afgeven van vergunningen voor evenementen, om er voor te zorgen dat:

- a. evenementen veilig en ordelijk verlopen;
- b. het normale openbare leven doorgang vindt;
- c. de hinder en overlast voor omwonenden en derden zo veel mogelijk worden beperkt;
- d. de veiligheid en gezondheid van de bezoekers en derden niet in gevaar komen;
- e. het milieu niet te zwaar wordt belast en
- f. evenementen zich verdragen met het karakter of de bestemming van de plaats waar deze worden gehouden.



De beleidsregel geeft naast vaste locaties voor het houden van evenementen ook variabele locaties en rubrieken aan. Voor de openbare weg wordt, uitgezonderd bijzondere omstandigheden, geen vergunning verleend voor het vieren van privéfeesten, zoals bruiloften, verjaardagen en jubilea.

3.14 Beleidsregel handhaving omgevingsrecht 2015

Deze beleidsregel vindt zijn grondslag in de Beleidsnota Integrale Handhaving 2015-2018. Het doel van de beleidsregel is om duidelijkheid te scheppen over de manier waarop handhavend zal worden opgetreden wanneer een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of daaraan gekoppelde wet- en regelgeving is geconstateerd.

3.15 Beleidsregel straatfeesten 2017

Deze beleidsregel vindt zijn juridische grondslag in artikel 2:25 van de Algemene plaatselijke verordening 2016 en stelt voorwaarden aan het vergunningsvrij organiseren van straatfeesten. De beleidsregel stelt voorwaarden aan het afsluiten van woonstraten voor ééndaagse straatfeesten en regelt de meldingsplicht hiervoor.

3.16 Beleidsregel terrassen 2017

Deze beleidsregel vindt zijn juridische grondslag in artikel 2:28 van de Algemene plaatselijke verordening 2016 en stelt onder andere voorwaarden met betrekking tot het plaatsen van terrasmeubilair en het gebruik van gemeentegrond.

3.17 Beleidsregels caravans op eigen erf

Deze beleidsregels vinden hun juridische grondslag in artikel 5:6 van de Algemene plaatselijke verordening 2016.

De Apv stelt: Het is verboden een voertuig dat voor recreatie of anderszins voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebruikt:

- a. langer dan op zeven achtereenvolgende dagen te plaatsen of te hebben op een door het college aangewezen weg, waar dit naar zijn oordeel buitensporig is met het oog op de verdeling van beschikbare parkeerruimte of schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente;
- b. op een door het college aangewezen plaats te parkeren, waar dit naar zijn oordeel schadelijk is voor het uiterlijk aanzien van de gemeente.

De volgende richtlijn wordt gehanteerd: een recreatievoertuig als bedoeld in artikel 128 APV is op het erf van een woning langer dan op drie achtereenvolgende dagen toegestaan:

- op een afstand van ten minste 7 meter van de weg waaraan de woning met de voorzijde is gelegen,
- ten minste drie meter verder van de weg verwijderd dan de voorgevel van de woning, en
- indien dit, met uitzondering van de voor- of achterzijde van het voertuig, niet zichtbaar is vanaf de weg.

Het voorgaande is niet van toepassing: voor het industriegebied De Houtwegen en op voertuigen die inclusief hun lading niet hoger zijn dan 1 meter

3.18 Beleidsregels vrijmarkt Koningsdag

Deze beleidsregels vinden hun juridische grondslag in de Gemeentewet en stelt op Koningsdag onder andere voorwaarden met betrekking tot de ongehinderde doorgang voor hulpdiensten en de aanwezigheid van voertuigen binnen het afgesloten gebied van de vrijmarkt..

3.19 Bestemmingsplannen

Parkeren wordt doorgaans mogelijk gemaakt in de bestemming 'Verkeer'. Daarnaast wordt parkeren ook vaak mogelijk gemaakt ten behoeve van een specifieke functie zoals wonen, kantoren of recreatie. In de planregels wordt dan aangegeven dat parkeren binnen de bestemming Wonen,



Kantoren of Recreatie mogelijk is. De hoeveelheid te realiseren parkeerplaatsen kan in het bestemmingsplan worden vastgelegd in parkeernormen. In Heemskerk is dit bij de laatste bestemmingsplanactualisatie in 2012-2013 geregeld. De parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan 2010 zijn daarmee buiten werking gesteld.

De bestemmingsplannen stellen dat bij de oprichting van een nieuw bouwwerk, de vergroting van een bestaand bouwwerk en/of de verandering in functie op het bijbehorende bouwperceel, te worden voorzien in parkeerplaatsen; vervolgens wordt er in een tabel per gebruiksfunctie een parkeernorm vermeld. Voor niet genoemde gebruiksfuncties vallen de bestemmingsplannen terug op de publicatie "Parkeerkencijfers-CROW 2008, publicatie 182, september 2008, 3e gewijzigde druk, blz.15 tot en met 23", waarbij uitgegaan wordt maximumwaarde in de kolommen 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'. In beginsel dient op het betreffende perceel aan de in de tabel genoemde parkeernormen te worden voldaan, echter het bevoegd gezag kan gemotiveerd hiervan afwijken. Voor de wijze van bepaling van parkeerplaatsen en de maatvoering hiervan is het parkeerbeleidsplan 2010 van toepassing.

In 2017 wordt het Parkeerbeleidsplan Heemskerk geactualiseerd. De actualisatie zal input geven bij nieuw vast te stellen bestemmingsplannen. Tevens zal zij als onderligger fungeren bij het verlenen van ontheffingen van de bestemmingsplannen.

3.20 Bodemagenda 2011-2016 gemeente Heemskerk

De gemeente streeft ernaar een goede bodemkwaliteit te behouden en maatregelen te nemen daar waar sprake is van risico's voor de volksgezondheid. Over de infrastructuur wordt het volgende gemeld: Bij het aanleggen van infrastructuur kunnen bemalingen nodig zijn, bijvoorbeeld voor de aanleg van fiets- of voetgangerstunnels. Bij deze bemalingen moet rekening worden gehouden met effecten op natuur en archeologische waarden. Indien er sprake is van nabijgelegen grondwaterverontreinigingen zal ook hiermee rekening moeten worden gehouden. Bij de aanleg van infrastructuur is draagkracht heel belangrijk. In het ontwerp moet daarom rekening worden gehouden met het voorkomen van veen- of kleilagen in de ondergrond.

3.21 Bouwverordening 2014

De Bouwverordening vindt haar grondslag in artikel 8 van de Woningwet en stelt eisen aan de stedenbouwkundige aard en de bereikbaarheid, hieronder vallen:

- bereikbaarheid van bouwwerken voor wegverkeer en opstelplaats voor brandweerauto's;
- bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- bouwen op de weg;
- parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen.

Dit betekent bijvoorbeeld: indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het daarbij behorende, onbebouwd blijvende terrein. Het bevoegd gezag kan gemotiveerd afwijken van deze bepaling. Indien een bestemmingsplan ingaat op de hierboven deze bepalingen dan verliest de bepaling uit de Bouwverordening haar waarde.

3.22 Centrumvisie Heemskerk 2002

De voorstellen uit de centrumvisie betreffen aanpassingen aan de zogenoemde "rijloper" en aan het Burgemeester Nielenplein. Daarnaast biedt de centrumvisie een beleidskader voor het nieuwe bestemmingsplan, voor de verdere ontwikkeling van de actiegerieden en voor aspecten als bebouwingsrichtlijnen en beeldkwaliteit.

Aanpassingen rijloper



In hoofdstuk 5 worden de voorstellen behandeld die resulteren in aanpassingen aan het maaiveld. Hierbij gaat het om aanpassingen aan de zogenoemde gelijkvloerse “rijloper” (gelegen binnen de “winkeldriehoek” Kerkweg-Deutzstraat-van Coevenhovenstraat en aan het begin van de Gerrit van Assendelftstraat) en om aanpassingen aan het maaiveld van het Burgemeester Nielenplein. De voorgestelde aanpassingen aan het maaiveld hebben tot doel te komen tot een eenduidiger straatbeeld met een heldere verkeerssituatie. Dit wordt bewerkstelligd door het rechttrekken van de straten binnen de “rijloper” en het aanbrengen van niveauverschil (middels een trottoirband) tussen stoep en rijbaan. Door het rechttrekken van de straten ontstaat binnen dit gebied ruimte voor extra parkeerplaatsen. Het precieze aantal extra parkeerplaatsen is afhankelijk van de nadere uitwerking van de maaiveldaanpassingen. Hierbij is het uitgangspunt dat de parkeerplaatsen die komen te vervallen op het Burgemeester Nielenplein in ieder geval worden gecompenseerd. Tevens is bij deze aanpassingen aandacht voor het versterken van de groenstructuur langs de wegen en eenduidig materiaalgebruik.

Aanpassingen Burgemeester Nielenplein/ Notitie van wijziging

In de centrumparagraaf van het Verkeersstructuurplan (2000) is voorgesteld om gemotoriseerd doorgaand verkeer te weren uit het centrum door middel van het zogenoemde “lussensysteem”. Concreet betekent dit het afsluiten van de autoverkeerroutes over zowel het Burgemeester Nielenplein als over het Kerkplein. Tijdens het open planproces van de centrumvisie werd duidelijk dat, behalve de behoefte aan een centrale ontmoetingsplek met ruimte voor terrassen en activiteiten, er tevens veel waarde wordt gehecht aan de autobereikbaarheid van het centrum ten behoeve van het winkelend publiek. Daarom is in de centrumvisie een variant op het lussensysteem voorgesteld. Hierbij wordt het Burgemeester Nielenplein afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, terwijl de verbinding over het Kerkplein intact blijft.

Tijdens de behandeling van de centrumvisie in de commissie Algemeen Bestuur van 12 maart 2003 bleek echter dat er onvoldoende politiek draagvlak was voor een permanent autovrij Burgemeester Nielenplein.

Buiten enkele raadsfracties hadden met name de ondernemers uit het centrum bezwaren tegen dit voorstel, zoals ook bleek uit de inspraaknotitie centrumvisie. Er is tijdens de commissievergadering voorgesteld om in overleg te treden met de betrokkenen over de invulling van het Burgemeester Nielenplein. Bij de behandeling van de MJP heeft de portefeuillehouder dit nogmaals bevestigd.

Uitgangspunt voor het Burgemeester Nielenplein is een gezellig plein met ruimte voor voetgangers, terrassen en evenementen. Hierbij wordt de autoverbinding over het Burgemeester Nielenplein in stand gehouden, maar tijdens de weekmarkt en evenementen wordt het plein autovrij gemaakt. Opgemerkt dient te worden dat door het instandhouden van de autoverbinding over het plein afgestapt wordt van het voornemen uit het Verkeersstructuurplan (2000) om doorgaand verkeer door het centrum te weren.

De bijgevoegde notitie van wijziging bevat de aanpassingen aan de centrumvisie ten aanzien van het Burgemeester Nielenplein. Naast een toelichting op de inrichtingsschets “Koelman variant parkeren” worden ook verkeersaspecten behandeld. Deze verkeersaspecten betreffen een onderzoek naar de mogelijke verkeersafwikkeling over het Burgemeester Nielenplein en de gevolgen van het plaatsen van de weekmarkt op de rijbaan.

Voorlopig Ontwerp Burgemeester Nielenplein

Het Voorlopig Ontwerp (VO) Burgemeester Nielenplein (d.d. 20-08-2003, gew. 28-11-03), dat in het documentatiecentrum voor de ter inzage ligt, is opgesteld naar aanleiding van de geselecteerde inrichtingsschets en de notitie van wijziging.



Bij het VO zijn de volgende nieuwe elementen van belang:

- ten behoeve van de bereikbaarheid van het centrum voor (brom)fietsers tijdens de weekmarkt en evenementen is een fietsverbinding opgenomen langs het plankier;
- het parkeerterrein achter de Rabobank is door het plaatsen van de weekmarkt op de rijbaan, niet bereikbaar. De onderbreking in de markt ter hoogte van de Gerrit van Assendelftstraat is hierbij alleen bedoeld voor het waardetransport en voor hulpdiensten. Dit levert een autovrij Burgemeester Nielenplein op tijdens de weekmarkt met ruimte voor de voetganger, het marktpubliek, terrassen en aanvullende activiteiten.

3.23 Coalitieprogramma 2014-2018

Met betrekking tot verkeer en vervoer stelt het collegeprogramma:

Mensen zijn in beginsel zelf verantwoordelijk voor hun leven en zij moeten daar in vrijheid invulling aan kunnen geven. De coalitie ziet het als haar taak hen daarbij te faciliteren en waar mogelijk barrières weg te nemen. Leidende attitude is daarom het grijpen van kansen en mogelijkheden, en niet het beperken daarvan. De coalitie zal maatschappelijke initiatieven zoveel mogelijk waarderen en faciliteren. Daarbij ziet de coalitie het als haar plicht te letten op de zwakkeren in de samenleving.

Het motto van dit coalitieprogramma is 'ruimte voor leven, werken en wonen'. Dat vraagt ook om een veilige leefomgeving. Voor alle inwoners van Heemskerk, ongeacht leeftijd, geslacht, huidskleur, etnische afkomst of geaardheid. Over het algemeen ervaren de inwoners van Heemskerk hun leefomgeving als veilig. Er zijn echter twee zaken die extra aandacht verdienen. Ten eerste is het gevoel van veiligheid op straat wat afgenomen. Een belangrijk aandeel hierin heeft de overlast die inwoners ervaren van hangjeugd en van het verkeer van en naar uitgaansgelegenheden.

Centrum

Wat het centrumgebied betreft kiest de coalitie voor een procesbenadering en dus voor het samen met alle betrokken partijen ontwikkelen van een visie op ons centrumgebied, met als doel het behoud van de economische vitaliteit. De sterke punten van het huidige centrum zijn de bereikbaarheid, de diversiteit en het kleinschalige karakter ervan, alsmede de combinatie van winkelen, wonen, werken en recreëren, hetgeen tezamen zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat. Desondanks is er discussie over een aantal aspecten, zoals het parkeren en de balans tussen voetgangers en verkeer. Ook kunnen er wellicht enkele randen (zoals het Haydnplein) beter aan het centrum worden verbonden. Dit moet leiden tot versterking van de functie van het centrum. Ook hier wil de coalitie dus niet met blauwdrukken komen, maar op basis van een discours met alle belanghebbenden komen tot een breed gedragen visie. Die gezamenlijke visie is bepalend voor de te nemen maatregelen. Aandachtspunten zijn - wat de coalitie betreft - in ieder geval de cultuurhistorische waarden, alsmede de balans tussen winkels en horeca.

Milieu

Heemskerk ligt in een regio waar op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit de grenzen zijn bereikt. De coalitie wil om die reden goede afspraken maken met omliggende gemeenten en het bedrijfsleven, teneinde de emissie van vervuilende stoffen in de toekomst, waar mogelijk, zoveel mogelijk terug te dringen.

3.24 Detailhandelsvisie (incl. markt- en straathandel)

De detailhandelsvisie (september 2007) van de gemeente Heemskerk richt zich qua verkeer voornamelijk op de parkeersituatie en de bereikbaarheid van het centrum:

- Het parkeeraanbod in het centrum is bijzonder dicht op de winkels gelegen. In alle winkelstraten kan voor de deur van de winkels geparkeerd worden. Door het gratis en dicht bij de winkels gelegen parkeeraanbod, onderscheidt Heemskerk zich duidelijk van het centrum van Beverwijk;



- De toegankelijkheid van het centrum voor de auto heeft als keerzijde een minder prettig voetgangersklimaat. Alhoewel de situatie niet onveilig is voor de voetganger, vormt de afstemming tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer een aandachtspunt.

3.25 Economische beleidsvisie 2008-2011

De visie stelt het volgende m.b.t. bereikbaarheid: Vanuit het noorden en zuiden is Heemskerk goed bereikbaar over de A9. Vanuit het oosten mist nog de aansluiting tussen de snelwegen A8 en A9. De noodzaak tot deze verbinding wordt onderschreven in de collegeprogramma's van Heemskerk en Uitgeest en is speerpunt in het regioverband IJmond. De verwachting is dat deze verbinding vóór 2020 gereed zal zijn. Dit zal de komende jaren blijvend bestuurlijke inzet van de gemeente worden vragen. De industrieterreinen van Heemskerk zijn goed bereikbaar. De bereikbaarheid van De Houtwegen zal verbeterd worden door de aansluiting op de Westelijke Randweg.

De bereikbaarheid via openbaar vervoer verdient extra aandacht. De spoorverbindingen zijn goed, maar kunnen beter. Het vervolgvervoer is uitermate slecht. Geen busaansluitingen en geen fietsenstalling. Het station moet worden opgewaardeerd. Dit zal aan de orde worden gesteld in overlegsituaties met provincie en NS. In dat kader moet tevens een openbaarvervoer ontsluiting van de Broekpolder worden meegenomen. Er dient speciale aandacht te zijn voor de noodzakelijke verbetering van het collectief vraagafhankelijk vervoer.

3.26 Economische visie IJmond 2009

De visie stelt het volgende m.b.t. bereikbaarheid:

De bereikbaarheid van de IJmond heeft de afgelopen jaren veel aandacht gehad en zal ook de komende jaren een belangrijk aandachtspunt blijven voor de ontwikkeling van de regio. Een goede bereikbaarheid is van groot belang voor de IJmond en uitvoering van de economische visie. De multimodaliteit van de IJmond, bereikbaarheid over water, spoor en wegen, is een sterk punt van de IJmond en tevens een belangrijke meerwaarde ten opzichte van andere regio's. De afgelopen jaren is veel aandacht besteed aan de Noord-Zuid verbinding, die inmiddels redelijk goed is. De Oost-West verbinding moet verbeterd worden net als het vervoer over water. Ook de interne bereikbaarheid verdient de komende jaren aandacht zodat de bedrijventerreinen, winkelgebieden en de kust goed bereikbaar blijven.

De IJmond wil daarom investeren in:

- Verbeteren externe bereikbaarheid Oost-West (verbinding A8/A9).
- Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen, kust en detailhandel.
- Vervoer over water.

3.27 Factor C

Het coalitieprogramma 2014-2018 geeft aan de inwoners hun inbreng zoveel mogelijk moeten kunnen hebben bij de besluiten die genomen gaan worden.

Factor C is een methode die de gemeente gebruikt om omgevingsbewust te werken. Door middel van drie stappen (krachtveldanalyse, kernboodschap, kalender) kunnen doelgroep(en) worden betrokken bij het ontwikkelen van beleid of een project of een te nemen besluit. Daarmee wordt geprobeerd zoveel mogelijk aan te sluiten bij de beleving van die doelgroep(en), zodat er meer wederzijds begrip en betrokkenheid ontstaat.

3.28 Fietsbeleidsplan – Gemeente Heemskerk 2004

Het fietsbeleidsplan van de gemeente Heemskerk (vastgesteld 16 februari 2004) omvat een netwerk van hoofdverbindingen voor de fiets en een nadere uitwerking daarvan. Het ontwikkelde netwerk voldoet waar mogelijk aan de eisen die aan een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk worden gesteld. Naast het ontwikkelen van een fietsnetwerk is ook aandacht besteed aan stallingsvoorzieningen, met name bij het station. Het huidige wegennetwerk van Heemskerk is helder van opzet, biedt veelal



directe verbindingen en ontsluit in principe alle belangrijke fietsbestemmingen. Er vinden relatief weinig ongevallen met fietsers en bromfietzers plaats. In het kader van het fietsbeleidsplan zijn en worden de locaties waar volgens de gegevens uit de ongevallenregistratie de meeste ongevallen plaatsvinden, aangepakt. Het ontwikkelde fietsnetwerk sluit aan op de netwerken van provincie en regio. Het netwerk omvat ook de verbindingen tussen het station en het centrum. Tevens zijn de ontbrekende verbindingen aan het netwerk toegevoegd.

Concreet betekent dit dat de opgave in Heemskerk voor de fiets voornamelijk ligt in het optimaliseren van het bestaande netwerk. Het huidige netwerk vormt hierdoor, mede door zijn fijnmazigheid, een goede basis. Bij het optimaliseren valt te denken aan versnelling, comfortverbetering en het toevoegen van ontbrekende schakels.

De uitgangspunten van het Fietsbeleidsplan werden later voor zover nog actueel opgenomen in het verkeersstructuurplan 2009-2015. Het Fietsbeleidsplan heeft hierdoor haar status als separaat beleidsplan verloren.

3.29 Gehandicapten parkeren

Europese gehandicaptenparkeerkaart

Mensen die door hun beperking gedurende minimaal zes maanden minder dan 100 meter kunnen lopen kunnen bij de gemeente een aanvraag doen voor een Europese gehandicaptenparkeerkaart. Aan de verkrijging wel zijn enkele voorwaarden verbonden. De voorwaarden zijn te vinden op de website van de gemeente.

Er zijn drie soorten gehandicaptenparkeerkaarten:

- bestuurderskaart: Met deze kaart kan de bestuurder een auto op een algemene gehandicaptenparkeerplaats parkeren. De parkeerkaart is niet kenteken gebonden;
- passagierskaart: Met deze kaart kan een bestuurder op een algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren en de gehandicapte daarna begeleiden naar zijn/haar bestemming. Deze kaart is persoonsgebonden;
- instellingenkaart: De kaart voor instellingen is bestemd voor het vervoer van bewoners van een AWBZ-instelling. Instellingen kunnen voor collectief vervoer van bewoners een gehandicaptenkaart aanvragen. Met deze instellingenkaart is het niet nodig om voor iedere bewoner afzonderlijk een kaart aan te vragen.

Gehandicaptenparkeerplaats

Gehandicapten in het bezit van een auto kunnen bij de gemeente een gehandicaptenparkeerplaats aanvragen in de buurt van hun huis, indien zij hun auto niet kunnen stallen op eigen terrein. Om in aanmerking te komen voor de parkeerplaats dient de gehandicapte een Europese gehandicaptenparkeerkaart te bezitten. Bij de parkeerplaats plaatst de gemeente het bord gehandicaptenparkeerplaats met als onderbord het kenteken van de auto. Voor het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats is het nemen van een verkeersbesluit verplicht; dit geldt strikt juridisch ook voor het opheffen van een dergelijke parkeerplaats, echter gezien de administratieve wordt dit laatste achterwege gelaten..

3.30 Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP) planperiode 2013 t/m 2017

Ten behoeve van het verwijderen van afvalwater, regenwater en overtollig grondwater uit de woonomgeving, zijn voorzieningen nodig. Aanleg en beheer van deze voorzieningen is een gemeentelijke taak. De gemeente is wettelijk verplicht (artikel 4.22 Wet milieubeheer) een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) op te stellen, waarin wordt aangegeven hoe de gemeente invulling gaat geven aan haar zorgplichten met betrekking tot de rioleringszorg.



Er is geen lozingsverordening regenwater opgesteld. Sinds de invoering van de Wet gemeentelijke watertaken in 2008, heeft de gemeente de verordeningsbevoegdheid gekregen voor het reguleren van afstromend regenwater en grondwater. In een lozingsverordening kunnen twee aspecten worden geregeld:

- het stellen van voorwaarden aan het lozen van afvloeiend regenwater of grondwater op of in de bodem of in een riool en;
- het beëindigen van lozingen van afvloeiend regenwater of van grondwater in een vuilwaterriool (afkoppelen).

Ervaring leert –met recente afkoppel- en herstructureringsprojecten in Heemskerk– dat een hoog percentage van de betrokkenen meewerkt op basis van vrijwilligheid. Het opstellen van een lozingsverordening wordt daarom op dit moment niet als noodzakelijk ervaren om als middel in te zetten.

Voor het stedelijk gebied en het openbaar terrein is de volgende beleidskeuze gemaakt: “voor het ontvlechten van het gemengde stelsel (in bestaand stedelijk gebied) naar een verbeterd gescheiden stelsel, wordt meegelift met de herstructureringsprojecten, dan wel andere integrale projecten in de openbare buitenruimte.” Bij het afkoppelen van regenwater wordt in eerste instantie gekeken of het regenwater ter plekke kan worden geïnfiltreerd met behulp van infiltratievoorzieningen. Dat vereist een andere manier van denken in het ontwerp-, beheer- en onderhoudproces.

3.31 Groenbeleidsplan gemeente Heemskerk 2013-2017

Het groenbeleidsplan Heemskerk heeft als hoofddoel het in stand houden en waar mogelijk verbeteren van groenvoorzieningen die bijdragen aan een veelzijdige, gevarieerde, gezonde en prettige leefomgeving voor mens, dier en plant. Als openbaar groen binnen het stedelijk gebied wordt verwijderd, bijvoorbeeld voor het realiseren van bebouwing, wegen of parkeerplaatsen, dan is het uitgangspunt dat dit op of in de directe nabijheid van de locatie wordt gecompenseerd. Indien deze compensatie niet binnen een straal van 500 meter redelijkerwijs mogelijk of wenselijk is, zal dit elders in Heemskerk worden gecompenseerd.

De wegenverkeerswet stelt dat bermen en zijkanten tot de weg moeten worden gerekend. Hierdoor mag daar ook worden geparkeerd. Om het parkeren in het groen naast de weg te voorkomen zal het groen op deze locaties dusdanig vormgegeven moeten worden dat het voor de weggebruiker door de inrichting duidelijk is dat daar niet geparkeerd mag worden. Verder staat in het groenbeleidsplan opgenomen dat bij parkeergelegenheden geen bomen geplant worden die nadelige invloed (druipen of vruchten) hebben op het parkeren. Op deze manier blijft parkeerfaciliteit geborgd. Tot slot staat er in het beleidsplan aspecten genoemd waaraan getoetst worden bij aanvragen voor het wijzigen van openbaar groen naar een parkeervak. De aspecten zijn:

- De parkeerdruk moet gemiddeld hoger zijn dan 95% (de omvang van het betreffende gebied staat niet beschreven). Uitzondering hierop is parkeerdruk die door bewoners zelf wordt gecreëerd door de parkeermogelijkheid op eigen terrein niet te gebruiken dan wel te hebben ontnomen;
- Indien de parkeerdruk wordt veroorzaakt door een aantrekkende parkeerbehoefte van een object in de nabijheid dan dient de aanleg van extra parkeergelegenheid zo dicht mogelijk bij deze bron plaats te vinden;
- Indien binnen een loopafstand van 100 meter parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd welke minder afbreuk doet aan de stedelijke kwaliteit dan zal hierin de oplossing van het parkeerprobleem moeten worden gevonden;
- Indien zo goed als alle aanwonenden en minimaal 20 huishoudens binnen een loopafstand van 100 meter een extra parkeervoorziening ten koste van openbaar groen wenselijk achten (dit geldt niet als de wijk voldoet aan de parkeernorm);
- Indien binnen een loopafstand van 100 meter compensatie plaatsvindt in de openbare ruimte.



3.32 Kadernotitie evenementen Heemskerk 2017

De Kadernotitie vindt haar juridische grondslag in de Algemene plaatselijke verordening 2016. In de nota wordt het 'speelveld' beschreven waarbinnen de evenementen in de openbare ruimte moeten worden georganiseerd. Ook de 'spelregels' zijn erin opgenomen. Het geheel geeft duidelijkheid over het te voeren beleid met betrekking tot het afgeven van vergunningen en bevordert een efficiëntere afhandeling van de aanvragen. De regels zijn er op gericht om overlast van evenementen te beperken en om onveilige situaties te voorkomen.

De APV verstaat onder het begrip evenement "elke voor publiek toegankelijke verrichting van vermaak". De APV somt ook de uitzonderingen op, te weten: bioscoopvoorstellingen, markten, kansspelen, dansen in een horecagelegenheid, betogingen, samenkomsten en vergaderingen en regelmatig voorkomende sportwedstrijden. Voor het houden van een evenement is een evenementenvergunning nodig. In de kadernotitie is gekozen voor een andere verdeling, die meer is afgestemd op de impact van het evenement op de omgeving. Van belang is de mate waarin het normale gebruik van de openbare weg wordt gehinderd, er (mogelijk) sprake is van hinder en overlast en er (mogelijk) veiligheidsrisico's zijn. De kadernotitie benoemt drie categorieën evenementen: eenvoudig, groot en groot+ (verhoogde veiligheidsaandacht).

Met deze nota worden de volgende effecten beoogd:

- het veilig en ordelijk laten verlopen van de evenementen;
- het beter beheersbaar maken van geluidhinder rondom evenementen;
- het creëren van duidelijkheid naar zowel organisatoren als omwonenden wat de (on)mogelijkheden voor een evenement zijn;
- het optimaliseren van de samenwerking rondom evenementen tussen de diverse partijen, zowel binnen als buiten de gemeentelijke organisatie;
- het stroomlijnen van het proces van vergunningen, toezicht en handhaving.

De nota gaat achtereenvolgens in op volgende onderdelen:

- vergunningen en voorschriften;
- locaties voor evenementen;
- hinder en belasting van evenementen;
- de kaders voor evenementen.

De voorschriften die in de vergunningen voor evenementen zijn opgenomen richten zich op de doelstelling van het evenementenbeleid. De voorschriften zijn terug te vinden in de basisindeling van een evenementenvergunning onder de kopjes "wegafsluiting - activiteiten - gebruik openbare weg/ openbaar gebied - veiligheid - algemeen". Veel voorschriften worden standaard in de vergunning opgenomen. Hierbij kan onder andere gedacht worden aan voorschriften in verband met verkeersregelaars, afzetmateriaal en bereikbaarheid van gebouwen.

3.33 Legesverordening 2017

De verordening vindt haar juridische grondslag in de Gemeentewet en rekt leges op het gebied van verkeer en vervoer voor het in behandeling nemen van een aanvraag:

- tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
- tot het verkrijgen van een ontheffing als bedoeld in artikel 9.1 van de Regeling voertuigen;
- tot het verkrijgen van een gehandicaptenparkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).



3.34 Marktverordening gemeente Heemskerk 2016

Deze verordening vindt haar juridische grondslag in de Gemeentewet, heeft betrekking op de weekmarkt en stelt onder andere voorwaarden aan:

- marktlocatie;
- marktijden;
- marktschoonhouden;
- aanwezigheid van rij- en voertuigen

3.35 Milieubeleidsplan Heemskerk 2014-2018

De Wet milieubeheer biedt op gemeentelijk niveau de mogelijkheid tot het facultatief vaststellen van een milieubeleidsplan (art. 4.16). Hierin worden de hoofdzaken opgenomen van het door de gemeenteraad dan wel burgemeester en wethouders te voeren milieubeleid. Met dit beleid geeft de gemeente haar ambities aan die zij in de looptijd van het beleidsplan wensen te behalen.

Het beleidsplan benoemt in het kader van verkeer en vervoer de volgende punten:

- de gemeente wil een goede en gezonde leefomgevingkwaliteit realiseren en duurzaam ontwikkelen (een goede en gezonde leefomgevingkwaliteit betekent dat de kwaliteit van de leefomgeving rondom de woning in orde is. Juist op die plek waar het dagelijks leven zich afspeelt, mensen tot rust komen, kinderen opgroeien, moet men geen gezondheidsrisico's of andere risico's lopen. Overlast en hinder dienen tot een minimum beperkt te zijn. Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die aansluit op de behoeften van het heden, zonder daarbij de mogelijkheden voor toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien in gevaar te brengen of af te wentelen op mensen die elders leven. Duurzame ontwikkeling is een ontwikkelingsproces gericht op het bevorderen van evenwichtige groei van de veerkracht en kwaliteit van de natuur, van het lichamelijke en geestelijke welzijn van mensen (en een gezonde economische ontwikkeling);
- Heemskerk wil in 2020 een energieneutrale gemeente zijn. Dit houdt in dat de benodigde energie die door de gemeentelijke organisatie gebruikt wordt binnen gebouwen en voor openbare verlichting en bemaling evenveel is als in een jaar in de gemeentelijke organisatie duurzaam opgewekt wordt. Hiervoor zal een inventarisatie worden opgesteld;
- Heemskerk is ondertekenaar van de Deelnameverklaring Duurzaam Inkopen. Het nieuwe Manifest Professioneel Duurzaam Inkopen is de opvolger van de deelnameverklaring en straalt meer ambitie uit. Met de ondertekening van dit manifest verklaart Heemskerk om duurzaam inkopen volgens de nieuwe aanpak te willen uitvoeren;
- Fietsgebruik stimuleren: fietsen wordt steeds hipper en is bezig aan een wederopstanding. Duurzaam, snel, elegant, excellent en goedkoop op afstanden tot 7,5 kilometer en met een elektrische fiets tot wel 15/20 kilometer. De fiets wordt steeds vaker gezien als een alternatief voor de auto zeker gezien de stijging van de brandstofprijzen. Ook in het woon-werkverkeer en het werk-werkverkeer is de fiets weer in beeld. Steeds meer mensen zien de voordelen van het fietsen en 'trappen steeds vaker naar hun baas'. Dat is uiteraard gunstig voor de reductie van het autoverkeer, de uitstoot van CO₂ en de gezondheid van werknemers. Er zijn in Nederland meerdere fiets bevorderende projecten zoals Fietsen Scoort. De gemeente Heemskerk is deelnemer aan dit project. Inmiddels doen 40 medewerkers mee, deze reden gezamenlijk in 2013 al ruim 6000 km.

