

Concept LVVP Velsen

Velsen november 2003

LVVP 2004 Velsen

Concept voor inspraak

INHOUDSOPGAVE

DEEL A: HET LVVP' 04

1	INLEIDING	5
1.1	DOEL VAN HET LVVP 04	5
1.2	PROCES	5
1.3	RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN	6
1.4	DOELSTELLINGEN	6
1.5	LEESWIJZER	7
2	MOBILITEIT IN VELSEN: HET LVVP	8
2.1	HOOFDDOELSTELLINGEN VOOR DE MOBILITEIT	8
2.2	STRATEGISCHE KEUZES	10
2.3	VAN STRATEGIE NAAR UITVOERING: BELEIDSACTIES	16
3	STRATEGIE EN UITVOERING.....	19
3.1	UITWERKINGSPROGRAMMA	19
3.2	EVALUATIEPROGRAMMA	19

DEEL B : DE TOELICHTING

4	BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID	21
4.1	DE DOELSTELLINGEN VERTAALD.....	21
4.2	BEREIKBAARHEID IN DE TOEKOMST	24
4.3	LEEFAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID	26
4.4	SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN/BELEIDSVOORNEMENS	28
5	BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID: DILEMMA'S EN KEUZES	30
5.1	STUREN IN DE MOBILITEIT.....	30
5.2	BEREIKBAARHEID VAN DE GEMEENTE.....	31
5.3	BEREIKBAARHEID VAN VELSERBROEK EN SANTPOORT-NOORD.....	33
5.4	BEREIKBAARHEID VAN IJMUIDEN EN VELSEN-ZUID	35
5.5	BEREIKBAARHEID VAN DRIEHUIS.....	40
5.6	VELSEN-NOORD EN DE VELSERTRAVERSE	42
5.7	LEEFAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID IN VERBLIJFSGEBIEDEN	42
6	PARKEREN	48
6.1	PROBLEMEN EN WENSEN	48
6.2	CENTRUM IJMUIDEN.....	49
6.3	VRACHTVERKEER, GOEDEREN EN LADEN EN LOSSEN.....	51
6.4	PARKEREN IN WOONWIJKEN	51
6.5	SPECIALE DOELGROEPEN EN LOCATIES.....	53
7	LANGZAAM VERKEER.....	56
7.1	PROBLEMEN EN WENSEN.....	56
7.2	VISIE EN STRATEGIE	57
7.3	OVERIG LANGZAAM VERKEER.....	59

8	OPENBAAR VERVOER	61
	8.1 PROBLEMEN EN WENSEN.....	61
	8.2 VISIE EN STRATEGIE	62
9	HET LVVP: EFFECTEN EN VOORKEURSMODEL.....	66
	COLOFON.....	79

DEEL A: HET LVVP

1 INLEIDING

1.1 DOEL VAN HET LVVP 04

Voor u ligt het concept Lokaal Verkeers- en Vervoersplan 2004 (LVVP'04) van de gemeente Velsen. Het LVVP'04 legt de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente vast voor de komende 10 tot 15 jaar en het beschrijft de toekomstige verkeersstructuur, de maatregelen die moeten worden uitgevoerd en de te ondernemen acties.

Dit LVVP'04 werd voorafgegaan door het LVVP 95. Daarin lag de nadruk op maatregelen en was er minder aandacht voor een gemeentelijke visie op verkeer en mobiliteit. Steeds vaker echter wordt de gemeente geconfronteerd met keuzes als: wie mag waar parkeren? Krijgt het openbaar vervoer of het vrachtverkeer voorrang? Kiezen we voor leefbaarheid of bereikbaarheid? Welke bereikbaarheid is nodig voor een goed functioneren van het centrum? Ook is er sinds 1995 veel nieuw landelijk en regionaal beleid. Zodoende is het LVVP 95 verouderd. Het LVVP'04 zal de visie op verkeer en vervoer en het beleid van de gemeente beschrijven, uitgaande van het nieuwe regionaal en landelijk beleid.

Dit concept beschrijft de beleidsvoornemens van het college van burgemeester en wethouders van Velsen. Deze rapportage is door het college vrijgegeven voor de inspraak en zal, samen met de inspraakreacties, de basis vormen voor het raadsvoorstel ter vaststelling van het definitieve LVVP'04.

1.2 PROCES

Het LVVP 2004 wordt opgesteld in vier stappen:

- stap 1: vaststellen van randvoorwaarden/uitgangspunten, doelstellingen en problemen/wensen (februari 2003);
- stap 2: opstellen van oplossingsrichtingen in de vorm van scenario's (mei 2003);
- stap 3: afleiden van een concept-LVVP uit de scenario's (november 2003);
- stap 4: inspraak, participatie en keuze van het definitieve LVVP (februari 2004).

Iedere stap wordt zowel intern, extern als bestuurlijk besproken. Stap 1 en 2 zijn inmiddels bestuurlijk vastgesteld. Iedere stap wordt inhoudelijk voorbereid door een projectgroep. In deze projectgroep is iedere afdeling binnen de gemeente vertegenwoordigd.

Extern zijn er drie manieren waarop dit LVVP is besproken met de belanghebbenden. Allereerst vormen de bovenwijkse belangenverenigingen en wijkplatforms een klankbordgroep. Zij worden bij iedere stap in het proces betrokken. Daarnaast zijn er per wijk of kern (in de tweede stap) informatie en discussieavonden geweest met de belangenvertegenwoordigers. Een derde manier van interactie met externen is de inspraak. Daarin kan iedere burger reageren op dit concept-LVVP.

1.3 RANDVOORWAARDEN EN UITGANGSPUNTEN

Een Lokaal Verkeers- en Vervoersplan (LVVP) heeft grote samenhang met vastgesteld beleid en plannen op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, groen/milieu, economie en veiligheid. Dit beleid en deze plannen zijn er, zoals al kort genoemd, op zowel landelijk, provinciaal/regionaal als gemeentelijk niveau. Gezamenlijk vormen zij het kader waarbinnen het LVVP tot stand moet komen. Dit kader is door de gemeenteraad vastgesteld door de randvoorwaarden en uitgangspunten te benoemen. Randvoorwaarden zijn daarbij vastgestelde beleidsstukken, uitgangspunten zijn beleidsstukken die momenteel in ontwikkeling zijn en waarschijnlijk staand beleid worden. U vindt een opsomming van de randvoorwaarden en uitgangspunten in bijlage 1. In de hoofdtekst van het LVVP gaan we alleen in op tegenstrijdigheden: daar waar een duidelijke keuze nodig is tussen voldoen aan de ene of aan de andere randvoorwaarde.

1.4 DOELSTELLINGEN

De gemeente streeft een aantal doelen na dat door middel van het verkeers- en vervoersbeleid moeten worden bewerkstelligd. Deze doelstellingen zijn in de eerste fase van de totstandkoming van dit LVVP benoemd. Essentieel is te beseffen dat er geen LVVP kan worden gemaakt dat aan alle doelstellingen even goed voldoet. De vastgestelde doelstellingen zijn:

thema verbeteren bereikbaarheid

- verbeteren regionale bereikbaarheid: voor zowel auto, openbaar vervoer als de (brom)fiets;
- voldoende hoofdroutes voor bestemmingsverkeer;
- goede doorstroming op hoofdroutes;
- verbeteren bereikbaarheid door openbaar vervoer;
- verbeteren bereikbaarheid door langzaam verkeer;
- vergroten keuzemogelijkheden ten opzichte van de auto;
- vergroten bereikbaarheid van bestemmingen (wijken, haven, kust, centra);
- voldoende parkeergelegenheden (woonwijken, centra, laden en lossen, publieksattracties);

thema vergroten leefbaarheid

- verlagen van de emissies van het autoverkeer, de geluidshinder, stank, luchtverontreiniging;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
- opheffen barrièrewerking autoverkeer;
- verbeteren verblijfskwaliteit woongebieden, centra, recreatiegebieden;
- vergroten sociale veiligheid;

thema vergroten verkeersveiligheid

- verbeteren van de subjectieve veiligheid;
- verminderen van het aantal ongevallen en de ongevalkans;

thema realiseerbaarheid

- kosten: betaalbaar;
- tijd: resultaten haalbaar en uitvoerbaar en gericht op de lange termijn;
- voldoende draagvlak aanwezig.

Het voorgestelde beleid en de aangedragen maatregelen worden getoetst aan deze doelstellingen.

1.5 LEESWIJZER

Het concept-LVVP is opgebouwd uit twee delen: het beleidsvoornemen en de toelichting. De hoofdstukken 2 en 3 beschrijven de beleidsvoornemens: hoofdstuk 2 beschrijft het nieuwe mobiliteitsbeleid en de essentiële keuzes, die daarin zijn gemaakt en hoofdstuk 3 bevat het uitwerkingsprogramma en het evaluatieprogramma voor het LVVP'04. Hoofdstuk 3 is een momentopname en zal gaandeweg de looptijd van het LVVP worden uitgebreid en worden aangepast.

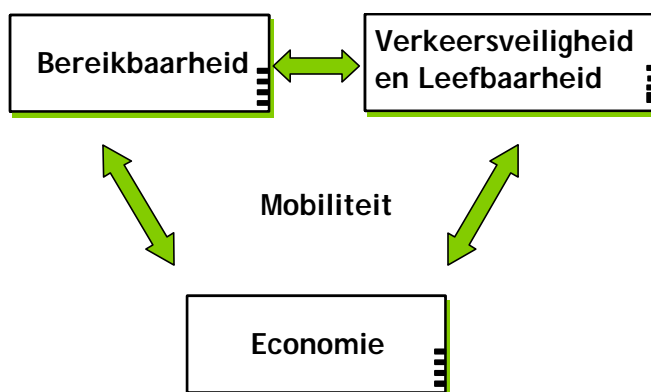
De hoofdstukken 4 tot en met 8 bevatten de toelichting: het hoe en het waarom van de keuzes. Hoofdstuk 4 gaat daarbij in op de afweging tussen mobiliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid. Om de bereikbaarheid van Velsen in 2020 te garanderen, en ook iets aan de bestaande leefbaarheidsproblemen te doen, moet een aantal keuzes worden gemaakt over de toekomstige hoofdverkeersstructuur van Velsen. Deze worden beschreven in hoofdstuk 5. Met deze hoofdstructuur als basis worden visie, beleid en maatregelen binnen de overige thema's opgesteld. Dit zijn achtereenvolgens: parkeren (hoofdstuk 6), langzaam verkeer (hoofdstuk 7) en openbaar vervoer (hoofdstuk 8).

2 MOBILITEIT IN VELSEN: HET LVVP

2.1 HOOFDDOELSTELLINGEN VOOR DE MOBILITEIT

Mobiliteit is geen doel maar een middel

Al onze activiteiten roepen mobiliteit op. Zonder mobiliteit kunnen we onze activiteiten niet invullen. Mobiliteit is dus geen doelstelling maar een afgeleide van de vraag naar activiteiten. De vraag naar mobiliteit ontstaat in het spanningsveld tussen economie, bereikbaarheid en leefbaarheid. De mate waarin we de mobiliteit weten in te vullen en vorm weten te geven, zorgt voor aantasting of juist versterking van al deze drie begrippen. De balans tussen economie, leefbaarheid en bereikbaarheid geeft richting aan het invullen en sturen van de mobiliteit.



De doelstellingen voor het LVVP spreken van het vergroten van zowel bereikbaarheid als leefbaarheid. In sommige gevallen gaat dit samen, maar in andere gevallen is er een conflict tussen die twee. Economie is direct te koppelen aan bereikbaarheid. De Structuurvisie voor Velsen geeft aan welke ruimtelijke ontwikkelingen wenselijk zijn en is daarbij gevoed door de economische noodzaak. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn direct te vertalen in bereikbaarheidswensen. Economie zal daarom niet als directe doelstelling worden meegenomen.

Problemen en ontwikkeling

Velsen is momenteel (2003) redelijk goed bereikbaar. De hoofdwegstructuur van Velsen functioneert op dit moment dan ook redelijk tot goed. Wel zijn er leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen, die zich vooral manifesteren op twee routes: de Lange Nieuwstraat en de centrale route door Driehuis (Hagelingerweg, Van den Vondellaan en Waterloolaan).

Het activiteitenpatroon, de behoefte aan bereikbaarheid en daarmee de vraag naar mobiliteit van de Velsenaren ontwikkelt zich. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat de vraag naar mobiliteit met een kwart tot een derde stijgt. Dit komt door zowel de autonome ontwikkeling als door nieuwe woon- en werklocaties.

Zonder ingrijpen en sturing verwachten we de volgende bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen, zie ook figuur 1.

Bereikbaarheidsproblemen nu

- Bereikbaarheid Velsbroek en Santpoort vanaf de A9-zuid
- Congestie Velsbroekse Dreef en Santpoortse Dreef
- Congestie Rijksweg-Parkweg/Amsterdamseweg
- Aanrijdtijden hulpdiensten naar bepaalde locaties
- Bereikbaarheid van het strand en de haven, incidenteel
- Oponthoud voor de bus op de Lange Nieuwstraat
- Oponthoud voor de bus op de centrale route door Driehuis

Bereikbaarheid in de toekomst

- Beperking bereikbaarheid: de centrale route door Driehuis heeft geen restcapaciteit
- Ernstige congestie op het kruispunt Rijksweg/Parkweg/Amsterdamseweg
- Ernstige congestie op de aansluiting Velsbroekse Dreef/Santpoortse Dreef/A208
- Congestie bij de rotonde Hagelingerweg - Santpoortse Dreef
- Congestie op de aansluitingen van de A22 op de Amsterdamseweg
- Congestie op het kruispunt Lange Nieuwstraat/Plein 1945
- Toenemende problemen met oversteken hoofdwegen in IJmuiden en Driehuis

Aandachtspunten bereikbaarheid

- Toenemend oponthoud op de kruising Minister van Houtenlaan/Zeeweg
- Oponthoud op de Velsbroekse Dreef, met name richting tunnel

Leefbaarheid en verkeersveiligheidsproblemen

- Centrale route door Driehuis: overlast, geluid en oversteekbaarheid
- Lange Nieuwstraat: verkeersveiligheid, kwaliteit, oversteekbaarheid en geluid
- Afnemende kwaliteit woongebieden door parkeerdruk en toenemende verkeersonveiligheid, geluidhinder

Daarnaast is een groot aantal afgeleide problemen aangegeven op het gebied van mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Aanpak hiervan leidt niet tot belangrijke keuzes of alternatieven maar is eerder een kwestie van uitvoering, acties formuleren en beleid aanscherpen. Deze problemen en maatregelen zijn wel opgenomen in de overzichtstabel aan het eind van dit hoofdstuk, maar worden alleen in deel B van dit concept toegelicht.

Autonome ontwikkelingen

Een aantal uitwerkingsmaatregelen is bij het verschijnen van het LVVP'04 al in uitvoering dan wel gepland. Dit zijn:

- de aanpassing van een tweetal kruispunten op de Dokweg, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt en de bereikbaarheid van haven en strand op dat punt wordt gegarandeerd;
- de aanpassing van het kruispunt Velsbroekse Dreef - De Kamp/A208, zodat de doorstroming daar verbetert;
- de aanpassing van het kruispunt Rijksweg/Amsterdamseweg/Parkweg, waardoor een beperkte capaciteitsvergroting ontstaat;
- de uitvoering van een aantal herinrichtingen (Wijkerstraatweg, Santpoort-Zuid, Kerkstraat) waardoor verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren.

2.2 STRATEGISCHE KEUZES

De essentiële keuzes in het LVVP zijn beperkt. Voor een aantal (belangrijke) items moeten wel keuzes worden gemaakt. In figuur 2 is de hoofdstructuur van het LVVP weergegeven. Deze figuur laat zien welke keuzes het college van burgemeester en wethouders voorstelt. In deel B van dit concept-LVVP worden de keuzes nader toegelicht.

Sturen van de mobiliteit

De mogelijkheden om de vraag naar mobiliteit te verminderen zijn op gemeenteniveau klein. Bij de keuze of er wel of niet ruimte moet worden geboden voor nieuwe activiteiten is de economische en maatschappelijke vraag vele malen meer bepalend dan de mobiliteitseffecten. Ook de omvang van nieuwe ontwikkelingen is te klein om daarmee een substantiële wijziging van de mobiliteitsbehoefte te kunnen bereiken. Op rijksniveau is deze onmogelijkheid van sturing onderkend.

Beleid: geen bijzondere inspanningen om de vraag naar mobiliteit te beperken.

De gemeente heeft meer mogelijkheden om verschuiving naar minder milieubelastende en leefbaarheidsverhogende vervoerwijzen te bereiken. Hiervoor is het nodig dat er alternatieven zijn, die een beter 'mobiliteitsproduct' vormen dan de auto. Het openbaar vervoer als systeem van bus- boot- en spoorverbindingen is dat momenteel niet. Alleen voor bepaalde doelgroepen in bepaalde situaties is dat het geval. Overstap naar andere mobiliteitsproducten (fiets, HOV-lijn, pendelbus, carpoolauto, ketenverplaatsing) is gemakkelijker op het moment dat er een probleem is: bijvoorbeeld een bereikbaarheidsprobleem of een parkeerprobleem. Dan geniet immers een ander mobiliteitsproduct, dat dit probleem omzeilt, de voorkeur. Als er geen probleem is, is de autoverplaatsing altijd het meest comfortabel, het snelst en geniet de voorkeur van de mobilisten boven de alternatieven. Voor het grootste deel van de verplaatsingen in Velsen is dat nog het geval en daar wordt ook in de toekomst maar weinig afbreuk aan gedaan.

De gemeente heeft daarom maar een beperkte mogelijkheid om verschuiving vanuit de auto naar milieuvriendelijke vervoerwijzen te bereiken en gaat zich richten op die gevallen waar daadwerkelijk een probleem is en waar succes is te bereiken. Te noemen zijn: transferium voor strand en evenementen, ketenverplaatsingen naar de centra in de omgeving, collectief vervoer naar de centra en langzaam verkeer op de korte afstand.

Beleid: alternatieven voor de auto richten op doelgroepen en specifieke situaties, waar deze kunnen bijdragen aan vergroting van de bereikbaarheid.

Bereikbaarheid gemeente

Velsen is goed bereikbaar met het openbaar vervoer en met de auto. Om dit te houden moet de autobereikbaarheid van de gemeente en met name van de kernen

Driehuis, Velsen-Zuid en IJmuiden worden gewaarborgd. Deze staat onder druk. Er zijn twee routes van en naar het hoofdwegennet: de route langs het Noordzeekanaal en de route door Driehuis. De laatste route heeft zijn capaciteit bereikt, kent grote leefbaarheidsproblemen en is een doorstromingsprobleem voor de beoogde snelle busverbindingen.

Zonder meer afsluiten van de route door Driehuis of de functie ervan verminderen leidt -behalve tot capaciteitsproblemen- tot een kwetsbare situatie. IJmuiden, Velsen-Zuid en Driehuis worden dan afhankelijk van slechts één route, een stremming daarvan leidt tot onbereikbaarheid.

Beleid: de tweede verbinding tussen IJmuiden, Driehuis en Velsen-Zuid enerzijds en het snelwegennet anderzijds moet worden behouden en moeten meer capaciteit krijgen.

Bereikbaarheid Velsbroek en Santpoort

Velsbroek en Santpoort zijn vanuit de randstad slecht bereikbaar. Een nieuwe verbinding in de vorm van een verbindingsboog A208-A22 of in de vorm van een directe aansluiting Velsbroek -A9 zijn oplossingen. De verbindingsboog heeft een zeer positief effect op leefbaarheid in, en bereikbaarheid van Velsbroek en Santpoort en verhoogt ook de bereikbaarheid van IJmuiden. De aansluiting op de A9 trekt relatief veel verkeer door het verblijfsgebied in Velsbroek en is dus minder wenselijk. De hoge kosten van de aanleg maken cofinanciering noodzakelijk. De regionale functie zal daarom verder moeten worden onderzocht en moeten worden geoptimaliseerd. De boog is daarom een wensbeeld voor de toekomst.

Beleid: streven naar realisatie van de verbindingsboog A208-A9. Dit streven is gericht op cofinanciering; scheppen van voorwaarden en realisatie in samenwerking met partners.

Bereikbaarheid IJmuiden

In de kern IJmuiden zijn drie oost-westgerichte hoofdroutes. De van oudsher meest gebruikte centrale route, de Lange Nieuwstraat, kampt met grote veiligheids- en leefbaarheidsproblemen. Op deze route ligt juist een kans voor het bieden van een goede verbinding voor collectief vervoer.

Het streven is de beide andere routes (Heerenduinweg en Kanaaldijk) geschikt te maken als hoofdontsluiting terwijl dan de verkeersfunctie van de Lange Nieuwstraat wordt verminderd. Hierdoor ontstaat een bereikbaarheidsstructuur in de vorm van een 'vork', die door middel van inprikkers toegang biedt tot de buurten en wijken.

Beleid: realiseren van de 'inprikkers' Van der Doesstraat en Gijzenveltplantsoen en tegelijkertijd verminderen van de verkeersfunctie van de Lange Nieuwstraat.

De leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Lange Nieuwstraat maken ingrijpen noodzakelijk. De mogelijkheden zijn momenteel aanwezig, omdat in het kader van Stad en Milieu een revitalisering van het centrum is gepland. Belanghebbenden zijn het eens met een aanpak waarbij doorgaand verkeer van de Lange Nieuwstraat

wordt geweerd en goede alternatieven worden gemaakt. Voor de uitvoeringsvorm zijn meerdere mogelijkheden en daarom zal deze sterk worden gestuurd door de stedenbouwkundige plannen. Echter juist vanwege de faseringsmogelijkheden en de flexibiliteit kiest het LVVP voorlopig voor uitvoering als 30 km/zone, waarbij uitbouw/ombouw naar een van de andere modellen mogelijk blijft. Voor de bus moet dan de snelheid door de inrichting gegarandeerd blijven.

Beleid: faseringsgewijze herinrichting tot 30 km-gebied van de Lange Nieuwstraat, waarbij een goede doorstroming voor het collectief vervoer is gewaarborgd.

Bereikbaarheid en leefbaarheid in Driehuis.