Naast het beleidsplan is er op de aspecten m.b.t. milieu al beleid uitgewerkt. In samenhang met verkeer en vervoer valt te denken aan:

- Visie luchtkwaliteit IJmond 2012-2016;
- Actieplan Geluid 2013-2018;
- Beleidsplan Openbare verlichting 2012-2020.



3.36 Nota integraal veiligheidsbeleid 2010-2014

De Nota benoemt zes veiligheidsvelden. Verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van het veld “Fysieke veiligheid”, daarnaast zijn er voor verkeer en vervoer enkele raakvlakken met andere veiligheidsvelden. Cruciaal voor in de vormgeving van een veilige samenleving is aldus de nota: gedeelde verantwoordelijkheid, regie van gemeente, afspraken maken, prestatiesturing, probleemgerichte aanpak, informatiesturing en gebiedsgericht werken.



Integrale veiligheid brengt tot uitdrukking dat allerlei inbreuken op de veiligheid in onderlinge samenhang moeten worden gezien en dat veiligheidsproblemen alleen in samenwerking kunnen worden opgelost. Immers de meeste vormen van onveiligheid zijn niet met één maatregel te bestrijden. Meestal zijn diverse maatregelen nodig. Deze moeten onderling worden afgestemd (zogenoemde interne samenhang), maar ook op activiteiten die vanuit andere beleidsterreinen worden ondernomen (zogenoemde externe samenhang). Voor een optimaal resultaat moeten de maatregelen in de verschillende schakels van de veiligheidsketen worden genomen.

De gemeente Heemskerk is samen met partners als de Provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de kwaliteit en de veiligheid van de infrastructuur van de weg. Verder zijn projectontwikkelaars, aannemers en architecten aanspreekbaar op veiligheidsaspecten van hun bouwprojecten. In de ontwerp- en bouwfase worden zij gestimuleerd tot (of zij zijn wettelijk verplicht om) veiligheidsaspecten mee te nemen.

Eind 2009 is door de gemeenteraad een verkeerscirculatieplan 2009-2015 vastgesteld. Doel van dit plan is het optimaliseren van het verkeersnetwerk ten behoeve van een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarnaast is een doel van dit verkeersstructuurplan om de dalende trend van het aantal ongevallen voort te zetten. Hierbij moet het aandeel van ernstigere ongevallen met de trend mee worden verkleind. Deze doelstellingen komen overeen met het Rijksbeleid inzake verkeersveiligheid verwoord in de nota Mobiliteit. Centraal in de aanpak van de verkeersonveiligheid in Heemskerk staat het principe Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een visie



waarbij wordt gestreefd naar een heldere en eenduidige structuur voor alle weggebruikers. Daarnaast controleert de politie intensief op verkeersovertredingen die leiden tot de meeste slachtoffers: snelheidsovertredingen, rijden door rood licht, rijden onder invloed en het niet dragen van gordel of helm. Ook is er specifieke aandacht voor verkeersveiligheid rondom scholen.

3.37 Parkeerbeleidsplan 2010

Op 23 september 2010 heeft de raad de geactualiseerde versie van het Parkeerbeleidsplan 2002 vastgesteld. Aangezien de parkeernormen en de mogelijkheden voor parkeermaatregelen per gebiedstype verschillen is er bij de actualisatie gekozen voor een gebiedsgerichte benadering. Hierbij is er gekozen voor: nieuwe woongebieden, bestaande woongebieden, bedrijven terreinen, winkelgebieden (centrum en wijkwinkelcentra) en overige voorzieningen.

In beginsel dient er geparkeerd te worden op eigen terrein. Is dit niet mogelijk dan geeft het beleidsplan hiertoe de oplossingsmogelijkheid, hetzij fysiek voor gebieden buiten het centrum, hetzij middels financiële compensatie voor gebieden binnen het centrum (Parkeerfonds).

Bij actualisatie van de bestemmingsplannen worden de parkeernormen hierin opgenomen en is het parkeerbeleidsplan voor de parkeernormen buiten werking gesteld. In bestemmingsplannen, geactualiseerd voor 2013 zijn geen parkeernormen vastgelegd en is het Parkeerbeleidsplan 2010 richtinggevend.

3.38 Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017

In 2017 zal het Parkeerbeleidsplan 2010 worden geactualiseerd. Deze actualisatie loopt gelijktijdig met de actualisatie van het Verkeerstructuurplan 2009-2015.

Landelijk is er op het gebied van parkeernormen sinds de vaststelling van het Parkeerbeleidsplan 2010 het e.e.a. gewijzigd. Het Heemskerkse parkeerbeleid is daarmee toe aan actualisatie waarbij aansluiting is gezocht bij de landelijke kencijfers parkeren van het CROW en de in voorbereiding zijnde bestemmingsplannen Buitengebied, Centrum, Woongebieden en Bedrijventerreinen.

Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 vervangt na vaststelling het Parkeerbeleidsplan 2010.

3.39 Parkeerfonds

In 2002 is de Afkoopregeling voor parkeren in het centrum ingesteld. Deze afkoopregeling is bij de actualisatie van het Parkeerbeleidsplan 2010 overgenomen. Op 31 mei 2012 heeft de raad de Afkoopregeling aangescherpt op de volgende punten:

- verruiming van bouwactiviteiten naar bouw- en/of gebruiksactiviteiten;
- exacte vaststelling gebiedsbegrenzing (zie bijlage 4) voor de “Afkoopregeling centrum parkeren”, inclusief het hieraan gekoppelde investeringsgebied;
- parkeercompensatieregeling en parkeernormen voor terrassen.

Op 5 juni 2012 heeft op het beleid een aanvulling plaatsgevonden, zijnde verruimingsmogelijkheden voor de startende ondernemer. In het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 wordt voorgesteld het Parkeerfonds stop te zetten.

3.40 Realisatieplan Openbare Verlichting 2012-2020 (actualisatie 2017 in voorbereiding)

In het realisatieplan is opgenomen wat de uitvoerende taken van de OVL-organisatie omvat en wie daarvoor verantwoordelijk is. De responstijden voor de werkzaamheden zijn vermeld zoals bijvoorbeeld de tijd voor veiligstellen van een aangereden lichtmast. Het plan geeft een beeld van de verantwoordelijkheden, aantallen en kosten voor de komende 10 jaar. Dit realisatieplan is niet uitputtend. Van de aannemer en beheerder wordt verlangd dat jaarlijks een actuele planning wordt opgesteld. Deze planning wordt gemaakt op basis van actuele bestandsgegevens.

De gemaakte planningen in deze realisatienota zijn gebaseerd op handhaving bestaand beleid en het vervangen op natuurlijke momenten van armaturen met PLL 36 watt lamp door armaturen met PLL24 watt lamp.



3.41 Strategische toekomstvisie 2040 (“Heemskerk, het geheim van de IJmond”)

Aangezien er geen data over de toekomst zijn en deze dus onvoorspelbaar is, zullen wij ons verschillende toekomstbeelden voor moeten stellen om tot een goede strategische visie “Heemskerk 2040” te kunnen komen. Scenariodenken is hiervoor als hulpmiddel gekozen. Op basis van trends en ontwikkelingen is, samen met een brede groep mensen uit en rondom de Heemskerkse gemeenschap, een aantal van elkaar verschillende toekomstbeelden ontwikkeld. Op deze wijze verkent de gemeente de lange termijn, om een gedegen en gedragen strategische visie op Heemskerk te kunnen ontwikkelen. Deze visie geeft een koers voor de korte en middellange termijn bij het maken van strategische keuzes op alle beleidsterreinen.

Onzekerheden zijn: de samenstelling en omvang van de bevolking op termijn en de interne/externe gerichtheid van Heemskerk. Rondom deze twee zogenaamde kernonzekerheden zijn drie scenario's vormgegeven. In deze fictieve toekomstbeelden zijn met opzet de extremen opgezocht om de consequenties van ontwikkelingen in die toekomst goed te kunnen doordenken. Er zijn ook expres meer scenario's gemaakt omdat we de toekomst niet kunnen voorspellen en dus beter verschillende alternatieven kunnen doordenken.

Vanuit het scenario denken is een strategische toekomstvisie ontwikkeld. De visie voor het verkeer en vervoer werd als volgt geformuleerd:

- De infrastructuur is de laatste decennia ingericht op een diverse bevolking. De infrastructuur van Heemskerk is ‘ouderenproof’, en zeer geschikt voor toerisme en recreatie. Zo zijn er geen stoepen en drempels, waardoor bijvoorbeeld Segways (elektrisch aangedreven eenpersoons vervoermiddel) overal vrij baan hebben;
- In het autovrije centrum van Heemskerk zijn veel gezellige winkeltjes, restaurants, cafeetjes en terrassen. Daardoor heerst er een aantrekkelijke, dorpse sfeer en is het schoon, stil en veilig. Boven de winkels wordt gewoond. Grootschalige winkelgebieden liggen aan de rand van de gemeente en zijn goed bereikbaar met de auto en het openbaar vervoer. Heemskerk was een voorloper in het gebruik van biobrandstof en toen elektrisch rijden een enorme vlucht nam, liep de gemeente ook op kop door de snelle integratie van oplaadstations op parkeerterreinen;
- Het tuindersgebied aan de grens van het Noord-Hollands Duinreservaat is een groene, toeristische zone waar recreatie wordt gecombineerd met duurzame tuinbouw;
- Heemskerk heeft een open verbinding met de IJmond, Amsterdam, Schiphol, Zaandam, Uitgeest en de rest van de Metropoolregio. De afgelopen decennia is de verbinding via de A8 en A9 sterk verbeterd, is er een lightrail aangelegd met de MRA en zijn verbindingen tussen verschillende vervoersmiddelen geoptimaliseerd. Dit maakt Heemskerk een goed bereikbare gemeente voor forensen en toeristen.

De koers naar 2040 werd voor het verkeer en vervoer als volgt benoemd:

- In eerste instantie is het van belang dat Heemskerk ervoor zorgt dat de mensen die er vandaag wonen er graag willen blijven wonen. Hoge leefbaarheid in buurten, betrokken buurtbewoners, bereikbaarheid en een gezellig centrum dragen daar aan bij;
- De gemeente zet de komende decennia in op sport, recreatie, toerisme, zorg, duurzame industrie, tuinbouw en dienstverlening. Om dit mogelijk te maken en om een gunstig vestigingsklimaat in stand te houden, is een open verbinding met de regio voor auto en openbaar vervoer essentieel voor zowel ondernemers als bewoners;
- Voorzieningen en recreatiemogelijkheden staan in het teken van gezondheid, zorg en wellness. Daar hoort een autovrij centrum met een dorps karakter bij. Een drempelvrije, veilige infrastructuur is immers aantrekkelijk voor oudere inwoners en recreanten. En daarnaast voorzieningen als een ziekenhuis, zorghotels, privé klinieken en sportaccommodaties;

Er wordt ingezet op actieve samenwerking met de IJmond-gemeenten om gezamenlijk positie te bepalen richting de provincie en de metropoolregio Amsterdam.



3.42 Structuurvisie Heemskerk 2020

In de structuurvisie gaat het om het verwerken van nieuwe ontwikkelingen, plannen en ambities in een integrale ruimtelijke visie. In 2009 is de Strategische Toekomstvisie 2040 'Heemskerk, het geheim van de IJmond' (Visie 2040) vastgesteld, waarin de strategische ontwikkelingsrichting voor de lange termijn is beschreven. De structuurvisie verbindt daarmee het 'nu' (2011) met de 'toekomst', oftewel de visie creëert ruimte voor bestaande plannen en plaatst deze tegelijkertijd in het lange termijn perspectief na 2020. Het doel van de structuurvisie Heemskerk 2020 is een overkoepelend kader te bieden voor zowel burgers als de eigen organisatie voor het voeren van ruimtelijke beleid door de gemeente in de komende 10 jaar. Effectuering van de beleidsuitspraken in deze structuurvisie vindt plaats door het maken van bestemmingsplannen, het voorbereiden en uitvoeren van herstructureringsplannen en het voorbereiden en uitvoeren van ruimtelijke projecten.

De structuurvisie vangt aan met de lange termijn ambities voor Heemskerk, zoals verwoord in de strategische toekomstvisie voor 2040. Deze ambities vormen het (abstracte) ontwikkelkader voor Heemskerk. Concrete programmatische en ruimtelijke ambities op de verschillende beleidsvelden dienen binnen de kaders van de lange termijn ambities plaats te vinden.

De structuurvisie bevat vervolgens een stedenbouwkundige analyse op regionale en gemeentelijke schaal en benoemt daarna een programmatische analyse, waarin per beleidsveld wordt nagegaan wat de stand van zaken is. De analyses leiden tot uitgangspunten voor het ruimtelijk beleid voor de komende jaren. Waarna terugkoppeling plaatsvindt met de ambities uit de Toekomstvisie en de provinciale belangen. Tenslotte wordt ingegaan op de wijze waarop de programmatische claims tot 2020 binnen het ruimtelijk kwaliteitskader een plaats krijgen en worden concrete projecten en beleidsvoornemens voor de komende jaren uiteen worden gezet. Over het beleidsterrein Verkeer wordt het volgende gesteld:

Mobiliteit

Open verbindingen met de regio voor auto en openbaar vervoer zijn essentieel voor het in stand houden van een gunstig vestigingsklimaat voor ondernemers en bewoners. Het actuele verkeersbeleid wordt uitgevoerd, waarbij het aspect duurzame mobiliteit nadrukkelijker aandacht zal krijgen. Optimalisatie van routes van buslijnen en uitbreiding van de fietsverbindingen dient uitgevoerd te worden.

Autoverkeer

Heemskerk is goed bereikbaar per auto. Van oudsher is de Rijksstraatweg een belangrijke ontsluitingsroute. Deze weg loopt niet door, maar langs het centrum van Heemskerk. Na de aanleg is de snelweg A9 de hoofdontsluitingsroute geworden. Knelpunten door filevorming zijn beperkt. Op de A9 komt regelmatig file voor. Binnen de gemeente Heemskerk is de Communicatieweg, de verbinding naar de A9, van groot belang. Met de reconstructie van het kruispunt Tolweg - Communicatieweg is de fileproblematiek opgelost.

Vanaf de snelwegen de Rijksstraatweg lopen diverse invalswegen naar Heemskerk. Deze takken in eerste instantie aan op de twee ringen rondom het centrum, de zgn. binnen- en buitenring. Haaks op de ringwegen loopt een aantal verbindingen, die doorlopen tot in de historische dorpskern. Deze lopen deels - vanaf de Rijksstraatweg - in het verlengde van de invalswegen zodat het centrum rechtstreeks per auto bereikbaar is.

Recentelijk is de Westelijke Randweg aangelegd. Dit is een kortsluiting tussen de Rijksstraatwegen de Plesmanweg (in Beverwijk) zodat doorgaand verkeer vanuit het noorden naar het Tata Steel-terrein in de toekomst niet meer door de bebouwde kom van Beverwijk geleid wordt. Een andere recente aanvulling op de hoofdverkeersstructuur is de Laan van Broekpolder, die de nieuwe wijk Broekpolder



ontsluit en deze via de Hoflaan en de Gerrit van Assendelftstraat rechtstreeks verbindt met het centrum van Heemskerk.

Veranderingen in de wegenstructuur kunnen een grote impact hebben. Voor de komende periode wordt uitgegaan van de in het Verkeersstructuurplan (2009-2015) beschreven hoofdstructuur. Voor het centrum zal middels een nader te houden parkeer – en verkeersonderzoek worden onderzocht of en zo ja, hoe het centrum autolouwer dan wel autovrij gemaakt moet en kan worden.

Een mogelijke knip op de Rijksstraatweg nabij de rotonde met de Westelijke Randweg kan leiden tot wijzigingen van de verkeersintensiteiten en -afwikkeling in deze omgeving. De knip heeft tot doel dat het doorgaande autoverkeer tussen Heemskerk en Beverwijk over de Rijksstraatweg te beperken. De gemeente voert momenteel een onderzoek uit naar de mogelijkheden en effecten van een dergelijke knip.

Indien op planlocatie Tolhek het Rode Kruis Ziekenhuis wordt gerealiseerd, is een rechtstreekse verbinding vanaf de rotonde richting het ziekenhuisterrein beoogd. Hierdoor wordt de Communicatieweg tussen de rotonde en de Tolweg ontzien van extra verkeer van en naar het ziekenhuis. Bij de definitieve keuze van de transformatie van Tolhek naar een ziekenhuisterrein zal deze verkeersmaatregel nader worden onderzocht en uitgewerkt

Openbaar Vervoer

Heemskerk heeft, evenals Beverwijk, Uitgeest en Castricum, een eigen NS-station. Station Heemskerk is niet aangesloten op het sneltreinet tussen Alkmaar, Haarlem en Amsterdam. Het station van Heemskerk bedient, door zijn ligging, met name zuidelijk Heemskerk en ook een deel van Noord Beverwijk. Ook vervult het station voor de nieuwe uitbreidingswijk Broekpolder een belangrijke ontsluitende functie. Het overige deel van Heemskerk is, door het huidige busnetwerk, meer georiënteerd op stations Uitgeest en Beverwijk. Het valt op dat een goede busverbinding tussen station Heemskerk en het centrum ontbreekt.

De NS-stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest zijn voor veel Heemskerkers belangrijker dan het station Heemskerk zelf. Redenen hiervoor zijn dat er vanaf Beverwijk en Uitgeest meerdere verbindingsmogelijkheden zijn en dat de buslijnen die door Heemskerk voeren station Heemskerk niet aandoen, maar wel de twee andere.

In de Toekomstvisie 2040 heeft het openbaar vervoer een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Heemskerk in de regio. Als opties worden genoemd een lightrailverbinding met de Metropoolregio Amsterdam en goede verbindingen tussen de verschillende vervoersmiddelen. Op kortere termijn is het wenselijk de routing van de buslijnen in Heemskerk te blijven verbeteren en te streven naar een bereikbaarheid per bus van het NS-station, mede in het kader van maatschappelijke doelstellingen (bijvoorbeeld voor ouderen) en de bijdrage aan een duurzame mobiliteit.

Regionet moet zorgen voor de opwaardering van het openbaar vervoer tussen Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest. Op dit moment wordt voor lijn 73 het Regionet opgezet. Het is de bedoeling dat deze buslijn die door Heemskerk loopt, aanzienlijk wordt versneld. Deze versnelling kan bereikt worden door de route van lijn 73 zodanig te kiezen dat deze op zijn weg zo min mogelijk obstakels tegenkomt. Een en ander zal wel de rest van het busnetwerk van Heemskerk beïnvloeden. De komende tijd vindt hierover nader overleg plaats tussen Provincie, Gemeente, Buurtgemeenten en Vervoerder.

Het openbaar vervoer richt zich op het optimaliseren van routes in het algemeen en de aansluiting van een buslijn op het NS-station en een betere bereikbaarheid voor maatschappelijke doelgroepen. Duurzame mobiliteit is een aandachtspunt in het actuele verkeersbeleid van Heemskerk.



Fiets(verbindingen)

Het netwerk van fietsverbindingen bestaat uit een groot aantal noordzuid- en oostwestroutes die Heemskerk met de omgeving verbinden. Er is een onderscheid te maken tussen functionele en recreatieve fietsroutes. Functionele routes zijn in dit opzicht opgevat als verbindingen tussen Heemskerk en de omringende gemeentes met de bijbehorende voorzieningen, en tussen de diverse voorzieningen in Heemskerk zelf. De recreatieve routes verzorgen met name de aansluiting op het strand en het omringende poldergebied. Voorbeelden hiervan zijn de Oosterweg en de Noordermaatweg die rechtstreeks aansluiten op het fietsnetwerk in de duinen. De Noordermaatweg loopt door de Heemskerkerpolder en takt ook aan op de recreatieve fietsroute richting Castricum. Via de Communicatieweg, in het zuidoosten van Heemskerk, is het polderachterland van Assendelft en de Zaanstreek ontsloten. Op korte termijn wordt de fietsverbinding over de A9 aangelegd, die de nieuwe wijk Broekpolder en het oostelijk poldergebied met elkaar verbindt.

Het fietsnetwerk van Heemskerk is in principe goed op orde. De meeste bestemmingen, ook buiten Heemskerk, zijn goed bereikbaar per fiets. Op een aantal plekken ontbreekt echter een goede fietsverbinding of is de huidige fietsverbinding voor verbetering vatbaar. Het betreft de fietsverbindingen tussen Maerelaan en Zevenhoeven, tussen het station en het centrum en tussen de Communicatieweg en het station. De fietsroutes die een regionale verbinding vormen tussen voorzieningencusters moeten worden opgewaarderd. Om het fietsen verder te stimuleren zal worden gestreefd het fietswerk verder te optimaliseren en te completeren en de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk te realiseren.

3.43 Toeristisch-recreatieve nota gemeente Heemskerk 2013-2016

(Tussen vloedlijn en vuurlinie II)

In Heemskerk ligt het recreatieve aanbod verspreid over de gemeente. Enerzijds concentreert het aanbod zich op het strand en het duingebied, maar anderzijds zijn er diverse gebieden met onder andere het kasteel Marquette en kasteel Assumburg waar verblijfstoeristen terecht kunnen. Heemskerk heeft meerdere historische gebouwen en monumenten en 1 museum (Luchtoorlogsmuseum Fort Veldhuis). Daarnaast vinden er jaarlijks diverse evenementen plaats. De gemeente Heemskerk ziet kansen voor een verdere uitbouw van recreatie. Niet alleen door een uitbreiding van het aanbod maar ook door de bestaande voorzieningen aantrekkelijk te houden en aan te passen aan de veranderende vraag. De directe invloed die de gemeente kan uitoefenen op het toeristisch-recreatieve aanbod is beperkt. Wel heeft de gemeente een belangrijke taak in de voorwaardenscheppende sfeer voor zowel verblijfs- als dagrecreatie. Er wordt ingegaan op de recreatieve wandel- en fietsnetwerken in de gemeente binnen regionaal verband. De missie is het bevorderen van recreatie en toerisme met oog voor het behoud van het karakter van het dorp en het vasthouden van de diversiteit aan landschappelijke en authentieke gebieden. Het duingebied en het strand worden gezien als het stiltegebied van deze omgeving.

Het uitvoeringsprogramma benoemt:

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

3.44 Uitvoeringsbesluit Afvalstoffenverordening

Dit uitvoeringsbesluit vindt zijn juridische grondslag in de Afvalstoffenverordening Heemskerk 2015. Het uitvoeringsbesluit geeft aan op welke momenten er niet geparkeerd mag worden op en nabij clusterplaatsen waar huishoudelijk afval wordt aangeboden. Het betreft hier de inzameldag en vanaf 20:00 uur op de dag daaraan voorafgaand.

3.45 Uitvoeringsplan Gladheidbestrijding 2016-2017



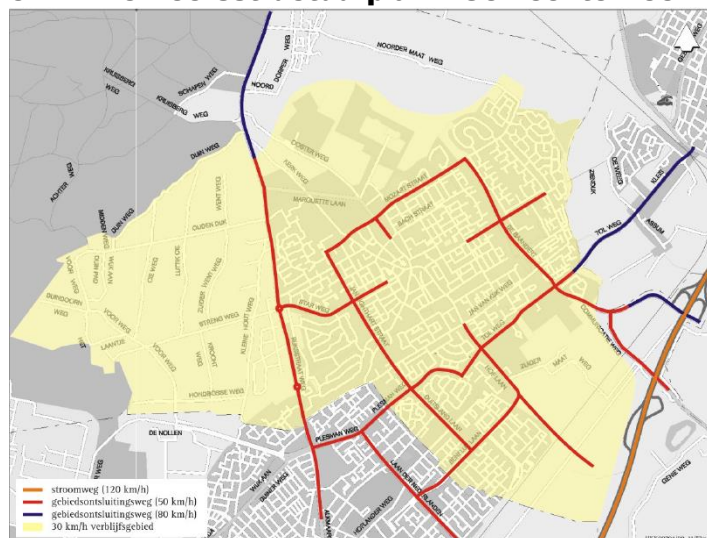
Gladheidbestrijding 2016-2017: Preventieve route.

Het uitvoeringsplan gladheidbestrijding geeft aan op welke wijze de gemeente Heemskerk voldoet aan haar inspanningsverplichting. Het plan geeft inzicht in het beleid, de opzet en de organisatie van de gladheidbestrijding. Tevens wordt aandacht geschonken aan de informatievoorziening naar de bewoners en de gladheid meldingsprocedure. Het uitvoeringsplan gladheidbestrijding is gebaseerd op de CROW publicatie 236: Leidraad gladheidbestrijdingsplan. Jaarlijks stelt het college van burgemeester en wethouders het gladheidbestrijdingsplan vast. De gladheidsbestrijding wordt uitgevoerd door HVC. De routes zijn voor de burgers visueel zichtbaar op de site van HVC (HuisVuilCentrale), www.hvcinzameling.nl en op de site van de gemeente Heemskerk. Jaarlijks wordt dit uitvoeringsplan geactualiseerd.

3.46 Uitvoeringsvoorschriften Straatnaamgeving en nummering Heemskerk 2014

Dit uitvoeringsbesluit vindt zijn juridische grondslag in de Verordening straatnaamgeving en huisnummering Heemskerk 2014. Het uitvoeringsbesluit geeft aan op welke procedure gevolgd wordt om te komen tot een nieuwe straatnaam/huisnummering.

3.47 Verkeersstructuurplan – Gemeente Heemskerk (9 november 2000)



Figuur 1. Wegencategorisering volgens Verkeersstructuurplan 2000

Het hoofdbestanddeel van dit verkeersstructuurplan was het wegencategoriseringsplan. Het plan gaat uit van grote verblijfsgebieden en slechts één type gebiedsontsluitingsweg. Alle 30 km/u-zones zijn gerealiseerd. Het verkeersstructuurplan 2009-2015, de actualisatie van het plan uit 2000, heeft de wegencategorisering verder uitgewerkt en verfijnd, onder andere is toen gekozen om de binnenring ook als gebiedsontsluitingsweg uit te voeren.

3.48 Verkeersstructuurplan 2009-2015 (oktober 2009)

De doelstelling van dit verkeersstructuurplan was het optimaliseren van het verkeersnetwerk ten behoeve van een goede leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in relatie tot het ruimtelijke, economische en milieukundig beleid. Hiertoe werden een aantal vragen geformuleerd voor het wegverkeer, het openbaar vervoer, de (brom)fiets en de voetganger, waarop nu antwoord wordt gegeven:

1. De keuze om de binnenring uit te voeren als GOW2 is vrijwel voltooid, voldoet naar verwachting en zal in 2016 worden afgerond.
2. De Westelijke Randweg is gerealiseerd en de gevolgen van deze nieuwe verkeersader op de wegenstructuur zijn duidelijk geworden. De Rijksstraatweg Zuid heeft de noodzaak tot ontsluitende functie verloren. In een gezamenlijk project met de gemeente Beverwijk is de Rijksstraatweg Zuid heringericht om het verblijfskarakter te benadrukken. Er is een fietstunnel gerealiseerd tussen de Kleine Houtweg en de Gladiolenlaan in Beverwijk waardoor de secundaire fietsroute geborgd is. De vraag is naar boven gekomen om de Westelijke Randweg te voorzien van een vrijliggend fietspad als secundaire fietsroute. De noodzaak hiertoe zal verder onderzocht worden.
3. Vergroten van het verblijfskarakter van diverse locaties heeft plaatsgevonden, hierbij kan gedacht worden aan Haydnplein, Maerten van Heemskerckplein, Hofjes De Maer, Rijksstraatweg-Zuid en de Slotheerenbuurt. Onderzoek naar het vergroten van het verblijfskarakter van de woon- en werkgebieden blijft punt van aandacht.
4. De mogelijke versnellingen buslijn 73 als Regionetlijn zijn achterhaald. De provincie beschouwt in haar toekomstvisie buslijn 73 als lokale stroomlijn.
5. De aansluiting van een buslijn op station Heemskerk is door de provincie tegengehouden. De gemeente is voor wat betreft het buslijnnennet adviserend richting provincie. De buslijnen, door de provincie bepaald, zijn anders vormgegeven dan in het gewenste netwerk openbaar vervoer, zoals aangegeven in het Verkeersstructuurplan 2009-2015. De wens voor een bushalte bij station Heemskerk blijft aanwezig maar is geen primair doel op zich. Zij dient als onderdeel te worden gezien van het buslijnnennet als totaal.
6. De bromfietser is in Heemskerk “op de rijbaan” gebracht, zoals vrijwel in het hele land gewoon is. Deze aanpassing heeft bijgedragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid.
7. Opwaardering van de fietsroutes is op diverse plaatsen gerealiseerd: onder andere langs de gebiedsontsluitingswegen. Verdere optimalisatie van het fietsnetwerk zal IJmondiaal worden uitgewerkt onder het samenwerkingsverband van IJmond Bereikbaar.



8. Er is achterstand ontstaan in de herstructureringsplannen en de voorkeurslocatie voor het Rode Kruis ziekenhuis op het bedrijven terrein Tolhek is niet doorgegaan. Deze ruimtelijke ontwikkelingen hebben hun invloed op de verkeersstromen in Heemskerk.
9. Voor het realiseren van oversteekvoorzieningen zijn randvoorwaarden opgesteld. Verbeterde oversteeklocaties zijn gerealiseerd door aanleg van uitritconstructies. De oversteekbaarheid blijft ook in het nieuwe beleid punt van aandacht.

3.49 Verkeersstructuurplan Heemskerk - Uitvoeringsprogramma (januari 2010)

In het uitvoeringsprogramma worden 46 projecten met name genoemd. Voor de overzichtskaart zie bijlage “projectenoverzicht Verkeer- en Vervoerplan 2009-2015”. Hieronder wordt per project aangegeven wat de status hiervan is.

1. Verbinding A8/A9 – niet gerealiseerd: de verbinding zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van de regio. De gemeente heeft op 9 januari 2014 de “Samenwerkingsovereenkomst Planstudie Fase 1, begroting en marktbenadering t.b.v. de verbinding A8-A9” ondertekend. In 2016 heeft trechtering plaatsgevonden naar drie alternatieven (Golfbaan, Heemskerk en Nulplus). De planstudie is gericht op realisatie van de verbinding rond het jaar 2020. De uitvoering blijft daarmee actueel en is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
2. Turborotonde Communicatieweg – niet gerealiseerd: de turborotonde bevindt zich in de ontwerpfase en zal i.v.m. de komst van Heliomare naar verwachting medio 2017 gerealiseerd worden. De aanleg van het huidige ontwerp betekent een capaciteitsvergroting en zorgt voor het behouden van de doorstroming op dit wegvak. Na 2017 kan een verdere verkeersdruk ontstaan op de Communicatieweg als gevolg van de mogelijke verbinding A8/A9 en de ontwikkeling Tolhek. De nu geheel door de provincie gesubsidieerde turborotonde kon vanwege de onzekere invloed van deze beide projecten hierop niet worden gedimensioneerd. De uitvoering blijft daarmee actueel en is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
3. Herinrichting Communicatieweg Oost – niet gerealiseerd: uit oogpunt van uniformiteit van het Heemskerkse wegennet volgens Duurzaam Veilig is het wenselijk om dit project in het kader van onderhoud uit te voeren.
4. Herinrichten Rijksstraatweg Zuid – achterhaald: het wegvak zal niet meer worden uitgevoerd als GOW2. De doelstelling het verblijfskarakter van het wegvak te benadrukken is in een gezamenlijk project met de gemeente Beverwijk vormgegeven – gerealiseerd (onderdeel VVH-uitvoeringsprogramma).
5. Herinrichting Starweg – gerealiseerd.
6. Herinrichting Maerelaan – niet gerealiseerd: uit oogpunt van uniformiteit van het Heemskerkse wegennet volgens Duurzaam Veilig is het wenselijk de Maerelaan ten oosten van de Baandert herin te richten. In 2017 zal onderzocht worden welke inrichting het meest geschikt is voor dit weggedeelte. Het onderzoek is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
7. Herinrichting Jan Ligthartstraat Zuid – gerealiseerd.
8. Onderzoek herinrichting Laan van Broekpolder ter plaatse van de Citadel – : gerealiseerd: uit kosten oogpunt is het project anders uitgevoerd. Uit stedenbouwkundig oogpunt is het wenselijk de Laan van Broekpolder alsnog volgens het principe van shared space in te richten. Het onderzoek is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
9. Herinrichting Beneluxlaan Zuid – niet gerealiseerd: uit oogpunt van uniformiteit van het Heemskerkse wegennet volgens Duurzaam Veilig is het wenselijk dit project uit te voeren als GOW1. Het project is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
10. Herinrichting Euratomsingel – gerealiseerd.
11. Herinrichting Gerrit van Assendelftstraat Noord – gerealiseerd.
12. Herinrichting Zevenhoeven – niet gerealiseerd: onderzocht moet worden of de weg uitgevoerd gaat worden als GOW2 of ETW. In 2017 zal onderzocht worden welke inrichting het meest geschikt is voor dit weggedeelte. Het onderzoek is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.