Ook hier vragen de leefbaarheid, de doorstroming van het openbaar vervoer en de verkeersveiligheid om een ingreep. Op korte termijn kan met het verlagen van de hoeveelheid verkeer nog verbetering worden bereikt: het verkeer kan via de route via de A208/Rijksweg en Stationsweg worden opgevangen. De bereikbaarheid van IJmuiden is dan erg kwetsbaar: er is slechts één route beschikbaar. Al eerder is vastgesteld dat een volwaardige tweede route nodig is. Behalve de huidige route door Driehuis zijn een variant oostelijk langs Driehuis en een variant over de spoorbaan, westelijk langs Driehuis nog opties. Op basis van de globale analyse uit dit LVVP kan nog niet definitief worden gekozen voor een van de varianten. De westelijke variant heeft uit groen- en hinderoverwegingen de voorkeur, maar daarvoor moet de spoorlijn worden verworven. De oostelijke variant biedt mogelijk kansen in combinatie met woningbouw in Santpoort-Noord. De centrale route heeft als voordeel dat daarvoor geen extra aanspraken op ruimte en milieu worden gedaan, maar deze geeft nu grote overlast en vermindert de doorstroming van het collectief vervoer.

Nadere studie (in de vorm van een milieu-effectrapport) gericht op een snelle keuze voor een van de varianten is nodig, zodat binnen 5 jaar kan worden begonnen met de realisatie.

Beleid: uitvoeren van een milieueffectstudie, gericht op realisatie van de westelijke route, met als alternatief de oostelijke route.

De bereikbaarheid en leefbaarheid in Velsbroek

In 2003 is de discussie over de hoofdontsluiting van Velsbroek in een nieuwe fase beland. In het noord-oostelijk deel van Velsbroek wordt de centrale route via de Lange Maad veel gebruikt als ontsluiting. Vanuit verkeerskundige afwegingen is de keuze voor De Kamp als hoofdontsluiting echter logischer: het verkeer richt zich immers op de aansluiting A208 en de Rijksweg, de vormgeving van de De Kamp (breed, parallelstructuren) is beter geschikt dan de Lange Maad (smal, één rijbaan). Hierbij kan echter niet alleen op verkeerskundige gronden worden gekozen. Discussie en participatie is noodzakelijk.

Beleid: verdere discussie met als inzet aanwijzing van de De Kamp als onderdeel van de hoofdwegenstructuur en terugdringen doorgaand verkeer over de Lange Maad.

De bereikbaarheid van het strand en de haven

De beide stranden van IJmuiden zijn bereikbaar via ieder één toegangsweg. De toegangsweg naar IJmuiden aan Zee is tevens de enige toegangsweg tot het bedrijventerrein Haven en loopt daar dwars doorheen. De weg is daarom niet aantrekkelijk voor recreatief verkeer. De toekomstige ontwikkelingen (Derde Haven, toeristisch-recreatieve activiteiten) maken een minder kwetsbare ontsluiting nodig. De optimale oplossing is een verbindingsweg tussen de beide stranden: de Heerenduweg kan dan als attractieve toegang voor beide stranden dienen, er is flexibiliteit tijdens de recreatieve piekdagen en de bereikbaarheid bij calamiteiten zal dan sterk vergroten. Aantasting en doorsnijding van het natuurgebied zullen moeten worden gecompenseerd. Het alternatief is dat de bestaande route Raafstraat -Pleiadenplantsoen - Planetenweg - Kruisberglaan als verbinding wordt gebruikt. Deze is onderdeel van het verblijfsgebied en is niet geschikt als hoofdroute.

Naast de infrastructurele maatregelen vormt een doelgroepenbenadering voor het evenementenbezoek een uitstekende mogelijkheid: door het instellen van actief vervoermanagement kunnen de geconcentreerde bezoeksstromen op een minder belastende manier worden verwerkt. Hiervoor is de inrichting van een transferium noodzakelijk. In de Zuiderscheg, nabij de A9 en A22 zijn hiervoor mogelijkheden in combinatie met de daar geplande parkeerfaciliteiten.

Beleid: directe verbinding realiseren via doorkoppeling stranden, vervoermanagement evenementen in de vorm van een transferium.

Inrichting hoofdwegennet en verblijfsgebieden

Het hoofdwegennet dient als verbinding tussen de buurten en het landelijke hoofdwegennet tussen de buurten onderling. Dit is binnen de bebouwde kom vormgegeven als 50- of 70 km-weg. De Lange Nieuwstraat en de route door Driehuis en Santpoort-Noord maken, evenals de Grote Hout- of Koningsweg in de toekomst geen deel meer uit van het hoofdwegennet. In plaats daarvan worden routes om de kernen heen geschikt gemaakt om deze functie in te vullen. Een duidelijke afbakening en inrichting van verblijfsgebieden is nodig: deze worden als 30 km/uurstraat ingericht. Een aantal straten en wegen is direct aansluitend aan het hoofdwegennet en verwerkt momenteel veel verkeer. In de toekomst moet per straat een duidelijke vormgeving worden gekozen, waarbij in overleg met de omgeving gekozen kan worden voor hoofdweg (50) of verblijfsgebied (30 km-inrichting).

Beleid: duidelijke indeling en vormgeving hoofdwegennet, herinrichting 30 km-zones

Parkeren en bereikbaarheid van het centrum van IJmuiden

Er zijn twee manieren om de parkeerproblemen in het centrum van IJmuiden op te lossen: voldoen aan de toenemende vraag (bijbouwen) of reguleren (en daarmee de noodzaak voor vergunningparkeren in de woonwijken). De indruk is dat de parkeerproblemen toenemen maar nog lang niet de omvang hebben zoals andere steden die kennen. In het kader van de revitalisering van het centrum ontstaan binnenkort mogelijkheden voor uitbouwen van de parkeercapaciteit. Ook zijn bepaalde gebouwde voorzieningen tegen een relatief lage prijs te realiseren (zoals een uitbreiding van de parkeerkelder van Albert Heijn).

Regulerend optreden veroorzaakt een kettingreactie van vervolgacties, die voor IJmuiden een nieuwe fase betekenen in parkeerbeheer.

Gezien de mogelijkheden van bijbouwen en de grote effecten van reguleren gaat het LVVP uit van de eerste mogelijkheid. Evaluatie zal nodig zijn om te bepalen of en wanneer toch een overgang naar regulering nodig is. Losstaand hiervan kan beter worden ingezet op vervoermanagement. Een relatief goedkope maatregel, waarvan echter geen al te grote effecten kunnen worden verwacht.

Het strandtransferium wordt, zoals de naam al aangeeft, in eerste instantie gebouwd voor de piekdagen van het strandbezoek. Toch zou het ook bijzonder goed dienst kunnen doen bij grote evenementen en ook als vrachtwagenparkeerplaats. Wordt een dergelijk transferium ontwikkeld in combinatie met de bouw van een nieuw voetbalstation dan is daar dubbelgebruik mogelijk. Verder kan een transferium dienen als instrument bij het vervoersmanagement van de gemeente, door een pendelbus te laten rijden van en naar het centrum en het stadhuis. Een haalbaarheidsstudie zal moeten aantonen welke doelgroepen worden bediend met een transferium en welke investeringen nodig zijn.

Beleid: actief streven naar vergroting parkeercapaciteit in het centrum, uitstel van regulerende maatregelen totdat evaluatie uitwijst dat deze nodig zijn, haalbaarheidsstudie naar een transferium.

Parkeren in woonwijken: de ruimte is begrensd

Mogelijkheden tot vergroting van het aanbod zijn er in de vorm van aanbodsturing bij sloop-/nieuwbouwprojecten. De gangbare praktijk is dat een toename van parkeerdruk wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Deze bereikt haar capaciteitsgrenzen en ingrijpen is daarom noodzakelijk. De initiatiefnemer wordt daarom verantwoordelijk voor het realiseren van parkeerruimte bij een bouwproject. Door de instelling van een parkeerfonds wordt de afkoop van gebruik van de openbare ruimte geregeld. Met dit parkeerfonds wordt getracht extra capaciteit te realiseren bij nieuwbouwprojecten om daarmee het tekort van de omgeving op te vangen.

Beleid: instelling parkeerfonds, afkoop van gebruik openbare ruimte, initiatiefnemer is verantwoordelijk voor accommodatie van de parkeervraag.

Langzaam verkeer veiliger faciliteren

Ontbrekende en onveilige schakels in het fietsroutenetwerk moeten snel worden aangepast. In principe moet bij reconstructies asfaltverharding worden toegepast op de hoofdroutes.

De frequentieverhoging van de pontveren is een investering waarmee de gemeente het fietsgebruik kan stimuleren. Door de reserveboot in te zetten op de fietsspitstijden wordt de frequentie verhoogd. Momenteel wordt onderhandeld over het overnemen van de pont. Daarbij is het goed mogelijk de kosten van deze aanschaf en het onderhoud laag te houden.

Een bijzondere groep langzaam verkeer zijn de scholieren. Hiervoor is de doelgroep/locatiegerichte benadering nodig: de aanpak van de schoolomgevingen.

Beleid: ontbrekende schakels met prioriteit invullen, hoofdroutes bij renovatie voorzien van asfalt, extra aandacht schoolomgevingen.

Collectief vervoer: kiezen voor doelgroepen

Het openbaar vervoer is in een negatieve spiraal beland van afnemende opbrengsten een afnemend voorzieningenniveau en daardoor afnemend aanbod. Hoewel de bus- en treinexploitatie niet een exclusief gemeentelijke aangelegenheid is en er moet worden samengewerkt, wil de gemeente toch sturen op de functie, vorm en uitvoering.

De functie van collectief vervoer is niet het bieden van een alternatief mobiliteitssysteem naast het bestaande individuele systeem. Doel is het faciliteren van mobiliteit daar waar dat bijdraagt aan een beter gebruik van de stedelijke ruimte of waar het een aanvullend alternatief is dat de bereikbaarheid verhoogt. Er wordt dan ook gekozen voor bepaalde typen verplaatsingen en bepaalde doelgroepen.

Daarnaast onderkent de gemeente de noodzaak om voor degenen die geen alternatief hebben, mobiliteit aan te bieden. Combinatie van beide doelen in een systeem is echter onverenigbaar en leidt tot een inferieur vervoersproduct.

De gemeente zet daarom in op een systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer, gericht op verplaatsingen voor mindermobielen. Daarnaast zetten we in op de verplaatsingen van en naar de centra van de steden en bieden we daarvoor een frequent en gestrekt lijnennet aan. Dit betekent dat het bestaande RegioNet initiatief wordt ondersteund en wordt uitgebouwd en dat het ontsluitend busnet niet actief meer wordt gefaciliteerd.

Daarnaast wordt collectief vervoer voor specifieke doelgroepen en locaties ingezet. Dit zijn ketenverplaatsingen bij evenementenbezoek (transferium) en mogelijk op termijn het perifeerparkeren voor werknemers en bezoekers van het centrum.

Beleid: faciliteren snel en verbindend netwerk, opzetten en uitbouwen collectief vraagafhankelijk vervoer, ketenverplaatsingen mogelijk maken.

2.3 VAN STRATEGIE NAAR UITVOERING: BELEIDSACTIES

Naast de in paragraaf 2.2 beschreven beleidsacties bevat het LVVP nog een definitie van het beleid op een groot aantal andere punten. Veelal is het een voortzetting, uitwerking of aanscherping van reeds bestaand beleid. In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de beleidsacties en uitwerkingen daarvan (zie voor een verdere uitwerking en toelichting de hoofdstukken 5 t/m 8).

Onderwerp	Beleid en maatregelen
Mobiliteit sturen	<ul style="list-style-type: none"> doelgroepenbeleid waar mogelijk, geen sturend of restrictief beleid
Bereikbaarheid van de gemeente	<ul style="list-style-type: none"> capaciteitsvergroting aansluiting A208-Velserbroekse Dreef capaciteitsvergroting kruising Rijksweg/Parkweg/Amsterdamseweg aanpassing rotonde Santpoortse Dreef-Hagelingerweg optimaliseren oversteekbaarheid hoofdroutes voor langzaam verkeer
Bereikbaarheid Velserbroek en Santpoort-Noord	<ul style="list-style-type: none"> streven naar de realisatie van een verbindingsboog A208-A9 verdere discussie met als inzet aanwijzing van de De Kamp als onderdeel van de hoofdwegenstructuur en terugdringen doorgaand verkeer over de Lange Maad
Bereikbaarheid IJmuiden	<ul style="list-style-type: none"> capaciteitsvergroting op- en afritten van de A22/Amsterdamseweg inprikkers verbinding tussen IJmuiderslag en IJmuiden aan Zee faseringsgewijze herinrichting tot 30 km-gebied van de Lange Nieuwstraat, waarbij een goede doorstroming voor het collectief vervoer is gewaarborgd aanpassing kruispunten Dokweg
Bereikbaarheid Driehuis	<ul style="list-style-type: none"> uitvoeren van een milieueffectstudie, gericht op realisatie van de westelijke route om Driehuis, met als alternatief de oostelijke route
Bereikbaarheid Velsen-Noord	<ul style="list-style-type: none"> optimaliseren wegindeling Velsen-Noord reguleren en doseren verkeer richting Velsertunnel
Vormgeving wegennet	<ul style="list-style-type: none"> duidelijke categorisering en bijbehorende inrichting, hoofdwegennet loopt buiten de kernen
Leefbaarheid en verkeersveiligheid in verblijfsgebieden	<ul style="list-style-type: none"> doorvoeren Duurzaam Veilig de aanpak richten op een integratie van vormgeving, voorlichting en handhaving (3 E)

	<ul style="list-style-type: none"> • inrichting verblijfsgebieden door maatwerk met als uitgangspunt 30-km uitstraling en snelheidsremmende voorzieningen en speciale aandacht voor openbaar vervoer en hulpdiensten • bedrijventerreinen inrichten als bedrijfservern • mobiliteitsmaatregelen toetsen met de verkeersmilieukaart • geluidsreducerende asfaltsoorten toepassen bij reconstructies • weren van vrachtverkeer in de Grote Hout- of Koningsweg • prioriteit geven aan 3 E-aanpak schoolomgevingen
Parkeren centrum IJmuiden	<ul style="list-style-type: none"> • beperkt bijbouwen in het kader van het centrumplan • voorlopig geen parkeerregulering
Laden en lossen	<ul style="list-style-type: none"> • goede laad- en losroutes aanwijzen in IJmuiden en Santpoort-Noord •
Parkeren in woonwijken	<ul style="list-style-type: none"> • geen restrictief beleid parkeren • realisatieplicht volgens parkeernorm voor initiatiefnemers bij nieuwbouw • instellen parkeerfonds om de bouw van extra plaatsen te stimuleren
Parkeren speciale doelgroepen en locaties	<ul style="list-style-type: none"> • vrachtwagenparkeren in woonwijken opheffen inclusief campagne buitenlandse vrachtrijders • caravanparkeerplaatsen verwijderen • beleid gehandicaptenparkeren vastleggen • vergunningenstelsel invoeren voor doelgroepen • realiseren strandtransferium • ontwikkeling nieuwe bedrijventerreinen • aandacht voor vrachtwagenparkeren
Langzaam verkeer (fiets)	<ul style="list-style-type: none"> • aanleggen ontbrekende schakels, prioriteit op kruising hoofdroutes auto • frequentieverhoging pontveren • verbetering onveilige/onlogische punten • asfaltverharding op fietspaden • uitbreiding aantal overdekte en/of bewaakte fietsenstallingen
Langzaam verkeer overige	<ul style="list-style-type: none"> • aandacht voor schoolomgevingen • verkeersvoorzieningen moeten zoveel mogelijk bruikbaar zijn voor zoveel mogelijk groepen gehandicapten • onnodige obstakels op stoepen moeten verdwijnen • voorlichting scholieren • veiligheid langzaam verkeer gaat voor het gebruik van fietspaden door recreatieve ruiters
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • uitbouwen collectief vraagafhankelijk vervoer • faciliteren van een snel en verbindend netwerk

	<p>door het opwaarderen en verbeteren van lijn 73 en 75</p> <ul style="list-style-type: none">• aandacht voor doorstroming openbaar vervoer• ketenmobiliteit en goede overstapfaciliteiten
--	---

3 STRATEGIE EN UITVOERING

3.1 UITWERKINGSPROGRAMMA

Hier worden alle maatregelen en acties genoemd met een tijdshorizon. Dit uitwerkingsprogramma wordt in stap 4 van het LVVP verder gedefinieerd.

3.2 EVALUATIEPROGRAMMA

Behalve uitvoering van maatregelen is het bijhouden van effecten en zo mogelijk bijsturen noodzakelijk. Dit hoofdstuk beschrijft het evaluatieprogramma en wordt eveneens in stap 4 ingevuld.

DEEL B: DE TOELICHTING

4 BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID

4.1 DE DOELSTELLINGEN VERTAALD

De doelstellingen voor het LVVP zijn samengevat in twee kerndoelstellingen en een voorwaarde:

1. verbeteren bereikbaarheid;
2. a) verbeteren leefbaarheid en
b) verbeteren verkeersveiligheid;
3. realiseerbare oplossingen.

Door het aanbieden en faciliteren van de mobiliteit wordt de bereikbaarheid verbeterd en de kwaliteit van de leefomgeving vergroot. De gemeente is in dit geval degene die de mobiliteit faciliteert, het LVVP '04 doet een uitspraak over de wijze waarop dit moet gebeuren.

Bereikbaarheid valt uiteen in 'ergens kunnen komen' en 'ergens je vervoermiddel (auto/fiets) kwijt kunnen'. Dit laatste komt terug bij het onderwerp parkeren. Onder bereikbaarheid wordt verstaan: de snelheid en betrouwbaarheid waarmee een bepaalde bestemming vanaf een bepaald punt kan worden bereikt. Deze bereikbaarheid is dus individueel afhankelijk van:

- het herkomstpunt (bijvoorbeeld A9/A22-noord en A9/A22-zuid, kernen);
- de bestemming (de kern, de wijk en speciale bestemmingen),
- de gebruiker (de verschillende doelgroepen, zoals woon-werkverkeer, strandbezoekers, industrieverkeer, winkelbezoek);
- het vervoermiddel (fiets/openbaar vervoer/auto).

Het wegennet kan worden onderverdeeld in het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dit laatste wordt gevormd door alle andere wegen dan hoofdwegen. Het onderliggend wegennet komt ter sprake bij de inrichting van de verblijfsgebieden. Voor de bereikbaarheid is met name het hoofdwegennet van belang.

Drie soorten verkeer maken gebruik van het hoofdwegennet van Velsen:

1. doorgaand verkeer: in dit geval verkeer dat niet uit Velsen komt en niet naar Velsen gaat. Het doorgaande verkeer rijdt voornamelijk over de A208, de A22 en de A9. Een kleine hoeveelheid doorgaand verkeer rijdt over de N202 en vanuit Bloemendaal naar de autosnelwegen;
2. extern verkeer: verkeer dat wel uit Velsen komt, maar een bestemming heeft buiten Velsen, of andersom, verkeer dat van buiten de gemeente komt en een bestemming in Velsen heeft. Dit is vaak meer dan 50% van het totale verkeer in een gemeente, en is typisch verkeer dat zich voor een groot deel op het hoofdwegennet begeeft;
3. intern verkeer: verkeer dat zowel zijn begin als eindpunt in de gemeente heeft. Dit is vaak diffuus van karakter en gebruikt maar gedeeltelijk het hoofdwegennet.

Het totaal aan verschillende bereikbaarheidswensen levert het totaal aan verkeer op. Hoe meer verkeer, des te minder ruimte op het wegennet over is. Hoe meer

verkeer en hoe omvangrijker het wegennet, hoe groter de leefbaarheidproblemen. Immers verkeer veroorzaakt overlast (geluid, stank, visueel) en onveiligheid. Ook zorgen wegen die behoren tot het hoofdwegennet vaak voor barrièrewerking, omdat deze moeilijk oversteekbaar zijn. Dit vermindert de leefbaarheid.

Leefbaarheid

Leefbaarheid is uit te drukken in de volgende indicatoren.

Verkeersveiligheid. Zowel in de vorm van de kans op verkeersongevallen (objectieve onveiligheid) als het gevoel van onveiligheid (subjectieve onveiligheid). Een zeer grote subjectieve onveiligheid kan in theorie zelfs leiden tot een verbetering van de objectieve onveiligheid. Een route zou wel eens zo druk en gevaarlijk kunnen zijn, dat niemand deze meer kan en wil oversteken. Daardoor gebeuren er relatief weinig ongevallen met overstekende voetgangers en fietsers.

Milieu en geluidshinder. Veelal het gevolg van de hoeveelheid en samenstelling van het autoverkeer. Er is onderscheid in lokale kwaliteit en globale kwaliteit. Een autokilometer door een woonstraat levert een slechtere lokale kwaliteit op dan diezelfde autokilometer aan de rand van de stad. De globale kwaliteit in de vorm van uitstoot van vervuilende stoffen kan dan hetzelfde zijn.

Visuele hinder. Hinder door geparkeerde en rijdende voertuigen. Met name de kwaliteit van de openbare ruimte komt steeds verder onder druk. Het autobezit groeit naar verwachting de komende 20 jaar nog met een kwart. In veel oudere wijken is de restruimte beperkt en is de aanspraak vanuit andere gebruiksdoelen (groen, speelruimte) groot.

Sociale veiligheid. De mate waarin mensen zich veilig voelen op straat. Hierbij is met name het langzaam verkeer een kwetsbare groep, en daarin zijn weer voor bepaalde locaties en verkeersdeelnemers risicovoller dan andere. Sociale veiligheid is ook te relateren aan sociaal isolement, hetgeen weer de bereikbaarheid als component heeft.

Hieronder volgt een beschrijving van de meest essentiële problemen op het gebied van autobereikbaarheid, congestie en leefbaarheid. Deze zijn vastgesteld in de probleemanalyse in fase 2 van het LVVP-proces. Elke paragraaf sluit af met een puntsgewijze conclusie.

Autobereikbaarheid

Een goede indicator voor autobereikbaarheid is de intensiteit-capaciteitsverhouding van de wegen en de hoeveelheid wegen: zijn er genoeg wegen om direct naar het doel te komen? Maar zoals gezegd, niet iedereen vraagt dezelfde ruimte met dezelfde kwaliteit op hetzelfde moment.

Voor stedelijke omgevingen kan de kwaliteit van de bereikbaarheid worden afgemeten aan een gemiddelde trajectsnelheid, ofwel de tijd die je nodig hebt om een afstand af te leggen van bijvoorbeeld de snelweg A22 naar een bestemming. Als dit zonder al te veel vertraging als gevolg van files en verkeerslichten kan, is de trajectsnelheid hoog.

Een bijzondere doelgroep zijn de hulpdiensten. Deze hebben een (wettelijk vastgestelde) hoge norm voor de bereikbaarheid, maar hebben vaak deze norm op dezelfde manier gedefinieerd: in de vorm van maximum aanrijdtijden naar verschillende bestemmingen vanuit de kazernes of posten of vanaf het hoofdwegennet. De aanrijdtijden voor de hulpdiensten naar Velsbroek-Zuid, Santpoort-Zuid en (overdag) naar de haven en het strand liggen structureel te hoog. Dit komt voornamelijk door de ligging van de brandweerkazerne ten opzichte van deze plaatsen.

De gemeente Velsen en de meeste kernen afzonderlijk, zijn momenteel (in 2003) zonder problemen bereikbaar vanaf de belangrijkste herkomstpunten: vanaf A22/A9 liggen de trajectsnelheden hoog. Tussen de verschillende kernen is de bereikbaarheid goed: omgerekend kan elke kern vanuit een andere worden bereikt via een directe route met weinig oponthoud. Een uitzondering is er voor Velsbroek (een grote omweg vanaf de A9-zuid en structurele congestie bij de aansluiting Velsbroekse Dreef/A208) en Santpoort-Noord/Driehuis (structurele congestie op de Van den Vondellaan/Hagelingerweg en een omweg vanuit de A9-zuid). De Santpoortse Dreef en Velsbroekse Dreef staan al in de planning voor een reconstructie. De Velsertaverse kent regelmatig oponthoud omdat de toerit van de tunnel het verkeer niet kan verwerken.

Oponthoud is er ook in de spits bij de verkeerslichten bij de Rijksweg/Amsterdamseweg. De secundaire route Hagelingerweg/Van den Vondellaan/Waterloolaan kent een slechte doorstroming bij de rotondes, maar een alternatief voor het externe verkeer is beschikbaar in de vorm van de aansluiting Amsterdamseweg. Overigens wordt in het investeringsplan al rekening gehouden met ingrepen aan de kruising Parkweg/Amsterdamseweg/Rijksweg.

Het kruispunt Dokweg/Halkade in IJmuiden kent momenteel een toenemende congestie, hiervoor is echter al een aanpassing gepland. Er komen steeds meer doorstromingsproblemen bij Plein 1945: mede als gevolg van het groeiende verkeersaanbod vanaf Pontplein en Lange Nieuwstraat.

Op stranddagen en bij evenementen is er, samenhangend met de incidentele zware piekstromen, congestie op de hoofdroute naar de drie stranden, het meest naar IJmuiden aan Zee. Omdat zowel het strand van IJmuiden aan Zee als dat van IJmuiderslag ieder toegankelijk zijn via één route, is deze ontsluiting kwetsbaar en gevoelig voor verstoring, in het bijzonder voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Dit laatste geldt ook voor het Noorderstrand.

Bereikbaarheidsproblemen huidig

- Velsbroek (omrijden naar A9 en congestie)
- Santpoort-Noord/Driehuis (omrijden en congestie)
- Rijksweg bij kruising Amsterdamseweg/Parkweg (congestie)
- Aanrijdtijden hulpdiensten (Velsbroek en strand)
- Lange Nieuwstraat/Plein 1945 (congestie)
- Velsertaverse richting tunnel (congestie)
- Strand: incidenteel congestie

4.2 BEREIKBAARHEID IN DE TOEKOMST

Dit LVVP wordt gemaakt om het verkeers- en vervoersbeleid tot 2020 vast te stellen. Daarom moeten we nu ook rekening houden met de te verwachten ontwikkelingen die invloed hebben op het verkeer en vervoer. Enerzijds zijn dit de autonome groei en anderzijds de groei als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen. Landelijk is voorspeld (ontwerp NVVP) dat het aantal auto's in Nederland nog met een kwart gaat groeien tot 2020 en het aantal autokilometers zelfs met een derde.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw, winkels en kantoren genereren uiteraard verkeer. Sturing van deze ontwikkelingen vindt plaats door middel van de Structuurvisie, die parallel aan het LVVP wordt opgesteld. In deze Structuurvisie zijn woningbouwontwikkelingen voorzien in Velsersbroek en Santpoort-Noord, Driehuis, Velsen-Noord en Santpoort-Zuid, en een aantal inbreidingslocaties. In totaal wordt ruimte gezocht voor zo'n 1300 nieuwe woningen.

Bedrijventerreinen zijn voorzien in Velsersbroek en de Zuiderscheg (een mix van bedrijven en commerciële dienstverlening en een nieuw stadion). Daarnaast wordt de Derde Haven in IJmuiden, met bijbehorende industrie, ontwikkeld. Figuur 3 toont een overzicht.

De autonome groei

Ook zonder dat het aantal bestemmingen toeneemt, zal het autoverkeer groeien. Dit komt enerzijds omdat het autobezit stijgt, anderzijds doordat meer en langere autoverplaatsingen worden gemaakt. Omdat het wonen, werken en recreëren steeds verder van elkaar plaatsvindt, nemen steeds meer mensen de auto. Dit noemen we de autonome groei. Voor de grote regio Amsterdam wordt een toename van 29% van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen verwacht en een toename van 44% van het aantal verplaatsingen. Het 'autonome' effect is dus zo'n 15% (bron: ROA, modelberekeningen ten behoeve van vervoerwaardestudies CASH en Zaancorridor).

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de bovenstaande ontwikkelingen is een modelstudie uitgevoerd. Aan de hand van dit model is een prognose gemaakt van de toekomstige intensiteiten op het wegennet. Het model werkt met aannames over gedrag van bestuurders, die niet altijd gelijk zijn aan het werkelijke gedrag. Ook is de toekomst onzeker. Zo kan economische tegenwind de autonome groei laten stagneren of bouwplannen uitstellen. Het model en de prognose hebben dus onzekerheden in zowel het menselijk gedrag, de intensiteitgroei en het tijdspad. Daarom is het model slechts een hulpmiddel en kunnen de uitkomsten alleen vergelijkenderwijs worden gebruikt.

Om een indruk te geven van de effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei, laat figuur 4 de verwachte intensiteit op een aantal wegen in 2020 zien als gevolg van zowel de autonome groei en de ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij elkaar is berekend dat in de periode 2000 - 2020 er ongeveer 40% meer ritten van en naar Velsen gaan plaatsvinden. Grofweg de helft is het gevolg van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de andere helft wordt veroorzaakt door de autonome groei. Met name de autonome groei is niet berekend maar geschat. Het studiegebied

is klein en ondervindt dus relatief veel invloed van woningbouw en bedrijfsuitbreiding in de omgeving, de belangrijkste oorzaak van autonome groei. Daarom is een percentage van 20% aangehouden, hoger dan de 15% uit groot Amsterdam en dus aan de 'veilige kant'.

Het verkeersmodel laat op sommige wegen meer groei zien dan op andere: daar waar de ruimtelijke ontwikkelingen zijn gesitueerd is de groei het grootst. Op sommige wegvakken is de groei van de verkeersintensiteit meer dan 50%.

De voorspelde groei is een aanname: afhankelijk van de economie, het rijksbeleid en van ontwikkelingen in de regio stijgt het autogebruik meer of minder hard. De gevoeligheid van de prognose voor een afwijkende groei is echter niet groot. Het betekent dat de hierna opgesomde problemen enige jaren eerder of later zullen optreden.

Op basis van deze prognose constateren we dat er op een aantal punten op het hoofdwegennet te veel congestie en oponthoud gaat optreden. Ook hierbij geldt dat niet een duidelijk moment voor overbelasting is te definiëren. Overbelasting begint met wat langere wachtrijen gedurende een kwartier in de spits en groeit geleidelijk tot een lange wachtrij voor een verkeerslicht, die vele uren lang het beeld bepaalt. Dit laatste is onacceptabel.

Op de volgende punten verwachten we (zonder ingrepen) onacceptabele congestie:

- zeker: aansluiting Rijksweg -A22-Amsterdamseweg;
- zeker: de aansluiting Velsbroekse Dreef/A208;
- zeker: Lange Nieuwstraat /Plein 1945;
- zeker: de aansluiting Hagelingerweg/Santpoortse Dreef;
- mogelijk: aansluiting Minister van Houtenlaan - Zeeweg;
- mogelijk: Velsertaverse (na gereedkomen Westelijke Randweg Beverwijk).

Het Pontplein kan in de huidige vormgeving met kleine aanpassingen in de regeling het verkeer tot 2020 verwerken. Uitgegaan is van een aanpassing van de kruispunten Dokweg/Halkade en Dokweg/Havenkade, zoals momenteel wordt uitgewerkt.

Bijkomend effect van de congestie is dat de overlast voor omwonenden en ook voor de gebruikers (het verkeer) langer gaat duren. Automobilisten verplaatsen zich dan namelijk op andere tijdstippen (net buiten de huidige spits). Hierdoor ontstaat een spits die langer duurt.

Ook zijn er problemen bij de zuidelijke ingang van de Velsertunnel (5 rijstroken voegen daar samen tot 2 stroken in de tunnel). Direct buiten Velsen zijn er ook problemen op de N208 in Haarlem (kruispunten Kleverlaan en Zijlweg), die de mogelijkheden binnen Velsen beïnvloeden. In figuur 4 is weergegeven waar als gevolg van de mobiliteitsgroei problemen zijn te verwachten.

Congestie in de toekomst

Zeker:

- Velsbroekse Dreef/Santpoortse Dreef/A208
- Hagelingerweg/Santpoortse Dreef
- A22/Amsterdamseweg
- Rijksweg/Parkweg/Amsterdamseweg

- Lange Nieuwstraat/Zeeweg
- Mogelijk:
- Minister van Houtenlaan/Zeeweg
 - Velsertaverse

4.3 LEEFBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID

Wegen en straten worden gebruikt voor de bereikbaarheid van bestemmingen. Tegelijkertijd levert dit overlast, onveiligheid en aantasting van de leefbaarheid op. Algemeen wordt dit dilemma opgelost door te kiezen voor bepaalde wegen die de bereikbaarheid moeten verzorgen en daarmee andere wegen nadrukkelijk ontlasten. Deze aanpak wordt Duurzaam Veilig genoemd en is landelijk gemeengoed.

De afgelopen jaren is landelijk veel gedaan aan de aanpak van onveilige locaties: de black spots, educatie en handhaving. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen: het aantal dodelijke ongevallen in Nederland daalde van 3000 per jaar begin jaren '70 naar ongeveer 1000 per jaar in de jaren '90, terwijl de verkeersintensiteiten verdrievoudigden. De daling van het aantal ongevallen is echter de laatste jaren, ook in Velsen, tot stilstand gekomen. Rijks- en regionale doelstellingen (ontwerp NVVP) gaan echter uit van een afname met 25% in 2020 ten opzichte van 2000.

Duurzaam Veilig

Landelijk is de afgelopen jaren het zogenaamde 'Duurzaam Veilig'-beleid ingezet. Hierbij wordt geprobeerd om door het aanbieden van een logische en duidelijke verkeersstructuur de kans op een ongeval te verminderen. Als er dan een ongeval gebeurt, dan zou vervolgens ook de afloop minder ernstig moeten zijn. Een belangrijk hulpmiddel daarbij is de categorisering van wegen: het wegennet wordt ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden. Verblijfsgebieden krijgen een aangepast laag snelheidsregime; 30 km/uur. De afgelopen jaren zijn steeds meer 30 km-gebieden ingericht en zijn verkeersaders veiliger vormgegeven. De nadruk in Duurzaam Veilig ligt momenteel nog op de infrastructuurkant.

De komende jaren wordt ook ingezet op Duurzaam Veilig fase 2. Hierbij wordt gezocht naar een integrale aanpak, de drie E's: er dient een wisselwerking te ontstaan in Engineering (vormgeving wegennet), Education (voorlichting en opleiding) en Enforcement (handhaving).

Categorisering en vormgeving wegennet

Volgens het principe Duurzaam Veilig bestaat het gemeentelijke wegennet uit twee duidelijk vormgegeven categorieën: verkeersaders en verblijfsgebieden. De verkeersaders zijn bedoeld om bereikbaarheid te bieden en zijn daarom ingericht als 50 of zelfs 70 km/uur-wegen in de bebouwde kom. Daarbuiten zijn het 80-km-wegen of auto(snel)wegen. De wegen worden verder zo vormgegeven dat:

- conflicten worden voorkomen;
- de doorstroming zo weinig mogelijk wordt gehinderd en de wegen dus aantrekkelijk zijn.

De verkeerssoorten worden op de 50- en 70-wegen zoveel mogelijk gescheiden: zodanig dat de verkeersdeelnemers met verschillende snelheden en massa zo weinig mogelijk met elkaar in conflict kunnen komen.

De verblijfsgebieden zijn vormgegeven als 30 km-gebieden (buiten de bebouwde kom worden dit 60 km/uur-wegen). Hier is gekozen voor mengen van verkeerssoorten en dus voor het afdwingen van een lage snelheid. De vele erfaansluitingen, smalle straten en vele conflictpunten vereisen dat de verkeersdeelnemers allemaal dezelfde lage snelheid hebben: dan hebben immers conflicten vaak geen ernstige afloop. Een tweede doel is om de leefbaarheid te verhogen door tegelijkertijd niet noodzakelijk verkeer te weren. Door de 30 km-inrichting is een route door het gebied altijd minder aantrekkelijk dan een route om het gebied heen. Maar dit soort gebieden dient daarom ook een duidelijke en logische ontsluiting op het hoofdwegennet te hebben. Duidelijk en logisch wil zeggen dat:

- de lengte van de rit door de gebieden beperkt is (ook vanwege bereikbaarheid voor hulpdiensten);
- aansluiting op het hoofdwegennet in de richting van de belangrijkste verdwijnrichtingen wordt geboden (ter voorkoming van omrijden).

Daarnaast zorgen een lagere snelheid en minder verkeer ook voor minder geluidsoverlast en minder luchtverontreiniging. De wegen in de verblijfsgebieden kennen dan allemaal een zeer lage verkeersbelasting.

De verblijfsgebieden functioneren alleen goed als deze zelf wel goed bereikbaar zijn en het verkeer snel kan worden afgevoerd naar het hoofdwegennet. Al met al is 2-3 minuten rijden door een verblijfsgebied een aanvaardbare maat, dit komt overeen met maximaal 1000 meter. Sommige verblijfsgebieden voldoen, omdat deze zijn gebouwd voor de jaren 70, niet aan dit ideaalprincipe: deze zijn dan te groot of er kan een te beperkt aantal aansluitingen worden gerealiseerd, of de stedenbouwkundige structuur leent zich er niet voor. In dit geval is een compromisoplossing nodig: er wordt gekozen voor het handhaven van het 30 km-principe, maar er wordt wel geaccepteerd dat bepaalde wegen zwaarder worden belast dan gebruikelijk is. Deze worden dan beter ingericht op de verkeersbelasting: deze worden breder en krijgen toch gedeeltelijk voorzieningen voor geparkeerde auto's, langzaam verkeer, et cetera.

Ongevallenbeeld en leefbaarheidsproblemen

In figuur 5 is aangegeven waar de laatste drie jaar letselongevallen hebben plaatsgevonden. Een duidelijke concentratie van ongevallen is te zien op de Lange Nieuwstraat-Planetenweg. Ook de grootste leefbaarheidsproblemen zijn gelokaliseerd op de Lange Nieuwstraat.

De centrale route door Driehuis (Waterloolaan, Van den Vondellaan, Hagelingerweg), die momenteel al bijna het maximum aantal auto's verwerkt, veroorzaakt leefbaarheidsproblemen voor de aanwonenden en winkelbezoekers. Dit uit zich in geluidsoverlast, stank en barrièrewerking van de weg. Automobilisten kiezen echter voor de centrale route door Driehuis, omdat deze de kortste is tussen IJmuiden en de kernen in het zuiden (en de gemeente Haarlem) en omdat de alternatieven (over de A208 of via Broekeroog en Rijksweg) congestieproblemen

hebben. Op de route door Driehuis zal in de toekomst, zoals al genoemd, het effect optreden dat de spits langer duurt. Dit zal de leefbaarheid doen afnemen.

De Lange Nieuwstraat in IJmuiden is ook een probleem met betrekking tot de leefbaarheid en de veiligheid. In IJmuiden zijn feitelijk drie hoofdroutes in oost-westrichting: de Kanaaldijk (of als alternatief de IJmuiderstraatweg), de De Noostraat-Lange Nieuwstraat-Planetenweg en de Heerenduinweg. Omdat de Lange Nieuwstraat centraal ligt, trekt deze het meeste verkeer. Tegelijk heeft de straat veel aansluitingen van de aanliggende buurten en panden (het winkelgebied). Dit levert zowel problemen op in de veiligheid (veel conflictpunten en veel ongevallen), de leefbaarheid (verkeersdrukte, geluidshinder, oversteekbaarheid) als in de doorstroming (congestie als gevolg van afslaand verkeer, met name bij het Plein 1945 en het Marktpllein).

De Lange Nieuwstraat is voor veel bestemmingen de kortste en meest directe route. Een van de oorzaken daarvoor is het ontbreken van andere, directe routes via de beide andere oost-westaders. Er ontbreken verbindingen tussen de Kanaaldijk en de Heerenduinweg enerzijds en de buurten en wijken in centraal IJmuiden anderzijds.

De grote hoeveelheid aansluitingen (zijwegen) en het tweerichtingsfietspad veroorzaken een onveilige verkeerssituatie.

Leefbaarheid en verkeersveiligheidsproblemen

- Stagnatie afname aantal ongevallen
- Specifiek: combinatie onveiligheid en leefbaarheidproblemen op de centrale route door Driehuis
- Specifiek: combinatie onveiligheid en leefbaarheidproblemen op de Lange Nieuwstraat

4.4 SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN/BELEIDSVOORNEMENS

Het LVVP is een parapluplan voor het aspect verkeer en mobiliteit. Naast het LVVP is de Structuurvisie deels parallel ontwikkeld. Deze Structuurvisie beschrijft de gewenste en mogelijk ruimtelijke ontwikkeling in Velsen.

De Structuurvisie en het LVVP hebben een sterke wisselwerking: de Structuurvisie beschrijft de ruimtelijke ontwikkelingen die weer verkeer oproepen. Het LVVP beschrijft de mobiliteitsconsequenties van de ruimtelijke ontwikkelingen en legt claims op de ruimte. In het proces van de totstandkoming van beide plannen is daarom een wisselwerking opgetreden. Dit heeft geleid tot een aantal duidelijke keuzes in zowel LVVP als Structuurvisie. De belangrijkste koppelingen tussen Structuurvisie en LVVP zijn hieronder beschreven.

1. Consequenties van de ruimtelijke ontwikkelingen. Berekend is dat de mogelijke ontwikkelingen van wonen en bedrijventerrein in Velsen niet leiden tot een substantiële toename van de verkeersdruk en dat daardoor de verkeersstructuur anders moet worden. Wel geeft het LVVP een nadrukkelijke wens aan voor de realisering van een andere hoofdroute door de ecologische hoofdstructuur bij Driehuis.

2. Consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in IJmuiden. Het LVVP gaat uit van de bereikbaarheid 'buitenom' en gebruikt daarvoor de Kanaaldijk en kruisingen met het spoorwegtracé. Dit beperkt andere mogelijkheden daar. In het bestaande verblijfsgebied verbeteren leefbaarheid en verblijfsklimaat en nemen kansen voor ontwikkeling toe.
3. Consequenties voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van Driehuis. Het LVVP gaat uit van een nieuwe hoofdroute buitenom, en bij voorkeur aan de westzijde. Behalve de al genoemde ecologische zone is een koppeling mogelijk met woningbouw. Een studievariant in de Structuurvisie bevatte een schil woningen ten noorden van Santpoort. Ontsluiting hiervan moet worden afgestemd met de aanleg van een nieuwe hoofdroute.
4. Randvoorwaarden voor aanpak en inrichting van het centrum. In de Structuurvisie wordt uitgegaan van revitalisering van het centrum, die mogelijk gepaard gaat met ruimtelijke en infrastructurele ingrepen. Daarvoor is een vermindering van het gebruik van de Lange Nieuwstraat gewenst. In het LVVP heeft deze wens geleid tot randvoorwaarden voor de inrichting (verkeersluw) maar zijn de mogelijkheden voor uitwerking open gebleven.
5. Velsen-Noord kent aan de kanaalzijde een grote te herontwikkelen locatie. Voor de mogelijke invullingen geeft het LVVP randvoorwaarden voor ontsluiting.

In hoofdstuk 5 zijn deze consequenties verder uitgewerkt. Daarnaast heeft het LVVP raakvlakken met andere aspectplannen: de Woonvisie, de al eerder aangehaalde herinrichting van het centrum, groen-, milieu- en recreatieplannen. Deels leveren de genoemde plannen randvoorwaarden op voor het LVVP (zie hoofdstuk 1), deels komen er wederzijdse claims. Zo is in de Woonvisie een duidelijke wens geventileerd om bebouwing mogelijk te maken op het spoor IJmuiden - Santpoort en maakt het LVVP anderzijds aanspraak op groene ruimte in en om Driehuis.

In het proces van opstellen, is de afstemming met de Structuurvisie leidend geweest. De andere plannen zijn evenzeer daarvan afhankelijk als het LVVP. Er zijn geen verdere conflicten gesignaleerd tussen de verschillende plannen, anders dan die, welke in de Structuurvisie al worden opgepakt.

5 BEREIKBAARHEID EN LEEFBAARHEID: DILEMMA'S EN KEUZES

5.1 STUREN IN DE MOBILITEIT

Mobiliteit zorgt voor bereikbaarheid maar doet -in de vorm van automobilititeit- vaak een aanslag op de leefbaarheid. Een eerste doel en keuze is het zodanig sturen van de mobiliteit dat er:

- minder mobiliteit nodig is;
- meer gebruik wordt gemaakt van alternatieven die een minder zware wissel op de leefbaarheid trekken.

De mobiliteitsvraag wordt sterk gestuurd door de ruimtelijke ordening. Ruimtelijk zijn er op gemeentelijk niveau weinig mogelijkheden: Velsen is vol, alleen dubbel grondgebruik biedt nog een substantiële ruimte. De sturing van mobiliteit op dit vlak kan dan ook niet gemeentelijk plaatsvinden, maar zal regionaal en nationaal moeten worden opgepakt.