13. Herinrichting Professor ten Doesschatestraat – gerealiseerd: gekozen is voor een 50km-inrichting.
14. Herinrichting Mozartstraat – gerealiseerd.
15. Herinrichting Jonkheer Geverslaan – gerealiseerd.
16. Herinrichting Marquettelaan Noord – gerealiseerd.
17. Herinrichting Marquettelaan Zuid – gerealiseerd.
18. Herinrichting Bachstraat – gerealiseerd.
19. Herinrichting Beethovenstraat – gerealiseerd.
20. Herinrichting Laan van Assumburg – gerealiseerd.
21. Herinrichting Jan van Kuikweg – gerealiseerd.
22. Herinrichting Koningin Wilhelminastraat – gerealiseerd.
23. Herinrichting Karshoffstraat West – gerealiseerd.
24. Herinrichting Carel van Manderstraat – gerealiseerd.
25. Herinrichting Ridder Arnoudlaan – gerealiseerd.
26. Herinrichting Karshoffstraat Oost – niet gerealiseerd: uit oogpunt van uniformiteit van het Heemskerkse wegennet volgens Duurzaam Veilig is het wenselijk dit project uit te voeren als ETW. Daar de weg onderdeel uitmaakt van de uitrukroute van de brandweer is het wenselijk het project uit te voeren als GOW2. Voordat onderhoud plaatsvindt zal de keuze gemaakt dienen te worden tussen ETW of GOW2. Project is opgenomen in VVH-uitvoeringsprogramma.
27. Herinrichting Constantijn Huygensstraat – niet gerealiseerd: uit oogpunt van uniformiteit van het Heemskerkse wegennet volgens Duurzaam Veilig is het wenselijk dit project uit te voeren als ETW. Daar de weg onderdeel uitmaakt van de uitrukroute van de brandweer is het wenselijk het project uit te voeren als GOW2. Voordat onderhoud plaatsvindt zal de keuze gemaakt dienen te worden tussen ETW of GOW2. Project is opgenomen in VVH-uitvoeringsprogramma..
28. Herinrichting Duitslandlaan – gerealiseerd.
29. Rotonde Baandert-Mozartstraat – niet gerealiseerd: Bij het einde van de Baandert (GOW1) gaat de weg over in de Mozartstraat (GOW2). In 2016/2017 vindt een onderzoek plaats naar de verkeersveiligheid van rotondes. N.a.v. dit onderzoek zal mogelijke herinrichting plaatsvinden. Onderzoek is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
30. Absolute prioriteit regionet bij verkeersregelininstallaties (VRI) – gerealiseerd: buslijn 73 is door de provincie aangewezen als regionetlijn, echter het traject ten noorden van station Beverwijk wordt door provincie momenteel meer gezien als gebiedsontsluitende stroomlijn. De VRI's zijn m.u.v. de VRI Jan van Kuikweg-Jan Ligthartstraat uitgerust met KAR. Vervanging van deze laatste VRI is opgenomen in het VVH-uitvoeringsprogramma.
31. OV-fietsen in het stationsgebied – gerealiseerd: er zijn 8 OV-fietskluisen geplaatst.
32. Aanleggen keerlus lijn 74 bij station – niet gerealiseerd: de buslijnnet is anders vormgegeven dan in het gewenste netwerk openbaar vervoer, zoals aangegeven in het Verkeersstructuurplan 2009-2015. De wens voor een bushalte bij station Heemskerk blijft aanwezig, maar is geen primair doel op zich. Belangrijker is een goed functionerend busnetwerk. Dit is verder opgenomen in het VVH.
33. Fietsenstallingen station – gerealiseerd.
34. Realisatie perrontoegang Broekpolder – gerealiseerd.
35. Kiss and Ride bij het station – niet gerealiseerd: om openbaar vervoer aantrekkelijk te maken, zijn aanpassingen aan het stationsgebied wenselijk. Gaat onderdeel uitmaken van het project Herinrichting Stationsgebied.
36. Aanleg bushaltes op nieuwe routes – gerealiseerd: door wijzigingen buslijnen (door provincie en Connexion opgelegd) veranderen halteplaatsen. In overleg met de provincie worden waar wenselijk nieuwe halteplaatsen aangelegd inclusief bijbehorende voorzieningen.
37. Toegankelijk maken bushaltes lijn 73 – gerealiseerd: bestaande halteplaatsen zijn toegankelijk gemaakt; bij vervallen halteplaatsen zijn de voorzieningen verwijderd.



38. Comfortverhoging Sternet – niet gerealiseerd: onder de noemer IJmond Bereikbaar worden afspraken gemaakt hoe en wanneer de sternetroute zal worden uitgevoerd.
39. Versnelling Sternet – niet gerealiseerd: onder de noemer IJmond Bereikbaar worden afspraken gemaakt hoe en wanneer de sternetroute zal worden uitgevoerd.
40. Toepassen bromfietzers op de rijbaan – gerealiseerd.
41. Fietsstroken langs de Ruysdaelstraat – gerealiseerd.
42. Fietsparkeervoorzieningen centrum – gerealiseerd.
43. Schoon eigen wagenpark – gerealiseerd: het actueel houden is een continu proces.
44. Deelauto's – in eerste instantie gerealiseerd. Door de lage behoefte aan deelauto's is het project stopgezet.
45. Permanente verkeerseducatie: gerealiseerd: het actueel houden is een continu proces.
46. Goederenvervoer – gerealiseerd.

3.50 Verordening burgerparticipatie 2012

Deze verordening behandelt de werkwijze om bewoners en belanghebbende zo vroeg mogelijk te betrekken bij beleidsvoorbereiding, -ontwikkeling, -uitvoering, of -evaluatie. De gemeenteraad stelt jaarlijks bij de begroting vast op welke beleidsvoornemens burgerparticipatie van toepassing is.

3.51 Verordening leerlingenvervoer Heemskerk 2014

Ieder kind heeft recht op passend onderwijs. In sommige gevallen is de afstand naar de school groot, of kan het kind wegens structurele handicap niet zelfstandig naar school. Ouders kunnen dan een beroep doen op de Verordening leerlingenvervoer.

De verordening kent haar basis in de Wet op het primair onderwijs (WPO), de Wet op het voortgezet onderwijs (VWO) en de Wet op de expertisecentra (WEC). In deze wetten wordt gesteld dat de gemeenteraad de wettelijke plicht heeft een regeling vast te stellen voor het leerlingenvervoer. Op 26 juni 2014 heeft de gemeenteraad hiertoe de Verordening Leerlingenvervoer Heemskerk 2014 vastgesteld. Ten behoeve van het schoolbezoek kent het college aan de ouders van in de gemeente verblijvende leerlingen op aanvraag een vervoersvoorziening toe met in acht neming van het bepaalde in de verordening.

3.52 Verordening straatnaamgeving en huisnummering Heemskerk 2014

Deze verordening vindt zijn juridische grondslag in de Gemeentewet. De verordening regelt het vaststellen van namen van delen van de openbare ruimte, gemeentelijke gebouwen en bouwwerken. Ook het aanduiden van de namen valt onder de verordening, zoals het aanbrengen en beheren van straatnaamborden en borden ten behoeve van andere objecten in de openbare ruimten.

3.53 Visie Luchtkwaliteit IJmond 2017-2021

De nieuwe Visie Luchtkwaliteit 2017-2021 geeft de ambitie weer voor de komende vijf jaar op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid. In deze visie luchtkwaliteit wordt de ambitie gehandhaafd om de balans tussen ontwikkelingen en verbetermaatregelen te laten doorslaan naar het verbeteren van de luchtkwaliteit. De visie moet er dan ook aan bijdragen dat de luchtkwaliteit (PM10) in 2021 schoner is dan in 2016 en dat de bijdrage van lokale bronnen verder is gedaald. De bijdrage van lokale bronnen zal jaarlijks worden gemonitord en in beeld worden gebracht aan de hand van de meetresultaten van het Meetnet IJmond.

Om deze ambitie te realiseren zijn diverse maatregelen nodig. Sommige kunnen de IJmondgemeenten zelfstandig uitvoeren, zoals op het gebied van verkeer. Voor andere maatregelen zal de regio moeten blijven samenwerken met partners in het luchtkwaliteitsdossier, zoals Provincie Noord Holland, Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en het bedrijfsleven. Door dit samenspel draagt iedereen zijn steentje bij aan de vermindering van de totale luchtvervuiling.



Daarnaast is sinds de vorige visie luchtkwaliteit een nauwe samenwerking ontstaan tussen de beleidsvelden gezondheid en milieu. Met deze visie willen we de ontstane samenwerking verder intensiveren.

Er zijn drie thema's gedestilleerd waarbinnen de komende vijf jaar maatregelen zullen worden getroffen om de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheidssituatie verder te verbeteren.

Dit zijn:

1. Schone industrie (bron aanpak): de zogenaamde bronaanpak is nog steeds de meest effectieve manier om de luchtkwaliteit te verbeteren. De grootste bron in de IJmond is de industrie. Daarom zal de komende jaren inzetten blijven worden voor schonere industrie in samenwerking met Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, als ook in samenwerking met de bedrijven.
2. Gebiedsgerichte gezondheid (luchtkwaliteit verbeteren via een integrale aanpak): door luchtkwaliteit nu al een plek te geven in de 'gezonde leefomgeving', wordt ingespeeld op de komst van de nieuwe Omgevingswet en kan ervaring worden opgedaan met deze manier van denken en werken.
3. Mobiliteit: via meer schone mobiliteit wordt gewerkt aan minder uitstoot van vervuilende stoffen en meer toepassing van schone brandstoffen. Onder schone mobiliteit verstaan we ook meer gebruik van de fiets of het openbaar vervoer.

Mobiliteit richten op gezondheidswinst

Wij willen, door in te zetten op vermindering van verkeersemisies, de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast willen wij inzetten op fietsstimulering, om ook de gezondheid van de burgers te bevorderen. We verwachten geen wonderen als effect op totale luchtvervuiling, maar wel lokale verbeteringen. Maatregelen uit de Regionale Mobiliteitsvisie van de IJmondgemeenten dragen bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit. Vanuit dit dossier kunnen wij elkaar versterken in de uitvoering van de maatregelen en het realiseren van elkaars ambitie. Eén van de ambities van de Regionale Mobiliteitsvisie is een toename in het OV-gebruik in de IJmond. Een goede OV-verbinding van de IJmond met de metropoolregio Amsterdam (MRA) is daarvoor een randvoorwaarde. Hierbij is niet alleen de trein en het busvervoer van belang, maar personenvervoer over water met stops in Beverwijk en Velsen hoort daar ook bij.

Doel en maatregelen

- Minder verkeersemisies.

Via deze visie willen wij zorgdragen voor minder emissies. Minder uitstoot van autoverkeer willen we stimuleren door meer mensen uit de auto en op de fiets of in het OV te krijgen, maar ook door de verkeersdoorstroming te verbeteren. In het programma IJmond Bereikbaar worden hiervoor tal van maatregelen getroffen. Minder emissies bereiken we ook door stimulering van schone brandstoffen. In eerste instantie laten we dit aan de markt, maar waar nodig zullen wij het gebruik van schonere brandstoffen stimuleren. Specifiek zetten we in op: schonere brandstoffen, elektrisch rijden, LNG voor vrachtauto's..

- Verbeteren lokale leefkwaliteit op verkeersaspecten.

In de komende jaren zullen we inzetten op het verbeteren van de lokale leefkwaliteit door goed te kijken naar lokale verkeersdrukte, zoals bijvoorbeeld een drukke winkelstraat, waar én veel mensen verblijven én veel verkeersemisies zijn, of een zwaar belast kruispunt, waar mensen dichtbij wonen. We zien vooral mogelijkheden in het distributiebeleid. Denk hierbij aan: zonering in centra om alleen schone voertuigen toe te laten, aanpassen bevoorradingstijden om (overlast van) verkeersemisies en bezoekers (in tijd) van elkaar te scheiden, vullingspercentage bevoorradingsvoertuigen verhogen om minder voertuigen te laten rijden. Van deze maatregelen wordt eerst de haalbaarheid onderzocht, daarna wordt de volgende stap gezet.



- Meer bewegen door te fietsen.

Net als bij de Regionale Mobiliteitsvisie willen wij ook vanuit de visie luchtkwaliteit het fietsgebruik stimuleren. We ondersteunen de ambitie in de Regionale mobiliteitsvisie van de IJmondgemeenten om zeker op kortere afstanden meer mensen op de fiets te krijgen en te houden. Zo is voor autoritten tot 7,5 kilometer de fiets een prima alternatief. Ons streven is dat bij de helft van deze vervoersbewegingen daadwerkelijk gekozen wordt voor de fiets. Om dit te realiseren wordt in de uitvoering van het programma IJmond Bereikbaar tal van maatregelen genomen om fietsgebruik te stimuleren. Een gezamenlijke ambitie en regionaal belang ligt voornamelijk in het behouden van de extra fietspont over het Noordzeekanaal die bij de vorige visie Luchtkwaliteit is gerealiseerd.

3.54 Wegsleepverordening gemeente Heemskerk 2009

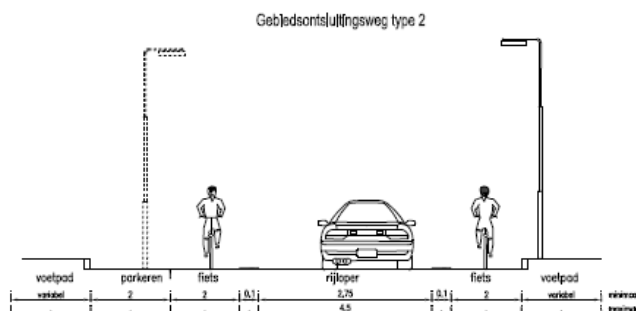
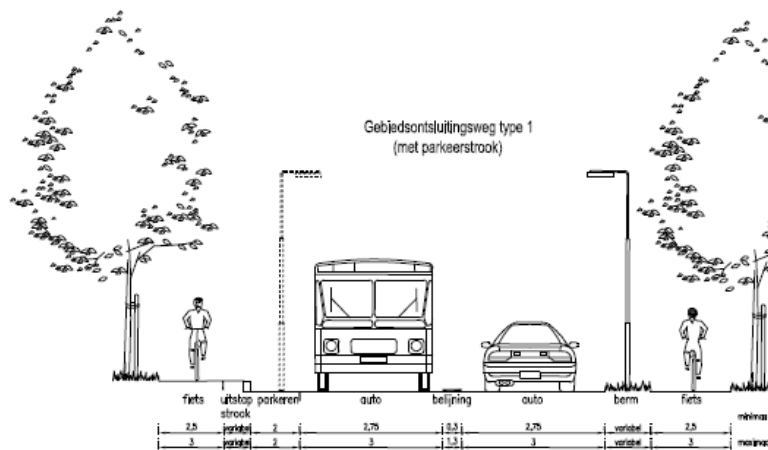
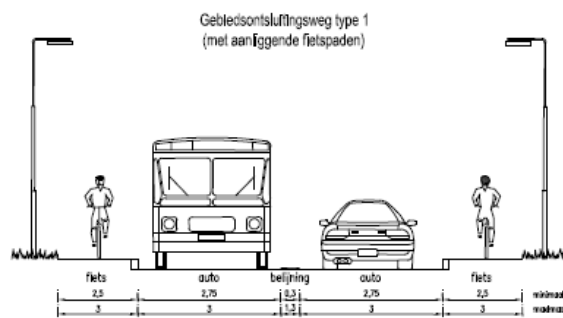
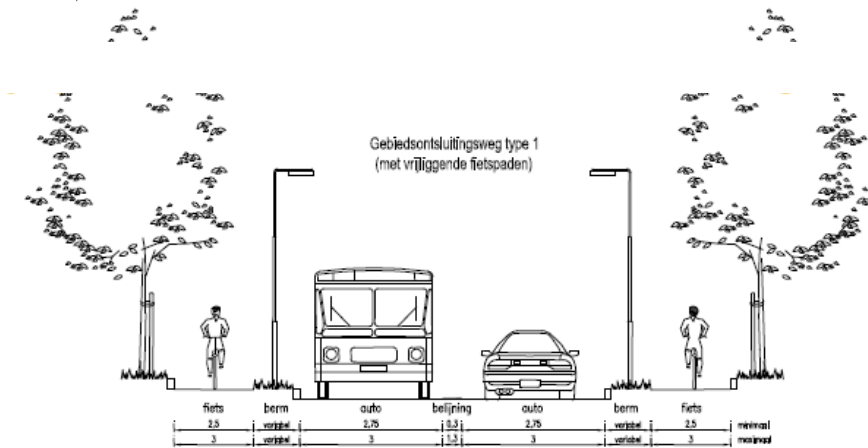
Deze verordening vindt zijn juridische grondslag in de Gemeentewet en de Wegenverkeerswet. De verordening wijst alle wegen en weggedeelten aan die vallen onder artikel 2 van het Besluit wegslepen van voertuigen. Verder regelt zij de plaats van bewaring van de voertuigen en de openingstijden van deze plaats, alsmede de kosten voor het overbrengen en bewaren van de voertuigen.

3.55 Welstandsnota Heemskerk 2012

In de Welstandsnota zijn richtlijnen opgenomen voor reclame-uitingen. Reclames zijn Wabo-vergunningsplichtig vanuit het onder Bouwen dan wel vanuit de Apv.



4 Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig





categorie	stroomweg		gebiedsontsluitingsweg		erfloopingsweg	
	landelijke stroomweg	regionale stroomweg	gebiedsontsluitingsweg I	gebiedsontsluitingsweg II	erfloopingsweg I	erfloopingsweg II
<i>verkeerskenmerken</i>						
maximumsnelheid	120	100	80	80	60	60
ontwerpssnelheid	120	90	80	80	60	60
trajectnelheid		80	60	60	50	50
intensiteit	> 15.000	7.000-20.000	> 20.000	5.000-20.000	< 6.000	< 6.000
minimale binding	geen	geen	regio	regio	verblifsgebied	verblifsgebied
<i>wegindeling</i>						
scheiding rijrichting	niet doorschrijdbaar	niet doorschrijdbaar	niet doorschrijdbaar	overrijdbaar	geen scheiding	geen scheiding
verhardingsbreedte	2x (x 3,3)	2 x 3,25	3,00	2 x 3,00	> 4,50 (3,50)	> 4,50 (3,50)
wegvlaklengte						
inhalen	tweede rijstrook alleen indien tweede rijstrook	tweede rijstrook	tweede rijstrook	niet toegestaan	toegestaan	toegestaan
positie bromfiet	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	hoofdrijbaan	hoofdrijbaan
positie fiets	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	fietspad of -strook	hoofdrijbaan
positie voetganger	parallelstructuur	fietspad	fietsstrook	parallelstructuur	parallelstructuur	hoofdrijbaan
positie landbouwverkeer	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	hoofdrijbaan	hoofdrijbaan
hallen OW	vrijliggend	vrijliggend	aanliggend	aanliggend	op rijbaan	op rijbaan
parkeren	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	parallelstructuur	rijbaan	rijbaan
pechvoorzieningen	vluchtstrook	vluchtstrook	vluchtstrook	vakken	geen	geen
<i>inrichtings- en</i>						
verlichting	bij kruispunten	bij kruispunten	bij kruispunten	bij kruispunten	waar nodig	waar nodig
obstakelvrije zone	01,0	6	3	3	3	2
markering in langrichting	ja	ja	ja	ja	kantmarkering	nee
snelheidsbeperkende	nee	nee	nee	nee	ja, indien nodig	ja, indien nodig
erfaansluitingen	niet toegestaan	niet toegestaan	niet toegestaan	niet toegestaan	ja	ja
<i>kruispuntprincipes</i>						
met landelijke stroomweg	knooppunt	knooppunt	ongelijkvloerse aansluiting	ongelijkvloerse aansluiting	n.v.t.	n.v.t.
met regionale stroomweg	knooppunt	knooppunt	ongelijkvloerse aansluiting	ongelijkvloerse aansluiting	n.v.t.	n.v.t.
met gebieds-	ongelijkvloerse	ongelijkvloerse aansluiting	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en
met gebieds-	ongelijkvloerse	ongelijkvloerse aansluiting	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en
met erfloopingsweg I	n.v.t.	n.v.t.	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en
met erfloopingsweg II	n.v.t.	n.v.t.	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en
met fietspaden	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers of ter hoogte	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en
met OV-banen	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers	ongelijkvloers of bewaakte	ongelijkvloers of bewaakte	ongelijkvloers of bewaakte

datum: januari 2008 Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig buiten de bebouwde kom



categorie	gebiedsontluifingsweg		erftoegangsweg
	gebiedsontluifingsweg A	gebiedsontluifingsweg B	
<i>verkeerskenmerken</i>			
maximumsnelheid	70	50	30
ontwepnelheid	70	40	30
intensiteit stedelijke omgeving	> 8.000	5.000-15.000	< 4.000
intensiteit rurale omgeving	> 10.000	5.000-10.000	< 3.000
minimale binding	regio	lokaal	buurt
vrachtverkeer	veel	matig	zeer weinig
<i>wegindeling</i>			
scheiding rijrichting	overrijdbaar	geen scheiding	geen scheiding
rijbaanindeling	2x2 of 2x1	1 rijbaan met fietsstroken	1 rijbaan gemengd verkeer
wegvaklengte	> 500 m	100-250 m	< 100 m
inhalen	niet toegestaan	toegestaan	
positie bromfiets	parallelstructuur	rijbaan	rijbaan
positie fiets	parallelstructuur	fietsstrook	rijbaan
positie voetganger	parallelstructuur	trottoir	trottoir/loopstrook
positie landbouwverkeer	parallelstructuur	rijbaan	rijbaan
halten openbaar vervoer	aanliggend	aanliggend of rijbaan	rijbaan
parkeren	parallelstructuur	niet of in havens	vakken
<i>inrichtings- en omgevingskenmerken</i>			
verlichting	hoog (8-10m)	middelhoog (6-8m)	laag (3-5m)
bebouwing	op afstand (> 20 m)	op afstand (10-20 m)	dicht op de weg (<10 m)
asmarkering	ja	ja	nee
verharding	gestloten	gestloten	open
erfaansluitingen	niet toegestaan	beperkt toegestaan	ja
<i>kruispuntprincipes</i>			
met gebiedsontluifingsweg A	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	niet toegestaan
met gebiedsontluifingsweg B	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking
met gebiedsontluifingsweg C	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking
met erftoegangsweg	niet toegestaan	voorrangskruispunt en	gelijkwaardig kruispunt en snelheidsbeperking
met fietspaden	n.v.t.	n.v.t.	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking
met voetgangers	ongelijkvloers of ter hoogte van	voorrangskruispunt en	geen voorziening
met bus- of trambaan	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking
met spoorlijn	ongelijkvloers of bewaakte	ongelijkvloers of bewaakte	ongelijkvloers of bewaakte overgang

datum: januari 2008 Voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig binnen de bebouwde kom



5 Het shared-spaceconcept

Shared Space of Gedeeld ruimtegebruik is een verkeersconcept bedacht door Hans Monderman dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. De verblijfsruimte wordt ingedeeld als mensenruimte en wordt niet geïnterpreteerd als verkeersruimte. Een belangrijk kenmerk van Shared Space is de geringe aanwezigheid van verkeersborden en verkeerslichten.

Monderman's motto was 'Liever veiligheid met onzekerheid dan ongelukken met duidelijkheid'. Dit is in feite de essentie van Shared Space. Door het weghalen van aanwijzingen voor de automobilist wordt het straatbeeld onoverzichtelijker en neemt hierdoor de subjectieve veiligheid af. Doordat de subjectieve veiligheid afneemt zal een weggebruiker alerter en voorzichtiger rijgedrag vertonen, waardoor de objectieve veiligheid juist toeneemt. Uit onderzoek van Grontmij blijkt dat Shared Space een positief effect heeft op het aantal verkeersongevallen in Haren, een van de steden waar Shared Space is ingevoerd. Verder moet bij Shared Space de openbare ruimte met een verblijfsfunctie uitnodigen tot sociaal gedrag. De weggebruiker moet aan de omgeving zien wat gepast en ongepast is. Door middel van sociale interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers en het maken van oogcontact moet worden bepaald wie voorrang heeft en wat het gewenste gedrag is. De wegen zijn vrij van asfalt en er zijn geen stoepranden. De verschillende soorten modaliteiten maken allemaal gebruik van dezelfde straat; er zijn geen voorschriften over het gebruik van deze straat en er zijn dus ook geen fietspaden. Dit is echter een extra stimulans voor de automobilist, aangezien de subjectieve onveiligheid hierdoor toeneemt en deze voorzichtiger gaat rijden.

Een ander kernpunt van Shared Space is het verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit. Doordat de wegen niet worden geïnterpreteerd als verkeersruimte maar als verblijfsruimte, is er meer ruimte voor langzaam verkeer. Doordat de asfaltwegen worden vervangen door bestrate wegen en de verkeersborden bijna allemaal uit het straatbeeld zijn verdwenen wordt de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verhoogd. Ook gaat Shared Space uit van de culturele en historische waarden van een gebied, en deze worden als elementen gebruikt voor het inrichten van een straat. Dit is ook een factor die de ruimtelijke kwaliteit verhoogt. Door de verhoogde leefbaarheid wordt het gebied aantrekkelijk voor winkelend publiek. Deze mensen zijn een risicogroep, aangezien zij minder opletten op het verkeer. Dit is echter een positief punt met betrekking tot Shared Space, aangezien zij de subjectieve onveiligheid voor automobilisten verhogen waardoor zij alerter zijn.

Er zijn ook negatieve punten verbonden aan Shared Space. Er zijn bepaalde risicogroepen zoals ouderen en gehandicapten. Door het gebrek aan overzicht en duidelijkheid is het moeilijk voor ouderen en gehandicapten om in te schatten wat ze moeten doen in complexe en drukke situaties. Een ander punt van kritiek is dat de inwoners van gebieden waar Shared Space is ingevoerd klagen dat ze zich onveilig voelen. Dit zal echter altijd een probleem blijven aangezien de subjectieve veiligheid verlaagd moet zijn, wil Shared Space goed werken.



6 Projectenoverzicht Verkeer- en Vervoerplan 2009-2015

(bron: Uitvoeringsprogramma Verkeersstructuurplan 2009-2015)





7 Kaart Centrumgebied Parkeren

(bron: Raadsvoorstel 31 mei 2012)



Het "Centrumgebied parkeren" is het gebied gelegen binnen de rode lijn. Dit gebied inclusief de strook van circa 100 meter hierom heen betreft het bijbehorende "Investeringsgebied Centrum parkeren".



8 Maximum snelheid

(bron: Rijksoverheid.nl)

(motor)voertuig	binnen bebouwde kom	buiten bebouwde kom
personenauto's, bestelauto's en motoren	50 km/uur	80 km/uur
vrachtwagens en autobussen (m.u.v. T100-bussen)	50 km/uur	80 km/uur
T100-bussen	50 km/uur	80 km/uur
camper afgeleid van een vrachtwagen en zwaarder dan 3.500 kilo	50 km/uur	80 km/uur
personenauto's, bestelauto's, T100-bussen en motoren met een aanhangwagen niet zwaarder dan 3.500 kilo	50 km/uur	80 km/uur
personenauto's en bestelauto's met een aanhangwagen zwaarder dan 3.500 kilo	50 km/uur	80 km/uur
vrachtwagens en autobussen (m.u.v. T100-bussen) met een aanhangwagen (ongeacht het gewicht)	50 km/uur	80 km/uur
brommobielen	45 km/uur	45 km/uur
bromfietsen op het fiets/bromfietspad	30 km/uur	40 km/uur
bromfietsen op de rijbaan	45 km/uur	45 km/uur
snorfietsen, landbouwvoertuigen en motorvoertuigen met beperkte snelheid	25 km/uur	25 km/uur
gehandicaptenvoertuig met motor op het fiets/bromfietspad	30 km/uur	40 km/uur
gehandicaptenvoertuig met motor op de rijbaan	45 km/uur	45 km/uur
gehandicaptenvoertuig met motor op het trottoir of voetpad	6 km/uur	6 km/uur

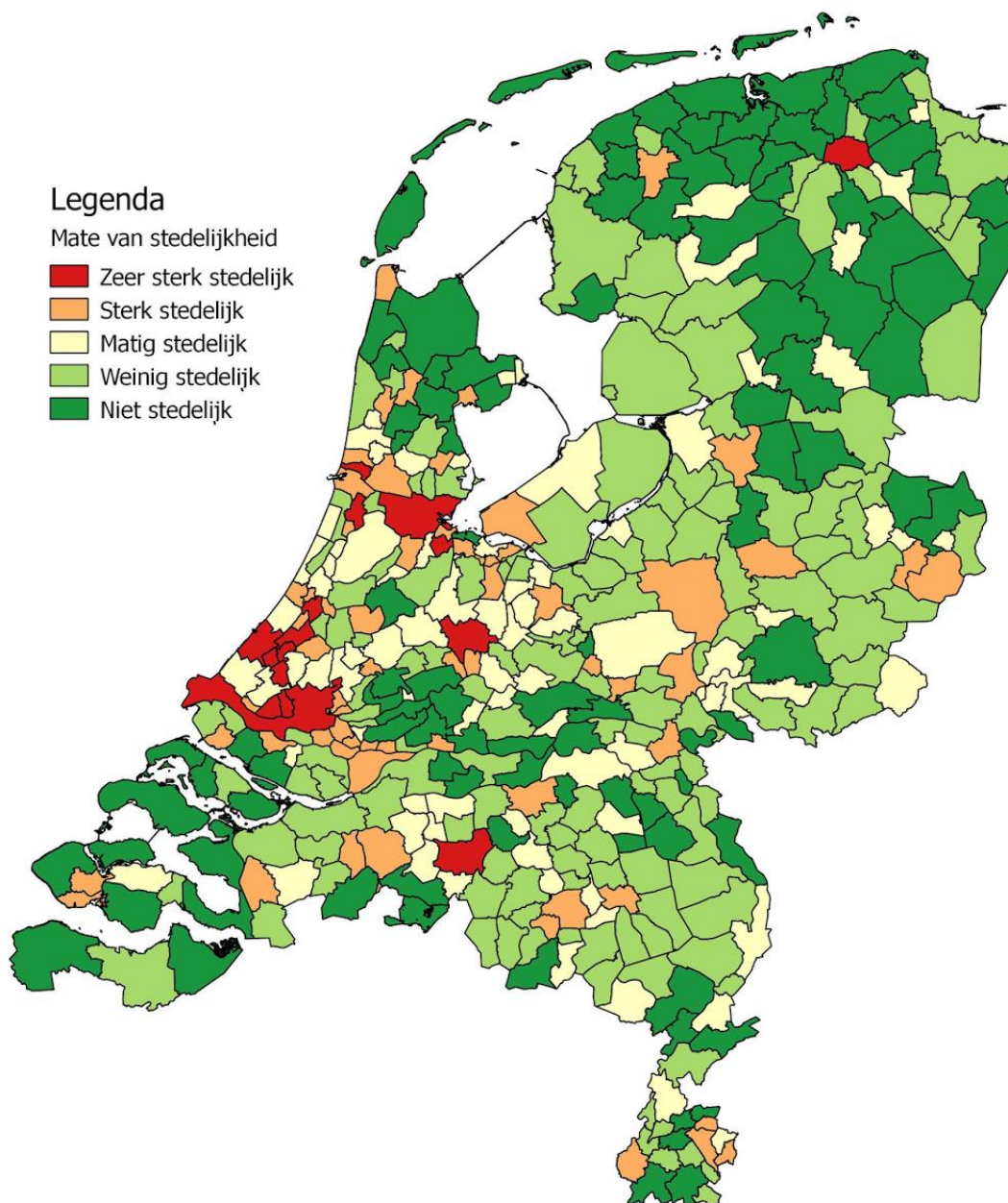
motorvoertuig	autosnelweg	autoweg
personenauto's, bestelauto's en motoren	130 km/uur	100 km/uur
vrachtwagens en autobussen (m.u.v. T100-bussen)	80 km/uur	80 km/uur
T100-bussen	100 km/uur	100 km/uur
camper afgeleid van een vrachtwagen en zwaarder dan 3.500 kilo	80 km/uur	80 km/uur
personenauto's, bestelauto's, T100-bussen en motoren met een aanhangwagen niet zwaarder dan 3.500 kilo	90 km/uur	90 km/uur
personenauto's en bestelauto's met een aanhangwagen zwaarder dan 3.500 kilo	80 km/uur	80 km/uur
vrachtwagens en autobussen (m.u.v. T100-bussen) met een aanhangwagen (ongeacht het gewicht)	80 km/uur	80 km/uur



9 Mate van Stedelijkheid

(bron: Centraal Bureau voor de Statistiek 2014)

Heemskerk valt binnen de categorie “Sterk Stedelijk”.