Voor een succesvolle verschuiving van automobilititeit naar andere vervoerwijzen zijn er twee randvoorwaarden:

1. er moeten **alternatieven** voor de autoverplaatsingen zijn. Openbaar vervoer en fiets zijn, als ook de combinatie openbaar vervoer-fiets en de combinatie auto-openbaar vervoer wordt meegeteld, een alternatief, maar alleen voor bepaalde klantengroepen en bepaalde verplaatsingen. Doelgroepen zijn bijvoorbeeld de woon-werkers in het centrum, de mensen die wat langer gaan winkelen, de strand- en evenementenbezoekers. Mits deze natuurlijk afkomstig zijn uit de omgeving (fiets), of uit het invloedgebied van het openbaar vervoer. Belangrijk is dat in een gemeente als Velsen deze doelgroepen relatief beperkt van omvang zijn en ook voor een belangrijk deel al gebruik maken van alternatieven;
2. er moet een zekere **push** zijn om alternatieven te gaan inzetten. Dit kan zijn schaarse ruimte, waardoor het autogebruik een onevenredige aanspraak doet op de beschikbare ruimte. In dat geval kan terugdringen van het autogebruik de ruimte vrijspelen en inzetbaar maken voor leefbaarheid (geluid, barrièrewerking) of economie (uitbreiding winkelareaal).

Beide randvoorwaarden leveren de constatering op dat voor een succesvol beleid dat gericht is op alternatieven, drastische maatregelen nodig zijn. Immers de alternatieven zijn er maar beperkt, die moeten nog worden gemaakt. Ook is er nog veel ruimte in Velsen: de problemen beperken zich tot parkeren op enkele plaatsen, en congestie. De noodzaak om extra mobiliteit aan te bieden is er niet, immers de bereikbaarheid is voor alle doelgroepen (nog) goed. Restricties op het autogebruik zullen dan snel een negatief effect hebben op bereikbaarheid en economie, dat niet kan worden gecompenseerd door de alternatieven.

Een sturend beleid zal alleen werken als de beide randvoorwaarden goed zijn ingevuld: goede alternatieven en de noodzaak om te sturen. Dan kan andere mobiliteit een toevoeging zijn en is het niet een slechte vervanging. Het stimuleren

van het openbaar vervoer heeft nog een neveneffect: niet alleen de ex-automobilisten zullen met de bus gaan, maar ook de ex-fietsers. De ervaring wijst uit dat het aandeel ex-fietsers bij een ongedifferentieerd stimuleren van het openbaar vervoer het aandeel ex-automobilisten vele malen overstijgt. Dan is geen sprake van een goed alternatief maar van een overbodig, duur en inefficiënt alternatief.

Het probleem dat de toenemende automobilititeit een aanslag op de leefbaarheid kan niet worden opgelost met een sterk sturend systeem, dit is veel te kostbaar en inefficiënt. Toch kan een doelgroepenbeleid, waar nodig en mogelijk, alternatieven bieden. Op dit vlak kan nog succes worden geboekt. Dit is dan ook uitgangspunt voor beleid. Belangrijke doelgroepen en locaties waar alternatieve mobiliteit een rol moet krijgen zijn:

- de verplaatsingen van en naar de centra (collectief vervoer, ketenmobiliteit);
- korte verplaatsingen binnen en tussen de kernen (de fiets);
- evenementenverkeer (collectief vervoer in combinatie met ketenverplaatsingen).

In hoofdstuk 5 en 8 wordt ingegaan op de doelgroepen en locaties waar dit mogelijk is.

Beleid en maatregelen

- Geen restrictief of sturend beleid
- Doelgroepenbeleid gericht op combinaties van alternatieve vervoersmogelijkheden alleen waar mogelijk

5.2 BEREIKBAARHEID VAN DE GEMEENTE

Het wegennet van Velsen speelt vanzelfsprekend een belangrijke rol op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente. Dit wegennet kent nu en in de toekomst diverse problemen. Deze zijn onder te verdelen in het onvolledig zijn van het netwerk (de bereikbaarheid), de capaciteit van de wegen en de kruisingen in combinatie met de intensiteit van het verkeer op een bepaald tijdstip (congestievorming), en de problemen die het autoverkeer veroorzaakt in de omgeving en bij overige verkeersdeelnemers (leefbaarheid en verkeersveiligheid).

Al eerder is geconstateerd dat de gemeente redelijk bereikbaar is en blijft. Wel moet dan de geplande capaciteitsvergroting van de aansluiting A208 -Velserbroekse Dreef al op korte termijn plaatsvinden. Aanpassing van de kruispunten op de Dokweg is gepland.

Daarnaast moet binnen enkele jaren capaciteitsvergroting van het kruispunt Rijksweg/Parkweg/Amsterdamseweg plaatsvinden en zal waarschijnlijk een daaraan gekoppelde reconstructie van de aansluitingen op de A22 nodig zijn.

Afhankelijk van de precieze invulling van de woningbouwlocatie Santpoort-Noord en de uitbreiding bedrijventerrein Velsersbroek, is ook de aanpassing van de rotonde Santpoortse Dreef - Hagelingerweg nodig.

Problemen die dan blijven bestaan, zijn de matige bereikbaarheid van Velsbroek/Santpoort vanuit het zuiden, de doorstroming van het busverkeer en de leefbaarheidsproblemen op de Lange Nieuwstraat en de route door Driehuis. Daar gaan de volgende paragrafen op in.

Een tweede type bereikbaarheidsprobleem is de aanspraak die de verschillende modaliteiten maken op dezelfde ruimte. De bus, de fiets en de auto komen met name op het hoofdwegennet herhaaldelijk in conflict. Het beleid is erop gericht om elke modaliteit voldoende ruimte te geven, dit is hieronder (IJmuiden, Driehuis) en in de hoofdstukken 6 (langzaam verkeer) en 7 (collectief vervoer) uitgewerkt. Een hoofdpunt en belangrijke keuze bestaat uit de belangenafweging tussen fietsnet en autonet en speciaal waar deze elkaar kruisen. Op dit soort relaties wordt getracht om eerst de oversteekbaarheid en veiligheid door de fiets op aanvaardbaar niveau te brengen en dan pas te optimaliseren naar de doorstroming voor de auto.

Beleid en maatregelen

- capaciteitsvergroting aansluiting A208-Velsbroekse Dreef
- capaciteitsvergroting kruising Rijksweg/Parkweg/Amsterdamseweg
- aanpassing rotonde Santpoortse Dreef - Hagelingerweg
- optimalisatie oversteekbaarheid hoofdroutes voor de fiets

Hoofdwegennet en categorisering

Het hoofdwegennet moet ook in de toekomst de bereikbaarheid kunnen waarborgen. Dit hoofdwegennet moet daarom volledig zijn en moet juist zijn vormgegeven. In Velsen wordt het hoofdwegennet gedefinieerd volgens de principes van Duurzaam Veilig: het dient een snelle rechtstreekse en aantrekkelijke verplaatsingsmogelijkheid te bieden tussen enerzijds de verblijfsgebieden en anderzijds de landelijke hoofdwegenstructuur.

Het huidige hoofdwegennet kent de hiervoor genoemde doorstromings- en leefbaarheidsknelpunten. Ten opzichte van het bestaande wegennet zijn wijzigingen en aanpassingen voorzien. Dit zijn:

- de bereikbaarheid van Santpoort en Velsbroek wordt verbeterd door completering van het rijkswegennet en door een duidelijke interne hoofdstructuur in Santpoort en Velsbroek (paragraaf 5.3);
- de vorkstructuur in IJmuiden. De bereikbaarheid van IJmuiden wordt geregeld met twee hoofdroutes buitenom, in plaats van nu hoofdzakelijk via de Lange Nieuwstraat (paragraaf 5.4);
- De bereikbaarheid van IJmuiden maakt een tweede hoofdroute noodzakelijk, die vanwege de leefbaarheid niet door Driehuis kan gaan (paragraaf 5.5);
- De bereikbaarheid van Velsen-Noord loopt via Velsertaverse en via een route buitenom de kern (paragraaf 5.6).

In paragraaf 5.7 tenslotte wordt ingegaan op de vormgeving van de hoofdstructuur en de overige wegen: de verblijfsgebieden.

5.3 BEREIKBAARHEID VAN VELSERBROEK EN SANTPOORT-NOORD

Santpoort en Velsbroek zijn via een grote omweg vanaf de A9-zuid bereikbaar. De A9-zuid is wel de belangrijkste externe richting en geeft direct verbinding met Amsterdam en de rest van de Randstad. Verkeer op deze relatie belast daarnaast nu de op- en afritten Amsterdamseweg en daarmee ook het drietal kruispunten dat nu al een zware belasting heeft.

Om de bereikbaarheidsproblemen van Velsbroek en Santpoort-Noord op te lossen, zijn twee mogelijke oplossingen onderzocht: een verbindingsboog tussen A208 en A22 en een aansluiting van Velsbroek op de A9.

Aanleg verbindingsboog

Voor Velsen betekent een verbinding A208-zuid-A22-zuid (zie figuur 6) een betere, directere ontsluiting van Velsbroek en Santpoort richting A9-zuid. Er zal meer verkeer vanuit Santpoort en Velsbroek via de route A208-A22 naar de A9 rijden. De aansluiting Delftplein wordt iets minder belast, maar de grootste afname van verkeer is te zien op de route Broekeroog - Rijksweg - Amsterdamseweg - A22. Daarmee zorgt de boog voor ontlasting van de kruispunten van de Amsterdamseweg met de afrit en toeritten van de A22. De verbindingsboog is door Haarlem, Bloemendaal en Zandvoort gewenst om een volwaardige bereikbaarheid van het strand en Haarlem-west te krijgen.

Uit verkeersmodelberekeningen blijkt dat de boog veel verkeer wegtrekt van de bestaande aansluiting Amsterdamseweg A22, maar dat deze lokale functie belangrijker is dan de regionale functie voor Haarlem en Bloemendaal.

De effecten van de boog (zie figuur 6)

- Goede aansluiting Velsbroek en Santpoort richting A9
- Afname van het verkeer bij de aansluiting A22/Amsterdamseweg
- Afname van het verkeer op de Rijksweg
- Toename van het verkeer op de Velsbroekse Dreef/Santpoortse Dreef
- In potentie een betere ontsluiting van Haarlem-west en Bloemendaal

Aansluiting A9

Een alternatief voor de verbetering van de aansluiting van Velsbroek op het hoofdwegennet is de aanleg van een extra toerit naar de A9, in het verlengde van de Dammersboog (figuur 7). Deze geeft een directe route voor verkeer van Velsbroek naar de A9-zuid. Verkeer vanuit Driehuis, Santpoort en IJmuiden kan hier ook gebruik van maken, maar belast het wegennet van Velsbroek. De extra weerstand van de relatief lange route door Velsbroek zorgt ervoor dat de hoeveelheid verkeer uit Santpoort en Driehuis beperkt is. Ook de functie voor Haarlem-noord en Bloemendaal is daardoor beperkt.

Effecten aansluiting A9 (zie figuur 7)

- Optimale ontsluiting Velsbroek
- Ook Driehuis, Santpoort, Haarlem en Bloemendaal kunnen de route gebruiken
- De aansluiting Velsbroekse Dreef/A208 wordt minder belast
- De wegen in Velsbroek-zuidoost krijgen een hogere belasting
- Afname van het verkeer op de kruising A22/Amsterdamseweg

De verbindingsboog heeft een zeer positief effect op leefbaarheid en bereikbaarheid. Niet alleen in Velsbroek en Santpoort maar ook voor de bereikbaarheid van IJmuiden. De aansluiting op de A9 trekt relatief veel verkeer door het verblijfsgebied in Velsbroek en is dus minder wenselijk. De hoge kosten van de aanleg maken cofinanciering noodzakelijk. De regionale functie zal daarom verder moeten worden onderzocht en moeten worden geoptimaliseerd. De boog is een wensbeeld voor de toekomst.

In Santpoort-Noord: de Hagelingerweg of buitenom.

De Hagelingerweg- Broekbergenlaan is de van oudsher gebruikte hoofdroute. Het is ook de meest korte en rechtstreekse route naar Santpoort-Noord, maar ook voor het doorgaande verkeer. Dit doorgaande verkeer maakt een belangrijk deel uit van het verkeer op de Hagelingerweg: 50%. Een alternatief is aanwezig, maar ligt door de vormgeving van de aansluitingen niet voor de hand. Dit is de route via A208 en Santpoortse Dreef. Deze hoofdroute zorgt voor veel minder overlast en gebruik van deze route zou de leefbaarheid sterk bevorderen. Daarvoor is het nodig dat de route via de Hagelingerweg op termijn minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer. Dit maakt een keuze tot verblijfsgebied op termijn logisch. De inrichting van het Broekbergenplein sluit al aan bij deze functie en vormgeving. Voor het openbaar vervoer zal de route echter wel een hoofdroute moeten blijven.

In Velsbroek: De Kamp of Lange Maad

Momenteel fungeert de Lange Maad als onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur van Velsbroek. Parallel daaraan ligt de De Kamp, een weg die door zijn indeling in een hoofdrijbaan en parallelwegen beter geschikt is om te dienen als hoofdweg. De Lange Maad ligt centraal in het gebied. Dit heeft als voordeel dat daarmee de buurten sneller en directer bereikbaar zijn, maar tegelijk neemt de barrièrewerking van de weg toe en de leefbaarheid af. Voorgesteld wordt om de De Kamp deze functie te geven en de Lange Maad op te nemen in het 30 km/uur-regime. De ontsluiting volgt dan meer het randwegprincipe. Met een eventuele toevoeging van woningbouw langs de Grote Buitendijk is deze randweg verder uit te breiden en valt dan het nadeel van de indirecte ontsluiting weg. Er kan echter niet alleen op verkeerskundige gronden worden gekozen. Discussie en participatie is noodzakelijk.

Samenhangend met dit probleem is de matige bereikbaarheid van het zuid-oostelijk deel van Velsbroek voor de hulpdiensten. De aanrijdtijden vanuit de brandweerkazerne Velsen-Zuid, vanuit de GGD-standplaats en het politiebureau zijn te lang. De combinatie nieuwe ontsluitingsweg Grote Buitendijk/De Kamp kan ook hierin enige verlichting bieden. Een verdere oplossing bestaat uit een (calamiteiten)afrit vanaf de A22/A9 of uit een tweede post die -samen met Haarlem wordt ingericht en het gebied Haarlem-noord/Velsbroek/Santpoort beslaat.

De keuze voor de De Kamp als hoofdroute heeft ook consequenties voor het openbaar vervoer. De bus kan beter via de hoofdstructuur rijden dan via een 30 km-gebied. Bij aanpassing van het kruispunt moet daarmee rekening worden gehouden.

Beleid en maatregelen

- streven naar de realisatie van een verbindingsboog A208-A9
- verdere discussie met als inzet aanwijzing van de De Kamp als onderdeel van de hoofdwegstructuur en terugdringen doorgaand verkeer over de Lange Maad

5.4 BEREIKBAARHEID VAN IJMUIDEN EN VELSEN-ZUID

De congestieproblemen op de kruisingen van de Amsterdamseweg met de op- en afritten van de A22 en de kruising met de Rijksweg/Parkweg zijn de spil in de bereikbaarheid van IJmuiden. Om de huidige problemen op te lossen, zijn relatief kleine aanpassingen nodig. De ruimtelijke ontwikkelingen en autonome groei zorgen echter voor forse problemen op de kruising Amsterdamseweg/Rijksweg/Parkweg (zie paragraaf 2.2). Vergroting van de kruising is binnen enkele jaren noodzakelijk. Ook op de kruising van de op- en afritten van de A22/Amsterdamseweg moet de capaciteit worden vergroot door extra rijstroken.

Ook de bereikbaarheid van Velsen-Zuid (Oud Velsen ten noorden van de Parkweg) komt onder druk. Omdat de verkeersdruk stijgt op de Parkweg zal de aansluiting moeten worden geregeld met verkeerslichten. Door deze te koppelen aan de verkeerslichten Rijksweg, zal er voldoende capaciteit zijn en zullen wachttijden acceptabel zijn.

Het Pontplein kan de verwachte groei tot 2015/2020 verwerken. Wordt er echter, bijvoorbeeld om andere wegen te ontlasten, extra verkeer over het Pontplein gestuurd, dan zijn ingrepen nodig (bijstellen regeling, een extra opstelstrook op de Kanaaldijk erbij). Een relatief beperkte ingreep op het Pontplein bestaat uit het maken van een fietsbrug over de Kanaaldijk. Samen met het gebruik van het spoorviaduct kan het Pontplein door langzaam verkeer in alle richtingen ongelijkvloers worden overgestoken. Op die manier is extra capaciteit voor autoverkeer te maken.

Handhaven van de huidige situatie op de Lange Nieuwstraat betekent een toenemende druk op het Plein 1945. Ingrepen (verkeerslichten of een rotonde) zijn dan noodzakelijk. Al eerder is aangegeven dat verkeer van oudsher geneigd is de Lange Nieuwstraat te nemen in plaats van de noordelijke route via de IJmuiderstraatweg of Kanaaldijk of de zuidelijke via de Heerenduinweg. Ook het feit dat de Lange Nieuwstraat centraal in het gebied ligt, maakt deze een zwaar belaste voorkeursroute.

Er zijn twee opties voor de bereikbaarheid van IJmuiden:

1. de situatie laten zoals die is en de negatieve gevolgen trachten te verminderen. Dan zullen met name ingrepen moeten plaatsvinden op de Lange Nieuwstraat om de verkeersveiligheid en leefbaarheid/oversteekbaarheid te verbeteren: verkeerslichten, scheiding doorgaand snelverkeer en bestemmingsverkeer/langzaam verkeer.
2. uitgaan van een situatie waarbij de bereikbaarheid van IJmuiden primair plaatsvindt via de Kanaaldijk en Heerenduinweg en de centrale route alleen een ontsluitende functie voor het centrum heeft. Bewust is gekozen voor de Kanaaldijk: de IJmuiderstraatweg behoeft geen extra aansluitingen, maar is niet geschikt om veilig grote hoeveelheden verkeer te verwerken. Voorwaarde hiervoor is een betere toegankelijkheid van de wijken van IJmuiden vanaf de beide randwegen. Deze extra toegangen van de buurten vormen geen onderdeel van het hoofdwegennet, maar verzorgen slechts de bereikbaarheid daarvan vanuit de wijken. Ze kunnen daarom naar keuze als 50 km/uur-weg of als 30 km/uur-weg worden vormgegeven. De routes 'buitenom' zijn altijd langer dan de route binnendoor via de Lange

Nieuwstraat. Deze laatste moet daarom onaantrekkelijk worden als doorgaande route.

In figuur 8 is te zien welke verbindingen ofwel 'inprikkers' nodig zijn:

- De Noostraat: dit is een bestaande aansluiting, de plaats van de 'poort' ofwel de overgang van 50 km naar het 30 km/uur-gebied is nader te bepalen;
- Willebrordstraat/IJmuiderstraatweg-oost (bestaande aansluiting, poort nader te bepalen);
- C. van der Doesstraat (eerste deel 50, plaats poort bij de kruising met de Wijk aan Zeeërweg);
- Kerkstraat (bestaand, 50-weg, poort na Julianabrug);
- Havenkade (plaats poort nader te bepalen);
- Raafstraat (bestaand);
- Kruisberglaan (bestaand, plaats poort en vormgeving gedeelte naar Planetenweg nader te bepalen);
- Gijzenveltplantsoen/Grote Beerstraat (aansluiting in de vorm van een 50 km/uur-weg, die zowel het Gijzenveltplantsoen als de Grote Beerstraat ontsluit, plaats poort nader te bepalen);
- Spaarnestraat (bestaand, maar bij voorkeur in te richten als tweerichtingsroute in plaats van de verdeling over Merwedestraat);
- Zeeweg (bestaand, plaats poort nader te bepalen).

Deze benadering staat of valt met de mogelijkheden om de spoorlijn te verwerven dan wel om toestemming te krijgen deze te kruisen. In het geval dat de spoorlijn niet is te kruisen, blijft de Lange Nieuwstraat de hoofdroute of moet de IJmuiderstraatweg worden opgewaardeerd tot 50 km/uur-route.

Een ondersteuning van de gewenste routekeuze moet plaatsvinden door een goede bewegwijzering. Aanpassing daarvan is reeds gepland. De indruk bestaat dat havengericht verkeer door de huidige aanduidingen snel de Lange Nieuwstraat in wordt gestuurd. De Kanaaldijk krijgt, volgens de prognoses een zwaardere belasting maar kan de totale hoeveelheid verkeer in de nieuwe situatie makkelijk verwerken. De aansluiting van de nieuwe inprikkers C. van der Doesstraat kan zo worden vormgegeven dat het oponthoud voor verkeer op de Kanaaldijk minimaal is. Wel zal de rijtijd tussen de De Geul en het Pontplein met een tiental seconden toenemen, als gevolg van de extra kruising met de Van der Doesstraat.

Effecten model centrale as

- Er blijft een reservecapaciteit op de Kanaaldijk voor verkeer richting de haven
- Herinrichting Lange Nieuwstraat noodzakelijk
- Twijfelachtige leefbaarheid Lange Nieuwstraat, matige doorstroomkwaliteit openbaar vervoer

Effecten model inprikkers

- Leefbaarheid en doorstroming openbaar vervoer Lange Nieuwstraat verbeteren sterk
- Aanleg inprikkers noodzakelijk, evenals reconstructie Lange Nieuwstraat
- Verbetering bereikbaarheid wijken voor hulpdiensten
- Lichte toename autokilometers (langere routes)
- Afname geluidsbelasting Lange Nieuwstraat, verschuiving geluidsbelasting naar andere wegvakken

- Doorstroming op de Kanaaldijk gegarandeerd, rijtijd neemt licht toe

De ontsluiting van de kust

De kust is op normale dagen goed ontsloten. De toegangsweg tot IJmuiden aan Zee loopt echter dwars door het bedrijventerrein en is daarom niet attractief. Op piekdagen is er congestie voor de toegang tot de parkeerplaatsen. Met name dit zorgt voor inefficiëntie, maar ook voor onveilige situaties. Doordat zowel IJmuiderslag als IJmuiden aan Zee beide maar één toegang hebben, is er geen uitwisseling mogelijk en hulpdiensten kunnen bij congestie, calamiteiten moeilijk bereiken. De oplossing is een verbinding tussen beide locaties, via een tracé langs het bestaande fietspad. Het streven is om deze verbinding voor de hulpdiensten toegankelijk te maken en om deze ook als verbindingroute en toegangsroute tot IJmuiden aan Zee in gebruik te kunnen nemen. Er zijn mogelijkheden om de aantasting van het natuurgebied te compenseren. Een alternatieve verbinding loopt via de route Raafstraat-Planetenweg-Kruisberglaan. Dit zijn echter straten die als verblijfsgebied zijn aangewezen en zijn daarmee niet direct geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. Het streven is daarom naar een volwaardige verbinding via het fietspadtracé.