10 Kennemerlijn

In onderstaande tabel een overzicht van de verstoorde situaties op de Kennemerlijn in de maanden september en oktober 2016 op basis van de informatie van het dashboard op de ProRail website.

	September 2016	Oktober 2016
Punctualiteit (3 minuten te laat) Sprinterserie Hoorn-Amsterdam	95%	93,9%
Punctualiteit (3 minuten te laat) IC Alkmaar-Haarlem	80,4%	76,1%
Landelijke punctualiteiten (3 minuten te laat)	89%	89,3%
Uitval Sprinterserie Hoorn-Amsterdam	1,4%	0,9%
Uitval IC Alkmaar - Haarlem	2,7%	7,0%
Landelijke uitval	2,3%	1,6%

De website van ProRail biedt veel informatie over onder meer verstoringen, uitval van treinen en treinpunctualiteit van reizigersvervoerders. Zie <http://prestaties.prorail.nl/>.

Naast NS registreert ook het onafhankelijke OV loket klachten van reizigers. Dit loket meldt dat er vanaf 1 januari 2016 tot en met 26 oktober 2016 over de Kennemerlijn 101 klachten zijn binnengekomen. 55 van die klachten gaan over de uitvoering van de treindienst (waarvan 25 over de geboden capaciteit). 33 klachten gaan over de dienstregeling (waarvan 11 over de dienstregeling 2017). Het loket ontvangt ongeveer 5.000 OV-klachten per jaar.

Onderstaande tabel bevat het aantal in-/uitstappers op de stations op de Kennemerlijn op een gemiddelde werkdag voor de periode 2008 – 2015.

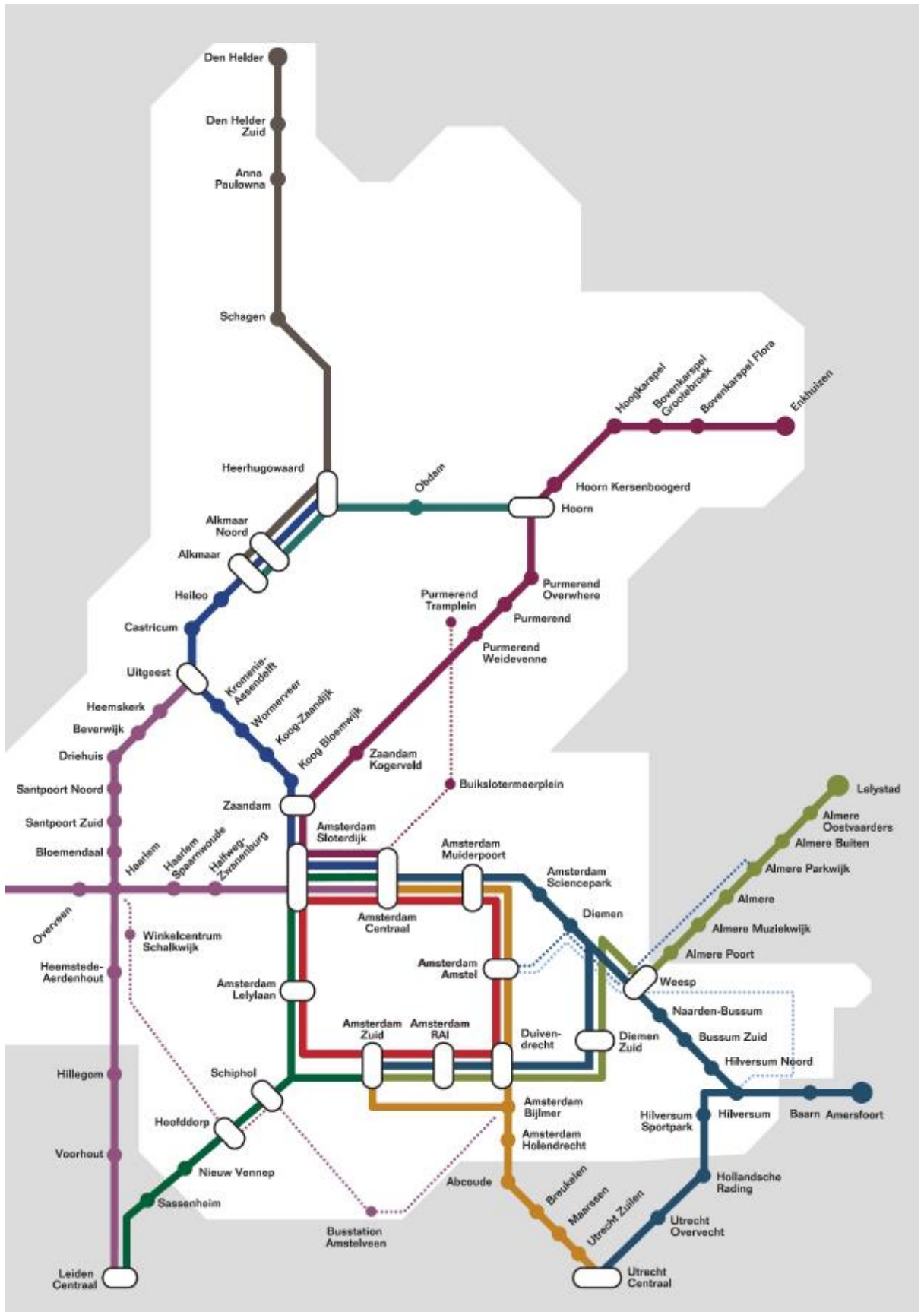
Jaar Station	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Uitgeest	3.942	4.547	4.344	4.440	4.903	5.336	5.312	5.167
Heemskerk	1.521	1.575	1.799	1.919	2.074	2.266	2.254	2.135
Beverwijk	5.701	5.409	5.494	5.586	5.831	6.238	5.823	5.572
Driehuis	821	775	709	771	887	974	973	903
Santpoort Noord	939	959	851	890	867	865	822	797
Santpoort Zuid	828	808	794	853	793	865	799	803
Bloemendaal	1.300	1.336	1.311	1.352	1.307	1.385	1.258	1.192
Haarlem	37.841	38.535	36.405	38.319	34.094	37.040	38.368	37.399

Bronnen: NS, http://www.treinreiziger.nl/kennisnet/overzicht_aantal_in_en_uitstappers_per_station_2013-2015-147737.

Tussen Uitgeest en Haarlem liggen op de Kennemerlijn zes stations (Heemskerk, Beverwijk, Driehuis, Santpoort Noord, Santpoort Zuid en Bloemendaal) op relatief korte afstand, waardoor de gemiddelde snelheid laag is. Station Driehuis, Santpoort Noord en Santpoort Zuid hebben minder dan 1.000 in- en uitstappers, ze behoren landelijk tot de 10% stations met de minste in- en uitstappers bij NS.



11 Corridoroverzicht NS





12 Buslijnen (dienstregeling Connexxion)



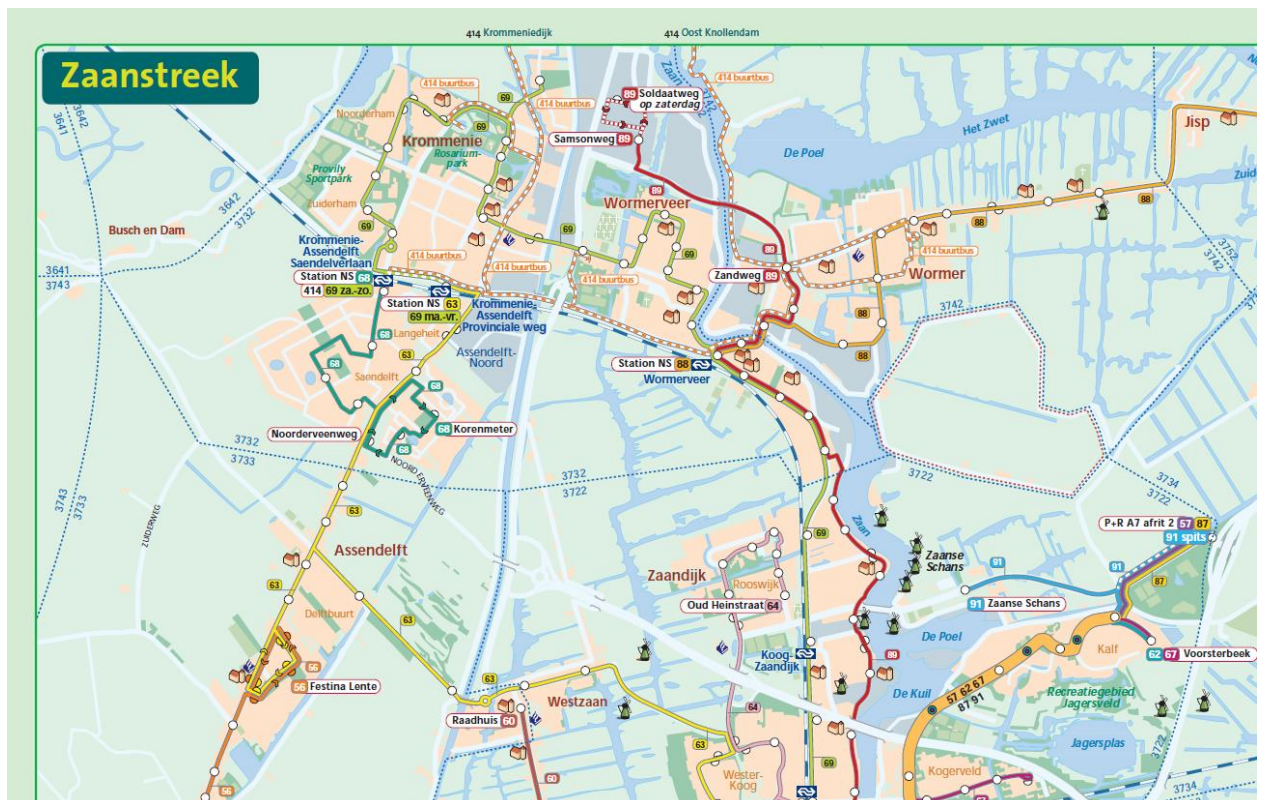
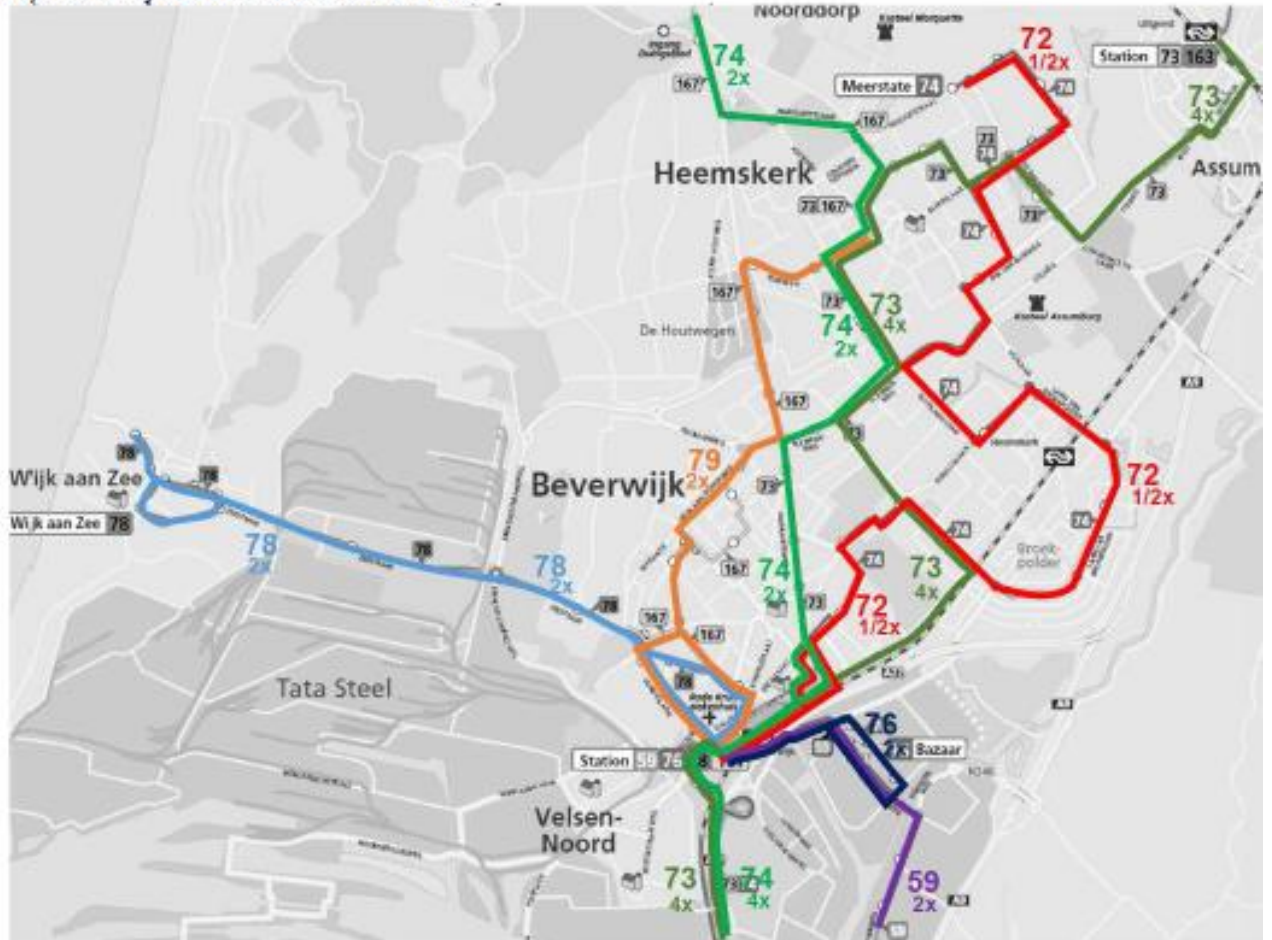
- Bushalte lijn 73
- Bushalte basisnet lijn 74 en 167
- Nieuwe of gewijzigde bushalte waarbij de voorgestelde aanpassing nodig is voor de invoering van het vervoerplan
- Vervallen halte lijn 74 of 167
- Voorstel route lijn 74 (1x per uur)
- Voorstel route lijn 167 (2x per uur)
- route lijn 74 (1x per uur) na 11 december 2013

Dienstregeling Connexxion Heemskerk/Beverwijk

- Links boven: Dienstregeling 2011
- Rechts: Dienstregeling 2012-2014
- Links onder: Dienstregeling 2015-2016



Opzet buslijnen concessie 2016-2026



Dienstregeling Connexxion Zaanstreek 2015



13 Gemiddeld aantal instappers per bushalte

Gemiddeld aantal instappers per dag per bushalte in Heemskerk op de lijnen 73, 74 en 167 in november 2012 (bron: Prov. Noord Holland)

73	167	74	halte	lijnet november 2012	
			56303120	Heemskerk, Bachstraat	20,2
			56303090	Heemskerk, Bachstraat	22,8
			56301870	Heemskerk, Beneluxlaan	2,0
			56301880	Heemskerk, Beneluxlaan	10,0
			56301180	Heemskerk, Breedslaglaan	26,9
			56301250	Heemskerk, Breedslaglaan	33,4
			56301440	Heemskerk, Breedweerlaan	0,0
			56301131	Heemskerk, Breedweerlaan	4,0
			36400120	Heemskerk, Camping Geversduin	1,8
			36400050	Heemskerk, Camping Geversduin	1,1
			56302250	Heemskerk, Citadel	2,0
			56302260	Heemskerk, Citadel	13,0
			56300360	Heemskerk, De Baandert	32,1
			56300070	Heemskerk, De Baandert	22,4
			56300420	Heemskerk, de Smidse	3,2
			56300430	Heemskerk, de Smidse	6,4
			36400080	Heemskerk, Duinweg	0,8
			36400090	Heemskerk, Duinweg	1,1
			56301790	Heemskerk, Goudvink	23,4
			56301480	Heemskerk, Heemswijk	17,7
			56301470	Heemskerk, Heemswijk	7,6
			56301500	Heemskerk, Helmlaan	10,6
			56301490	Heemskerk, Helmlaan	14,9
			56301890	Heemskerk, Hoflaan	1,0
			56301900	Heemskerk, Hoflaan	6,0
			56301870	Heemskerk, J.v.Kuikweg	0,0
			56300300	Heemskerk, J.v.Kuikweg	13,0
			56301200	Heemskerk, J. Ligthartstraat	30,8
			56301230	Heemskerk, J. Ligthartstraat	52,3
			36400040	Heemskerk, Kerkweg	11,8
			36400130	Heemskerk, Kerkweg	3,0
			56300640	Heemskerk, Kraayenhofflaan	10,1
			56300550	Heemskerk, Kraayenhofflaan	7,9
			56301910	Heemskerk, Laan van Assumburg	0,0
			56301920	Heemskerk, Laan van Assumburg	5,0
			56300340	Heemskerk, Maerelaan	53,8
			56300090	Heemskerk, Maerelaan	81,5
			36400060	Heemskerk, Marquettelaan	4,6
			36400110	Heemskerk, Marquettelaan	0,3
			35609820	Heemskerk, Meerstate	0,0
			56302040	Heemskerk, Meerstate	7,0
			56301460	Heemskerk, Mina Krusemanpark	0,0
			56301110	Heemskerk, Mina Krusemanpark	4,0
			36400020	Heemskerk, Mozartstraat	20,4
			56300010	Heemskerk, Mozartstraat	2,4
			56303140	Heemskerk, Offenbachstraat	35,6
			56303070	Heemskerk, Offenbachstraat	66,7
			36400100	Heemskerk, Oude Ichthuis	0,6
			36400070	Heemskerk, Oude Ichthuis	0,1
			56301270	Heemskerk, Plesmanweg	51,5
			56301380	Heemskerk, Prof.t.Doesschatestra	0,0
			56301050	Heemskerk, Prof.t.Doesschatestra	8,0
			56301220	Heemskerk, Ruysdaelstraat	97,4
			56301210	Heemskerk, Ruysdaelstraat	92,1
			56302290	Heemskerk, Waddenlaan	1,0
			56302300	Heemskerk, Waddenlaan	4,0
				Totaal aantal instappers Heemskerk	949,3
				Gemiddeld per halte	17,0



14 Het OV-loket

Een klacht over het openbaar vervoer kan worden ingediend bij het vervoerbedrijf. Wordt de klacht niet naar tevredenheid behandeld, dan kan u het OV-loket worden ingeschakeld. Het OV loket is een onafhankelijke organisatie, gesubsidieerd door het ministerie van I&M met als doel reizigers te helpen die een klacht hebben over het OV door:

- de weg naar de juiste vervoerder te wijzen
- informatie te verstrekken over te volgen procedures
- indien nodig te bemiddelen bij individuele problemen
- gesignaleerde klachten te bundelen en te rapporteren.

Het OV loket heeft als missie een bijdrage te leveren aan beter openbaar vervoer door OV-bedrijven kritisch te volgen en ze te wijzen op dienstverlening die niet op orde is. Het OV loket doet dit door klachten in behandeling te nemen die de openbaar vervoerbedrijven niet naar tevredenheid van de reiziger hebben behandeld en/of opgelost. Daar waar nodig bemiddelt het OV loket bij het oplossen van deze klachten. Op basis van deze werkzaamheden en eigen onderzoek rapporteert het OV loket aan vervoerders en andere betrokken partijen in de sector over trends en ontwikkelingen.

15 Regionet

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. De kenmerken van Regionet zijn kwaliteit, veiligheid, goede reizigersinformatie en één kaartsoort- en tariefstelsel. Dit is terug te zien in de praktijk door het bieden van hoge frequenties (minimaal 4x per uur), hoge gemiddelde snelheden van minimaal 30 km/h en comfortabel materieel en wachtvoorzieningen. Daarnaast moet men snel en comfortabel over kunnen stappen en het aantal overstappen moet geminimaliseerd worden. De uitvoeringstermijn voor de projecten was 5 jaar (2007-2012). De Heemskerkse buslijn 73 maakte onderdeel uit van het Regionet.

Anno 2013 zijn sommige deelprojecten voltooid, andere nog in uitvoering en weer andere op de lange baan geschoven. Een deel van de onder Regionet vallende OV-verbindingen zijn vanaf herfst 2011 verdergegaan onder de benaming R-net (Randstadnet 2028). Het gaat hierbij in eerste instantie om snelbusverbindingen in de omgeving van Amsterdam. R-net is opgezet door OV-bureau Randstad en zal in de periode tot 2028 uitgebreid worden tot een hoogwaardig net voor regionaal openbaar vervoer in de gehele Randstad en kan hiermee deels gezien worden als de opvolger van Regionet. De huidige Heemskerkse buslijnen maken geen deel meer uit van het Regionet of R-net.



16 Jaarverslag 2015 Concessie Openbaar Vervoer

(bron: provincie Noord-Holland)

Gebruik en aanbod

Het gebruik en het aanbod is in alle concessiegebieden in 2015 verhoogd ten opzichte van het jaar daarvoor. In Haarlem-IJmond is het aantal reizigerskilometers met bijna 8% gestegen (in 2014 was dit bijna 6% en in 2013 was dit ook al bijna 5%). Er is duidelijk een positieve trend in de verhouding tussen het aanbod (aantal dru's) en het gebruik (aantal reizigerskilometers).

Reizigerskilometers	Gooi-en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord	Totaal
2013	44.297.000	76.833.100	76.002.000	197.132.100
2014	46.566.500	81.467.800	76.854.400	204.888.700
2015	49.623.600	87.943.100	76.505.000*	214.071.700

Dienstregelings uren (DRU's)	Gooi-en Vechtstreek	Haarlem-IJmond	Noord-Holland Noord	Totaal
2013	187.400	337.500	346.200	871.100
2014	188.300	337.900	346.500	872.700
2015	187.400	336.000	314.500*	837.900

Voor alle concessies geldt dat de punctualiteitsscores ruim boven de gestelde norm liggen van minimaal 85% op tijd. 'Op tijd' betekent dat de bus ten opzichte van de dienstregeling niet meer dan 60 seconden te vroeg is vertrokken of minder dan 180 seconden te laat vertrok van belangrijke (meet)haltes. Ondanks het hoge percentage van op tijd vertrokken bussen, is het aantal klachten in de concessies Gooien Vechtstreek en Haarlem/IJmond gestegen. De klachten hadden vooral betrekking op de punctualiteit van het busvervoer en de houding van het personeel.

Uitvoeringskwaliteit	Gooi-en Vechtstreek		Haarlem-IJmond		Noord-Holland Noord	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Percentage bussen op tijd	86,9%	87,4%	86,1%	86,3%	87,5%	87,3%
Rituitval	0,10%	0,10%	0,20%	0,18%	0,09%	0,09%
Aantal klachten	715	653	1.458	1.405	1.880	2.004

Klanttevredenheid

De reizigerswaardering wordt jaarlijks gemeten met een grootschalig landelijk klanttevredenheids-onderzoek, de zogeheten 'OV-klantenbarometer' (www.ovklantenbarometer.nl). In het najaar van 2015 vulden in totaal 89.617 reizigers uit het gehele land een schriftelijke enquête in tijdens hun reis met bus, tram, metro, regionale trein en boot. Dat gebeurde op 6.077 ritten in 69 onderzoeksgebieden. Het onderzoek werd in opdracht van alle OV-autoriteiten in Nederland uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV).

Uit de OV-Klantenbarometer van 2015 blijkt dat de provincie Noord-Holland, in onderlinge vergelijking met andere OV-autoriteiten, opnieuw het hoogste gemiddelde waarderingscijfer voor het openbaar vervoer heeft gekregen. Het algemeen oordeel voor de concessies Gooi- en Vechtstreek en Haarlem/IJmond is ten opzichte van 2014 gelijk gebleven, maar is nog altijd hoger dan het landelijk gemiddelde. Voor de concessie Noord-Holland Noord is het algemeen oordeel echter gedaald ten opzichte van 2014, en is hierdoor net onder het landelijk gemiddelde komen te liggen.



OV-Klantenbarometer 2015 (bron: CROW-KpVV, maart 2016)	Gooi- en Vechtstreek		Haarlem-IJmond		Noord-Holland Noord		Landelijk
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2015
Algemeen oordeel	7,7	7,7	7,7	7,7	7,6	7,4	7,5
Zitplaats	9,2	9,2	8,9	8,6	8,9	8,9	8,4
Netheid	7,5	7,5	7,4	7,3	7,5	7,2	7,2
Vriendelijkheid	7,9	8,0	7,8	7,9	7,9	7,8	7,5
Rijstijl	7,6	7,7	7,5	7,6	7,5	7,5	7,3
Geluid	6,4	6,6	6,8	6,9	6,4	6,2	6,5
Gemak instappen	8,8	8,7	8,6	8,6	8,8	8,7	8,5
Informatie algemeen	7,5	7,7	7,8	7,7	7,3	7,1	7,4
Informatie vertragingen	5,4	5,9	5,7	5,8	4,8	5,0	5,6
Gemak kopen/vervoerbewijs/ laden	7,7	7,9	7,5	7,7	7,9	8,0	7,7
Tarief	5,3	5,5	5,5	5,6	5,7	5,2	5,3
Punctualiteit	7,6	7,4	7,3	7,3	7,2	6,9	7,2
Reïssnelheid	7,8	7,7	7,7	7,7	7,6	7,5	7,6
Frequentie	7,0	7,0	7,3	7,4	7,0	6,8	7,2
Gebruiksgemak OV-chipkaart	7,8	8,1	7,6	8,0	8,0	8,0	7,9
Overstaptijd	6,6	6,6	6,7	6,6	6,8	6,5	6,5

Opvallend resultaat betreft de stijging in de waarderingsscore op het aspect 'Informatie vertragingen' bij alle concessies. De provincie Noord-Holland heeft namelijk nadrukkelijk geïnvesteerd in maatregelen die de klantwaardering op dit aspect verbetert. Deze maatregelen betreffen:

- Het aanstellen (begin 2014) van een speciale reisinformant door Connexxion die vanuit de verkeerscentrale van de vervoerder reizigers op een directe manier informeert over grote vertragingen of andere hindernissen in het busvervoer. Dit gebeurt door middel van het doorvoeren van actuele informatie via DRIS-panelen op haltes, de schermen in de bus en via een regionaal Twitter account van Connexxion.
- Het investeren in de uitbreiding van DRIS-panelen (370 stuks in totaal) bij haltes in alle concessiegebieden van Noord-Holland. DRIS-panelen zijn geavanceerde halteborden waarop de vervoerder actuele reisinformatie kan zetten over 'realtime'-vertrektijden van bussen en tevens tekstberichten kan plaatsen die reizigers informeren over vertragingen of omleidingen.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is een belangrijk aspect van het openbaar vervoer. Reizigers moeten zich niet alleen veilig voelen (subjectief oordeel), maar er moet ook sprake zijn van een daadwerkelijk veilige omgeving in het openbaar vervoer (objectief oordeel). Een belangrijke graadmeter voor de mate van veiligheid is het aantal keren dat chauffeurs incidenten hebben gemeld bij de regiecentrale van de vervoerder. In 2015 werd dit in totaal 364 keer gedaan. Dat is 14% meer dan in 2014 het geval was. Alle meldingen worden geregistreerd conform landelijk afgesproken categorieën. Dit betreft de zogeheten 'ABC-systematiek'. OV-autoriteiten en vervoerders hebben gezamenlijk afgesproken om de volgende indeling voor meldingen te hanteren:

A-categorie: incidenten die vallen onder wetgeving van strafrecht.

B-categorie: incidenten die vallen onder wetgeving inzake personenvervoer.

C-categorie: incidenten die vallen onder de huisregels van de vervoerder.



In 2015 zijn er in alle bovenstaande categorieën meer incidenten gemeld door chauffeurs. Dit heeft deels te maken met een actieve oproep van vakbonden aan het vervoerpersoneel om zoveel en snel mogelijk incidenten te melden, en deels met een landelijke trend waarbij gedrag richting vervoerpersoneel lijkt te verzuimen.

Van de meest ernstige incidenten (A1-categorie) is er in totaal 14 keer een melding geweest in 2015. Hiervan betroffen 4 incidenten waarbij de chauffeur fysiek is mishandeld (stompen, slaan etc.). Ook al hebben deze incidenten niet geleid tot een blijvend, lichamelijk letsel bij de betreffende chauffeurs: ieder incident van deze aard is er één teveel. Alle overige incidenten uit deze categorie betroffen vechtpartijen of onenigheden tussen passagiers onderling.

Sociale Veiligheid: objectief	Gooi- en Vechtstreek			Haarlem-IJmond			Noord-Holland Noord			
	2015	2014	Vershil t.o.v. 2014	2015	2014	Vershil t.o.v. 2014	2015	2014	Vershil t.o.v. 2014	
Totaal aantal incidenten	79	56	+41%	171	170	+0,6%	114	93	+23%	
Sociale Veiligheid: subjectief	2015	2014	Gem. ref. gebied (2015)	2015	2014	Gem. ref. gebied (2015)	2015	2014	Gem. ref. gebied (2015)	Landelijk (2015)
(bron: OV-Klantenbarometer 2015, CROW-KpVV, maart 2016)										
Sociale Veiligheid Algemeen	7,9	8,0	7,9	7,9	7,9	7,9	7,8	8,1	7,9	7,7
Sociale veiligheid in bus	8,2	8,3	8,1	8,2	8,2	8,1	8,1	8,3	8,2	8,0
Sociale veiligheid halte	7,9	8,0	7,9	8,0	7,9	7,9	8,0	8,0	8,0	7,8

Financiën

Voor de concessies Gooi- en Vechtstreek en Haarlem/IJmond geldt dat de exploitatiebijdragen die de provincie jaarlijks besteedt aan het openbaar vervoer nauwelijks zijn gewijzigd. Voor de concessie Noord-Holland Noord was het exploitatiebedrag in 2015 expliciet verdeeld in een deel voor het reguliere busvervoer, en een deel voor de pilot Texel. Wat betreft het reguliere busvervoer is de verhouding tussen de kosten en opbrengsten, oftewel ‘de kostendekkingsgraad’, in alle concessies gestegen.

Financiën	Gooi- en Vechtstreek			Haarlem-IJmond			Noord-Holland Noord		
	2015	2014	Vershil t.o.v. 2014	2015	2014	Vershil t.o.v. 2014	2015 (excl. Texel)	2014	Vershil t.o.v. 2014
Exploitatiebijdrage (mln)	10,6	10,6	0%	14,8	14,8	0%	16,0	17,6	-9,0%
Reizigersopbrengsten (mln)	7,3	6,9	+5,8%	18,8	17,9	+5,0%	13,7	14,2	-3,5%
Kostendekkingsgraad (%)	41	40	+2,5%	56	55	+1,8%	46	45	+2,2%

OV-taxi

In Noord-Holland reden in 2015 twee OV-Taxisystemen, te weten de OV-Taxi Zuid-Kennemerland / IJmond en de Regiotaxi Noord-Kennemerland. De OV-Taxi en Regiotaxi werden uitgevoerd in samenwerking met de gemeenten in de beide regio's. Door deze samenwerking konden de gemeenten hun inwoners met een vervoersbeperking in staat stellen, tegen een zeer gereduceerd tarief, gebruik te maken van dit vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). Daarnaast konden ook OV-reizigers gebruik maken van de OV-Taxi en de Regiotaxi, zij betaalden een tarief dat gelijk staat aan de OV-chipkaart. De provincie betaalde aan de vervoerder een vergoeding voor de, per OV-reiziger, gereden zones. De deelnemende gemeenten betaalden een vergoeding per gereden zone van Wmo-pashouders.



Gebruik	OV-Taxi Zuid-Kennemerland/IJmond			Regiotaxi Noord-Kennemerland		
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Aantal WMO ritten	279.277 (-15,3%)	329.540 (-19,5%)	409.158 (+8,4%)	139.659 (-3,9%)	145.367 (-3,6%)	150.796 (+6,8%)
Aantal OV ritten	48.498 (+3,5%)	46.876 (+66,4%)	28.173 (+43,4%)	37.244 (-3,2%)	38.458 (-6,3%)	41.029 (+9,2%)
Totaal aantal ritten	327.775 (-12,9%)	376.416 (-13,9%)	437.331 (+10,1%)	176.903 (-3,8%)	183.825 (-4,2%)	191.825 (+7,3%)
Uitvoeringskwaliteit						
	2015	2014	2013	2015	2014	2013
Tevroeg	1,7%	0,8%	1,3%	1,0%	0,5%	0,4%
Te laat	11,1%	7,2%	6,7%	9,6%	7,8%	7,9%
Aantal klachten	626	877	632	332	430	286
Percentage klachten / totaal aantal uitgevoerde ritten	0,19%	0,23%	0,14%	0,19%	0,23%	0,15%

Buurtbussen

In regio's waar de reizigersvraag te laag is voor regulier busvervoer, vormen buurtbussen een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoernetwerk. De buurtbussen worden gerund door vrijwilligers uit de betreffende regio's en ontvangen jaarlijks subsidie van de provincie Noord-Holland. Alle buurtbussen dienen te voldoen aan de minimumnorm van 400 reizigers per maand (per bus). Uitzondering hierop vormen de zomermaanden, nieuwe buurtbuslijnen en uitzonderlijke omstandigheden zoals langdurige wegomleidingen. Nieuwe buurtbuslijnen hebben een aanloopperiode van 1 jaar waarin de norm nog niet geldt. In 2015 voldeden alle buurtbussen aan de gestelde norm van de provincie. Binnen het concessiegebied Haarlem/IJmond rijden geen buurtbussen.

17 Nieuwe Mobiliteitsconcepten

Greenwheels

Greenwheels werd in 1995 opgericht. De oprichters vinden het inefficiënt dat een auto het grootste deel van de dag (zo'n 23 uur) stil staat. Een stilstaande auto neemt niet alleen een parkeerplaats in beslag, maar kost tevens geld. 90% van de autokosten bestaat uit vaste kosten, en de overige 10% zijn de variabele kosten van brandstof. De filosofie hierachter is dat het economisch efficiënter en milieuvriendelijker is als men samen gebruikmaakt van een auto. Het concept Greenwheels was geboren.

Om gebruik te maken van Greenwheels neemt men een abonnement op Greenwheels, betaalt een borgsom, en krijgt een pasje. De auto's staan verspreid over onbemande uitgiftepunten die slechts bestaan uit een gereserveerde parkeerplaats (in de gemeente Heemskerk is momenteel vanwege gebrek aan belangstelling geen uitgiftepunt meer).

Een gebruiker reserveert telefonisch of via internet de auto op een bepaald uitgiftepunt voor een bepaald tijdvak. Daar wordt de auto opgehaald; de auto moet na afloop op hetzelfde uitgiftepunt worden teruggezet. Het deelnemerspasje pasje fungeert als sleutel om de auto te openen, ook is de wagen te openen per mobiele telefoon. Tussen het terugbrengen door een klant en het ophalen door de volgende is er meestal geen inspectie van de auto door een medewerker. Er zijn boetebepalingen voor als de auto vuil of met een benzinetank die minder dan een kwart vol is wordt achtergelaten, of de auto te laat wordt teruggebracht waardoor een volgende klant wordt gedupeerd. Bij het ophalen van een auto moet deze eerst op schade worden gecontroleerd; als een schade nog niet in het



schadeoverzicht in de automap staat dan moet deze vóór het starten telefonisch worden doorgegeven. Met een speciale tankpas die in de auto aanwezig is tankt men zonder te betalen. Brandstofkosten worden per kilometer berekend.

Houders van een NS-Voordeelurenkaart, NS-/OV-jaarkaart, OV-studentenkaart of NS-Jaartrajectkaart of met een abonnement van de RET kunnen het abonnementsgeld gebruiken als tegoed voor de kosten per kilometer (excl. brandstof). Vanaf een klein aantal kilometers per maand betekent dit per saldo dat er alleen kosten per uur en per kilometer worden betaald (niet per maand). De minimum uurperiode is 15 minuten. De kosten per uur zijn in het weekend hoger en 's nachts lager. Het eigen risico kan worden verlaagd voor een vast bedrag per reservering.

Volgens het Nibud kan autodelen zoals bij Greenwheels voordelig zijn bij een gebruik van minder dan 10.000 km per jaar. De Consumentenbond meldde in 2010 dat het omslagpunt bij 12.000 km per jaar en maximaal 120 gebruiksdagen per jaar ligt. Beide berekeningen lijken te veronderstellen dat een eigen auto een wat duurder model is dan de compacte auto's die Greenwheels gebruikt. Eigen bezit van een vergelijkbare auto zou in 2012 bij 5000 km per jaar ongeveer €150 per maand kosten. Voor dat bedrag zou je, met de tarieven van 2012, ongeveer 5000 km per jaar bij Greenwheels kunnen besteden, op basis van 9 uur per week.

Uber

Uber is een internetonderneming die personenvervoer aanbiedt in verschillende landen. Het bedrijf verbindt via zijn mobiele app klanten in 52 landen met officiële taxichauffeurs, maar ook met privéchauffeurs. Vooral dat laatste is niet onomstreden, in verschillende steden kwamen officiële taxichauffeurs in protest tegen deze bedrijfsvoering.

Is het een taxiservice? Is het ov? Is het nu echt illegaal? Het laatste woord over Uber is nog niet gezegd. Recent deed de Inspectie voor Leefomgeving en Transport een inval bij de Amsterdamse vestiging van het bedrijf om een indruk te krijgen van de omvang van Uber in Nederland. Maar wat betekenen de mogelijkheden van de naar eigen zeggen goedkope mobiliteitservice? Is Uber een alternatief voor de auto?

Sinds de zomer van 2014 is het in Nederland mogelijk om met de app ritten te reserveren. In de eerste instantie opperde minister Kamp dat hij de wet wel wilde aanpassen om de diensten van Uber mogelijk te maken. De taxiwereld stond op haar achterste benen; Uber zou zorgen voor oneerlijke concurrentie doordat de chauffeurs van Uber tegen veel lagere tarieven en zonder taxivergunning rijden. Een ritje met UberPOP kost een euro instaptarief, en daarna 1,10 euro per kilometer en 20 cent per minuut. Van de opbrengst gaat twintig procent naar Uber. De Inspectie Leefomgeving en Transport vond dat Uber zich aan dezelfde regels moest houden als de taxibedrijven en dreigde met een dwangsom voor particulieren die toch voor UberPOP bleven rijden. Volgens Uber gaat het hier echter niet om een taxidienst, maar om het betaald meerijden met particulieren, oftewel georganiseerd liften.

Wie Uber wil gebruiken, installeert de app op zijn of haar smartphone en boekt een rit. Via de GPS van de telefoon wordt de positie bepaald en wordt de gebruiker automatisch gekoppeld aan de dichtstbijzijnde chauffeur. Betalen gaat via gekoppelde PayPal- of creditcardgegevens. De chauffeurs zijn minstens 21, hebben minstens een jaar rijervaring en moeten onder andere een verklaring omtrent gedrag laten zien voordat ze voor Uber mogen werken. Ook de auto's moeten aan een aantal voorwaarden voldoen. Na afloop van de rit mag de klant de chauffeur beoordelen met maximaal vijf sterren.

Na de eerste maanden Uber in Nederland deed Accenture in opdracht van Uber onderzoek naar onder andere de klanten van UberPOP. Voor het onderzoek werden duizend willekeurige ritten



geselecteerd. Omdat Uber in die periode bijna alleen maar in en om Amsterdam reed, zijn alle onderzochte ritten daar gemaakt. De Uber-gebruiker heeft een duidelijk profiel; hij is in 80% van de gevallen man en 86% van de respondenten is tussen de twintig en de veertig jaar oud. Volgens de Gemeente Amsterdam is dit ook de categorie Amsterdammers die de meeste vervoerskilometers maakt.

UberPOP-gebruikers vinden betrouwbaarheid, snelheid, gemak en de kostprijs van hun rit belangrijk. Uber speelt daarop in; de auto kan snel via de smartphone geregeld worden. De voorrijdtijd is acht minuten en wordt in de praktijk in ruim vier van de vijf gevallen gehaald. Als de chauffeur voor de deur staat, krijgt de klant automatisch een berichtje. De gebruikers zijn enthousiast; meer dan 80% van hen geeft aan tevreden of zeer tevreden te zijn over hun rit. Comfort en duurzaamheid vinden de gebruikers minder belangrijk. Dat laatste is interessant, want Uber zegt wel een duurzame dienst aan te bieden. Daarover later in deze blog meer.

In het onderzoek is ook gekeken naar het gebruik van Uber gedurende de dag en de week. Veruit de meeste ritten worden geboekt op donderdag en vrijdag, in de namiddag en de avond. Als we dat combineren met het feit dat een flink deel van de respondenten aangeeft Uber graag voor sociale activiteiten te gebruiken, maar zakelijk voor andere vervoersopties kiest, dan dringt het beeld zich op dat Uber nogal eens wordt gebruikt voor vervoersbewegingen waarbij alcohol in het spel is. Maar, dat zijn bepaald niet de vervoersbewegingen die de Uber-gebruikers voorheen met hun eigen auto zouden hebben gedaan, maar waarschijnlijk met het openbaar vervoer of de reguliere taxi.

Uber ziet zelf wel degelijk een kans in de combinatie van Uber en openbaar vervoer. Uber wil de bereikbaarheid van grote stations verbeteren en zorgen voor een fijnmazig netwerk rondom middelgrote en kleine stations. Een recente pilot waarbij klanten korting kregen op ritten die begonnen of eindigden bij een station, was volgens het bedrijf succesvol. Uber denkt het ov aantrekkelijker te kunnen maken als reizigers Uber kunnen gebruiken voor het voor- of natransport. Uber is inmiddels in gesprek met NS over nieuwe mobiliteitsconcepten.

Uber claimt dat het aantal auto's in Nederland tot van acht miljoen naar drie miljoen zou kunnen dalen als iedereen zou 'Uberen'. Overigens geeft Uber zelf bij navraag toe dat deze claim nattevingerwerk is. Uber baseert dit op het feit dat de meeste auto's het grootste gedeelte van de dag stilstaan. In Nederland zijn nooit meer dan 1,2 miljoen auto's op de weg. De productie van auto's kost enorm veel grondstoffen en energie. Als we door autodelen minder auto's zouden gaan bezitten, maakt dat inderdaad dat UberPOP bijdraagt aan duurzame mobiliteit. Daarnaast biedt UberPOP de mogelijkheid om ritten te delen. Daardoor was de bezetting van UberPOP-auto's tijdens het onderzoek 1,9, exclusief de chauffeur. Dat is inderdaad hoger dan de gemiddelde autobezetting van 1,4. Daarmee is Uber duurzaam, zonder dat de gebruikers dat relevant vinden.

De claim voor drie miljoen auto's is mooi, maar is er al iemand die zijn auto de deur uit gedaan heeft, en voortaan Uber gebruikt als het ov of de fiets niet zo handig uitkomen? Nee, waarschijnlijk niet. Maar 5% van de respondenten in het onderzoek zegt voortaan liever Uber te gebruiken dan de eigen auto. De overgrote meerderheid kiest ervoor om naast het gebruik van de eigen auto vaker of minder vaak gebruik te maken van UberPOP.

Op de vraag naar welk type vervoer door UberPOP overbodig gemaakt wordt, konden respondenten meerdere antwoorden invullen. 61 Procent van de respondenten noemde het openbaar vervoer, terwijl 58 procent de reguliere taxi aanwees. Lopen en fietsen wordt door 39% gekozen, terwijl slechts 19% UberPOP zag als een vervanger voor de eigen auto. Toch is er nog hoop voor het ov; 18% van de Uber-ritten in het onderzoek werd gemaakt in combinatie met het ov.



18 Alternatieve brandstoffen voor de auto

Naast benzine, LPG en diesel zijn er alternatieve brandstoffen die het milieu minder belasten (mindere fijnstof-, CO₂- en NO₂-bijdrage). Elektriciteit, waterstof, aardgas en groengas zijn van die “schone” brandstoffen. Ze zijn in Nederland gewoon - in meer of mindere mate – verkrijgbaar.



Elektriciteit

Nationaal (en wereldwijd) gezien wordt elektrificatie van het wegverkeer vooral ingegeven door doelstellingen met betrekking tot CO₂-reductie en energiezekerheid (minder afhankelijkheid van fossiele brandstoffen). Lokaal heeft het introduceren van de elektrische auto als belangrijkste reden het halen van de normen voor luchtkwaliteit in 2015, het gaat hier om fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). De winst betreffende fijnstof door invoer van elektrische voertuigen kan moeilijk in een waarde worden aangegeven. Elektrische voertuigen dragen beperkt bij aan de fijnstof-productie: de motoremissie is nul, maar er is wel sprake van slijten banden en remmen. Op website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (www.rvo.nl) is over elektrisch rijden actuele informatie te vinden m.b.t. aantal en soort voertuigen, verkoop, milieubelasting, laadpunten, veiligheid etc...

Voordelen rijden op elektriciteit:

- minder fijnstof
- minder CO₂-uitstoot
- geen NO₂-uitstoot
- minder afhankelijk van fossiele brandstof
- thuis laden mogelijk
- stillere auto

Nadelen rijden op elektriciteit:

- duurder in aanschaf
- kleinere actieradius
- lange laadtijd
- weinig openbare oplaadvoorzieningen



Waterstof

Het grootste voordeel van rijden op waterstof is dat het zeer milieuvriendelijk is. De uitstoot van een waterstofmotor is namelijk... water! Waterstof is daarom een interessante optie voor de toekomst, maar het zal uiteraard zijn waarde nog wel moeten bewijzen. Belangrijk is dat waterstof in de toekomst duurzaam opgewekt kan worden. Nu is dat nog niet het geval. Zowel het aantal auto's dat op waterstof rijdt als het aantal tankstations hiervoor is zeer beperkt in Nederland.

Voordelen rijden op waterstof:

- geen CO₂-uitstoot maar schoon water
- prestaties vergelijkbaar met die van benzinemotor
- sneller tanken dan opladen elektrische auto
- tank lichter en kleiner dan accupakket

Nadelen rijden op waterstof:

- er is geen infrastructuur om waterstof te tanken
- productie van waterstof kost veel energie

Aardgas

Aardgas is in drie verschillende vormen als autobrandstof op de markt: Compressed Natural Gas (CNG); Groen Gas en Liquefied Natural Gas (LNG).

Aardgas (CNG) is een schone brandstof, maar het is wel een fossiele brandstof. Een voertuig op aardgas stoot minder CO₂ uit dan een benzinevoertuig. Er is geen voordeel in CO₂-uitstoot ten opzichte van voertuigen die op diesel rijden. Op het gebied van luchtkwaliteit biedt aardgas wel voordelen tegenover diesel, omdat aardgas zorgt voor minder stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (roet).

Je kunt op steeds meer plaatsen in plaats van aardgas, groengas tanken. Dat geldt ook voor de vulpunten in Heemskerk en Velsen. Dit groene gas wordt duurzaam geproduceerd en toegevoegd aan het gasnet. Het werkt hetzelfde als met groene elektriciteit. Wie gekozen heeft voor aardgas, kan nu moeiteloos overschakelen op groengas. Groengas is op dit moment de schoonste en meest duurzame brandstof waar auto's op kunnen rijden. Groengas wordt geproduceerd uit biomassa (bijvoorbeeld koeienmest of huisvuil). Vervolgens wordt het gezuiverd tot aardgaskwaliteit. Door middel van een certificaat is het groen gas gegarandeerd duurzaam.

LNG staat voor Liquefied natural gas, oftewel vloeibaar aardgas. LNG heeft een volume dat 600 maal kleiner is dan gasvormig aardgas (CNG), waardoor de energie-inhoud per volume dus veel groter is en daarmee ook de actieradius. Omdat LNG voornamelijk geschikt is voor lange afstanden, is de brandstof interessant voor vrachtvervoer of schepen. De overstap van diesel naar LNG zou in het de regio Noordzeekanaalgebied een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Vanuit het regionaal platform LNG wordt samengewerkt met het Nationaal LNG Platform om verladers te stimuleren over te schakelen naar het gebruik van LNG.

Voordelen rijden op aardgas:

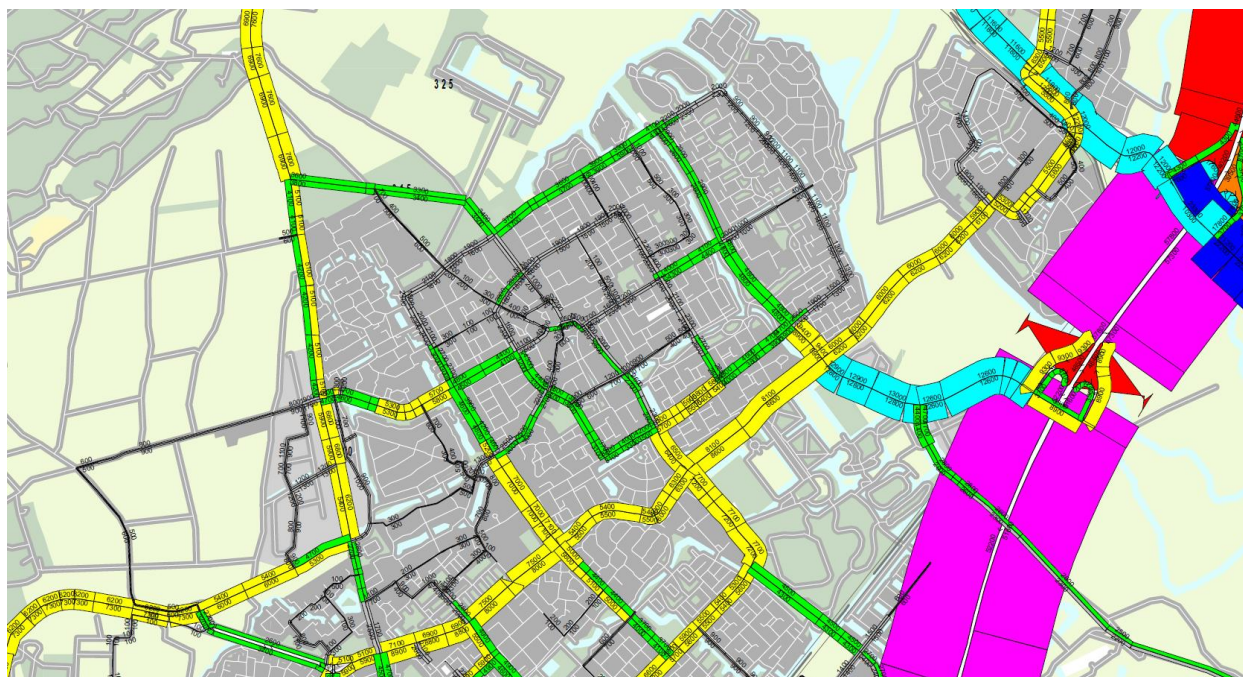
- stillere auto
- goedkope brandstof
- minder fijnstof
- minder NO₂-uitstoot
- minder CO₂-uitstoot

Nadelen rijden op aardgas:

- weinig tankstations
- fossiele brandstof m.u.v groengas (biomassa)



19 Prognosesituatie 2020: intensiteiten motorvoertuigen



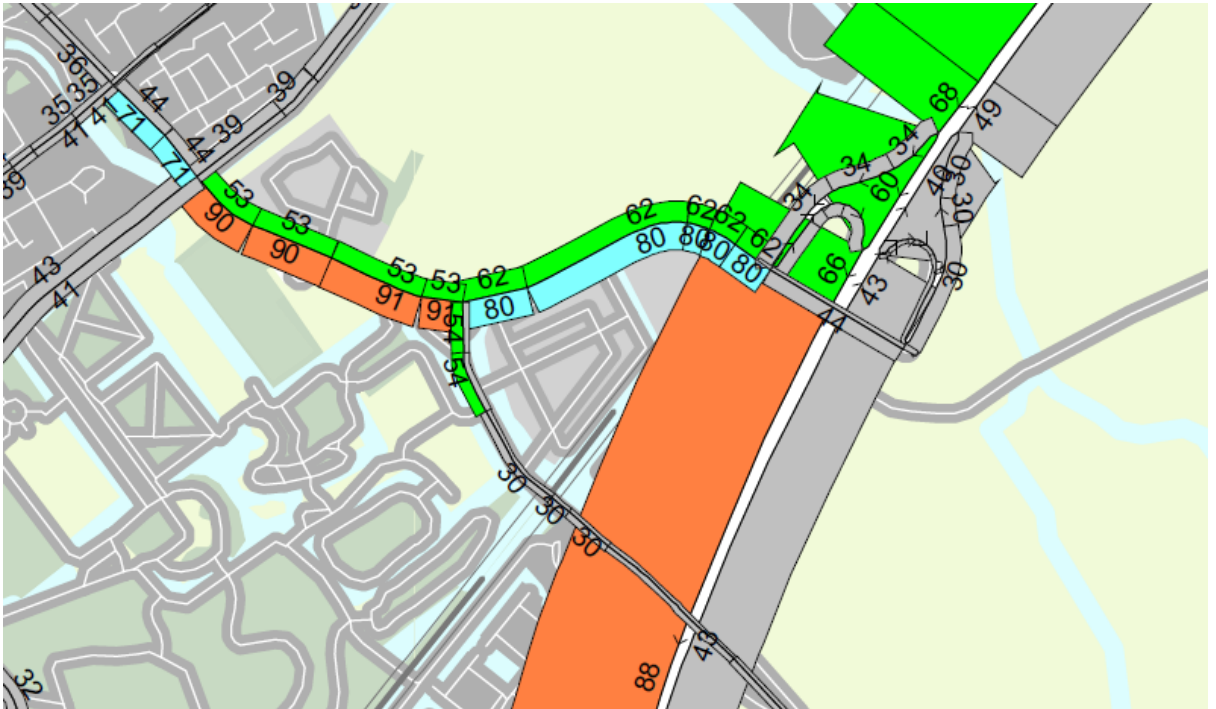
Legenda

Band Widths
Intens-mvt-etm
□ 0 - 2500
■ 2500 - 5000

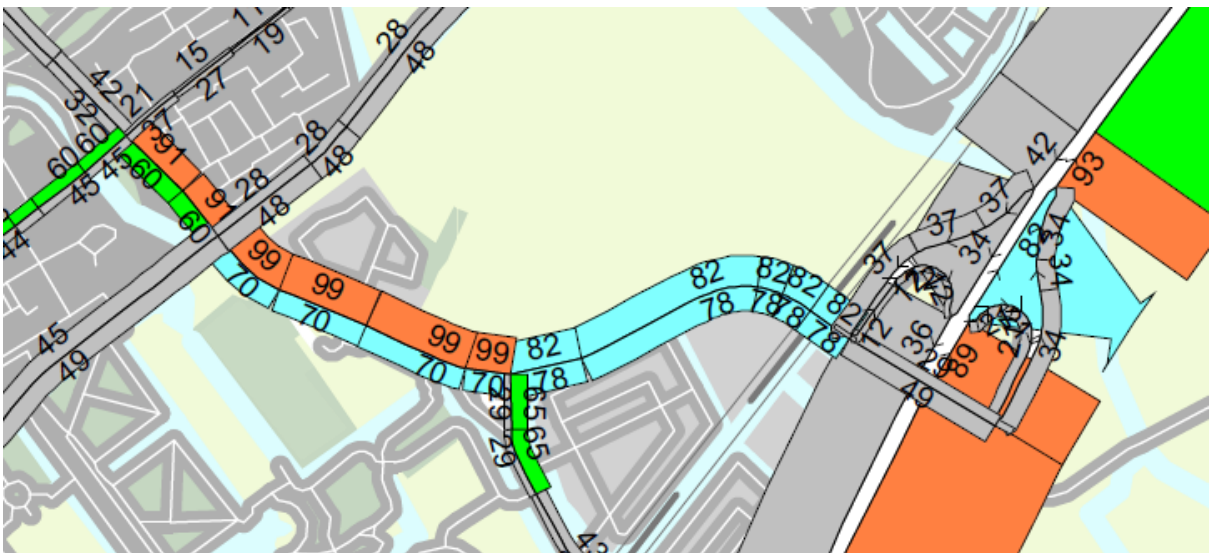
■ 5000 - 10000
■ 10000 - 20000
■ 20000 - 30000
■ 30000 - 40000
■ 40000 - 50000
■ > 50000

afstandsklasse	mobilitéitsgroei
ritten < 5 km	1,6%
ritten tussen de 5 en 10 km	3,2%
ritten tussen de 10 en 20 km	4,6%
ritten > 20 km	5,2%

Prognosesituatie 2020, intensiteiten motorvoertuigen per etmaal, afgerond op 100-tallen, uitgaande van het Regional Communities (RC)-scenario (lage economische groei scenario). De aangenomen mobiliteitsgroei is onderverdeeld in 4 afstandsklassen (zie tabel) (bron: regionaal Verkeersmodel IJmond).



Uitsnede prognose IC-verhouding (intensiteit/wegcapaciteit) ochtendspits in het jaar 2020 op een gemiddelde weekdag (bron: regionaal Verkeersmodel IJmond). Bij een IC > 80 is het risico op filevorming groot. Voor Heemskerk is dit alleen het geval bij de Communicatieweg.



Uitsnede prognose IC-verhouding avondspits.(intensiteit/wegcapaciteit) in het jaar 2020 op een gemiddelde weekdag (bron: regionaal Verkeersmodel IJmond). Bij een IC > 80 is het risico op filevorming groot. Voor Heemskerk is dit alleen het geval bij de Communicatieweg.



20 Prognose toename verkeersintensiteiten 2011-2020

(bron: RVMK)

Wegvak	tussen	en	2011 mtv/etm	2020 mtv/etm	toename in %
A9	afslag Heemskerk	afslag Beverwijk	94800	103800	9
Oudendijk	Zuiderwentweg	Luttik Cie	1700	1100	-35
Lijnbaan	Timmerwerf	Strengweg	1800	2000	11
Ambachtsring	Het Aambeeld	De Smidse	2000	2400	20
Rijksstraatweg	Kerkweg	Marquettelaan	13400	14500	8
Rijksstraatweg	Kleine Houtweg	Strengweg	8800	9300	6
Rijksstraatweg	Smidse	N197	13400	11600	-13
N197	Kleine Houtweg	Rijksstraatweg	7300	10000	37
Marquettelaan	Kerkweg	Oosterweg	6000	6700	12
Kerkweg	Marquettelaan	Jonkh. Geverslaan	900	1100	22
Starweg	Egelantier	Beslooten acker	10800	10600	-2
Rijkstraatweg	Krayenhoflaan	Mrt.v.H'kerckstr	10500	5500	-48
Plesmanweg	Van Riemsdijklaan	Duitslandlaan	12900	15500	20
Duitslandlaan	Luxemburgerlaan	Hoflanderweg	9000	9400	4
Beneluxlaan	Duitslandlaan	Europaplein	11400	12800	12
Beneluxlaan	Hoflaan	Kennemerlandstraat	9900	10800	9
Laan van Broekpolder	Hoflaan	Waddenlaan	8000	8800	10
Hoflaan	Tolweg	Beneluxlaan	13700	14900	9
Communicatieweg	Tolweg	Rotonde naar A9	25100	25800	3
Communicatieweg	Rotonde A9	De Trompet	8000	9100	14
Communicatieweg	De Trompet	gemeentegrens	5500	4900	-11
Tolweg	De Baandert	gemeentegrens	11100	12200	10
Zevenhoeven	Smalven	Broersven	2800	2800	0
Maerelaan	Zevenhoeven	De Baandert	1900	2000	5
Prof. Ten Doesschatestr.	Maerelaan	Linthorst Homanstraat	2400	2500	4
Mozartstraat	Prof. Ten Doesschatenstr.	De Baandert	4100	4300	5
Tolweg	Duitslandlaan	Hoflaan	10900	10900	0
Tolweg	Hoflaan	De Baandert	16000	16700	4
De Baandert	Tolweg	Jan van Kuikweg	17400	18300	5
De Baandert	Jan van Kuikweg	Maerelaan	8600	9600	12
De Baandert	Maerelaan	Mozartstraat	5200	5500	6
Mozartstraat	Chopinstraat	Strauszstraat	6900	7300	6
Jonkheer Geverslaan	Kerkweg	Jan Ligthartstraat	3600	3900	8
Jan Ligthartstraat	Spoellaan	Starweg	5300	5700	8
Jan Ligthartstraat	Starweg	P. Breugelstraat	6800	8500	25
Jan Ligthartstraat	Jan van Kuikweg	Plesmanweg	11500	14000	22
Jan van Kuikweg	Van Alkemadestraat	Van Coulsterstraat	8600	8400	-2
Chopinstraat	Mozartstraat	Bachstraat	800	800	0
Mrt.v.Heemskerkstr	Westerheem	Van Veenstraat	4300	5500	28
Maerelaan	De Baandert	Beethovenstraat	7200	8500	18
Jan van Kuikweg	Veldleeuwerek	G. van Assendelftstraat	7000	7700	10
Jan van Kuikweg	Van Velsenstraat	Van Rietwijkstraat	11100	11400	3
Laan van Assumburg	Jan van Kuikweg	Vrijburglaan	4700	5300	13
Beethovenstraat	Maerelaan	Rossinistraat	3900	4600	18
Bachstraat	Ingen Houszstraat	Raadhuisstraat	3100	3400	10
Carel van Manderstraat	Spoellaan	Ruysdaelstraat	3500	3900	11
Carel van Manderstraat	Ruysdaelstraat	Muilmanslaan	6400	7500	17
Kon. Wilhelminastraat	Karshoffstraat	Jan van Kuikweg	6200	6800	10
De gearceerde wegvakken zijn erftoegangswegen.					
De vetgedrukte wegen zijn de binnen- en buitenring.					



21 Fietsvormen

(bron: www.fietsersbond.nl)

Gewone fiets

De gewone fiets (de wettelijke term is rijwiel) kent vele verschijningsvormen in dames- en herenmodellen: stadsfiets, kinderfiets, opoefiets, vouwfiets en racefiets; er is zelfs een tandem uitvoering. Kenmerkend is dat je voor dit fietstype volledig afhankelijk bent van de eigen spierkracht. De gewone fiets wordt al dan niet uitgevoerd met versnellingen en heeft hand-, terugtraprem of een combinatie daarvan. Er zijn nieuwere modellen van de gewone fiets met lagere instap, waardoor het voor de fietser makkelijker is om op- en af te stappen en bij stilstaan de voet op de grond te zetten. De maatvoering van de “gewone” fiets kent steeds meer verschijningsvormen als gevolg van aanwezige accessoires (manden, kratten, rekken, kinderzitjes, windscherm, opzetstuur, fietstassen, enzovoort). Met deze verschijningsvormen dient rekening te worden gehouden bij realiseren van stallingsplaatsen.