De Lange Nieuwstraat

Het probleem op de Lange Nieuwstraat is driedig: er is een slechte doorstroming (waarvan het openbaar vervoer last heeft) in het bijzonder bij het Plein 1945, de leefbaarheid is slecht (oversteekbaarheid, barrièrewerking, uitzicht, stank, geluid) en er vinden relatief veel ongevallen plaats door het vele bestemmingsverkeer, de vele kruisende en afslaan bewegingen en de grote hoeveelheid conflictpunten.

In discussies over de aanpak van het centrum (project Stad en Milieu) is aangegeven dat het centrum bereikbaar moet zijn, maar dat de Lange Nieuwstraat op dit moment een te grote barrière vormt voor de bereikbaarheid in noord-zuidrichting. Dit geldt zowel voor langzaam verkeer als voor autoverkeer. Een autoloze straat is echter ook geen ideaalbeeld: dit komt niet ten goede aan de levendigheid van het centrum. Indicatief is gesteld dat intensiteiten van 5000-8000 motorvoertuigen/etmaal (ofwel de helft van de huidige belasting) een prettig klimaat opleveren. De oversteekbaarheid is dan zelfs zonder verkeersregelingen goed te noemen en de geluidsbelasting neemt met minimaal 3 dB(A) af zonder dat de omgeving saai en doods wordt.

Gekoppeld aan de keuze voor de bereikbaarheid van IJmuiden is er een aantal mogelijkheden.

Ten eerste: de Lange Nieuwstraat blijft de **hoofdontsluiting**. Hierbij is maar één uitwerking mogelijk. De vormgeving van de weg wordt die van een *verkeersader*: een 50 km-weg, met aparte parallelwegen voor fietsverkeer en bestemmingsverkeer. Dit laatste is nodig om de doorstroming te verbeteren (openbaar vervoer) en de veiligheid te vergroten. Enkele belangrijke kruisingen blijven wel open voor de bereikbaarheid van het centrum: Velsersduinweg, Plein 1945 en Spaarnestraat. Vanwege de verkeersdruk, die zal toenemen, zullen dit rotondes moeten worden of grote, met verkeerslichten geregelde kruisingen. De leefbaarheidsproblemen zullen dan toenemen, de verkeersveiligheid kan licht verbeteren. De vraag is echter of de doorstroming op het traject voldoende zal zijn en geen verdere ingrepen noodzakelijk maakt.

In het tweede model is de hoofdontsluiting van IJmuiden geregeld via de randwegen en 'inprikkers'. Voorwaarde voor een goed functioneren is het **terugdringen van de verkeersfunctie** van de Lange Nieuwstraat.

Uitgaande van de inprikkers zijn er vervolgens drie oplossingsrichtingen voor de aanpak van de leefbaarheid/verkeersveiligheid/doorstromingsproblemen op de Lange Nieuwstraat.

1. Er wordt een '*centrumring*' met eenrichtingsverkeer gerealiseerd rondom het vernieuwde winkelcentrum. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de Lange Nieuwstraat (west-oostrichting) en de Kalverstraat - Oosterduinweg (oost-westrichting). Hiervoor zijn forse ingrepen nodig die alleen mogelijk zijn als deze worden gekoppeld aan een integrale inrichting van het centrum (Stad en Milieu-plannen). Daarnaast moet er voor worden gezorgd dat het niet alsnog door doorgaand verkeer wordt gebruikt. Nadeel is verder dat de ring alleen functioneert indien deze helemaal is aangelegd. Deze oplossing is kostbaar en vergt veel realisatietijd. Onzeker is de verkeersremmende werking. Een nadeel is dat het openbaar vervoer of van deze ring gebruik moet maken en daardoor een lagere kwaliteit heeft of dat aparte voorzieningen (ruimte) hiervoor moeten worden gemaakt. In termen van leefbaarheid en stadsbeeld is dit een aantrekkelijk voorstel: de verkeersruimte per straat is beperkt, de oversteekbaarheid is goed maar de duidelijkheid kan te wensen overlaten.
2. De Lange Nieuwstraat krijgt een *30-km inrichting*. Voordeel van deze oplossing is dat aanleg, uitbreiding, bijstelling en fasering mogelijk zijn. Afhankelijk van de effecten die worden bereikt, kunnen zwaardere maatregelen worden ingevoerd. Het gevaar van deze oplossing is dat het verkeer gaat uitwijken naar alternatieven in de wijken, bijvoorbeeld de Willemsbeekweg. Zeer waarschijnlijk zijn op deze alternatieven dan ook meer verkeersremmende maatregelen nodig. Ook hier zijn aparte voorzieningen nodig voor het openbaar vervoer.
3. De Lange Nieuwstraat wordt *geknipt* (dat wil zeggen dat er een barrière wordt gemaakt die het onmogelijk of tijdrovend maakt van oost naar west en andersom over de Lange Nieuwstraat te rijden). Wederom zijn hier ook verkeersremmende maatregelen nodig op de alternatieve routes in de omliggende wijken. Voor het openbaar vervoer zijn op een simpele manier voorzieningen te maken (bussluis). Nadeel hiervan is dat de stedenbouwkundige kwaliteit twijfelachtig is en dat aanvullende aanpak van onveiligheid nodig is. Dit vereist ook weer herinrichting, waardoor dit model sterk op model 2 gaat lijken. Deze aanpak kan ook volgen op aanpak 2 indien het instellen van 30-km niet het gewenste effect heeft.

Alle oplossingen vragen aanpassing aan het huidige netwerk. Belangrijk is dat deze worden meegenomen in de discussies over de vernieuwing van het centrum in het kader van Stad en Milieu.

Om het vrachtverkeer (ook bouwverkeer) dat een andere bestemming dan de Lange Nieuwstraat heeft, te weren, moet dit verkeer beter worden geleid door een duidelijke bewegwijzering.

Effecten

Model hoofdontsluiting

Veiligheid neemt toe, verbetering doorstroming openbaar vervoer is twijfelachtig

Leefbaarheid neemt af (barrièrewerking, oversteekbaarheid)

Duidelijk en logisch

Model centrumring

Onduidelijk, maar een sterke verbetering van de leefbaarheid

Niet faseerbaar

Grote stedelijke kwaliteit is haalbaar

Voorzieningen voor openbaar vervoer nodig

Model 30 km

Faseerbaar, verkeersveilig

Onzekere (bij)effecten

Leefbaarheid verbetert minder sterk dan bij centrumring

Aparte voorzieningen voor openbaar vervoer nodig

Model knip

Matige stedelijke kwaliteit, aanvullingen verkeersveiligheid nodig

Openbaar vervoer goed inpasbaar

Leefbaarheid verbetert minder

De keuze voor de uitvoeringsvorm is open en deze zal daarom ook sterk worden gestuurd door de stedenbouwkundige plannen. Echter juist vanwege de faseringsmogelijkheden en de flexibiliteit kiest het LVVP voorlopig voor uitvoering als 30 km/zone, waarbij uitbouw/ombouw naar een van de andere modellen mogelijk blijft.

Dokweg

De kruisingen met de Dokweg kennen momenteel steeds vaker congestie. Aanpassingen aan de kruisingen met de Halkade en Havenkade, zoals die in 2004 gepland staan om te worden uitgevoerd, zullen de verkeersafwikkeling doen verbeteren, waardoor de congestie verdwijnt.

Beleid en maatregelen

- capaciteitsvergroting op- en afritten van de A22/Amsterdamseweg
- inprikkers
- verbinding tussen IJmuiderslag en IJmuiden aan Zee
- faseringsgewijze herinrichting tot 30 km-gebied van de Lange Nieuwstraat, waarbij een goede doorstroming voor het collectief vervoer is gewaarborgd.

5.5 BEREIKBAARHEID VAN DRIEHUIS

Zoals genoemd veroorzaakt de centrale route door Driehuis niet alleen leefbaarheidsproblemen, maar is er ook vaak congestie. Dit heeft invloed op de doorstroming van het openbaar vervoer. Om de leefbaarheid in de omgeving van de weg en de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, zou (gedeeltelijk) afsluiten van de route door Driehuis een goede oplossing zijn. Uit onderzoek in 2003 en uit de modelstudie blijkt dat de route door Driehuis slechts een gering aandeel bestemmingsverkeer afwikkelt en dat het merendeel doorgaand verkeer is tussen de rotonde Santpoortse Dreef en de Zeeweg/Minister van Houtenlaan.

Consequenties afsluiten route door Driehuis

Verkeer dat nu gebruik maakt van de route door Driehuis zal de alternatieven over de A208 en de Rijksweg (en de Duin- en Kruidbergerweg) gaan gebruiken. Uit prognoses blijkt dat in 2020 in dat geval de kruisingen bij de op- en afritten van A22/Amsterdamseweg en de Amsterdamseweg/Rijksweg/Parkweg overbelast raken. Grootschalige aanpassingen daarvan, evenals capaciteitsvergroting van het Pontplein worden dan noodzakelijk. Er ontstaan niet alleen lange opstelvakken, maar ook moeten er meer rijstroken voor het afrijden worden gemaakt. Dit betekent dat Stationsweg en Parkweg over een grote lengte moeten worden verbreed.

De eerder genoemde boog A208/A22 of een aansluiting van Velsersbroek op de A9, ontlasten de kruising Rijksweg/Amsterdamseweg enigszins, maar deze ontlasten de Parkweg/Stationsweg onvoldoende. Deze route kan daarom in 2020 het verkeer niet meer aan.

Wel is er op de route langs het kanaal ruimte voor een tijdelijke opvang of een gedeeltelijke opvang van de groei van het verkeer: nog gedurende 10 jaar kan de (aangepaste) route langs het kanaal het verkeer verwerken. Maar er is in dit geval slechts één hoofdroute beschikbaar voor het verkeer van IJmuiden naar de snelwegen, een situatie met weinig flexibiliteit. Met name voor de hulpdiensten is een dergelijke situatie ongewenst.

Een tweede hoofdroute is nodig

Om de flexibiliteit van Velsen te garanderen, de leefbaarheid rond de route door Driehuis te verhogen en tevens geen onoverkomelijke problemen op de primaire route te veroorzaken, is een alternatieve route nodig (figuur 9).

1. Westelijke omleiding Driehuis. Een nieuwe rechtstreekse verbinding van Santpoortse Dreef-west via het spoorbaantracé naar de Waterloolaan, zie figuur 9. De verbinding ontlast de secundaire route en is daarmee ook een alternatief voor de, in de toekomst, zwaar belaste A208. Als de westelijke omleiding wordt aangelegd, is er nog enige overcapaciteit, die in combinatie met de boog A208-A22 ook ten volle kan worden benut. Immers dan is uitwisseling met de hoofdroute via Stationsweg/Parkweg mogelijk. De westelijke omleiding zal (geluids)hinder opleveren voor de woningen aan de oude spoorbaan, echter dit betreft een lagere belasting dan de route dwars door Driehuis en aanzienlijk minder woningen. Ook doorsnijdt de nieuwe weg de ecologische zone tussen Santpoort en Driehuis. De gevolgen van de weg voor de zone zijn echter sterk te reduceren: momenteel is de spoorlijn

al een barrière, het te maken spoorviaduct is tevens te benutten als faunapassage. Voor uitvoering van deze variant is verwerving van de spoorlijn noodzakelijk.

2. De oostelijke omleiding. Deze kan mogelijk worden ontwikkeld in samenhang met de bouwlocatie Santpoort-Noord en kan dan vanaf die locatie oostelijk langs Driehuis (Spekkenwegje-Kapelweg) lopen en via het sportpark Waterloo aansluiten op de Waterloolaan. Een andere mogelijkheid is gebruik kunnen maken van de Parallelweg-west (Rijksweg)- Bosweg- via een nieuwe weg naar de kruising Waterloolaan/Minister van Houtenlaan. Deze laatste variant zou dwars door de landgoederenzone heen moeten. Dit is vrijwel onmogelijk gezien de randvoorwaarden zoals die genoemd zijn in hoofdstuk 1. De eerste variant heeft net als de westelijke omleiding nadelen voor leefbaarheid en ecologie langs het nieuwe tracé en is duurder vanwege grondverwerving en lengte.

Het verwerven van de grond, maken van de plannen en het realiseren van de weg neemt minstens 5 jaar in beslag. Op korte termijn kan een opgewaardeerde en aangepaste bestaande wegenstructuur (Rijksweg - A208) de groei van het verkeer tot die tijd opvangen.

Effecten varianten

<p>Huidige situatie zo laten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Leefbaarheids-, veiligheids- en doorstromingsproblemen Driehuis <p>Beperken gebruik route door Driehuis, opwaarderen De Kamp-Rijksweg</p> <ul style="list-style-type: none">• Beperkte groeimogelijkheden (kruispunt Rijksweg-Parkweg en Parkweg);• Kwetsbare verkeersstructuur. <p>Oostelijke omleiding</p> <ul style="list-style-type: none">• Mogelijk in samenhang met woningbouwlocatie;• Beperkte verplaatsing leefbaarheidsproblemen, verbetering situatie in Driehuis;• Aantasting groenzone landgoederen. <p>Westelijke omleiding</p> <ul style="list-style-type: none">• Beperkte verplaatsing leefbaarheidsproblemen, verbetering situatie in Driehuis;• Verwerving spoorlijn is een breekpunt.
--

Op basis van de globale analyse uit dit LVVP kan nog niet definitief worden gekozen voor een van de varianten. De westelijke variant heeft uit groen- en hinderoverwegingen de voorkeur, maar daarvoor moet de spoorlijn worden verworven. De oostelijke variant biedt mogelijk kansen in combinatie met woningbouw in Santpoort-Noord. De centrale route heeft als voordeel dat daarvoor geen extra aanspraken om ruimte en milieu worden gedaan, maar deze geeft nu grote overlast en het collectief vervoer doet daarop een grote aanspraak.

Nadere studie (in de vorm van een milieueffectrapport) gericht op een snelle keuze voor een van de varianten is nodig, zodat binnen 5 jaar kan worden begonnen met de realisatie. Voorgesteld wordt de milieueffectrapport te richten op de realisatie van de westelijke route, met als alternatief de oostelijke route.

<p>Beleid en maatregelen</p> <ul style="list-style-type: none">• uitvoeren van een milieueffectstudie, gericht op realisatie van de westelijke route, met als alternatief de oostelijke route.

5.6 VELSEN-NOORD EN DE VELSERTRAVERSE

Op de Velsertaverse komt een aantal verkeersstromen richting Velsertunnel samen:

- de stroom vanuit Corus en Velsen-Noord;
- de stroom vanuit Beverwijk/Heemskerk;
- de stroom vanuit het bedrijventerrein en de Bazaar.

Deze stromen zijn op sommige momenten te groot om te kunnen worden verwerkt door de toerit naar de tunnel. Incidenteel is dit in de ochtend- en avondspits het geval en tegenwoordig ook op de zondagmiddag als gevolg van de Bazaar. Door middel van een wisselstrook is het mogelijk de bestaande wegcapaciteit beter te benutten en beter af te stemmen op de verschillende omstandigheden. Echter de capaciteit van de toerit naar de tunnel wordt daardoor niet hoger.

De Westelijke Randweg Beverwijk heeft beperkt invloed op de ontwikkeling van de intensiteiten en de problemen. Enerzijds leidt deze tot een verschuiving van de herkomsten: er zal meer verkeer vanaf de Rijk de Waalweg komen en minder van de Velsertweg. De vormgeving van de kruispunten wordt daarom ook aangepast. Anderzijds zal het verkeer blijven groeien. Echter in Beverwijk is een tweede ontsluiting aan de noordzijde in ontwikkeling, die een deel van het verkeer zal afleiden direct naar de A9. Uit modelberekeningen in Beverwijk blijkt dat daardoor de toename van verkeer richting Velsertaverse zeer beperkt is.

Het beleid en de ingrepen zijn daarom gericht op het optimaliseren van wegindeling en beter reguleren en doseren van verkeer richting tunnel.

Beleid en maatregelen

- optimaliseren wegindeling Velsen-Noord
- reguleren en doseren verkeer richting Velsertunnel

5.7 LEEFBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID IN VERBLIJFSGEBIEDEN

Landelijk en ook in Velsen is de afgelopen jaren veel aandacht besteed aan categorisering en de bijbehorende inrichting van verkeersaders en verblijfsgebieden. In de toekomst wordt de nadruk gelegd op fase 2 van Duurzaam Veilig, waarbij de nadruk meer komt te liggen op een integrale benadering vanuit de drie invalshoeken (de drie E's)

- Educatie (Education);
- Vormgeving (Engineering);
- Handhaving (Enforcement).

Vanuit deze benadering komen de volgende projecten tot stand:

- gericht verkeerstoezicht (op probleemlocaties/probleemgebieden een combinatie van voorlichting, handhaving en fysieke maatregelen toepassen, bijvoorbeeld bij schoolomgevingen, horeca, onveilige locaties);
- doelgroep-omgevingsaanpak, waarbij zowel acties plaatsvinden gericht op een doelgroep in een speciale omgeving. Een voorbeeld is weer een combinatie van gericht verkeerstoezicht bij schoolomgevingen

gecombineerd met de aanpak van de schoolomgeving en voorlichting gericht op gebruikers;

- educatie/opleiding voor 'nieuwe' verkeersdeelnemers (groep 3 van het basisonderwijs, fietsende schooljeugd, 16-jarige brommerrijders, jonge automobilisten), rijvaardigheid oudere automobilisten.

Categorisering en vormgeving hoofdwegennet en verblijfsgebieden.

Het hoofdwegennet dient snel, aantrekkelijk en betrouwbaar te zijn. De ontwerpsnelheid is daarom 50 km/uur en op sommige plaatsen zelfs 70 km/uur. Verblijfsgebieden zijn afgestemd op uitwisselen en verdelen, en zijn daarom vormgegeven als 30 km/uur-straat. Buiten de bebouwde kom zijn de hoofdwegen 80 km/uur (of als auto(snel)weg: 100 respectievelijk 120 km/uur) en hebben de verblijfsgebieden een 60 km/uur-inrichting.

Hoofdwegen kennen gescheiden voorzieningen voor langzaam verkeer en het aantal kruisingen/oversteekmogelijkheden is beperkt en beveiligd (voorang, verkeerslichten of soms zelfs ongelijkvloers).

Een groot aantal wegen en straten in Velsen heeft al een juiste vormgeving en inrichting, die past bij de functie. In figuur 10 is deze functie weergegeven. Figuur 10 is het resultaat van de in de voorgaande paragrafen beschreven keuzes en is het eindbeeld, nadat alle maatregelen genomen zijn.

Bij het hoofdwegennet is onderscheid te maken in de verbindingswegen en de inprikkers. Deze laatste verzorgen de verbinding tussen de buurten en wijken en het hoofdwegennet en verzamelen het verkeer. Een aantal routes en straten sluit aan op deze inprikkers en zijn momenteel (2003) feitelijk onderdeel van het hoofdwegennet. Voor elk van deze straten en wegen zal in de toekomst moeten worden onderzocht wat de functie is en of de vormgeving dus moet worden veranderd van 50 km-weg naar 30 km-weg. Keuze voor een 50-vormgeving en functie als inprikkers betekent dan recht doen aan de verzamelfunctie van de route, keuze voor verblijfsgebied en 30 km-vormgeving betekent dan vaak een goede oversteekbaarheid, de mogelijkheid om aansluitingen van zijstraten en erf-toegangen goed en veilig vorm te geven. Een optimalisatie naar beide kanten is mogelijk en kan dus afhankelijk zijn van de lokale mogelijkheden en wensen. Duidelijk dient te worden waar de inprikkers ophoudt en het verblijfsgebied begint: de poort. Voor de volgende straten en wegen moet deze keuze in de toekomst worden gemaakt (zie ook figuur 10):

- Planetenweg
- Raafstraat
- Kanaaldijk (westelijk van Kerkstraat)
- Havenkade (noordelijk deel)
- Halkade (bedrijfserf of hoofdweg)
- Gijzenveltplantsoen (noordelijk deel)
- Kennemerlaan
- Spaarnerstraat
- Willebrordstraat
- Zeeweg (tussen Plein 1945 en Heerenduinweg)
- De Noostraat

- Hagelingerweg (tussen Van den Vondellaan en viaduct en tussen Santpoortse Dreef en Broekbergenplein)
- Grote Buitendijk
- Grote Hout- of Koningsweg

Ook bij de twee hiervoor beschreven routes (route door Driehuis, Lange Nieuwstraat) verandert de functie en de vorm, maar daar is deze functie en de daarbij behorende herinrichting essentieel. De keuze voor verblijfsgebied is noodzakelijk.

Categorisering en herinrichting verblijfsgebieden

Inmiddels is een groot aantal wijken in Velsen heringericht als 30-km gebied. Hierbij is de aanpak 'sober en doelmatig' gehanteerd: de randen van het gebied plus enkele onveilige locaties zijn daarbij voorzien van snelheidsremmers en poorten. Dit beleid wordt verder doorgezet: voor de komende jaren staan de overige wijken in de planning opgenomen.

In figuur 10 is, uitgaande van de keuzes voor de hoofdstructuur, zoals die hiervoor zijn aangegeven, welke wegen behoren tot het hoofdwegennet en welke gebieden verblijfsgebieden zijn: het categoriseringsplan.

Maatwerk in inrichting

Bij de inrichting van de verblijfsgebieden wordt uitgegaan van de aanpak sober en doelmatig. Doel is een eenduidige inrichting van alle verblijfsgebieden en dus het toepassen van slechts een beperkt aantal verschillende oplossingen: poorten (inritten), drempels en plateaus hebben de voorkeur. Deze typen snelheidsremmers hebben bewezen effect te hebben en efficiënt te zijn. Deze zijn in heel Nederland gemeengoed en toepassing daarvan bevordert dus de eenduidigheid.