Snorfiets en bromfiets

Snorfietsers moeten altijd op het verplichte fietspad rijden, op een onverplicht fietspad mogen zij alleen rijden als zij een elektromotor hebben, of een uitgeschakelde benzinemotor. De maximum snelheid voor een snorfietser is altijd 25 km/uur. De Nederlandse wet ziet de snorfiets in wezen als een soort tussenvorm tussen fiets en brommer. Soms wordt de snorfietser gelijkgesteld aan een fietser, terwijl hij op andere punten moet voldoen aan de regels die voor de bromfietsberijder gelden. Zo moet je bijvoorbeeld minimaal 16 jaar oud zijn om een snorfiets te mogen berijden en moet je een bromfietsrijbewijs (of motor- of autorijbewijs) hebben. Ook zijn verzekering en (één) kentekenplaat verplicht, net als bij een brommer. Op dat laatste punt is er overigens wel een duidelijk verschil: snorfietsen hebben een lichtblauwe kentekenplaat met witte tekens, terwijl brommers zijn uitgerust met een gele kentekenplaat met zwarte tekens. Zo is gemakkelijk het verschil te zien. Als het op de verkeersregels aankomt, wordt de snorfietser in principe gelijkgesteld aan de fietser. Je moet dus bijvoorbeeld gebruikmaken van het fietspad, als dat aanwezig is, en mag niet op de stoep rijden. Daarnaast gelden enkele speciale verkeersregels voor snorfietsers. Zo is het niet toegestaan om met zijn tweeën naast elkaar te rijden en mag je 's avonds alleen met een uitgeschakelde motor op een onverlicht fietspad rijden.

De bromfiets rijdt binnen de bebouwde kom op de rijbaan en buiten de bebouwde kom op het fiets/bromfietspad. Hiervoor is gekozen vanwege het grote snelheidsverschil tussen fiets en bromfiets. Heemskerk volgt hierin de landelijke richtlijnen. De maximum snelheid voor een bromfietser bedraagt afhankelijk van waar hij zich bevindt 30, 40 of 45 km/uur (zie bijlage 8)

Voor de weggebruiker is het verschil tussen de bromfiets en snorfiets steeds minder duidelijk zichtbaar. Beide hebben tegenwoordig veelal een scooterachtig uiterlijk en het zichtbare verschil zit hem in het kentekenplaatje: op een bromscooter een gele, en op een snorscooter een blauwe.

Segway

Een Segway is een elektrisch aangedreven voertuig waar men tijdens het rijden op staat. Het voertuig valt onder de categorie bijzondere bromfietsen. Gehandicapten mogen met de segway op het trottoir rijden mits in het bezit van een OV-Begeleiderskaart, Valypas of WMO-pas. De maximumsnelheid is 25 km/uur. Op de stoep geldt een maximumsnelheid van 6 km/uur. De bestuurder van een Segway hoeft u geen helm te dragen en heeft geen (bromfiets)rijbewijs nodig.

Elektrische fiets

Qua uiterlijk lijkt de elektrische fiets sterk op de gewone Hollandse dames- en herenfiets. Fabrikanten hebben er alles aan gedaan zo het stigma van fiets-voor-oude-mensen te voorkomen. Op een aantal



punten verschilt de huidige elektrische fiets van de gewone fiets. De belangrijkste verschillen hebben te maken met de elektrische ondersteuning (ligt voor de hand) en het gewicht (9 kilo zwaarder = 50%). Voor de vitale fietser zullen deze verschillen weinig invloed hebben op het rijgedrag, het gebruik en de verkeersveiligheid. Voor de minder vitale fietsers, momenteel toch een belangrijke gebruikersgroep, zijn de verschillen met de gewone fiets wel relevant. Dit zien we ook terug in de landelijke ongevallencijfers.



De e-bike

Er zijn twee soorten elektrische fietsen: de e-bike en de pedelec (Pedal Electric Cycle). De e-bike heeft de verschijningsvorm van een fiets. Deze fiets komt ook vooruit zonder dat de berijder mee hoeft te trappen en is in feite een elektrische snorfiets. De kracht die op de trapas door de fietser al fietsend wordt uitgeoefend en de kracht die door de (elektrische) motor wordt geleverd staan niet met elkaar in verband.

Het aantal elektrische fietsen neemt snel toe. Vrijwel elke elektrische fiets die op dit moment verkocht wordt is de zogenaamde pedelec, oftewel een fiets met trapondersteuning. In de volksmond raakt de term e-bike of e-fiets steeds meer ingeburgerd voor de pedelec, maar eigenlijk is dat een foutieve benaming. Volgens de wet is de pedelec een gewone fiets. Voorwaarde is dat de elektromotor alleen ondersteuning levert als de e-fietser zelf trapt en de snelheid lager is dan 25 km/uur (in de praktijk vaak 27 km/uur). Daarnaast is ook de speed pedelec in opgang; dit type ondersteunt het zelftrappen tot 45 km/uur. Per 1 januari 2017 valt de speed pedelec juridisch gezien onder de bromfietsen.

Drie- en vierwielers

Kun je niet meer balanceren op een tweewieler of durf je niet meer te fietsen omdat je bang bent om te vallen dan is een driewieler de oplossing. De stabielere versie hiervan vierwieler. Ook deze typen kunnen al dan niet elektrisch worden ondersteund.

Zit- en ligfietsen

Op een zitfiets zit je op een stoeltje dat het bovenlichaam ondersteunt. En dat maakt deze driewieler comfortabeler dan de rechtop driewieler. Ook bij stilstand is het zitten erg prettig. De ligfiets is naast comfort verhogend ook ontworpen om de spierkrachten beter te benutten, waardoor veel hogere snelheid bereikt kan worden.

Bakfiets

Voorheen werd dit type fiets gebruikt voor transport van goederen en had voor de stabiliteit drie wielen. Het nieuwere model wordt veelal gebruikt om kinderen te vervoeren, heeft twee of drie wielen en is al dan niet elektrisch.

Aanhangfiets

Een aanhangfiets heeft u een stabiele en veilige constructie om uw kinderen veilig mee te laten fietsen. Het betreft een aanhanger die aan de gewone fiets bevestigd kan worden. De fiets wordt hierdoor aanzienlijk verlengd.



De riksja

Riksja

Een riksja is een niet-gemotoriseerd voertuig met 2 voorwielen en 1 achterwiel of andersom. Een riksja lijkt op een fiets, maar is breder. Daardoor kunnen er meerdere passagiers mee vervoerd worden.



22 Bijzondere voertuigen niet zijnde landbouwvoertuigen

Brommobiel

Een brommobiel is een bromfiets op meer dan 2 wielen die lijkt op een kleine personenauto. Met een brommobiel moet op de rijbaan gereden worden. De brommobiel mag niet op het trottoir rijden of parkeren.

Gehandicaptenvoertuig

Elektrische rolstoelen en scootmobielen zijn gehandicaptenvoertuigen met een motor. Ook gesloten voertuigen zoals de Canta, Amica, Arola en Mini Cruiser City vallen onder de gehandicaptenvoertuigen met een motor. Dit type voertuigen mag op het trottoir worden geparkeerd.

Voor de weggebruiker is het verschil tussen de brommobiel en een gesloten scootmobiel minder duidelijk zichtbaar. De herkenbaarheid is het kenteken.

Scootmobiel, Invalidenauto of Brommobiel

	Scootmobiel	Invalidenauto	Brommobiel
Toegestaan op snelweg	Nee	Nee	Nee
Toegestaan op autoweg	Nee	Nee	Nee
Toegestaan op 50/80 km weg	Ja*	Ja*	Ja*
Toegestaan op fietspad	Ja	Ja	Nee
Toegestaan op trottoir	Ja	Ja	Nee
Toegestaan in wandelgebieden	Ja	Ja	Nee
Toegestaan in winkelpromenade	Ja	Ja	Nee
Parkeren op trottoir	Ja	Ja	Nee
Rijbewijs	Nee	Nee	Nee**
Bromfietscertificaal/rijbewijsAM	Nee	Nee	Verplicht***
Max. snelheid van het voertuig	18	45	45
Officieel hulpmiddel	Ja	Ja	Nee
Benzine, diesel, elektromotor	Elektro	Alle	Diesel
Breedte	1.10 m	1.10 m	ca 1.40 m
Wegenbelasting	Nee	Nee	Nee
Gordelplicht	Nee	Nee	Ja
Max. aantal personen	1	Meer als 2	2
Aanpasbaar aan lichamelijke beperkingen	beperkt	uitgebreid	beperkt
Kenteken	Nee	Nee	Ja****

* Indien niet verboden voor tractoren en bromfietsen

** Rijvaardigheidstest voor WA-Casco verzekering

*** Of rijbewijs B

**** Vanaf 1 september 2005 verplicht



Brommobiel



Scootmobiel (dicht)



Scootmobiel (open)

Minibike

Een minibike is een kleine motorfiets van ongeveer 50 centimeter hoog en 1 meter lang. Minibikes zijn bedoeld om mee te racen op een racebaan.

Quad

Een quad is een motorrijtuig met 3 of 4 wielen, zonder carrosserie. Er zijn 5 soorten quads. De soort wordt bepaald op basis van de maximumsnelheid, de massa (het gewicht) en het maximum vermogen. De 5 soorten zijn:

- de quad die niet is goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg;
- de quad die is goedgekeurd als bromfiets;
- de quad die is goedgekeurd als een driewielig motorrijtuig;
- de (zware) quad die is goedgekeurd als personenauto;
- de (zware) quad die is goedgekeurd als bedrijfsauto.



Step, motorstep en skeelers

Mensen met skeelers, rolschaatsen, inline-skates, een step of een skateboard zijn volgens de wet voetgangers. Een motorstep is een step met een verbrandingsmotor of elektromotor. Daarom wordt de motorstep gezien als snorfiets of bromfiets.

Omdat skaters volgens de wet voetgangers zijn, mogen ze op de stoep rijden. Ze mogen ook op het fietspad rijden. Wanneer er geen stoep of fietspad is, mogen ze de rijbaan gebruiken. Voor de step en voor skeelers, rolschaatsen en skateboards gelden geen aanvullende eisen.

Bestuurders van een motorstep moeten zich houden aan de verkeersregels die gelden voor brom- en snorfietsers. Bij een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur valt de step volgens de wet onder de bromfiets. Bij een maximumsnelheid van 25 kilometer per uur wordt de step gezien als snorfiets.

Trike

Een trike is een driewielig motorrijtuig of een driewielige bromfiets zonder carrosserie. Wettelijk gezien kan de trike zowel onder de driewielige motorrijtuigen als onder de driewielige bromfietsen vallen.

Een driewielige motorscooter heeft 2 voorwielen en 1 achterwiel. De motorscooter valt onder de motorfiets of een motorvoertuig.

Tuktuk

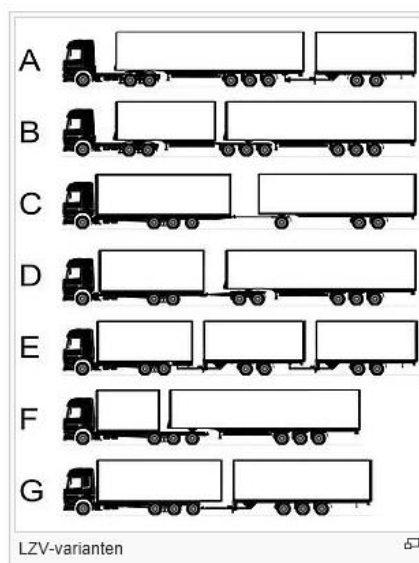
De tuktuk is een driewielig voertuig, dat vaak een tweetaktmotor heeft. Een tuktuk is geschikt om meerdere personen mee te vervoeren. Welke verkeersregels voor de tuktuk gelden is deels afhankelijk van de maximumsnelheid van de tuktuk.

Wegtreintje en aanhangwagens

Een wegtreintje is een motorvoertuig met een of meer aanhangwagens, ingericht voor het vervoer van personen. Vaak wordt een wegtreintje gebruikt om toeristen langs bezienswaardigheden te rijden. Een wegtreintje mag, omdat personenvervoer in aanhangwagens verboden is, alleen op de openbare weg rijden met een ontheffing van de betrokken wegbeheerders. De wegbeheerder mag voorwaarden stellen om de verkeersveiligheid te bewaken. En om hinder voor het overige verkeer zoveel mogelijk vermijden.

LZV

Een Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV), ook wel Ecocombi, 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. Omdat het brandstofverbruik nauwelijks stijgt, wordt bij het transporteren van goederen per LZV 4 tot 30% brandstof bespaard. Er bestaan zeven mogelijke LZV-varianten (zie afbeelding). De varianten F en G komen nauwelijks voor.





23 Wegennet IJmond

(bron: Regionale Mobiliteitsvisie IJmond)





24 Fietsnetwerk IJmond

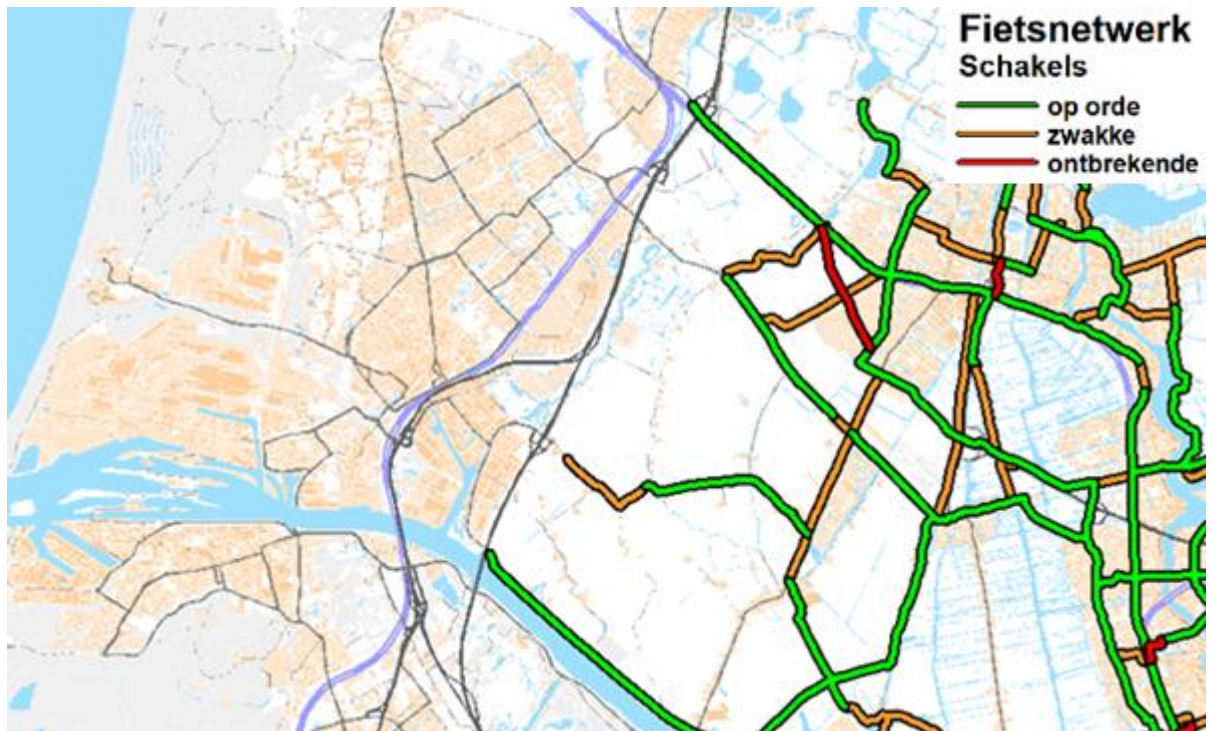
(bron: Regionale Mobiliteitsvisie IJmond)





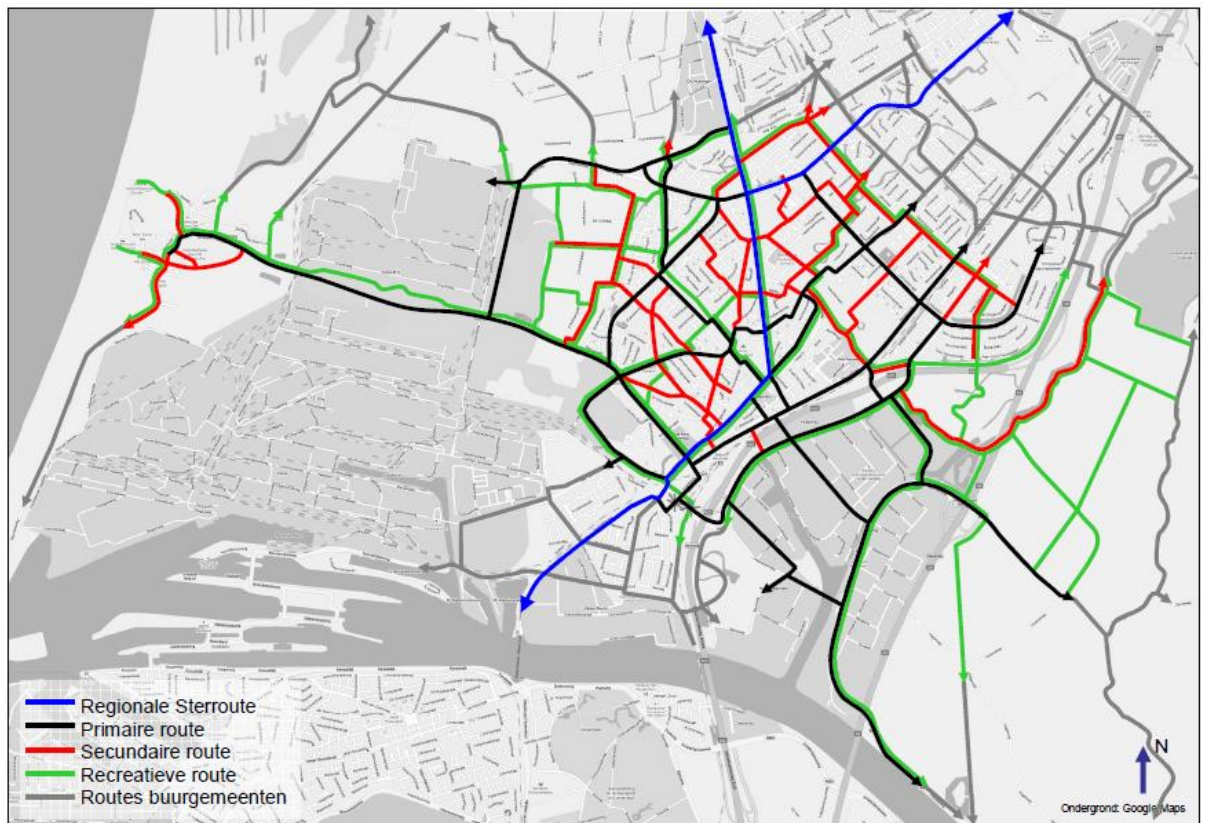
25 Fietsnetwerk Zaanstad

(bron: www.stadsregioamsterdam.nl)



26 Fietsnetwerk gemeente Beverwijk

(bron: GVVP Beverwijk, november 2010)





27 Aandachtspunten fietsroutes

Daar waar het fietsnetwerk niet compleet is moeten nieuwe fietsroutes worden aangelegd. Bij de aanleg en reconstructie van fietsroutes zijn onderstaande aandachtspunten van belang:

- Langs hoofdfietsroutes zijn woningen bij voorkeur georiënteerd op de route en niet op de tuin (straatgericht wonen) in verband met de sociale veiligheid.
- Fietsroutes zijn georiënteerd op belangrijke voorzieningen, zoals scholen, centra, stations en belangrijke openbaarvervoer halten.
- Goede aansluiting op bestaande fietsroutes (met name de regionale fietsroutes vormen uitgangspunt voor het wensnetwerk).
- Minimalisering van confrontaties met drukke autoroutes. Drukke wegen worden waar mogelijk ongelijkvloers of met een rotonde gekruist.
- Kruisingen van auto- en fietsroutes altijd haaks.
- Bij opbrekingen van de weg (wegwerkzaamheden) zijn deugdelijke voorzieningen voor fietsers vereist. De fietser moet kunnen blijven fietsen. Niet alleen bij wegwerkzaamheden maar ook bij werk aan terreinen en gebouwen langs de weg.
- Door afzonderlijke bewegwijzering en aangepaste verlichting wordt de herkenbaarheid en kwaliteit van het fietsnetwerk vergroot.
- Voorkomen van uitglijden. Gladde materialen in het wegdek moeten worden voorkomen. Ook dient er aandacht te zijn voor wintergladheid en bladeren op het wegdek. Stelconplaten zijn sterk af te raden (gladde randen, hoogteverschillen t.g.v. verzakken), zo ook hellende oppervlakten evenwijdig aan de rijrichting (verkeersdrempels)
- Voorkomen van disbalans. Fietsers raken uit koers en/of uit balans door hobbels en kuilen in de verharding. Dit probleem is te voorkomen door gesloten verharding toe te passen. En aantasting door boomwortels is te verminderen door wegdek en beplanting op elkaar af te stemmen en door de keuze van het type fundering.
- Voorkomen van van de weg raken, te realiseren door duidelijke kantstrepen. Het is belangrijk om bermen goed te laten aansluiten op de verharding zonder hoogteverschil en obstakels in de bermen, dat biedt fietsers die uit de koers raken de mogelijkheid te corrigeren.
- Voorkomen van botsen tegen trottoirbanden. Trottoirbanden zijn niet altijd noodzakelijk.
- Voorkomen van botsingen met paaltjes of wegversmallingen om het aantal enkelzijdige fietsongevallen te verminderen. Noodzaak, voorspelbaarheid en waarneembaarheid zijn hierbij van belang. Inleidende ribbelmarkering kan hierbij helpen. Wanneer op fietspaden paaltjes worden geplaatst om motorvoertuigen te weren kan beter gekozen worden voor 2 paaltjes in het midden met inleidende markering, waardoor aan beide zijden doorgangen van 1,60 meter ontstaan, dan voor een gelijke verdeling over de breedte van het fietspad.
- Fietsbergingen bij woningen en voorzieningen zijn goed te bereiken vanaf de fietsroutes en zijn makkelijk toegankelijk. De kwaliteit van de stalling en de kwantiteit/grootte van de stalling moet in de behoefte voorzien.

Uit de CROW:

hoofdfietsroutes: > 2.000 fietsers/etmaal; fietsroutes: 500 – 2.500 fietsers/etmaal; overige verbindingen (basisnetwerk): < 750 fietsers/etmaal.

Intensiteit	Fietspadbreedte in meters bij spitsuurintensiteit in 1 richting (éénrichtingsverkeer)	Fietspadbreedte in meters bij spitsuurintensiteit in 2 richtingen (tweerichtingsverkeer)
0 – 150 fietsers/uur	> 2,00	2,50 – 3,00
150 – 750 fietsers/uur	> 3,00	2,50 – 3,00
>750 fietsers/uur	> 4,00	3,50 – 4,00



Fietsstraat

In Nederland hebben fietsstraten geen juridische status, het zijn feitelijk fietspaden waarop alle overige categorieën weggebruikers zijn toegestaan. Een verkeersbord "fietsstraat" is dan ook niet in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens opgenomen. Hierdoor hebben wegbeheerders vaak zelf verkeersborden bedacht; dit komt de eenduidigheid en begrijpelijkheid bij de weggebruikers echter niet ten goede. De enige juridisch min of meer juiste wijze is het bord G11 (verplicht fietspad) met daaronder "alle categorieën toegestaan".



A. Verkeersbord voor fietsstraat, zoals in de IJmond toepassing vindt.



B. De juridisch min of meer juiste wijze voor de aanduiding fietsstraat.

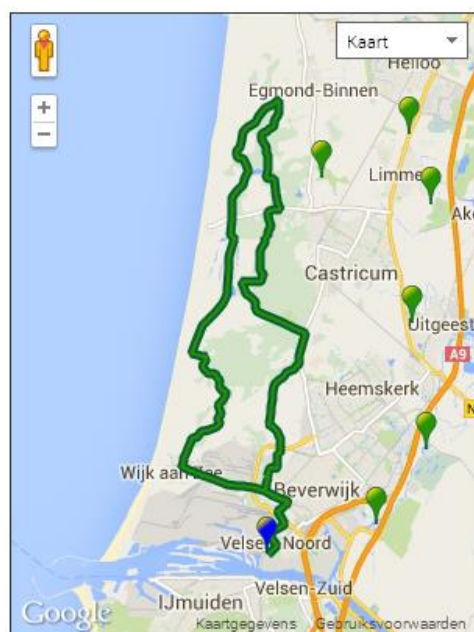
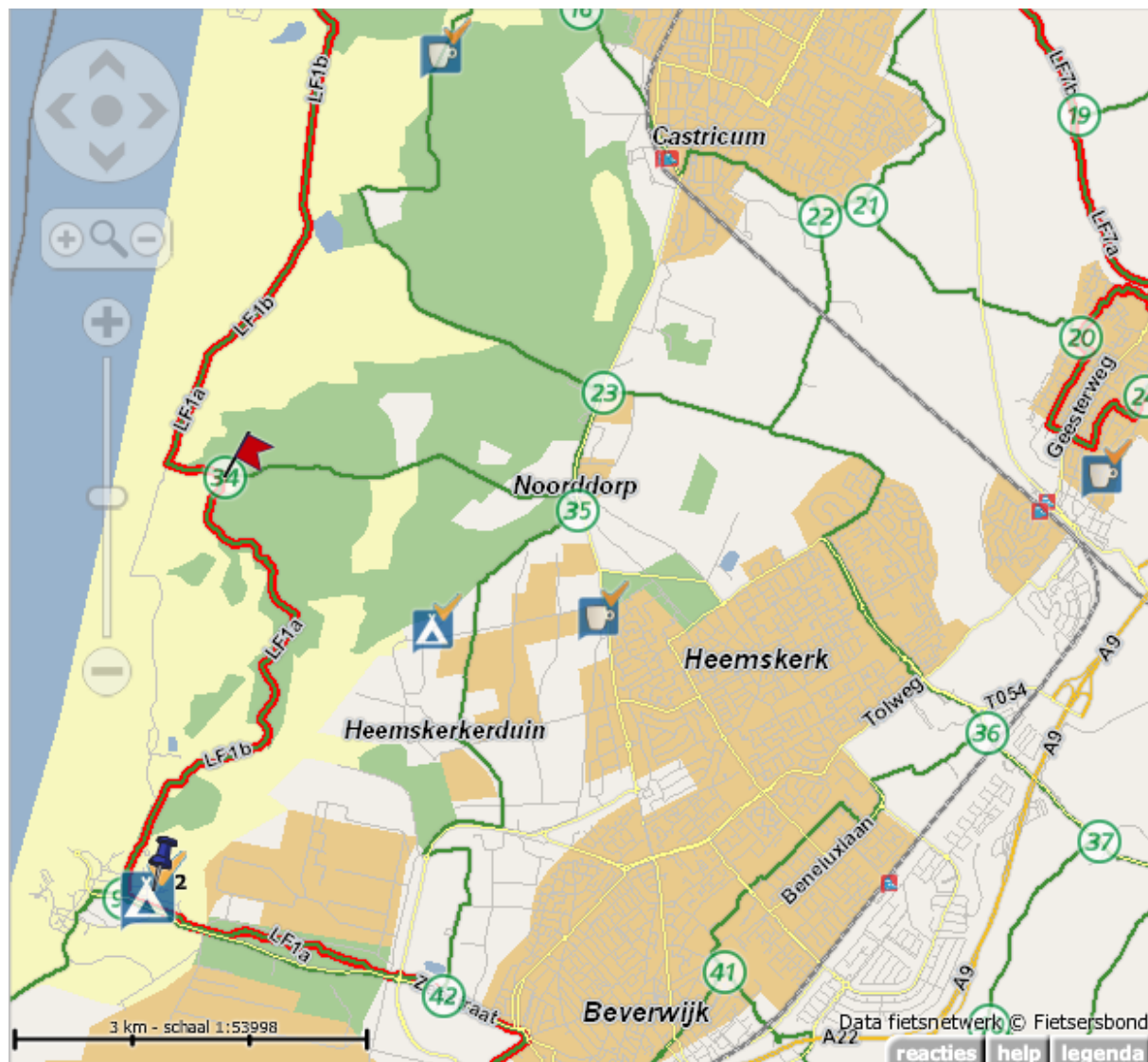
Aandeel fiets in verplaatsingen in Nederland (bron: Fietzersbond)

Motief	Aandeel
Werk	25%
Zakelijk bezoek	11%
Diensten/Persoonlijke verzorging	18%
Winkelen/Boodschappen doen	28%
Onderwijs/Cursus volgen	50%
Visite/logeren	21%
Sociaal recreatief overig	31%
Toeren/Wandelen	16%
Overige	26%



28 Recreatief fietsroutenetwerk

(bron: Stichting Landelijk Fietsplatform)



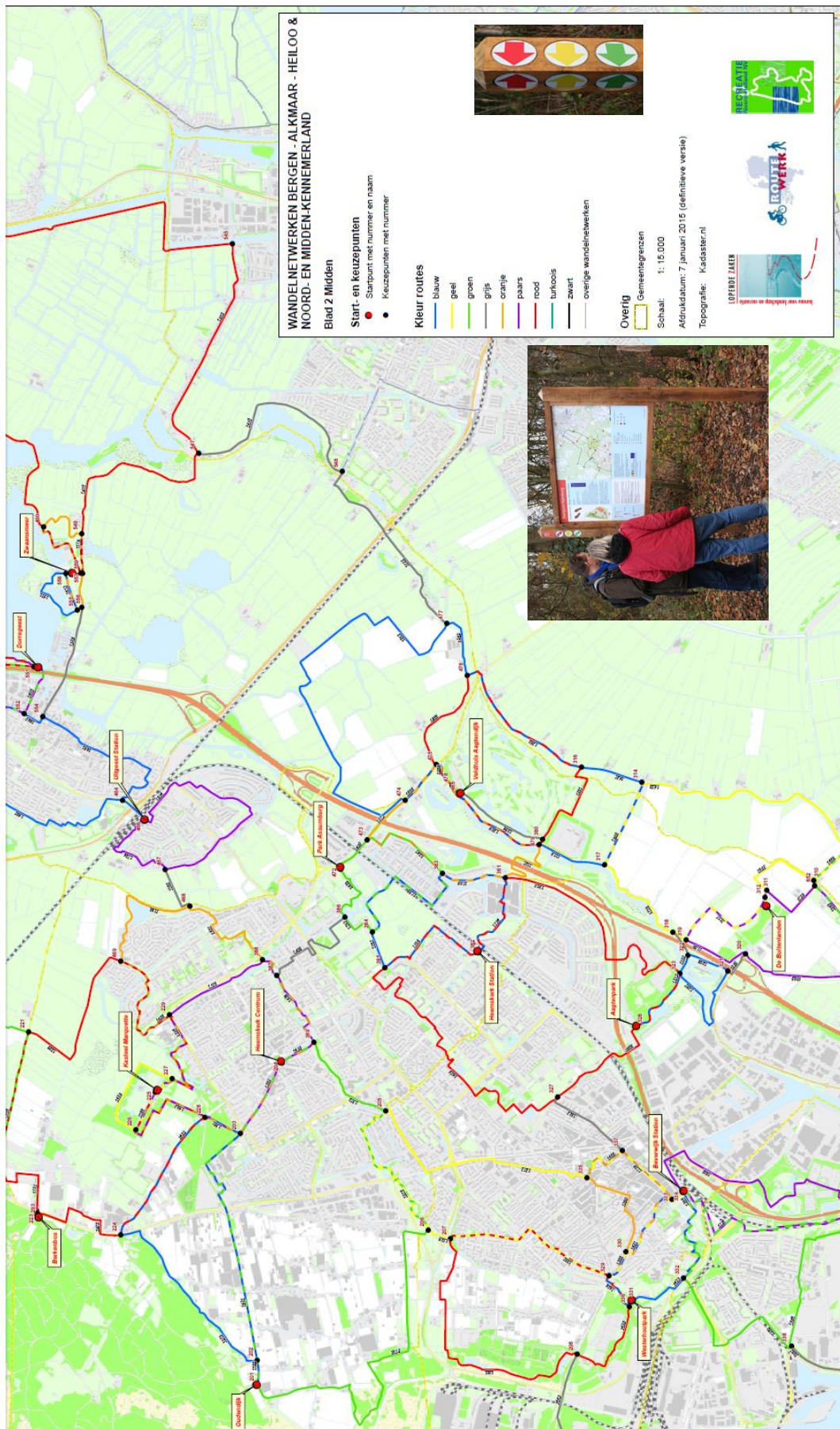
Heemskerk is aangesloten op het landelijk fietsnetwerk met vijf fietsknooppunten. Naast deze knooppunten zijn er separate fietsroutes door Heemskerk, zoals de Noordzeeroute (LF1a), de Fietroute Noord-Kennemerland en de plaatselijke Fietstocht moderne Monumenten (Historische Kring Heemskerk, folder) en de Heemskerkse fietsroute (gemeentelijk, folder).