Bepaalde routes in de verblijfsgebieden vragen bijzondere aandacht. Hier rijdt duidelijk meer autoverkeer dan de optimale hoeveelheid voor verblijfsgebieden (2000 motorvoertuigen per etmaal) en de vormgeving moet daarop dan worden aangepast. Voor een groot deel functioneren deze straten als verzamelroute voor verkeer van en naar de hoofdwegenstructuur. Hiervoor is -zoals gesteld- maatwerk nodig. Aparte voorzieningen die rekening houden met het langzaam verkeer en geparkeerde auto's zijn dan vaak noodzakelijk.

Ook het verschillend (stedenbouwkundige) karakter van straten en wegen geeft aanleiding tot maatwerk. Sommige wegen hebben van oudsher een breder profiel of zijn vormgegeven als wegen met een ander karakter dan de typische woonstraat. Een voorbeeld is de Van Dalenlaan in Santpoort-zuid. Hiervoor zijn dan oplossingen op maat nodig. Uitgangspunt blijft echter de 30 km-uitstraling en voorzieningen die de snelheid remmen.

Verblijfsgebieden, Openbaar Vervoer en Hulpdiensten

Bij de aanpak van de hoofdstructuur van Velsen is een gestrekte route voor de bus door de kernen uitgangspunt (zie hoofdstuk 3 en hoofdstuk 8). Vaak loopt deze via de hoofdwegenstructuur en is daarmee de snelheid van de bus gegarandeerd. Toch kan niet worden voorkomen dat de bus hier en daar door een verblijfsgebied gaat. Bussen hebben onevenredig veel last van snelheidsremmers als drempels en

plateaus. Een oplossing op maat is daarom nodig. Waar deze situatie zich voordoet wordt het volgende stappenplan gekozen:

- A. zoeken naar een route die niet door een verblijfsgebied gaat;
- B. wanneer dit toch nodig is, de inrichting zodanig maken dat snelheidsremmers niet op de busroute liggen (eventueel een compromis zoeken tussen veiligheid en doorstroming bus);
- C. wanneer toch snelheidsremmers nodig zijn, zoeken naar typen snelheidsremmers die passeerbaar zijn voor de bus (bijvoorbeeld busluizen, of bypasses voor bussen);
- D. wanneer ook dit niet mogelijk is, toepassen van snelheidsremmers die voor de bus minder problemen opleveren (busdrempels, plateaus bij haltes of op plaatsen waar de bus afslaat).

Een bijzondere ontwerp-opgave is daarbij de herinrichting van de Lange Nieuwstraat. Immers daar is gekozen voor een aanpak als 30 km-zone, terwijl de bus daar over langere afstand gebruik maakt van dezelfde route. Er valt niet te ontkomen aan gedeeltelijk eigen infrastructuur, waarbij feitelijk een combinatie gaat ontstaan van een aantal zachte knips en een 30 km-inrichting.

Ook voor de aanrijdroutes van hulpdiensten is de stapsgewijze benadering van toepassing.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen zijn weinig leefbaarheidsproblemen, maar onveilige verkeerssituaties komen geregeld voor. Het vrachtverkeer vereist vaak veel manoeuvreerruimte, waardoor snelheidsremmers niet toepasbaar zijn. De maximum-snelheid op de bedrijventerreinen is vaak 50 km per uur, maar uitzicht en kruispunten vragen vaak om een lagere snelheid.

Deze gebieden vragen dan ook om een duidelijke inrichting: het bedrijfserf. De inrichting is gebaseerd op een verblijfsgebied en geeft de weggebruikers aan dat men zich zo moet gedragen. De principes zijn:

- de verkeerssoorten zijn niet gescheiden, zoals dat op 50-km wegen wel het geval is;
- door de vormgeving van de weg dient te worden benadrukt dat er geen sprake is van een verkeersader: belijningen en markering zijn de belangrijkste middelen;
- op specifieke, onveilige punten (kruispunten en aansluitingen) moet wel maatwerk plaatsvinden: daar kan omwille van veiligheid juist wel afscherming van langzaam verkeer nodig zijn.

Overige leefbaarheidsaspecten

Leefbaarheid focust zich sterk op verkeersveiligheid, maar ook de milieuhinder en de visuele hinder spelen een belangrijke rol. In het algemeen hebben de mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen, zoals verwoord in de hoofdstukken over bereikbaarheid en verkeersveiligheid, ook een positief effect op geluidhinder en luchtverontreiniging. Daarnaast is een aanvullend beleid op deze terreinen te verwoorden.

Toets mobiliteitsmaatregelen. De ontwikkeling van het Verkeersmilieumodel IJmond (de verkeersmilieukaart, VMK) geeft de mogelijkheid om effecten van maatregelen

te berekenen. Zowel verkeerseffecten als de milieueffecten die daar het gevolg van zijn. De VMK moet dan ook bij elke maatregel worden gebruikt om effecten te bepalen en de maatregel te optimaliseren.

Geluidsarme asfaltsoorten. De ontwikkeling van asfalttypen, die geluid absorberen, gaat nog steeds door. De gemeente stelt alles in het werk om steeds de best toepasbare soorten geluidsreducerend asfalt toe te passen bij reconstructies.

Parkeren in de woonstraten. De openbare ruimte is eindig. De grens wordt op twee manieren bereikt: niet alleen is de fysieke ruimte voor parkerende voertuigen vaak te beperkt, maar ook doen andere gebruiksfuncties aanspraak op de beperkte ruimte. Velsen, en zeker IJmuiden heeft weinig groen en aantasting daarvan mag dan ook niet plaatsvinden. Er moet een actief beleid worden ingezet om dubbel grondgebruik ten behoeve van parkeren te stimuleren. In het hoofdstuk parkeren (hoofdstuk 6) wordt daarop dieper ingegaan.

Velsen-Noord: de Grote Hout- of Koningsweg

De route Wijkermeerweg- Grote Hout- of Koningsweg - Pontweg in Velsen-Noord is de meest directe route tussen de bedrijventerreinen De Eendracht en bij Zijkanaal A. Omdat de kade aan Zijkanaal A een belangrijke laad- en losplaats is voor een aantal bedrijven op de Eendracht is er veel zwaar vrachtverkeer tussen de beide bedrijventerreinen. Ook is de route Noordersluisweg - Pontweg - Grote Hout- of Koningsweg - Wenckebachstraat de kortste verbinding tussen de bedrijventerreinen en de hoofdwegenstructuur, terwijl de voorkeursroute via de Staalhavenweg en Velsertaverse loopt. Al dit vrachtverkeer en doorgaand verkeer veroorzaakt leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen langs de Grote Hout- of Koningsweg, terwijl er al goede alternatieve routes aanwezig zijn.

Om het vrachtverkeer op de Grote Hout- of Koningsweg te weren, wordt een hoogteportaal op de weg geplaatst. Deze maatregel staat in de planning om te worden uitgevoerd. Het hoogteportaal maakt het onmogelijk voor vrachtwagens om van de weg gebruik te maken, maar niet voor het doorgaand verkeer dat er ook niet hoeft te zijn. Indien de geplande woningbouwlocatie wordt gebouwd, is het wenselijk (mede gezien het WOP) het vrachtverkeer tussen Zijkanaal A en De Eendracht via de Velsertaverse te laten rijden. Indien er op die locatie echter niets wordt gebouwd of het huidige bedrijventerrein wordt uitgebreid, dan moet er op worden aangestuurd een nieuwe verbinding te maken tussen de Corverslaan en Eendrachtsstraat. Daarmee ontstaat een goede alternatieve route voor de Grote Hout- of Koningsweg.

Schoolomgevingen

In schoolomgevingen bestaat het volgende, drieledige probleem:

- veel jonge verkeersdeelnemers, te voet en op de fiets;
- vaak veel autoverkeer in de vorm van wegbrengers en ophalers;
- onderdeel van verblijfsgebieden.

Hiervoor is bij uitstek een geïntegreerde aanpak volgens het 3E-principe geschikt: de wegbrengers en halers kunnen gericht worden benaderd, waarbij handhaving en fysieke middelen meer effect bewerkstellingen. In het LVVP wordt daarom voorgesteld om de schoolomgevingen met voorrang aan te pakken.

Beleid en maatregelen

- Doorvoeren Duurzaam Veilig
- Gebruiken 3 E- aanpak
- Inrichting verblijfsgebieden door maatwerk met als uitgangspunt 30-km uitstraling en snelheidsremmende voorzieningen en speciale aandacht voor openbaar vervoer en hulpdiensten
- Bedrijventerreinen inrichten als bedrijfserven
- Mobiliteitsmaatregelen toetsen met de verkeersmilieukaart
- Geluidsarm asfalt bij reconstructies
- Weren van vrachtverkeer op de Grote Hout- of Koningsweg
- Prioriteit geven aan 3 E-aanpak schoolomgevingen

6 PARKEREN

6.1 PROBLEMEN EN WENSEN

Er zijn diverse doelgroepen en locaties te onderscheiden bij het parkeren van motorvoertuigen. Zo worden in de centra de parkeerplaatsen gebruikt door bewoners, bezoekers en (met name in IJmuiden) werknemers. In de woonwijken wordt door bewoners en hun bezoek geparkeerd, maar ook door bezoekers van attracties als de Stadsschouwburg en het Stadion.

In het centrum van IJmuiden wordt de parkeerdruk steeds hoger, met name rond het stadhuis. Van deze parkeerplaatsen maken langparkerende werknemers (een belangrijke groep hiervan is die van gemeenteambtenaren) en de kortparkerende winkelbezoekers gebruik. In het kader van 'Stad en Milieu' wordt het (winkel)centrum van IJmuiden gerevitaliseerd en ontwikkeld. Zeer waarschijnlijk verdwijnen hierdoor een aantal parkeerplaatsen, komt er meer winkeloppervlak en worden er woningen bijgebouwd. Dit zorgt de komende jaren voor extra vraag naar parkeerplaatsen.

In en om de centra van IJmuiden en Santpoort-Noord is het laden en lossen ook een probleem: door de smalle straten ontstaan blokkades en overlast.

In de oudere woonwijken van Velsen (IJmuiden-Noord, Santpoort-Noord en in mindere mate Velsen-Noord en Driehuis) is het aantal beschikbare parkeerplaatsen maar net voldoende. In Velsbroek zijn er wel voldoende parkeerplaatsen, maar niet meer 'voor de deur'. In Velsbroek spreken we daarom over een ordeningsprobleem.

In de woonwijken vormen de bedrijfsgebonden voertuigen (vrachtauto's en busjes) ook een probleem. Deze zorgen niet alleen voor een hogere parkeerdruk, maar ook voor visuele hinder. Het toenemende autobezit zal in de toekomst de parkeerdruk in de wijken nog eens extra verhogen.

De tijdelijke stallingen voor caravans in Velsen zijn een unicum voor Nederland. De indruk bestaat dat deze niet worden gebruikt voor het beoogde doel: het tijdens het zomerseizoen parkeren van caravans van de inwoners van Velsen.

Het strand is een specifieke locatie waar strandtoeristen en evenementenbezoekers zorgen voor hoge pieken in het gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen.

Ook kan er een speciale doelgroep worden onderscheiden: de gehandicapte gebruikers: door hen worden zowel op herkomst- als bestemmingspunten specifieke eisen aan loopafstanden gesteld. Een zeer specifieke doelgroep die ook eisen stelt voor de loopafstand zijn de artsen en andere hulpverleners.

Parkeren

- Een verwacht tekort van parkeerplaatsen in IJmuiden-centrum
- Laden en lossen van vrachtauto's in het centrum
- Toekomstig tekort parkeerruimte in oude woonwijken
- Specifieke parkeerdoelgroepen (artsen, caravans, theaterbezoek, kustbezoek)

6.2 CENTRUM IJMUIDEN

Analyse parkeervraag en aanbod

Het centrum is een gemengd gebied: er wordt behalve gewinkeld, ook gewoond en gewerkt. Elk van die doelgroepen maakt aanspraak op parkeerruimte, maar dat is geen parkeerruimte op dezelfde plaats, met dezelfde kwaliteit en op hetzelfde tijdstip. Behalve een capaciteitsprobleem is dus ook sprake van een ordeningsprobleem: langparkeerders bezetten vaak plaatsen die bij uitstek geschikt zijn voor kortparkeerders, terwijl kortparkeerders geen uitwijkmogelijkheid hebben.

Werknemers zijn bij uitstek langparkeerders: ze komen vaak vroeg, hebben dikwijls de eerste keus uit parkeerplaatsen en bezetten deze vaak langdurig. Vanwege de langere parkeerduur accepteren ze makkelijker grote loopafstanden (tot 5 minuten). Ze zijn erg gevoelig voor betaald parkeren. Een concentratie in het centrum van werknemersparkeren bevindt zich rondom het Plein 1945: de gemeente is een van de grootste werkgevers in het centrum.

Bewoners accepteren ook grotere afstanden, maar zijn van oudsher gewend en gehecht aan een parkeerplaats nabij de woning. Deze bestemmingen liggen vrij verspreid over het centrum en de piek van bewonersparkeren treedt vaak 's avonds maar ook op zaterdag op. Een bijzondere categorie, gebonden aan de bewoners, zijn de bezoekers van bewoners.

Het winkelcentrum IJmuiden is een centrum waar relatief veel dagelijkse goederen worden gekocht. De parkeerduur is daarom niet lang (het aandeel parkeerders langer dan 4 uur is gering) maar eerder middellang (1-3 uur). Daarbij hoort een goede autobereikbaarheid: in dit geval goedkope parkeerplaatsen op korte (maximaal 200 meter) afstand van de winkels, die worden bezocht. Belangrijk is dat het niet gaat om een afstand tot het centrum als geheel (recreatief winkelen of rondwalen is geen doel), maar wel tot de verschillende winkels: vaak zijn één of enkele winkels het doel. In de ontwikkelingsvisie voor het centrum is dit gedefinieerd als de kracht van het IJmuidense centrum, deze typering van het centrum zal daarom behouden blijven en wordt uitgebouwd. Daarbij behoort dus ook de relatieve nabijheid van parkeerplaatsen bij de winkels.

Aan de hand van de behoefte van verschillende gebruikersgroepen is een parkeerbalans opgesteld: een analyse van vraag en aanbod op verschillende tijdstippen en plaatsen. Momenteel zijn circa 1000 plaatsen in en om het centrum beschikbaar (met uitzondering van de woonstraten), waarvan 130 met betaald parkeren zijn aangewezen tot kortparkeerplaatsen. Op sporadische momenten (eind van de middag, marktdagen en zaterdag) is er sprake van zoekverkeer. Het gevoel van parkeerruimtetekort ontstaat daarom ook door het eerder beschreven ordeningsprobleem: gratis kortparkeerplaatsen die bezet zijn door langparkeerders.

Uit de parkeerbalans blijkt dat -met de verwachte uitbreiding van functies in en om het centrum en het benutten van bestaande parkeerplaatsen daarvoor- een extra vraag gaat ontstaan op de drukste momenten. Afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen dat wordt opgeheven kan dat oplopen tot enkele honderden parkeerplaatsen. In de nieuwbouw in en om het centrum zullen ook parkeerkelders worden gerealiseerd, waardoor er weer capaciteit bijkomt en het tekort minder hoog is.

Visie op parkeren

Er is momenteel geen capaciteitsprobleem maar een orderingsprobleem. In de toekomst zal echter een capaciteitstekort zichtbaar worden als verder geen acties worden ondernomen. Een deel van de boven genoemde extra vraag moet worden opgenomen in de bouwstroom voor de centrumuitbreiding. Toch zal er in de toekomst vaker en langer moeten worden gezocht naar parkeerplaatsen.

Opties

1. Bijbouwen.

Dan kan ook in de toekomst op elk moment worden voldaan aan de parkeervraag. Het probleem is dat de ruimte beperkt is en dat nieuwe parkeervoorzieningen gebouwd moeten worden. Daarmee kost elke parkeerplaats 10.000- 20.000 euro. Deze handelwijze past wel in het gangbare beleid van dubbel grondgebruik. Op het voormalige Big Bossterrein is op een goedkope manier een ondergrondse parkeergarage te realiseren. Bij herinrichting van het Plein 1945 moet het realiseren van parkeerplaatsen worden onderzocht.

2. De juiste parkeerder op de juiste plaats.

Een mogelijkheid zou kunnen zijn om de langparkeerders meer en structureler te weren van de parkeerplaatsen bij de winkels. Dit kan met betaald parkeren of parkeerduurbepanking (blauwe zone). Betaald parkeren heeft het voordeel (ten opzichte van blauwe zones), dat hiermee inkomsten worden gegenereerd, die de extra kosten van handhaving en controle kunnen dekken. Bij deze vormen van parkeerregulering dient wel een alternatief voor de langparkeerders te worden aangeboden. Een effect van deze parkeerregulering is dat de langparkeerders gaan uitwijken naar de woonwijken, waardoor ook daar een vorm van regulering nodig is: het vergunningparkeren. Met betaald parkeren of parkeerduurbepanking wordt een proces ingezet dat gaat leiden tot aanpak van de hele centrumzone, fasegewijs zal uiteindelijk het gebied tussen de Scheldestraat, IJmuiderstraatweg, Willebrordstraat, ziekenhuis en Heerenduinweg moeten worden bekeken.

3. Vermindering van de vraag.

Betaald parkeren heeft een afname van het autogebruik tot gevolg, maar zal ook een (mogelijk tijdelijke) afname van het winkelbezoek met zich meebrengen. Het IJmuidense centrum is momenteel niet in staat om dit op te vangen. In de woonwerksfeer kan vervoermanagement worden opgezet. Bedrijfs- of locatiegewijs worden hierbij mobiliteitsoplossingen op maat gezocht, waarbij vermindering van autogebruik uitgangspunt is. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld een persoonlijk mobiliteitsbudget, speciale parkeerplaatsen voor carpoolers, leasefietsen en openbaar vervoerabonnementen. Deze aanpak heeft succes bij grotere groepen, de gemeente kan als grootste werkgever in het gebied een voorbeeldfunctie vervullen. Hoewel lokaal en incidenteel een behoorlijke wijziging van de mobiliteit kan optreden zal vervoermanagement alleen niet voldoende zijn om de andere genoemde maatregelen te kunnen voorkomen.

Voorlopig lijkt een inzet op optie 1 (bijbouwen) noodzakelijk. Effecten van de herstructurering van het centrum moeten nauwkeurig worden gemonitord en op termijn moet rekening gehouden worden met een inzet op aanvullend beleid: de parkeerregulering zoals genoemd in optie 2.

Beleid en maatregelen

- Beperkt bijbouwen in het kader van het centrumplan
- Voorlopig afzien van parkeerregulering

6.3 VRACHTVERKEER, GOEDEREN EN LADEN EN LOSSEN

Voor laden en lossen kan worden gezocht naar oplossingen in de vorm van beperkingen aan de voertuigen en de tijden dat laden en lossen is toegestaan. Nu kent alleen de Diezestraat een lengtebeperking. Alleen kleine voertuigen toelaten, is echter iets dat in regionaal verband moet worden opgepakt, omdat een eenzijdige beperking in Velsen wordt afgewenteld op de winkeliers. Dit geldt ook voor de opzet van regionale distributiecentra (RDC), waar alle goederen voor de hele regio worden overgeladen op kleine voertuigen. De ervaringen leren dat een RDC pas bij 200.000-300.000 inwoners zin heeft.

Beperking van laad- en lostijden, de zogenaamde venstertijden, is een algemeen geaccepteerd middel om de leefbaarheid in en om winkelcentra te vergroten, maar lost in IJmuiden het probleem van het blokkeren van smalle straten niet geheel op. Mogelijkheden verder zijn nog:

- bij de inrichting van het winkelcentrum in het kader van Stad en Milieu specifiek laad- en losvoorzieningen opnemen;
- een specifieke laad- en losroute aanwijzen, geschikt maken en bewegwijzeren, ten koste van een aantal parkeerplaatsen;
- bij de herinrichting van de Hoofdstraat in Santpoort-Noord de mogelijkheden voor een vrachtautovriendelijke circulatie en laad- en losvoorzieningen onderzoeken.

Beleid en maatregelen

- Regionaal aanpakken

6.4 PARKEREN IN WOONWIJKEN

Parkeren in woonwijken staat onder druk. Het autobezit is momenteel al zo hoog dat de bestaande ruimte op straat onvoldoende is. In de toekomst zal het autobezit verder toenemen, waardoor op meer plaatsen problemen gaan ontstaan. Het beleid is erop gericht om niet restrictief op te gaan treden en op die manier de bereikbaarheid en mobiliteitsbehoefte zo goed mogelijk in te vullen. In plaats daarvan zal elke mogelijkheid worden aangegrepen om de parkeercapaciteit te vergroten. Dit kan met name bij sloop-/nieuwbouwprojecten.

Het uitgangspunt: een bouwplan voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte

Uitgangspunt is dat elk nieuwbouwproject een bepaalde parkeervraag oproept en dat deze parkeervraag wordt gezien als een belasting van de schaarse openbare ruimte. Daarom moet de parkeervraag van een nieuwbouwproject worden opgelost binnen het project en kan in principe geen aanspraak worden gedaan op parkeercapaciteit in de openbare ruimte.

Restcapaciteit in de openbare ruimte

In veel gevallen is gelukkig nog een restcapaciteit aanwezig in de openbare ruimte en kan deze ten dienste komen van het betreffende project. Echter dit gebeurt onder twee randvoorwaarden:

- de betreffende restcapaciteit zal ook in de toekomst nodig zijn voor de groei van de al bestaande parkeerdruk en kan daarom niet geheel worden vergeven;
- op de restcapaciteit is meer aanspraak dan alleen door parkeren. Er zijn ook andere functies: speelplaatsen, groen, verblijfsruimte, kortom kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Ook hiervoor wordt capaciteit gereserveerd.

In veel wijken is er geen restcapaciteit of is er zelfs capaciteit tekort. In die gevallen zou extra capaciteit welkom zijn, bijvoorbeeld in de vorm van een uitbreiding van de parkeervoorzieningen van een nieuwbouwplan. Als daar al nieuwbouw moet plaatsvinden van parkeerplekken, kan wellicht met weinig moeite extra capaciteit worden bijgebouwd. Het beleid is erop gericht dit bijbouwen te stimuleren met een financiële bijdrage.

De restcapaciteit (of het tekort daarvan) wordt bepaald vanuit een parkeerdrukmeting. Van een eventuele restcapaciteit wordt een zekere hoeveelheid vrijgehouden voor de genoemde opvang van groei en de kwaliteitsverbetering openbare ruimte. Het restant kan worden ingezet om te voldoen aan de parkeervraag.

Daarnaast kan ook bij individuele woningen met carport of garage het parkeren op eigen terrein verplicht worden gesteld. De praktijk wijst uit dat dergelijke regelingen niet af te dwingen zijn als er genoeg plaats is op straat. De bewoners gebruiken dan hun oprit of garage voor andere doeleinden. Een tweede eigenaar kan niet meer worden gehouden aan de parkeerplicht op eigen terrein. Hiervoor moet de verordening worden aangepast, maar deze is dan niet geldig voor bestaande situaties en alleen bij nieuwbouw bruikbaar. Het probleem bevindt zich juist in bestaande oudere woonwijken. Het bevorderen van parkeren op eigen terrein in huidige situaties levert vaak geen extra capaciteit op. Door het maken van uitritten gaat straatparkeerruimte verloren en de bijgemaakte parkeerruimte is niet openbaar.

Afkopen en bijbouwen regelen via een parkeerfonds

Met de initiatiefnemer wordt gekeken naar invulling van de parkeervraag. Het principe is in het bouwplan en als er voldoende restcapaciteit is op straat. Deze handelwijze wordt in beginsel toegepast voor alle nieuwbouwprojecten, maar is uiteraard vooral gericht op grotere complexen. Daar moet juist worden gestimuleerd dat parkeerruimte zoveel mogelijk wordt geconcentreerd en zoveel mogelijk

openbaar toegankelijk wordt. Zoals al eerder gesteld is dubbel grondgebruik uitgangspunt.

Om extra bouw van parkeerkelders in gebieden met een capaciteitstekort te stimuleren, wordt een Parkeerfonds ingesteld. Met het parkeerfonds wordt financieel bijgedragen aan het bouwen van een overmaat aan parkeerruimte in wijken met een hoge parkeervraag. Dit fonds wordt -naast een dekking uit de algemene middelen- ook gevoed met de opbrengsten van de afkoopbedragen voor gebruik van de openbare ruimte. Als een initiatiefnemer een deel van de parkeervraag van een project afwentelt op de openbare ruimte, wordt een afkoopbedrag gevraagd.

Een specifieke mogelijkheid om binnen de openbare ruimte meer parkeerplaatsen te maken, ontstaat in combinatie met de vormgeving als 30 km-zone. Dan kan worden overwogen om eenrichtingverkeer in te voeren en op die manier gestoken (haaks) parkeren of aan beide zijden van de straat parkeren mogelijk te maken.

Beleid en maatregelen

- Geen restrictief beleid parkeren
- Realisatieplicht volgens parkeernorm voor initiatiefnemers bij nieuwbouw
- Instellen parkeerfonds om de bouw van extra plaatsen te stimuleren
- Afkopen gebruik van de openbare ruimte

6.5 SPECIALE DOELGROEPEN EN LOCATIES

Vrachtauto's in woonwijken

In de huidige APV is opgenomen dat vrachtauto's groter dan een bepaalde afmeting, niet in woonwijken mogen worden geparkeerd. Alleen op daartoe aangewezen parkeerterreinen mag worden geparkeerd. Op handhaving van dit artikel moet beter worden toegezien. Er zijn nu nog specifieke parkeerterreinen in woonwijken, zoals aan de IJmuiderstraatweg.

Het beleid is dat deze terreinen, voorzover deze in woonwijken liggen, moeten worden opgeheven, want deze leveren te veel overlast op. Dit geldt ook voor het terrein aan de Minister van Houtenlaan. Gebruik als parkeerruimte voor het theater conflicteert met dat als vrachtautoparkeerplaats. Er is voldoende andere parkeergelegenheid: de drie grote bedrijfsterreinen (Haven, Velsen-Noord en Velsbroek) bieden in principe ruimte. Een bijkomend voordeel is dat de schaarse parkeerruimte in woonwijken ten goede komt aan bewoners. Wel is er specifieke overlast door internationale vrachtrijders. Zij overnachten dikwijls enige dagen om op een terugvracht te wachten. Een specifieke campagne gericht op de buitenlandse vrachtrijders is nodig.

Mogelijk is bij toename van de problemen de Zuiderscheg een toe te voegen locatie.

Bestelbussen in woonwijken

Een bijkomend probleem is dat de schaarse ruimte steeds vaker wordt ingenomen door bedrijfsgebonden voertuigen. Dit varieert van lichte vrachtauto's en grote

bestelbussen van bedrijven in de woonwijken tot voertuigen die aan de werknemer worden meegegeven. Op die manier hoeft die geen ritten tussen woning en stallingsplaats van de voertuigen te maken. Echter deze laatste categorie is niet duidelijk afgebakend: ook lease-autorijders, die een tweede auto voor privé-gebruik hebben, vallen feitelijk ook in deze groep (bedrijfsauto mee naar huis). De eerste categorie (de 'lichte' vrachtauto's: groter dan 6.00x2.40 m.) mag, zoals al genoemd, volgens de huidige APV niet in woonwijken worden gestald. Een betere handhaving van dit verbod zal echter weinig extra parkeerruimte opleveren. Maatregelen tegen de bedrijfsbusjes zijn, vanwege het ondefinieerbare karakter van de aan te pakken groep, in het kader van het LVVP niet uitvoerbaar. Wel is op beperkte schaal extra capaciteit te genereren door het opheffen van de vrachtauto- en caravanparkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen voor caravans en recreatievoertuigen

De caravanparkeerplaatsen worden voornamelijk als caravanstallingsplaatsen gebruikt. Ook maken veel niet Velsenaren van de voorzieningen gebruik. De plaatsen hebben hierdoor weinig toegevoegde waarde en dit gaat ten koste van het aantal autoparkeerplaatsen. De gemeente wil de plaatsen daarom opheffen.

Gehandicapten

Het beleid voor gehandicaptenparkeerplaatsen wordt als volgt. Er worden algemene plaatsen waar met vergunning kan worden geparkeerd aangewezen bij voorzieningen zoals de centra en algemeen veelgebruikte openbare voorzieningen. Plaatsen op kenteken worden uitsluitend bij woningen uitgegeven. Bij zorgcentra moet een afweging plaatsvinden of deze een verzorgende functie (revalidatie, voorzieningen) buiten het eigen centrum hebben. Ook kunnen daar omwille van de efficiency algemene plaatsen worden gemaakt: het verloop in af te geven vergunningen is anders vrij groot. De criteria voor het verkrijgen van een vergunning voor gebruik van deze plaatsen is de WVG-indicatie. Voor de beoordeling van een aanvraag van een parkeerplaats op kenteken is eveneens de WVG-indicatie van belang maar ook de situatie in de woonbuurt (tekort of geen parkeerplaatsentekort). De gehandicaptenraad is momenteel bezig met een onderzoek naar de specifieke vraag naar en kwaliteit van de huidige algemene parkeerplaatsen. Ook de specifieke situatie bij verzorgingstehuizen is in onderzoek. Gehandicapten mogen daarnaast op de betaalde plaatsen gratis parkeren met een maximum van 4 uur.

Kust en Strand

Er is voor het strandbezoek nu nog voldoende parkeerruimte aan de zuidkant. Op het Noorderstrand is wel een capaciteitstekort. Op piekdagen kan er aan de zuidkant een tekort ontstaan, maar het is niet wenselijk extra parkeerplaatsen aan te leggen voor alleen deze dagen. Daarnaast kan er mogelijk nog worden uitgeweken naar het havengebied. Bij een sterke groei van het strandbezoek kan een strandtransferium bij de aansluiting A22 worden gerealiseerd, mogelijk in combinatie met bebouwing van de Zuiderscheg. Dit transferium (parkeerplaats met pendeldienst) kan eveneens dienen voor de grotere evenementen. Wel is een relatief congestievrije afwikkeling van de pendeldienst noodzakelijk. Zo ontstaat een vorm van ketenmobiliteit; voor één verplaatsing meerdere vervoerswijzen gebruiken.

Er is ook aandacht voor een andere vorm van ketenmobiliteit nodig. Het parkeerterrein bij de aanlegplaats van de draagvleugelboot is goed gebruikt en

mogelijk in de toekomst te klein. Allereerst moet worden onderzocht of het parkeerterrein door de juiste doelgroep wordt gebruikt (alleen ketenverplaatsters of ook carpoolers of langparkeerders). Indien blijkt dat de parkeerplaats alleen door de juiste doelgroep wordt gebruikt: de ketenverplaatser, dan zal een uitbreiding noodzakelijk en gewenst zijn.

Stadsschouwburgterrein

Op het parkeerterrein aan de Minister van Houtenlaan is voldoende plaats. Dit is echter een tweede keus: in de wijk, vlak bij de Stadsschouwburg, heeft de voorkeur voor het bezoek. Enerzijds door de faciliteiten te verbeteren (verharding, verlichting, bewegwijzering en verbetering looproute) en anderzijds door publiciteit vanuit de Stadsschouwburg wordt getracht om bezoekers eerder te bewegen op dit terrein te parkeren. De verbetering van faciliteiten is op dit moment in uitvoering.

Artsen en hulpverleners met bereikbaarheidsdiensten

De gemeente heeft een beleid ingezet, waarbij artsen een gereserveerde parkeerplaats kunnen krijgen. Onzorgvuldigheid in de definitie van de criteria, waaraan gebruikers van deze plaatsen moeten voldoen, kan makkelijk leiden tot een te sterke vergroting van de doelgroep. Het grensgebied is onduidelijk. De doelgroepen moeten daarom in harde criteria worden afgebakend, gebaseerd op situatie in de wijk, aard van de bereikbaarheidsdienst (levensreddend of niet) en tijdsafhankelijkheid van de handelingen. Dit beleid moet verder worden uitgewerkt.

Begraafplaats Westerveld

Hier is het parkeren in de berm van de Duin- en Kruidbergerweg een steeds groter probleem. Er zijn afspraken gemaakt over medegebruik van het parkeerterrein van het Marinehospitaal (MH). Door bewegwijzering en eventueel anti-parkeermaatregelen zal hierop worden nagezien. In de toekomst moet bij het verdwijnen van het MH een nieuwe regeling worden uitgewerkt.

Parkeren op bedrijfsterreinen

Parkeren moet in principe op eigen terrein worden geregeld. Op sommige bedrijfsterreinen kan parkeren een probleem worden. In dat geval kan worden gedacht aan gecombineerde voorzieningen. Bij herontwerp en ontwerp van bedrijfsterreinen met een intensieve functie is dit één van de te onderzoeken onderwerpen.

Noorderstrand

Het Noorderstrand wint aan populariteit. Dit leidt tot parkeerdruk en een toename van verkeersstromen. Een herinrichtingsplan, waarbij meer parkeergelegenheid wordt gemaakt en de toevoerweg wordt aangepast (dit is reeds in de planning opgenomen).

Beleid en maatregelen

- Vrachtwagenparkeren in woonwijken opheffen inclusief campagne buitenlandse vrachtrijders
- Caravanparkeerplaatsen verwijderen
- Beleid gehandicaptenparkeren vastleggen
- Realiseren strandtransferium
- Ontwikkeling nieuwe bedrijventerreinen/aandacht voor vrachtwagenparkeren
- Beleid vergunninghouders uitwerken

7 LANGZAAM VERKEER

7.1 PROBLEMEN EN WENSEN

Er worden drie soorten langzaam verkeer onderscheiden; fietsers, voetgangers en gehandicapten.

Daarnaast is er de categorie ruiters: een bijzondere groep. Van oudsher zijn dit verkeersdeelnemers, maar tegenwoordig wordt er voornamelijk recreatief paardgereden. De recreatieve ruiters mogen -omdat de hoofdroutes te druk en te gevaarlijk zijn- momenteel van bepaalde fietspaden gebruik maken. Dit leidt geregeld tot gevaarlijke situaties voor het langzaam verkeer.

Binnen de groep fietsers zijn verschillende doelgroepen, bijvoorbeeld; recreatief, woon-werk en scholieren. Belangrijke bestemmingspunten voor deze groepen zijn de winkelcentra, scholen, zwembad, strand, Corus, bushaltes en treinstations.

Het fietsroutenetwerk bestaat uit fietspaden langs de hoofdwegen, de wegen in de wijken (vaak 30-km wegen) en een aantal schakels tussen deze wegen. Voor fietsers -en om fietsgebruik te stimuleren- is het belangrijk dat er een compleet fietsnetwerk beschikbaar is, waarover op een (sociaal) veilige en comfortabele manier bestemmingen snel en direct te bereiken zijn. Ook is het belangrijk dat fietsen goed en veilig kunnen worden gestald. Momenteel is het fietsnetwerk van Velsen niet compleet en zijn er onveilige punten. In figuur 11 zijn deze weergegeven.

De kernen in Velsen liggen op korte afstand van elkaar en van Haarlem, Beverwijk en Bloemendaal. Er zijn daarom goede gebruiksmogelijkheden voor de fiets nodig. Momenteel wordt echter voor 32% van de verplaatsingen in Velsen tot 7,5 kilometer de fiets gebruikt (Fietsbalans), dit is iets lager dan het gemiddelde in Nederland. Een belemmering voor een hogere score is de specifieke lokale situatie: de langgerekte vorm en de barrière in de vorm van het Noordzeekanaal.

Voor voetgangers zijn met name de centra en de scholen belangrijke omgevingen. Daar zijn de veiligheidseisen ook het hoogst. In de gemeente Velsen moeten de schoolomgevingen dan ook extra aandacht krijgen. Naast deze gebieden is het ook belangrijk dat hoofdwegen -die een barrièrewerking hebben- voorzien zijn van voldoende oversteekplaatsen.

Gehandicapten nemen op allerlei wijzen deel aan het verkeer. Belangrijk voor deze groep is de aanwezigheid van voldoende op- en afrijdmogelijkheden voor rolstoelen en boosters van de stoepen. Verder moeten er geen onnodige obstakels in wegen en voetpaden zijn. Visueel gehandicapten vragen daarnaast specifieke aandacht.

Een bijzonder probleem vormen de brommers en scooters. Veelal wordt hiervan hard en onverantwoordelijk gebruik gemaakt. Dit is een landelijk (attitude)probleem.

Problemen en wensen langzaam verkeer

- Completeren fietsnetwerk
- Frequentieverhoging pontveren
- Ruiters op fietspaden
- Oplossen onveilige/onlogische punten, met name bij de hoofdwegenstructuur
- Comfort voor fietsers verbeteren
- Stallingsvoorzieningen
- Schoolomgevingen
- Gehandicapten voorzieningen
- Brommers en scooters

7.2 VISIE EN STRATEGIE

Fietsers zijn weer onder te verdelen in verschillende groepen. Met uitzondering van de recreatieve fietser hebben deze alle behoefte aan veilige, snelle, directe en comfortabele verbindingen, vormgegeven in een fietsnetwerk. Er wordt uitgegaan van vrijliggende fietsvoorzieningen als de hoofdfietsroutes parallel lopen aan de hoofdwegen voor het autoverkeer.

Complementeren van het fietsnetwerk

Met het aanleggen van ontbrekende schakels van het fietsroutenet worden alle doelgroepen bediend. Zo wordt het fietsgebruik gestimuleerd omdat er snellere en meer routes beschikbaar zijn. De ontbrekende schakels zijn weergegeven in figuur 11 en worden verder toegelicht in het actieprogramma. De pontveer is een schakel in het fietsnetwerk die zorgt voor een extra verbinding tussen noord en zuid. De pont vaart echter maar een beperkt aantal keren per uur. Een goede mogelijkheid om het fietsnetwerk te verbeteren is dan ook het verhogen van de frequentie van de pontveer. Bijlage 2 geeft een overzicht van de ontbrekende schakels.

In hoofdstuk 5 is al aangegeven dat de fiets op korte afstanden een acceptabel mobiliteitsalternatief is, en dat dus deze fietsrelaties moeten worden gestimuleerd. In de praktijk betekent dit het maken van een veilig, direct en comfortabel fietsnetwerk. Bij de uitwerking daarvan ontstaan problemen op punten waar de ruimte beperkt is. Dit zijn vaak de punten waar het fietsnet de hoofdwegenstructuur kruist. Op die punten is het beleid erop gericht om allereerst de ruimte voor de fiets op een minimum aanvaardbaar niveau te brengen en daarna pas te optimaliseren naar autodoorstroming. Dit vindt plaats door de auto te weren en andere routes te geven (inrichting verblijfsgebieden, Driehuis, Lange Nieuwstraat), maar op sommige punten moeten expliciet keuzes worden gemaakt in de uitwerking en verdere aanpassing. Dit zijn:

- Pontplein (fietsroute Pont - Min. van Houtenlaan en centrum - Stationsweg);
- Velsbroek (hoofdfietsnet en oversteken Velsbroekse Dreef);
- Santpoortse Dreef(oversteek Hagelingerweg);
- Dokweg (oversteek fietsroute Zee- en Duinwijk - Oud IJmuiden/sluizen);
- Velsertaverse (route Velsen-Noord - Beverwijk);

Verbetering van onveilige /onlogische punten

De verkeersveiligheid van fietsers is van groot belang voor het gebruik van dit vervoermiddel in de toekomst. Ieder onveilig kruispunt, fietspad of ander punt waar fietsers veel gebruik van maken moet veilig worden gemaakt. Punten die momenteel onveilig of onlogisch zijn, zijn weergegeven in figuur 11. Oplossingen zijn noodzakelijk en daarom ook direct opgenomen in het actieprogramma. Bijlage 2 geeft een overzicht van de huidige onveilige punten.

Comfort van fietsers

Op veel plaatsen liggen nu tegel- of klinkerverhardingen. Mits goed aangelegd, zijn deze redelijk comfortabel, maar asfalt is comfortabeler. Veelal liggen er kabels/leidingen onder de fietspaden, waar herhaaldelijk aan gewerkt moet worden. Tegelpaden zijn in die gevallen makkelijker en beter te repareren, maar vragen in de dagelijkse situatie meer onderhoud. Deze verzakken snel en daarmee neemt de kwaliteit sterk af. De gemeente Velsen kiest voor het gebruik van asfalt. Het is wel duurder dan klinkers en zal in het geval van reparaties niet de oorspronkelijke kwaliteit bieden.

Stallingen

In de kernen zijn onvoldoende stallingsvoorzieningen voor fietsen en de kwaliteit van de huidige voorzieningen laat te wensen over. Hieraan is het probleem van fietsendiefstal gekoppeld. De stallingsvoorzieningen moeten in het centrumplan opnieuw worden bekeken. Daarbij kiest de gemeente voor uitbreiding van het aantal overdekte en/of bewaakte stallingen.

Een bijzondere plaats nemen de fietsenstallingen in in de keten fiets- openbaar vervoer. Veelal geeft deze keten meer verplaatsingsmogelijkheden dan alleen openbaar vervoer of alleen fiets. Een verbetering van stallingsvoorzieningen op belangrijke overstaplocaties is dan ook nodig: de stations Driehuis en Santpoort, Zonbastion, Plein 1945 en Dennekoplaan zijn de eerste die daarvoor in aanmerking komen. Het huidige gebruik van de veerboot naar Amsterdam is een voorbeeld van het goed functioneren van een dergelijke voorziening.

Recreatieve routes

In tegenstelling tot de woon-werkers, de scholieren en de overige dagelijkse gebruikers hebben recreatieve fietsers minder behoefte aan directheid en snelheid, maar meer aan een attractieve route, rust, comfort en veiligheid. Een belangrijke recreatieve route is de route langs de Noordhollandse kust. Hier ontbreken de schakels over het Noordzeekanaal en tussen IJmuiderstrand en Bloemendaal. Voor de laatste schakel is een directe route langs de zeereep uitgesloten vanwege de bescherming van de ecologische zone, maar is gekozen voor een route door de Heerenduinen. Een logisch vervolg met een veerverbinding via het Forteiland is vanwege de veiligheid voor het scheepvaartverkeer onmogelijk. Daarom is gekozen voor een route via Heerenlaan/Slingerduin, Heerenduinweg, Gijzenveltplantsoen naar de Kanaaldijk en vandaar via de sluisroute naar de Noordersluisweg. Enkele ontbrekende/slechte schakels moeten worden verbeterd: de oversteek Slingerduin, het fietspad Kanaaldijk en de Noordersluisweg. Een alternatief via de landgoederenzone en de pont is eveneens mogelijk en vormt een directere route.

Beleid en maatregelen

- Aanleggen ontbrekende schakels, prioriteit fietsers bij optimalisatie
- Verbetering onveilige/onlogische punten

- Asfaltverharding op fietspaden
- Uitbreiding aantal overdekte en/of bewaakte fietsenstallingen

7.3 OVERIG LANGZAAM VERKEER

Voetgangers

Voetgangers hebben een beperkte actieradius. Voetgangersvoorzieningen zijn dan ook gericht op en gekoppeld aan bestemmingen: centra, scholen en specifieke bestemmingen zoals het zwembad. Indien voetgangers een hoofdweg moeten kruisen zijn de oversteekvoorzieningen dan ook belangrijk. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden:

1. ongelijkvloers: alleen bij zeer hoge auto-intensiteiten en grote loopstromen (Parkweg). De voorkeur gaat uit naar een voorziening waarbij de voetganger zo weinig mogelijk hoogteverschil moet overwinnen. Bij tunnels dient een sociaal veilig alternatief voorhanden te zijn;
2. geregeld met verkeerslichten: bij zware verkeersstromen, in combinatie met kruispunten (Pontplein). Alleen toepassen als de verkeersintensiteit en de veiligheid dit noodzakelijk maken;
3. geregeld met een zebra: zebra's functioneren alleen bij grote voetgangersstromen. Bij weinig voetgangers is een oversteker onverwacht en dan reageert een automobilist niet correct: de situatie wordt dan onveilig;
4. middengeleiders en snelheidsverlaging: middengeleiders maken het oversteken makkelijker en remmen de snelheid van het autoverkeer in beperkte mate.