29 Recreatief wandelroutenetwerk

(bron: Bureau Lopende Zaken)





30 Aandachtspunten wegontwerp voetgangers

(bron: Seniorenproof wegontwerp, Lopen loont (CROW publ. 309 en 333))

Bij het ontwerp en de aanleg van goede voorzieningen voor voetgangers gaat het dan om:

- voldoende brede trottoirs
- vlakke en stroeve bestrating, ook bij nat weer of winterse omstandigheden
- zo min mogelijk hoogteverschillen
- voldoende brede voetgangerssluizen
- juiste plaatsing van straatmeubilair
- het vermijden van obstakels
- juiste schuinite van trottoirafritten
- acceptabele hellingen van bruggen
- goede inrichting van trappen/leuningen
- goede uitvoering van oversteekvoorzieningen
- het aanbrengen van adequate signalering/markering
- het aanbrengen van goede verlichting
- voldoende oversteektijd bij verkeerslichten
- goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van OV-haltes
- Goede fietsvoorzieningen zodat fietsers niet geneigd zijn het voetpad te gebruiken.



Bron: Lotje Laverman, Wageringen



Bron: CROW publicatie 309



Bron: CROW Kennismodule Beeldkwaliteit openbare ruimte.



Bron: Annemieke Molster

Bij een goed beheer en onderhoud van de voetgangersvoorzieningen gaat het om:

- repareren of vervangen van kapotte verlichting of kapot straatmeubilair e.d.
- handhaving op fout geplaatste auto's of hinderlijk geplaatste reclameborden, containers, fietsen, e.d.
- informatie vooraf, bewegwijzering en verkeersregeling bij wegwerkzaamheden
- voorkomen en opruimen van losliggend materiaal en obstakels bij werkzaamheden aan de weg en bij evenementen
- handhaving op losliggend materiaal en obstakels bij bouwwerkzaamheden
- gladheidsbestrijding op looproutes naar belangrijke bestemmingen
- repareren van oneffenheden als gevolg van verzakkingen, boomwortels e.d.
- verwijderen van rondslingerend afval, hondenpoep, overdadige mos en hars, overhangende takken, e.d.



Bron: VeiligheidNL



Bron: CROW Kennismodule Beeldkwaliteit openbare ruimte.

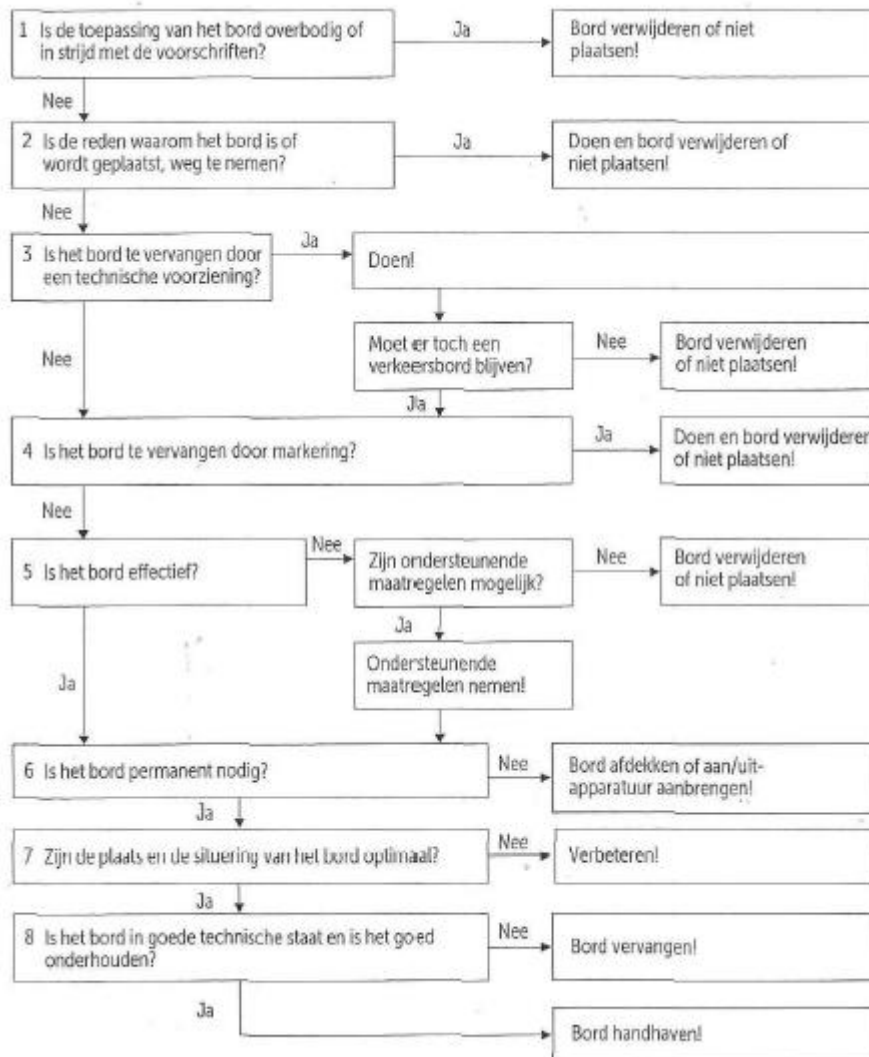


Bron: CROW Kennismodule Beeldkwaliteit openbare ruimte.



31 Stappenplan bebording

(bron: Kwalitatief beheer verkeersborden, CROW-publicatie 345)





32 Maatregelenpakket Regionale Mobiliteitsvisie IJmond

Project (financiering geregeld)	Trekker	Kosten (€)
Verkeersafwikkeling Velsertunnel	RWS	Financiering geregeld
HOV Haarlem – IJmuiden	PNH/Velsen/Haarlem	
Reconstructie kruispunt A9 – N203	PNH	
Reconstructie aansluiting A22 – Beverwijk	PNH	
Fietsenstalling station Beverwijk	Beverwijk	
Project (studie)	Trekker	Kosten (€)
OV IJmond – Amsterdam	PNH	500.000
N203 Uitgeest	PNH	
Capaciteitsverruiming Communicatieweg Heemskerk	Heemskerk	
Regionaal parkeerbeleid	IJmond Bereikbaar	
Spitsmijden goederentrein Tata spoorwegovergang Velsertaverse	Velsen/Beverwijk	
N208 – A22 – A9 verbinding	Beverwijk/Velsen	
A22 zone	Beverwijk	
Goederenvervoer over water	IJmond Bereikbaar	25.000 per jaar
Monitoringsprogramma	IJmond Bereikbaar	
Project (korte termijn: tot 5 jaar)	Trekker	Kosten (€)
INVESTERINGEN VERKEERSINFRASTRUCTUUR		
Busbaan Wijckerpoort incl. spoorwegovergang	PNH	1,7 mln
Busbaan Wijckermolen	Beverwijk/PNH	2,5 mln
Aanleg weefstrook N208 voor tunnel	PNH	1,3 mln
Kwaliteitsverbetering bushaltes	IJmondgemeenten	500.000
Quick wins doorstroming bus: - Velsersweg – Vondellaan - Parkweg – Amsterdamseweg - Stationsweg – Pontplein - Delftplein – Hoofdstraat - Breestraat – Schans	IJmondgemeenten	1 mln – 5 mln
Kwaliteitsverbetering bestaande onderdelen regionaal fietsnetwerk (kwaliteitsnet fiets) en fietsparkeren	IJmondgemeenten	500.000
Ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk	IJmondgemeenten	1 mln
Uitgiftepunten OV fiets (resterende locaties)	IJmond Bereikbaar	Tot 100.000
Extra veerpont fietsers NZK	Velsen/Amsterdam	Tot 500.000 per jaar
Uitbreiding P&R Uitgeest en stations Velsen	Uitgeest/Velsen	500.000-1 mln.
Geluidarm asfalt	IJmondgemeenten	2 mln
Project (korte termijn: tot 5 jaar)	Trekker	Kosten (€)
REGIONALE PROJECTEN DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT		
Verbeteren OV voorrangregelingen bij verkeerslichten	IJmondgemeenten	400.000 per jaar
Fietsvriendelijke verkeerslichten	IJmondgemeenten	
DVM pilot A22-Velsen-Beverwijk beheerskosten	IJmondgemeenten	
Plan van aanpak uitrol DVM IJmond	IJmondgemeenten	
Groene Golfonderzoeken	IJmondgemeenten	
Regionaal incidentmanagement	IJmondgemeenten	
Onderhoud actualiteit VRI software/optimaliseren verkeerslichten	IJmondgemeenten	
Deelname Regioregie	IJmondgemeenten	



REGIONALE PROJECTEN MOBILITEITSMANAGEMENT		
Plan van aanpak inpassen besloten vervoer in OV	IJmond Bereikbaar	400.000 per jaar
IJmond Bereikbaar OV Chipcard	IJmond Bereikbaar	
Marketing fiets, bijvoorbeeld (jaarlijks) - Te voet of met de fiets naar school - Met belgerinkel naar de winkel	IJmond Bereikbaar	
Faciliteren elektrisch rijden	IJmondgemeenten/MRA	
Stimuleren Mobiliteitsmanagement personenvervoer	IJmond Bereikbaar	
Stimuleren Mobiliteitsmanagement goederenvervoer	IJmond Bereikbaar	
Faciliteren en coördineren mobiliteitsmanagement-projecten	IJmond Bereikbaar	
REGIONALE MARKETING EN COMMUNICATIE		
Procesmanagement lobby en communicatie	IJmond Bereikbaar	100.000 per jaar

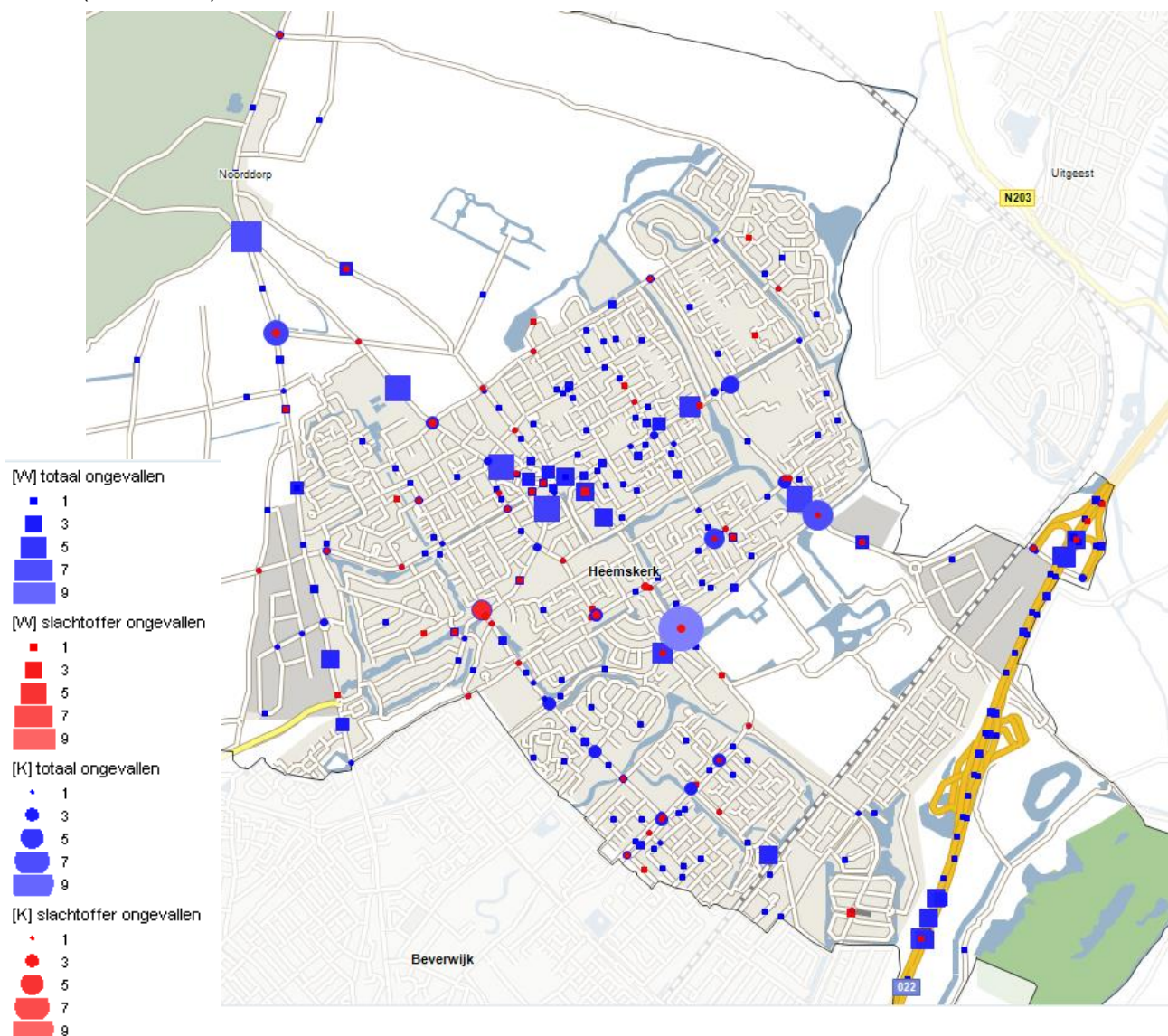
Project (middellange termijn: tot 10 à 15 jaar)	Trekker	Kosten (€)
INVESTERINGEN VERKEERSINFRASTRUCTUUR		
Ongelijkvloerse oversteek Velsertaverse-Velserweg voor fietsers. Noot: Mogelijke relatie met busbaan Wijckerpoort.	PNH	2 mln
Ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk	IJmondgemeenten	1 mln
Kwaliteitsverbetering bestaande onderdelen regionaal fietsnetwerk (kwaliteitsnet fiets) en fietsparkeren	IJmondgemeenten	1,5 mln
Geluidarm asfalt	IJmondgemeenten	2 mln
Verbinding A8 – A9	PNH	110 mln
Extra onderdoorgang/brug A22 voor fietsers	Beverwijk	2 mln
Extra onderdoorgang A22 voor autoverkeer (2 ^e Viaductweg)	Beverwijk	15 mln
Ombouwen bestaande Viaductweg voor langzaam verkeer	Beverwijk	500.000
REGIONALE MARKETING EN COMMUNICATIE		
Procesmanagement lobby en communicatie	IJmond Bereikbaar	100.000 per jaar

Project (lange termijn: na 15 jaar)	Trekker	Kosten (€)
INVESTERINGEN VERKEERSINFRASTRUCTUUR		
Verbeteren doorstroming N197 thv. Velsertaverse - Verbreden viaduct A22 - Reconstructie kruispunt Velsertaverse-Velserweg-Wijkerstraatweg	PNH	5 mln
Ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk	IJmondgemeenten	1,5 mln
Kwaliteitsverbetering bestaande onderdelen regionaal fietsnetwerk (kwaliteitsnet fiets) en fietsparkeren	IJmondgemeenten	1,5 mln
Geluidarm asfalt	IJmondgemeenten	2 mln
REGIONALE MARKETING EN COMMUNICATIE		
Procesmanagement lobby en communicatie	IJmond Bereikbaar	100.000 per jaar



33 Ongeval locaties

(bron: Via.nl)



Het totaal aantal ongevallen en slachtofferongevallen bedroeg in de periode 2009 tot en met 2013 in Heemskerk 977 stuks. Dit aantal is verre van volledig omdat in deze periode de registratie onvolledig is geweest. Er vanuit gaande dat de gebrekkige registratie over heel Heemskerk gelijkmatig plaats heeft gevonden geeft deze kaart wel een indicatie van de gevaarlijke locaties in Heemskerk.

De ongevallen zijn aangegeven op betreffende kruispunten, per wegvak is het aantal ongevallen aangegeven in het midden van het betreffende wegvak. De volgende bijlage geeft meer informatie over de soort ongevallen en hun slachtoffers.

In grote lijn kan gesteld worden dat het zwaartepunt van de verkeersongevallen ligt in het centrum en op de gebiedsontsluitingswegen.



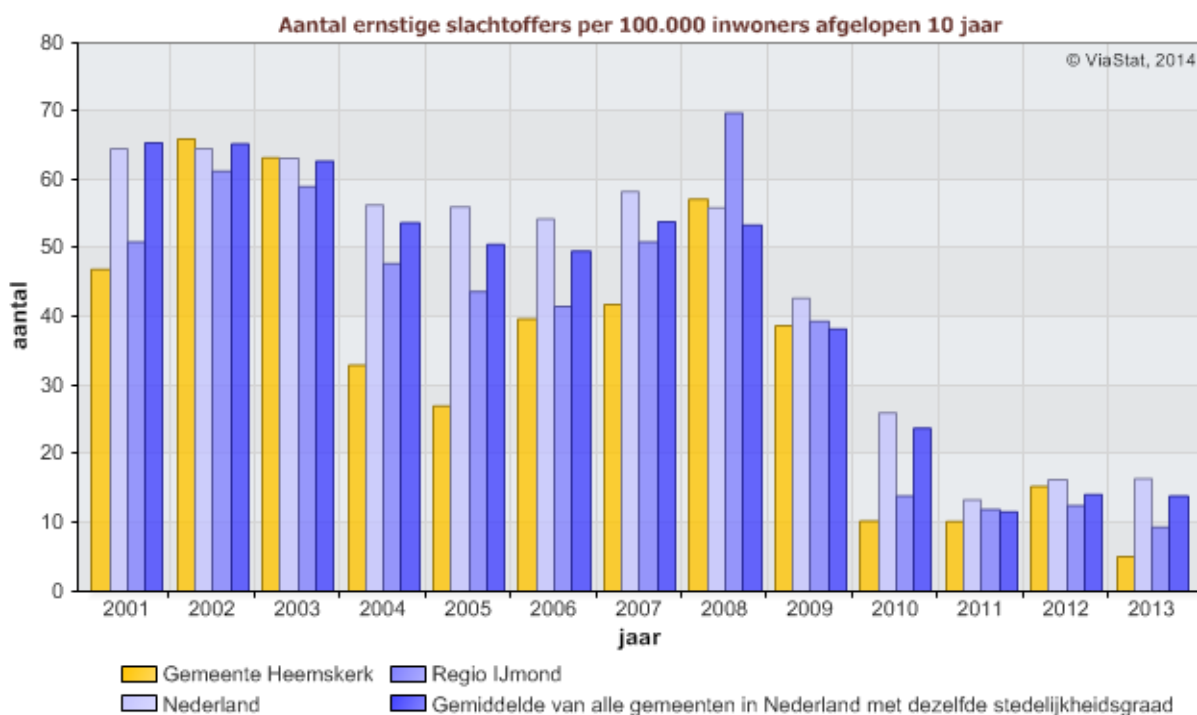
34 Verkeersveiligheidsgegevens

(bron: Via.nl)

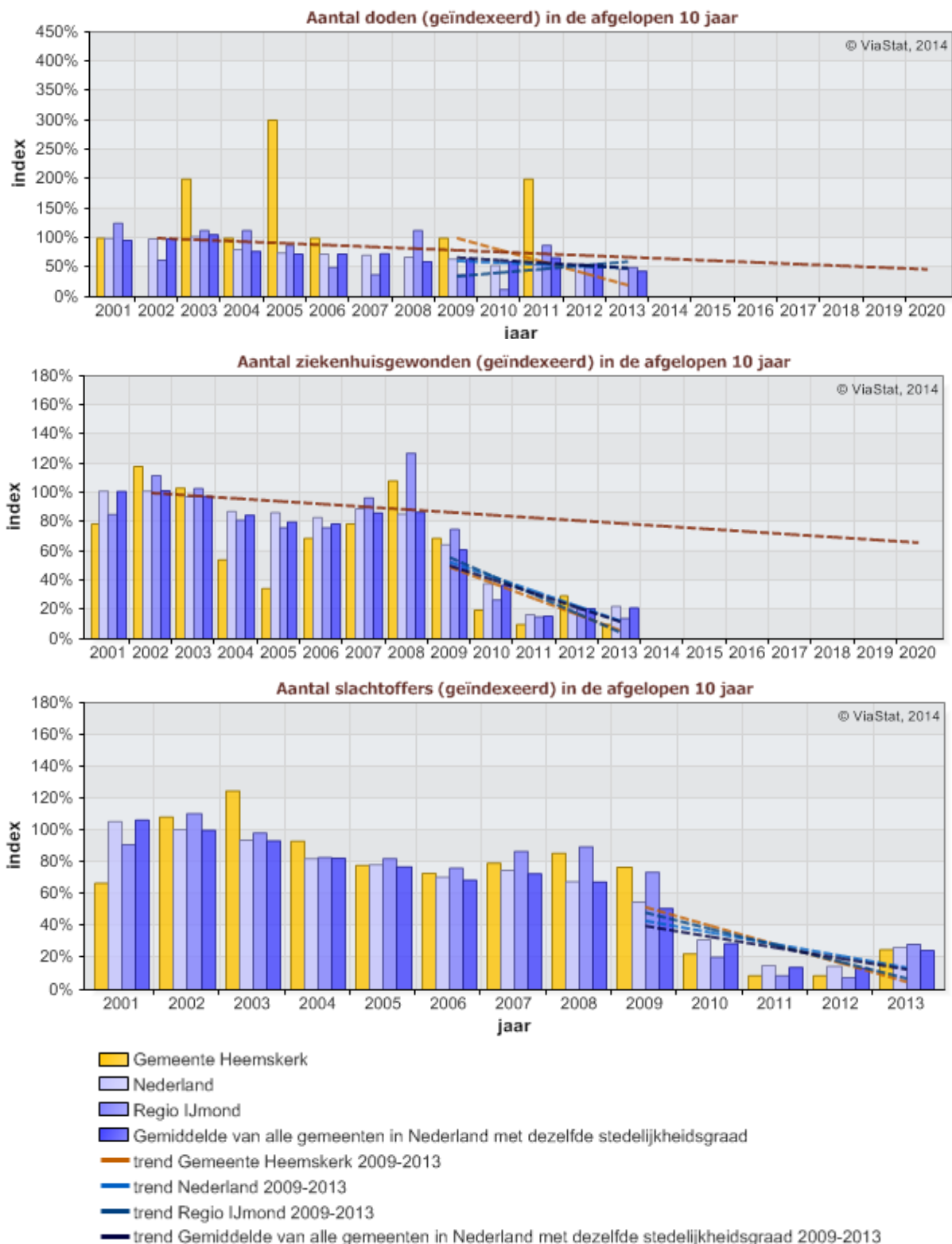
In onderstaand overzicht wordt Heemskerk vergeleken met Nederland, de IJmond en met het gemiddelde van alle gemeenten in Nederland met dezelfde stedelijkheidsgraad. De tabellen geven een overzicht van het aantal ernstige slachtoffers, doden en ziekenhuisgewonden in de afgelopen 10 jaar. De gemeente Heemskerk is weergegeven in oranje, het referentiegebied is weergegeven in blauw. Om een eerlijke vergelijking tussen Heemskerk en de referentiegebieden te kunnen maken, zijn in de grafieken de absolute aantallen geïndexeerd weergegeven met als basisjaar het gemiddelde van de jaren 2001 tot en met 2003 (conform het basisjaar waarop de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 is gebaseerd). Hierbij dient te worden aangemerkt dat in de periode 2009-2013 de registratie zeer gebrekkig heeft plaatsgevonden en dat dit ook per gebied afweek.

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuisgewonden	overige gewonden
2001	53	17	1	16	36
2002	86	24	0	24	62
2003	99	23	2	21	76
2004	74	12	1	11	62
2005	62	10	3	7	52
2006	58	15	1	14	43
2007	63	16	0	16	47
2008	68	22	0	22	46
2009	61	15	1	14	46
2010	18	4	0	4	14
2011	7	4	2	2	3
2012	7	6	0	6	1
2013	20	2	0	2	18
totaal	676	170	11	159	506

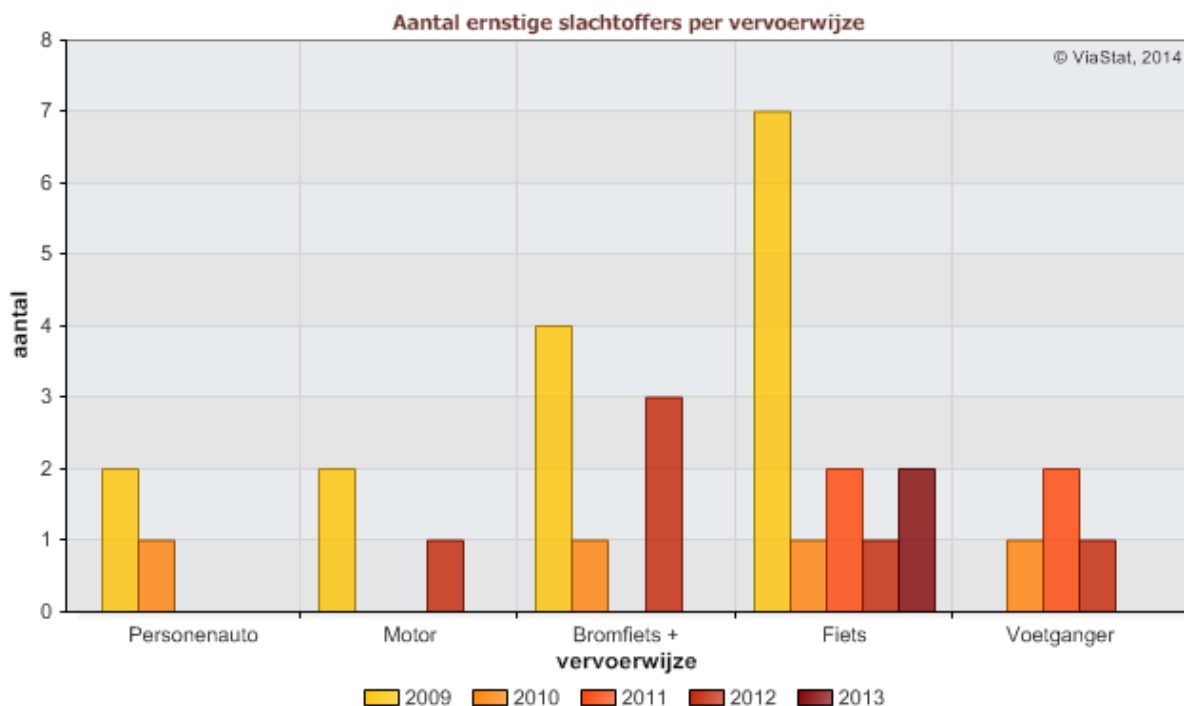
Figuur 1. Ontwikkeling van het totaal aantal slachtoffers in Heemskerk in de periode 2004-2013.



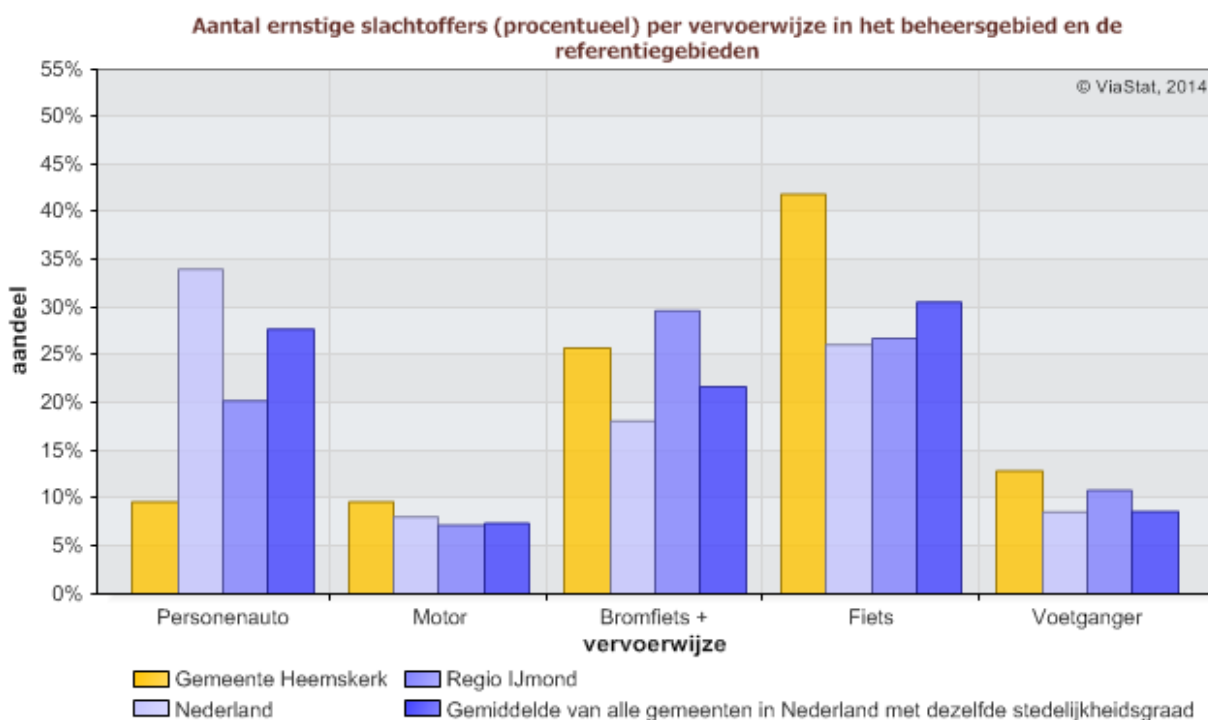
Figuur 2 Ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers per 100.000 inwoners in Heemskerk en de referentiegebieden in de periode 2004-2013.



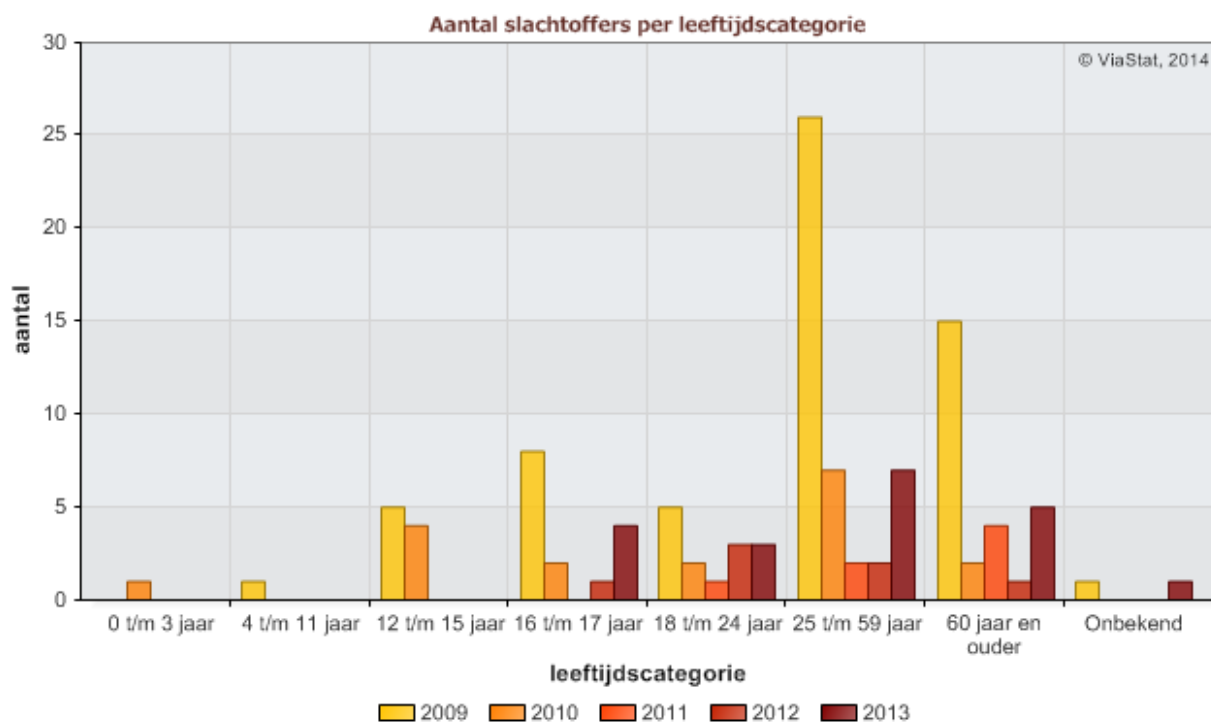
Figuur 3: De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden, ziekenhuisgewonden en slachtoffers in Heemskerk ten opzichte van referentiegebieden in de afgelopen 10 jaar. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling (geïndexeerd) in de periode 2009 tot en met 2013 weergegeven. In de figuur is de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 opgenomen: 53% minder verkeersdoden en 34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003. De figuur geeft inzicht in de mate waarin de doelstelling bij voortzetting te realiseren is. Als de trendlijn onder de doelstelling is gelegen, dan wordt de doelstelling gehaald bij voortzetting van de trend. Voor Heemskerk zijn de cijfers positief.



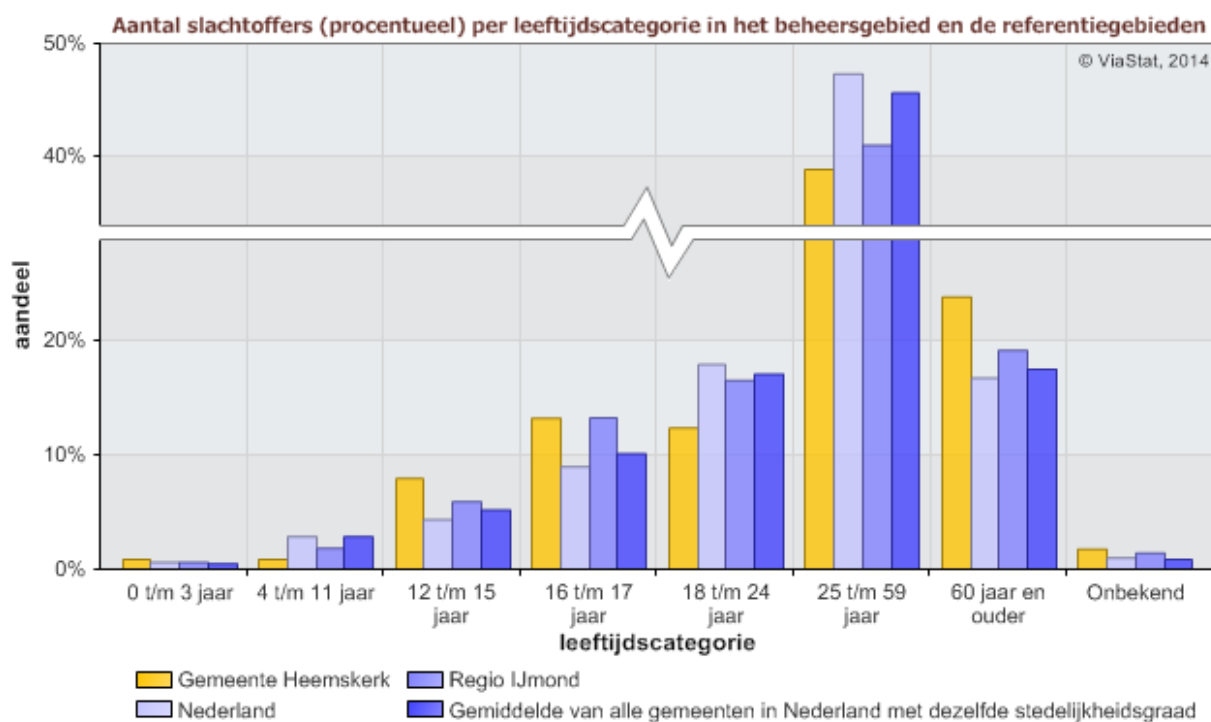
Figuur 4: Overzicht van het aantal ernstige slachtoffers in Heemskerk per vervoerswijze in de periode 2009-2013. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe de verschillende doelgroepen zich qua grootte verhouden. Van de verkeersdeelnemer is het slachtoffer onder fietsers hoog. Ook hierbij de kanttekening dat de in de aangegeven periode de registratie zeer gebrekkig is geweest.



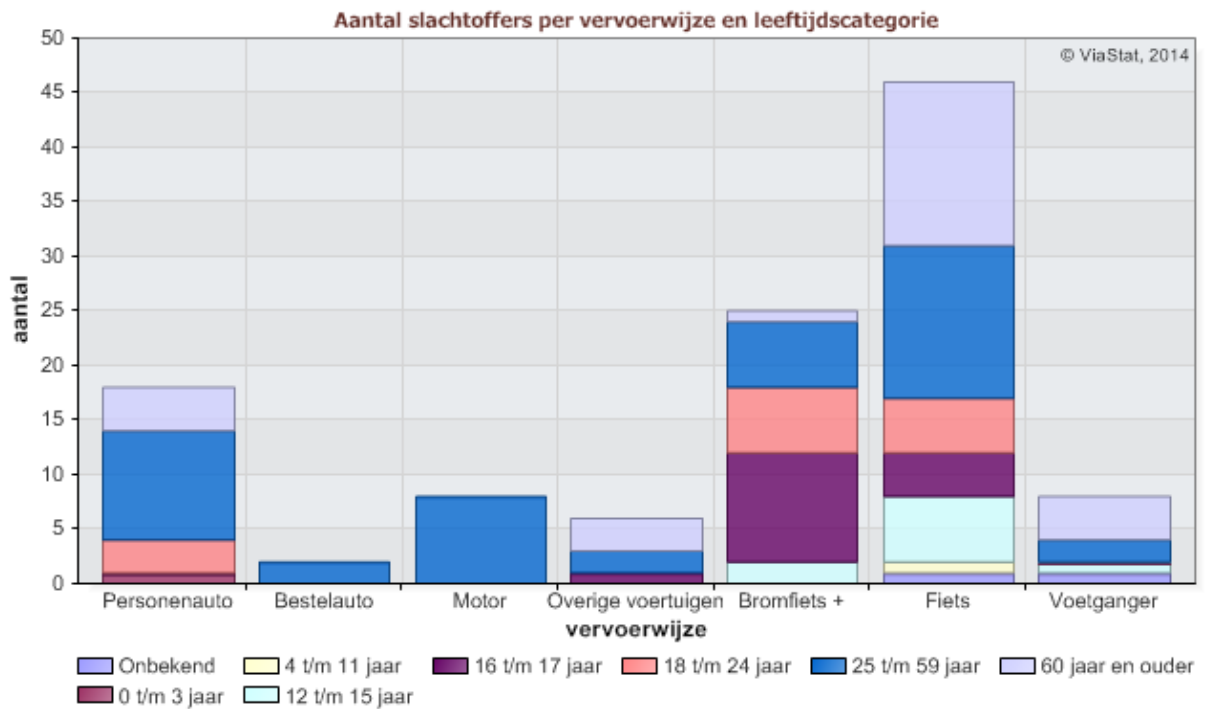
Figuur 5: Overzicht van het aantal ernstige slachtoffers (procentueel) per vervoerswijze in de periode 2009-2013 in Heemskerk en de referentiegebieden. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe de verschillende doelgroepen zich qua grootte verhouden. Van de verkeersdeelnemer is vooral het slachtofferpercentage onder fietsers hoog. Ook hierbij de kanttekening dat de in de aangegeven periode de registratie zeer gebrekkig is geweest.



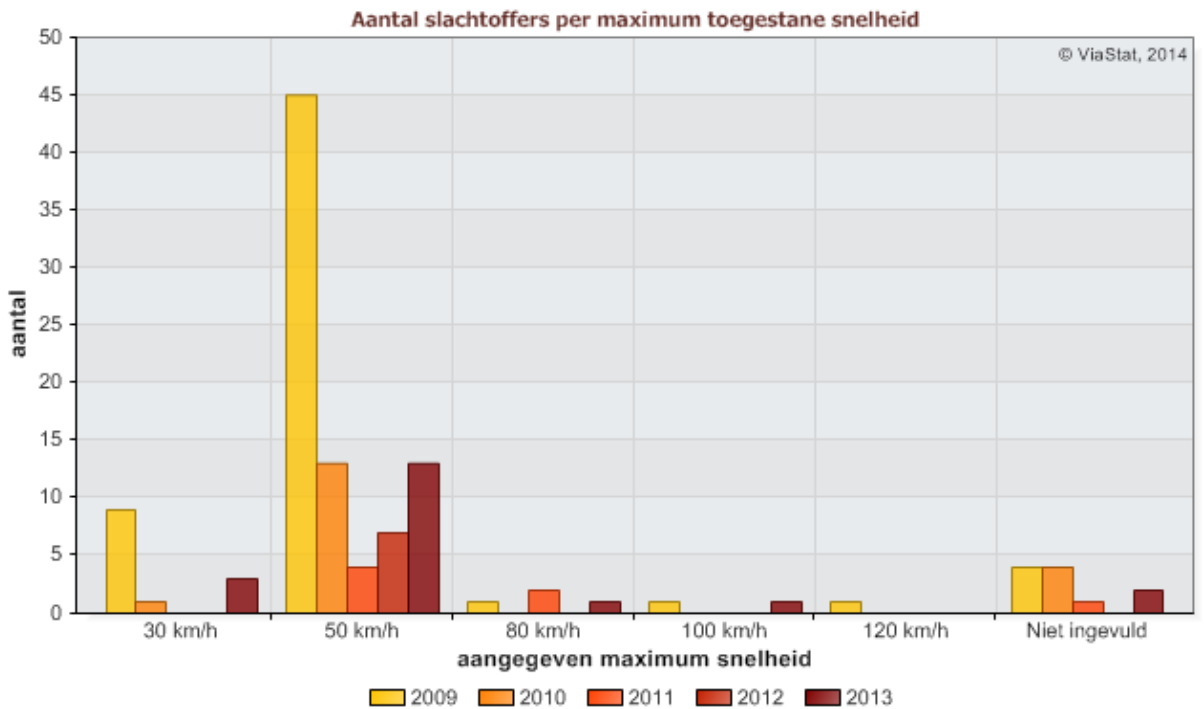
Figuur 6: Overzicht van het aantal slachtoffers in Heemskerk per leeftijdscategorie in de periode 2009-2013. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe de slachtoffers zich binnen bepaalde leeftijdscategorieën zich qua grootte verhouden. Van de verkeersdeelnemer is het aantal slachtoffers in de categorie 25 tot en met 59 jaar het hoogst (deze categorie verkeersdeelnemers is ook het grootst). Ook hierbij de kanttekening dat de in de aangegeven periode de registratie zeer gebrekkig is geweest in deze periode. Vermoedelijk was de registratie in 2009 vollediger dan in de daarop volgende jaren.



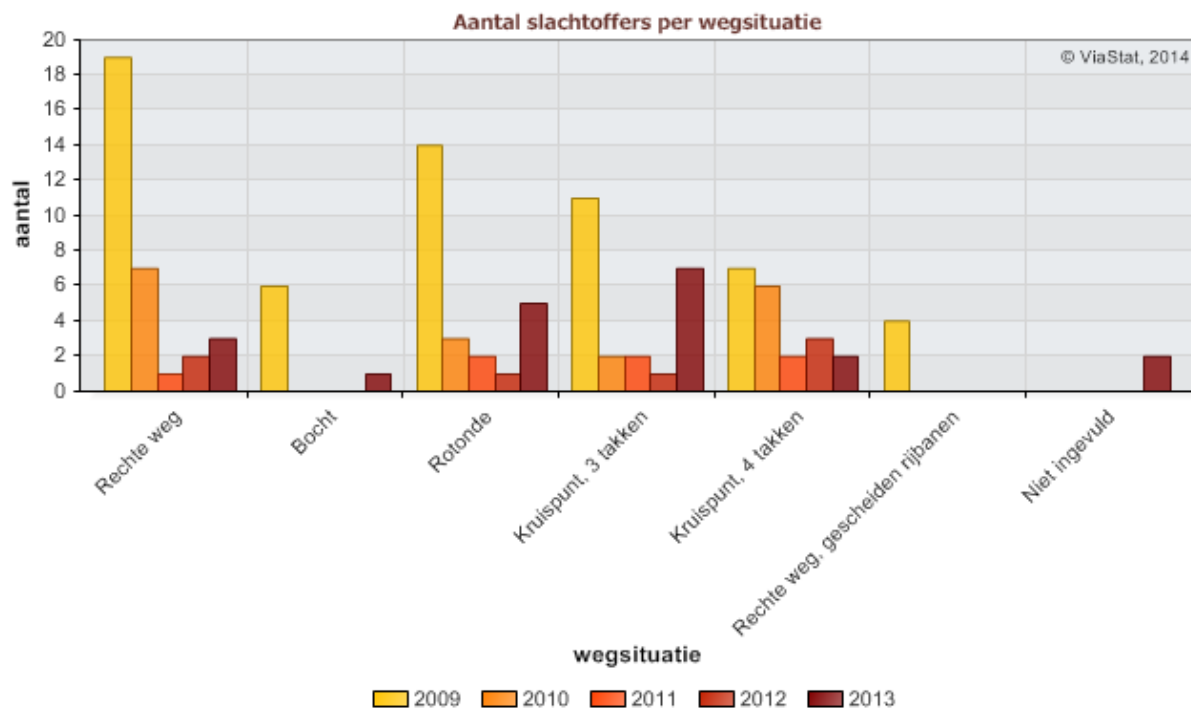
Figuur 7: In deze figuur is te zien dat het percentage verkeersslachtoffers in Heemskerk een zelfde verloop kent als in de referentiegebieden.



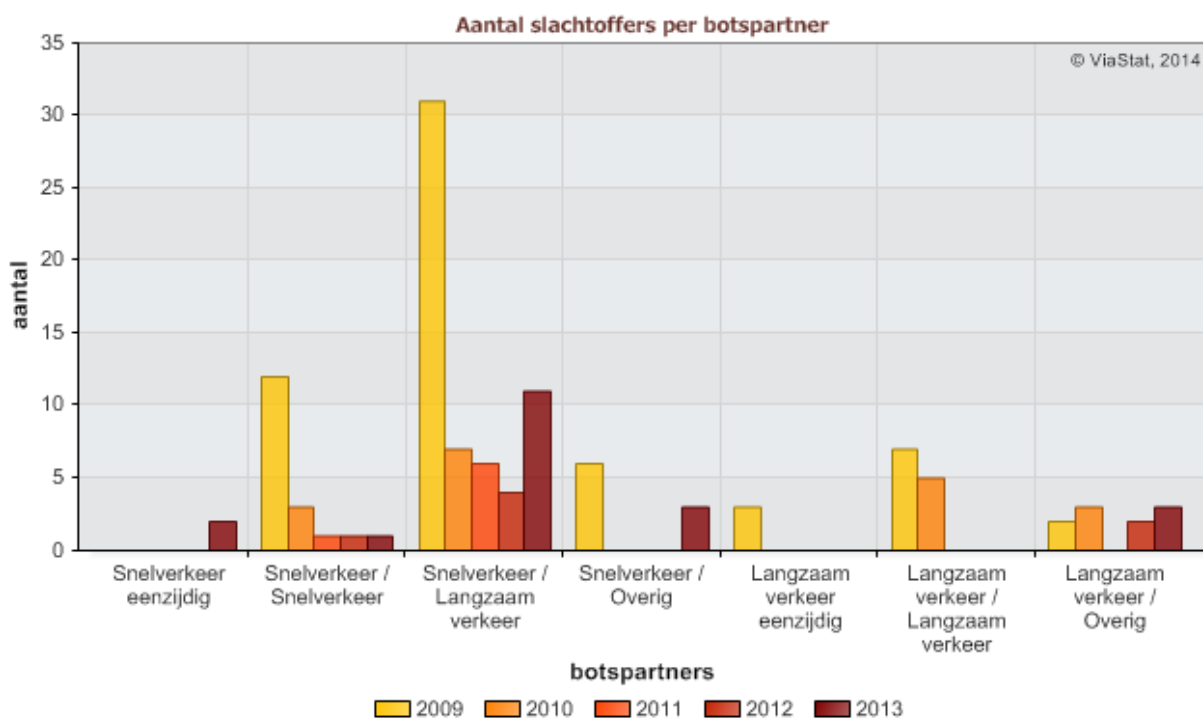
Figuur 8: Aantal slachtoffers per vervoerswijze en leeftijdscategorie.



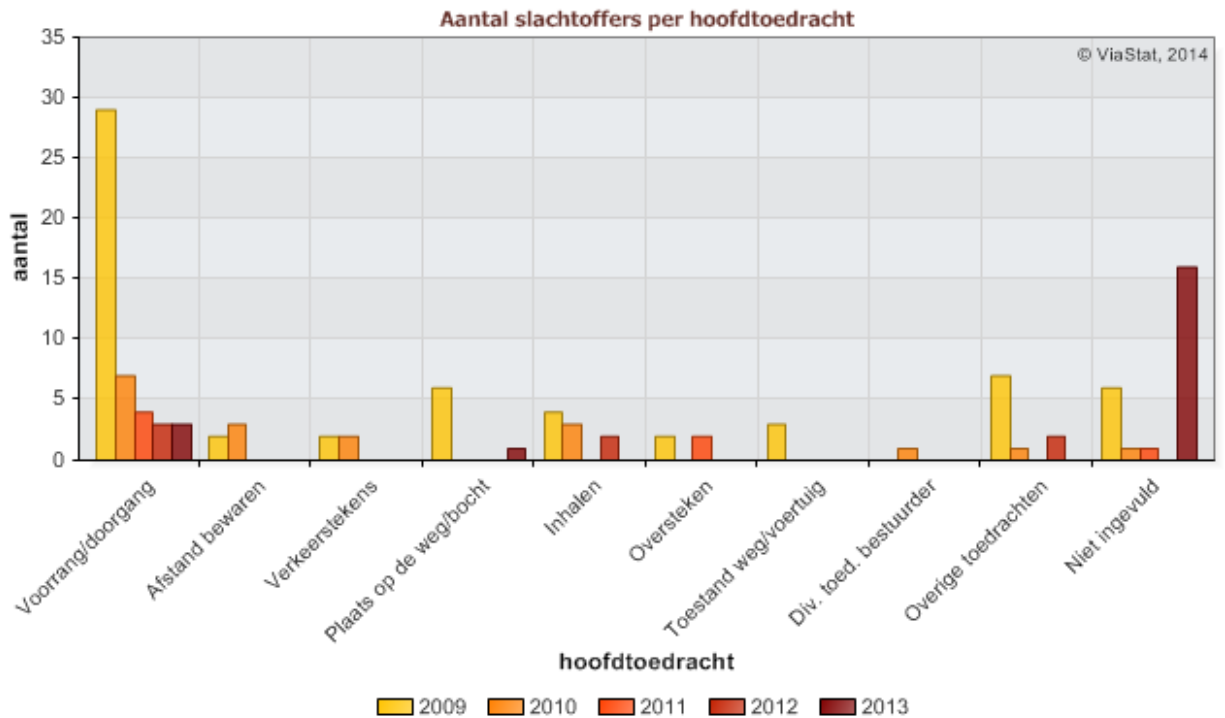
Figuur 9: Aantal slachtoffers per maximum toegestane snelheid die geldt ter plaatse van het ongeval. Dit biedt bijvoorbeeld inzicht in hoeverre de inrichting van een 30km/uur zone een daling tot het aantal verkeersslachtoffers heeft gehad.



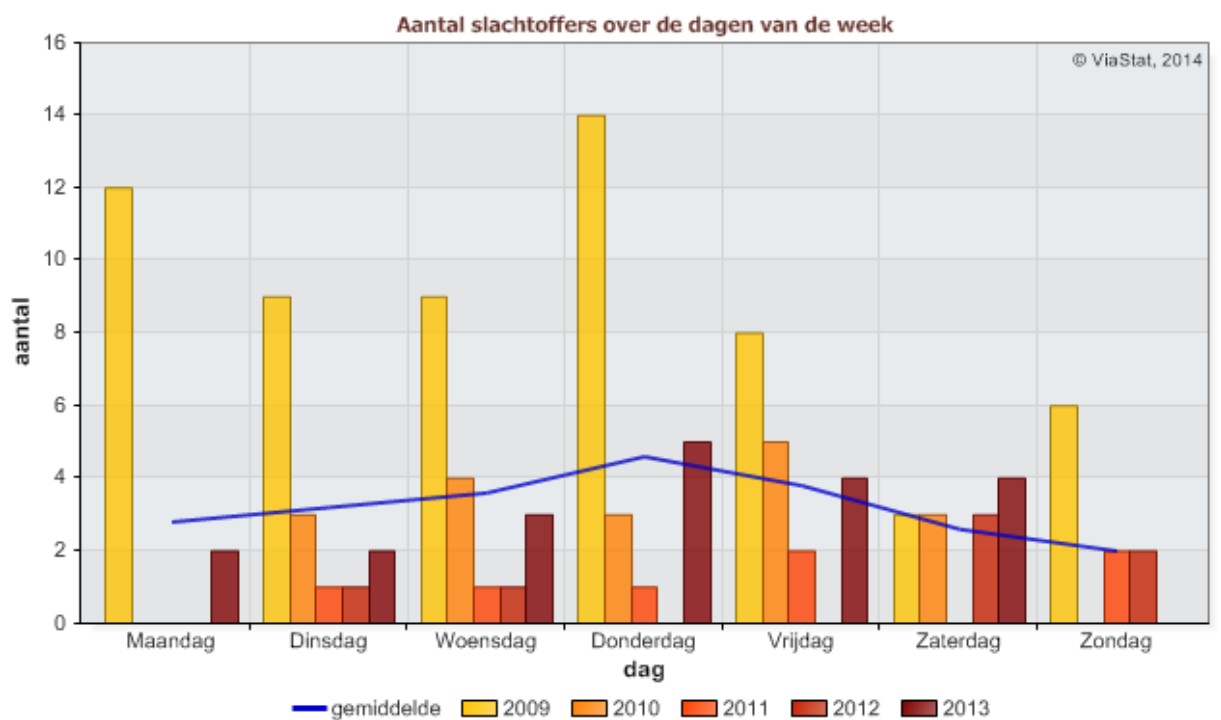
Figuur 10: Aantal slachtoffers per wegsituatie.



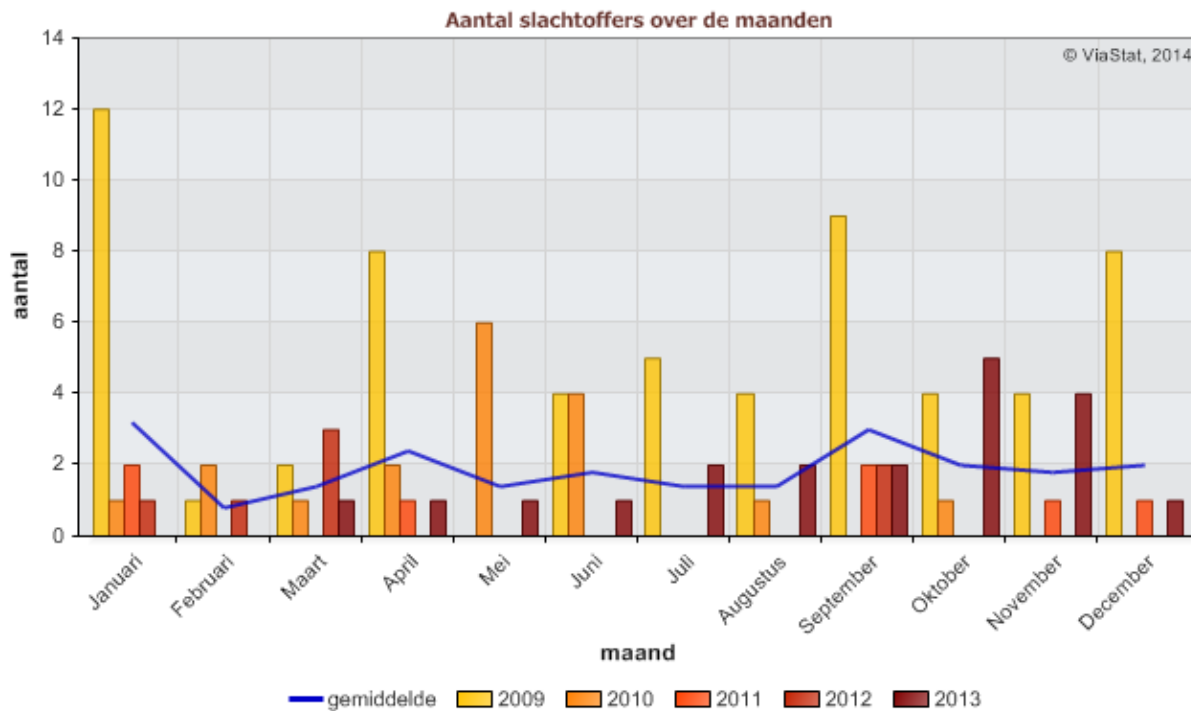
Figuur 11: Aantal slachtoffers per botspartner. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt bij welke combinatie van botspartners relatief veel slachtoffers vallen



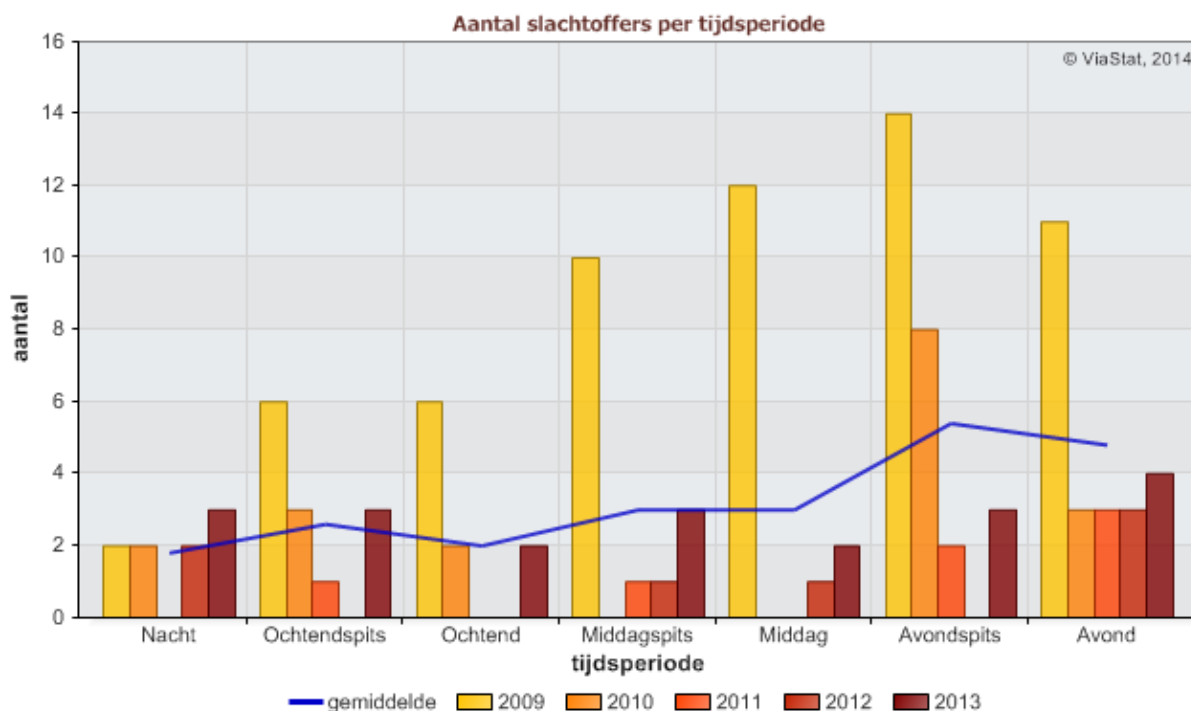
Figuur 12: Aantal slachtoffers per hoofdtoedracht. De meeste verkeersongelukken hadden als oorzaak het onjuist voorrang/doorgang verlenen.



Figuur 13: Aantal slachtoffers verdeeld over de dagen van de week. De meeste verkeersongelukken vinden op de donderdag plaats..



Figuur 14: Aantal slachtoffers verdeeld over de maanden van het jaar.



Figuur 15: Aantal slachtoffers verdeeld over de tijdsperiode van de dag. De meeste ongelukken vinden plaatsgedurende de avondspits en de avond



35 Mogelijke maatregelen verkeersprojecten (onderwijs/voorlichting)

Het CROW-KpVV heeft een toolkit ontwikkeld waarin zo'n 80 methoden voor verkeerseductie worden opgesomd. De in deze toolkit vermelde educatiemethoden komen in aanmerking voor provinciale subsidie. Voor het totaal programma zie de Toolkit Permanente Verkeerseducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer, september 2006 (onderdeel van CROW-KpVV). Enkele voorlichtings- en onderwijsactiviteiten worden in onderstaande tabel genoemd.

type activiteit	mogelijke concrete acties
educatie (algemeen)	de scholen zijn weer begonnen affiches van campagnes VVN voorlichting over permanente educatie
educatie (automobilist)	caravancursus cursus defensief rijgedrag snelheidsdisplays educatie (basisonderwijs) verkeersproef basisonderwijs verkeersbrigadiers verkeersouders jeugdverkeerskrant permanente verkeerslessen en verkeersslang project van 8 naar 1 verkeerskwis verkeersslang
educatie (bromfietzers)	bromfietsopleiding brom veilig type activiteit mogelijke concrete acties
educatie (fietsers)	dode hoek zwaar verkeer t.b.v. basisonderwijs
educatie (ouderen)	BROEM-cursus
educatie (voortgezet onderwijs)	VEVO-project
handhaving (speerpunt voertuigcontrole)	fietsencontrole basisonderwijs
organisatie (overig)	verkeerspuzzeltocht
organisatie (voorlichting)	verkeerskwis bedrijven en verenigingen verkeersveilig manifestatie nationale straatspeeldag

Algemene richtlijnen: Veilig Verkeer Nederland / Fietsersbond

- de route naar school is veilig
- de straat voor school is veilig
- er is een veilige oversteekplaats...
- ...en een veilige schooluitgang
- kinderen hebben onbelemmerd uitzicht
- kunnen veilig in of uitstappen
- voor ouders is er voldoende wachtruimte
- er zijn fietsenrekken voor ouders...
- ...en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken
- de schoolbus krijgt de beste parkeerplek
- de school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie
- en er is handhaving van de regels



36 Aanvraag- en ontheffingsformulier vervoer gevaarlijke stoffen



Aanvraagformulier

Hierbij verzoekt ondergetekende de directeur van de milieudienst IJmond **ontheffing** te verlenen op grond van artikel 22 Wet vervoer gevaarlijke stoffen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen buiten de vastgestelde routing.

Hierbij verzoekt ondergetekende de directeur van de milieudienst IJmond **bijzondere toestemming** te verlenen op grond van voorschrift 7.5.11, CV1 en voorschrift 8.5 S1 (4) van de ADR voor het laden en lossen van goederen op een voor het publiek toegankelijke plaats binnen resp. buiten de bebouwde kom.

Gegevens aanvrager

Naam leverancier
 Naam contactpersoon (volledig)
 Adres
 Postcode en woonplaats
 Tel.nr.
 E-mailadres

Naam Transporteur
 Naam contactpersoon
 Adres
 Postcode en woonplaats
 Tel.nr.
 E-mailadres

Gegevens/omschrijving afleveradres

Omschrijving afleverlocatie
 Adres
 Postcode en woonplaats
Naam organisatie evenement

Milieudienst IJmond- RUD, 7 mei 2014, pagina | 1

Naam contactpersoon
 Tel.nr.
 E-mailadres

Gegevens transport

Periode waarin het transport plaatsvindt

- Eenmalig op de volgende datum:....
- Dagelijks (periode aangeven):
- Anders (omschrijving van dag en datum verplicht):

Het transport betreft het vervoer van de volgende stof(fen): Benaming & beschrijving	Classificatiecode	UN-nummer(s)	Maximale hoeveelheid per transporteenheid

Soort voertuig (type + omschrijving) waarmee het vuurwerk wordt vervoerd

.....

Ondertekening

Aldus *volledig* en *naar waarheid* ingevuld:

Datum: Naam aanvrager:
 Handtekening aanvrager: Firmastempel:

De *aanvraag* dient te worden ingestuurd naar:

Regionale Uitvoeringdienst Milieudienst IJmond

t.a.v. mevrouw ing. P.G.M. de Wit

Postbus 325, 1940 AH BEVERWIJK.

E-mail PWit@milieudienst-ijmond.nl

Milieudienst IJmond- RUD, 7 mei 2014, pagina | 2