Schoolomgevingen

De schoolomgevingen vormen een apart aandachtsveld omdat hier veel jonge fietsers en voetgangers samenkomen. Er ontstaan vaak onveilige situaties door het halen en brengen. In hoofdstuk 4.1 is al aangegeven dat een specifieke aanpak in het kader van de 3 E's nodig is, gericht op schoolomgevingen. Het gaat dan om inrichting, gecombineerd met voorlichting en opleiding en ondersteund door toezicht en handhaving. De gemeente heeft een eerste aanzet gemaakt voor een dergelijke aanpak. De schoolomgevingen worden, ook in het kader van 30 km-gebieden, opgepakt.

Gehandicaptenvoorzieningen

Voorzieningen voor gehandicapten zijn op twee manieren te definiëren: allereerst moeten verkeersvoorzieningen zoveel mogelijk bruikbaar zijn door zoveel mogelijk groepen gehandicapten, vervolgens dienen waar nodig, aanvullende voorzieningen per groep te worden gerealiseerd: gidslijnen voor slechtzienden, verlaagde vluchtheuvels/stoepanden voor rollator-/rolstoelgebruikers en eventueel aanvullende vervoersvoorzieningen voor minder mobiele weggebruikers. Ook moeten onnodige obstakels op de stoepen verdwijnen.

In de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR) zijn voor de vormgeving van verkeersvoorzieningen richtlijnen opgenomen en in het ISV (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) is aangegeven dat nieuwe voorzieningen bruikbaar moeten

worden gemaakt voor gehandicapten. Met de samenwerkende gehandicapten-organisaties is een begin gemaakt met de inventarisatie van plaatsen die verbetering behoeven.

Brommers en scooters

Brommers en scooters vormen een groep die extra aandacht vraagt. Bromfietsers zijn sinds twee jaar verplicht om binnen de bebouwde kom van de rijbaan gebruik te maken. Landelijk wordt momenteel de discussie gevoerd of bromfietsers niet moeten worden gelijkgesteld met motorrijders, met alle rechten (50 km/uur) en plichten (rijbewijs, leeftijd) van dien.

Scooters zijn in te delen in twee groepen: bromscooters (in feite gelijkwaardig aan brommers) en snorscooters, waarvoor geen helm verplicht is. Een deel van beide groepen kenmerkt zich door de kwalificatie 'opgevoerd (de scooter), maar niet opgevoed (de berijder)'. In het kader van het LVVP is hier weinig aan te doen, met uitzondering van gericht toezicht in combinatie met voorlichting. In dit kader is een start gemaakt met 'Traffic Informers' een project waarbij verkeersslachtoffers voorlichting geven aan scholieren.

Ruiters op fietspaden

Omdat het hier niet een categorie verkeersdeelnemers betreft maar recreanten met een specifieke gebruikswens van de openbare ruimte, mag een afweging worden gemaakt ten gunste van de veiligheid van het langzaam verkeer. Daar waar een gebruikconflict ontstaat moet de recreatieve ruiter plaatsmaken voor de veiligheid van het langzaam verkeer. De van oudsher verworven positie van een paardrijder als vervoermiddel is immers niet meer van belang.

Beleid en maatregelen

- Aandacht voor schoolomgevingen
- Verkeersvoorzieningen zoveel mogelijk bruikbaar zijn voor zoveel mogelijk groepen gehandicapten
- Onnodige obstakels op stoepen moeten verdwijnen
- Voorlichting scholieren
- Veiligheid langzaam verkeer gaat voor het gebruik van fietspaden door recreatieve ruiters

8 OPENBAAR VERVOER

8.1 PROBLEMEN EN WENSEN

Het openbaar vervoer heeft in Velsen zowel een verbindende als ontsluitende functie en er maken diverse doelgroepen gebruik van. Voorbeelden hiervan zijn: woon-werkers, scholieren, winkelbezoekers, senioren en gehandicapten. Elk van deze doelgroepen stelt andere eisen aan het openbaar vervoer: de een wenst een snelle verbinding en een betrouwbare dienstregeling, de ander hecht meer belang aan korte loopafstanden (een dicht netwerk van haltes) of een hoge frequentie van het vervoer.

Alle doelgroepen worden met hetzelfde systeem bediend, dat daardoor de grootste gemeenedeler is van alle wensen. Uiteindelijk leidt dit tot een systeem dat voor geen enkele klantgroep optimaal is. Door sterke kostenstijgingen en opgelegde bezuinigingen wordt momenteel beknibbeld op de uitvoering: de minst efficiënte ritten in de dienstregeling worden geschrapt. Het aanbod van openbaar vervoer verslechtert en het aantal passagiers zal daardoor verder afnemen. Het openbaar vervoer komt hierdoor in een negatieve spiraal, die zonder ingrepen verder doorzet.

Het openbaar vervoer is momenteel slechts voor 30-40% kostendekkend, 60-70% van de kosten worden betaald door het rijk. De gemeente zorgt alleen voor de infrastructuur (haltevoorzieningen, kruispuntregelingen en wegonderhoud).

Een tweede probleem is dat de bussen in Velsen gebruik maken van het 'gewone' wegennet. Dit leidt ertoe dat het openbaar vervoer ook last heeft van de congestie, en slechte doorstroming op bepaalde wegen. Met name op de Lange Nieuwstraat en de route door Driehuis is de vertraging substantieel. Ook leidt de lijnvoering door 30-km gebieden tot langere rijtijden en daardoor tot langere reistijden voor de passagiers.

In 2004 wordt naar verwachting het CVV (Collectief Vraagafhankelijk Vervoer) voor iedereen beschikbaar. CVV is een voorbeeld van een vervoerssysteem dat gericht is op een bepaalde doelgroep en daarop is afgestemd.

In 2002 is een studie verricht naar het doortrekken van de Zuidtangent van Haarlem naar IJmuiden. De Zuidtangent (een hoogwaardige buslijn op eigen baan) biedt een snelle hoogfrequente en betrouwbare verbinding. Verlenging van dit autonome hoogwaardige systeem naar IJmuiden is niet haalbaar gebleken, maar de studie leverde wel de volgende handvatten op voor de aanpak van Hoogwaardig Openbaar Vervoer:

- een snelle hoogwaardige buslijn trekt voldoende passagiers aan om efficiënt te kunnen rijden;
- snelheid en betrouwbaarheid zijn cruciaal voor een hoogwaardige lijn, oplossingen van de al eerder genoemde probleemtrajecten zijn daarom noodzakelijk;

- een tweede voorwaarde is een tracé dat zo direct mogelijk is en centraal door de verschillende kernen gaat, de kernenstructuur van Velsen is hiervoor zeer geschikt;
- er is te weinig vervoerwaarde voor tram, trein of 'light-rail';
- aanvullende voorzieningen (voor andere doelgroepen) zijn nodig.

Het gebruik van openbaar vervoer -en zoals al eerder genoemd, de fiets- moet worden gestimuleerd om het autogebruik te verminderen, het milieu te sparen en de leefbaarheid te verhogen. Dit kan alleen door gerichte maatregelen voor doelgroep/verplaatsingscombinaties (zie hoofdstuk 5). Doel is tenslotte niet meer openbaar vervoer, maar een betere bereikbaarheid zonder aantasting van leefbaarheid. Openbaar vervoer is slechts een middel.

Problemen openbaar vervoer

- Openbaar vervoer systeem (welke doelgroepen worden hoe vervoerd)
- Lijnennet en voorzieningen
- Geen of te weinig prioriteit voor de doorstroming van het openbaar vervoer
- Stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en exploitatiebijdrage

8.2 VISIE EN STRATEGIE

In hoofdstuk 4 is aangegeven dat het huidige systeem, waarbij met één voorziening alle doelgroepen worden bediend, zich in een negatieve spiraal bevindt: minder reizigers zorgen voor minder inkomsten, daardoor wordt bezuinigd op de uitvoering en ontstaat minder kwaliteit. Het gevolg is minder reizigers.

Een alternatief is een systeem dat uitgaat van vervoersvoorzieningen gericht op doelgroepen. Per doelgroepen moet het aan te bieden mobiliteitsproduct worden vastgesteld. Dit bestaat niet alleen uit het product, maar ook uit de service en de marketing die daarvoor wordt geboden en ingezet. Pas dan kan een uitwerking plaatsvinden naar een systeem van verbindingen, lijnen, netwerk en de frequenties. Vervolgens is een van de vraagpunten nog de doorstromingskwaliteit en de infrastructuur die benodigd zijn voor elk van de lijnen.

De serviceformule uit zich bijvoorbeeld in de verschillende pakketten die worden aangeboden. Zo heeft een gele bus in het ene geval een functie als verbindende lijn naar het centrum van Haarlem en is in het andere geval diezelfde gele bus een snelle pendeldienst tussen Hiswa en transferium. De marketingformule uit zich op dezelfde manier: het ene geval is het product 'vervoer per persoon per kilometer', en in het andere geval 'parkeren plus pendeldienst heen en weer voor de inzittenden van een auto voor een prijs'. In het bepalen van de prijs zit een mogelijkheid om bepaalde vervoersproducten aantrekkelijker te maken en daarmee te stimuleren.

Het systeem: aanbod per doelgroep.

De keuze van een systeem kan Velsen niet alleen maken: de provincie Noord-Holland en de vervoersautoriteit (VOC) maken een vervoerssysteem voor de hele regio

Haarlem-IJmond. Ook de NS zijn betrokken bij het nadenken over het spoor en de functie. De provincie stelt in dit kader een openbaar vervoervisie Haarlem-IJmond op.

Al eerder is gesteld dat de omslag van een conventioneel 'one size fits all'-systeem naar een doelgroepenbenadering noodzakelijk is. De volgende doelgroep-productcombinaties worden onderscheiden:

- A. snelle verbindende lijnen gericht op woon-werkers en dagelijkse gebruikers. Zij accepteren vaak langere voortransportafstanden in ruil voor een snelle, hoogfrequente en directe verbinding;
- B. comfortabel deur-tot-deurvervoer met veel service, gericht op de oudere minder mobiele gebruiker. Zij accepteren vaak een langere ritduur in ruil voor kortere voor- en natransportafstanden. Het huidige systeem van collectief vraagafhankelijk vervoer kan hiervoor als basis dienen.

Vaak wordt als aanvulling een ontsluitende lijn voorgesteld, bijvoorbeeld in de vorm van een 8 of een lus, die de aan- en afvoerfunctie verzorgt en lokale verbindingen voor zijn rekening neemt. Het mag duidelijk zijn dat zo'n voorziening altijd concurreert met de snelle verbindingen (met name met het voortransport te voet of per fiets) en met het doelgroepensysteem. Daarom zal deze lijn minder efficiënt zijn en een hogere (overheids)bijdrage vragen. Een dergelijke voorziening zal, in combinatie met tariefmaatregelen, openbaar vervoergebruik stimuleren, maar niet het autogebruik verminderen.

Regionaal is de gedachte van een snel verbindend netwerk voor de middellange afstand en gericht op de keuzereiziger vormgegeven in RegioNet. RegioNet heeft te verbinden kernen gedefinieerd, het kwaliteitsniveau, serviceformule en marketingformule vastgelegd in een programma van eisen en een ontwerp lijnennet. Basis voor het Velsense deel van RegioNet zijn de huidige lijnen 75 (Zee- en Duinwijk - IJmuiden - Driehuis - Santpoort-Noord - Haarlem-noord - Haarlem CS) en 73 (Beverwijk - Velsbroek - Haarlem-noord - Haarlem - CS). Ook de Zuidtangent naar Schiphol en de spoorverbinding Uitgeest- Haarlem maken deel uit van RegioNet.

Voorzieningen: het lijnennet van een verbindend systeem

Een nieuw snel netwerk moet gericht zijn op het verbinden van de kernen met de externe bestemmingen: Haarlem-noord, Haarlem-CS, Amsterdam-CS, Amsterdam Sloterdijk en Beverwijk.

Dit verbindend netwerk kan bestaan uit een combinatie van trein en bus. De regionale spoorverbinding Beverwijk - Haarlem - Amsterdam kan worden opgewaardeerd tot een frequente stadsregionale spoorverbinding. In het concept Benutten en Bouwen dat NS hanteert, is frequentieverhoging mogelijk. Ook kan op termijn de metro-achtige bediening worden ingevoerd, waardoor de reistijden korter worden. Daarnaast functioneren twee hoogfrequente verbindingen, IJmuiden - Amsterdam (boot) en IJmuiden - Driehuis(station) - Velsbroek (een frequente en versnelde lijn 70). Het lijnennet wordt gecombineerd door de huidige lijn van Haarlem via Velsbroek naar Beverwijk.

Dit systeem kent kortere reistijden naar Haarlem, Beverwijk en Amsterdam (doordat minder haltes worden aangedaan en omdat de frequentie hoger is, dus minder

wachten), maar de natransporttijden (met de lokale bus of fiets/te voet) worden groter. Dit systeem kan alleen goed functioneren in combinatie met doorstromingsmaatregelen die de snelheid van de stamlijn garanderen. Een nadeel is dat de huidige zware relatie IJmuiden - Haarlem via een overstap (via Driehuis, of Velsbroek) wordt bediend.

Omdat op middellange termijn nog geen zicht is op opwaardering van de NS-lijn moet voorlopig worden uitgegaan van een systeem van twee stamlijnen in de vorm van de opgevaardeerde en verbeterde lijnen 73 (Haarlem - Velsbroek - Beverwijk) en 75 (Haarlem - Santpoort - Driehuis - IJmuiden). Essentieel hierin zijn dan verbeteringen in de doorstroming op de routes van lijn 73 en vooral 75. Deze aanpak is eveneens verwoord in de visie 'RegioNet Korte termijn'.

Doorstroming

Een volgende keuze die in het LVVP moet worden gemaakt is de verbetering van de doorstroming van de bussen. Een betere doorstroming zorgt voor een hogere betrouwbaarheid, snelheid, directheid, comfort en een beter imago. Problemen zijn er bij het Plein 1945, de Van den Vondellaan/Hagelingerweg, de Velsbroekse Dreef en de Rijksweg.

Er zijn weer twee mogelijkheden.

- A. De bussen van de nu slecht doorstromende routes afhaken en een ander tracé geven. Feitelijk zijn er in IJmuiden twee mogelijkheden: een randbediening buitenom (Heerenduinweg - Kanaaldijk) of de centrale route door de Lange Nieuwstraat. De randbediening heeft als nadeel dat deze minder efficiënt is (meer km's, langere rijtijden). In Driehuis is een alternatief, het spoortracé en in Velsbroek is de Rijksweg/Broekeroog een alternatief. Deze hebben alleen wel het nadeel dat er meer kilometers worden gemaakt en dat de bediening/ontsluiting van de woonwijken niet optimaal is.
- B. Op de bestaande busroutes de doorstroming verbeteren. In de Lange Nieuwstraat kan dit door ander verkeer te weren. De oplossing waarbij de straat wordt geknipt is dan het meest geschikt. De knip is als bussluis goed vorm te geven. Het 30 km/uur-model is minder geschikt, maar kan met een specifieke uitwerking ook functioneren. De Van den Vondellaan/Hagelingerweg kan alleen beter doorstromen als daar verkeer wordt geweerd. Voor de Velsbroekse Dreef zijn de al eerder genoemde doorstromingsmaatregelen nodig.

Een aandachtspunt is de doorstroming van het openbaar vervoer in verblijfsgebieden. Veelal geven de huidige snelheidsremmers (drempels en plateaus) onevenredig veel overlast voor busreizigers (en -chauffeurs). In verblijfsgebieden moet in de eerste plaats worden gekeken naar andere routeringen (met behoud van de ontsluitende functie) en vervolgens naar busvriendelijke snelheidsremmers, zie ook hoofdstuk 4.

Bereikbaarheid, comfort en haltes.

Bij een Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem (HOV) horen ook betere op- en overstapfaciliteiten. In het verbindende net is een aantal essentiële knooppunten aangewezen: Plein 1945, Pontplein, de stations Driehuis en Santpoort,

winkelcentrum Velsbroek. Hier moeten comfortabele wachtruimtes en perrons, reisinformatie, maar ook fietsenstallingen komen (zie hoofdstuk 7).

In dit kader valt weer het transferium te noemen: ook een bijzondere haltevoorziening. Het mag duidelijk zijn dat ook de haltevoorzieningen moeten worden afgestemd op de doelgroepen. Het transferium heeft behoefte aan een grote wachtcapaciteit, informatie en mogelijk aanvullende voorzieningen in de vorm van kaartautomaten, bagagekluisen of service en minder aan fietsenstallingen en looproutes.

Beleid en maatregelen

- Uitbouwen collectief vraagafhankelijk vervoer
- Faciliteren van een snel en verbindend netwerk door het opwaarderen en verbeteren van lijn 73 en 75
- Aandacht voor doorstroming openbaar vervoer
- Ketenmobiliteit en goede overstapfaciliteiten

9 HET LVVP: EFFECTEN EN VOORKEURSMODEL

In hoofdstuk 1 is gesproken over doelstellingen voor het LVVP en problemen, waarvoor het LVVP een oplossing moet bieden. In de hoofdstukken 4 tot en met 7 zijn voor de vijf aandachtsvelden problemen en oplossingen beschreven.

In de tabel op de volgende bladzijden zijn de verschillende oplossingen aangegeven en zijn deze gescoord op de hoofddoelstellingen. De toets aan de doelstellingen is aangegeven met de 'consumentenbondmethode': ++ staat daarbij voor een zeer positief resultaat (voldoet zeer goed aan de doelstellingen, is zeer goed realiseerbaar) en - voor negatief (voldoet absoluut niet aan de doelstelling respectievelijk is onuitvoerbaar). Deze beoordeling is gebaseerd op en is een samenvatting van de effecten, zoals die in de verschillende hoofdstukken zijn beschreven. De globale beschrijving maakt het niet mogelijk om alle effecten kwantitatief te waarderen, maar dat is ook niet nodig. Bij het item realiseerbaarheid is tevens een investeringsraming opgenomen voor de maatregel (eenheid: 1000 euro).

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Mobliteit sturen	<ul style="list-style-type: none"> Doelgroepenbeleid waar mogelijk, geen sturend of restrictief beleid 				++
Bereikbaarheid van de gemeente	<ul style="list-style-type: none"> capaciteitsvergroting aansluiting A208-Velserbroekse Dreef 	0	+	+	+ (250)
	<ul style="list-style-type: none"> capaciteitsvergroting kruising Rijksweg/Parkweg/Amsterdams e-weg 	0	+	+	+ (2300)
	<ul style="list-style-type: none"> aanpassing rotonde Santpoortse Dreef - Hagelingerweg 	0	+	+	+ (400)
	<ul style="list-style-type: none"> optimaliseren oversteekbaarheid hoofdroutes door fiets 	+	++	+	+ (100)
Bereikbaarheid Velserbroek en Santpoort-Noord	<ul style="list-style-type: none"> streven naar de realisatie van een verbindingsboog A208-A9 	0	+	++	- (30.000)
	<ul style="list-style-type: none"> verdere discussie met als inzet aanwijzing van de De Kamp als onderdeel van de hoofdwegenstructuur en terugdringen doorgaand verkeer over de Lange Maad 	+	++	0	+ (250)

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Bereikbaarheid IJmuiden	• capaciteitsvergroting op- en afritten van de A22/ Amsterdamseweg	0	+	+	+ (500)
	• realiseren inprikkers	+	++	+	+ (2.000)
	• verbinding tussen IJmuiderslag en IJmuiden aan Zee	0	++	+	+(3.000)
	• faseringsgewijze herinrichting tot 30 km-gebied van de Lange Nieuwstraat, waarbij een goede doorstroming voor het collectief vervoer is gewaarborgd	++	+	+	+ (1.000)
	• aanpassing kruispunten Dokweg	0	++	+	+ (1.400)
Bereikbaarheid Driehuis	• uitvoeren van een milieueffectstudie, gericht op realisatie van de westelijke route, met als alternatief de oostelijke route.	0	0	0	+ (500) (zowel westelijk als oostelijk: (20.000))
Bereikbaarheid Velsen-Noord	• optimaliseren wegindeling Velsen-Noord	0	+	+	+ (0)
	• reguleren en doseren verkeer richting Velsertunnel	0	0	+	+ (20)

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Leefbaarheid en verkeersveiligheid in verblijfsgebieden	• Doorvoeren Duurzaam Veilig	++	++	0	+ (per jaar: 100)
	• Gebruiken 3 E- aanpak	+	++	+	+ (per jaar: 50)
	• Inrichting verblijfsgebieden door maatwerk met als uitgangspunt 30-km uitstraling en snelheidsremmende voorzieningen en speciale aandacht voor openbaar vervoer en hulpdiensten	+	+	+	+ (0, reeds gereserveerd in investeringsplanning)
	• Bedrijventerreinen inrichten als bedrijfservern	+	++	0	+ (per jaar: 10)
	• Mobiliteitsmaatregelen toetsen met de verkeersmilieukaart	++	0	0	+ (0)
	• Geluidsarm asfalt bij reconstructies	+	0	0	+ (pm)

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Leefbaarheid en verkeersveiligheid in verblijfsgebieden	• Weren van vrachtverkeer op de Grote Hout- of Koningsweg	++	++	-	+ (100)
	• Prioriteit geven aan 3 E-aanpak schoolomgevingen	+	++	0	+(0)
Parkeren centrum IJmuiden	• Beperkt bijbouwen in het kader van het centrumplan	+	+	++	+(2.000)
	• Voorlopig geen parkeerregulering	0	0	0	0
Laden en lossen	• Regionaal aanpakken	+	0	0	0
Parkeren in woonwijken	• geen restrictief beleid parkeren	0	0	0	0
	• realisatieplicht volgens parkeernorm voor initiatiefnemers bij nieuwbouw	+	0	0	(0, pm)
	• instellen parkeerfonds om de bouw van extra plaatsen te stimuleren	+	0	0	(0, pm)
Parkeren speciale doelgroepen en locaties	• Vrachtwagenparkeren in woonwijken opheffen inclusief campagne buitenlandse vrachtrijders	++	++	-	+(10)

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Parkeren speciale doelgroepen en locaties	• Caravanparkeerplaatsen verwijderen	++	+	0	+(10)
	• beleid gehandicaptenparkeren vastleggen	0	0	0	0
	• Realiseren strandtransferium	+	+	+	+(1.000, en per jaar: 20)
	• Ontwikkeling nieuwe bedrijventerreinen aandacht voor vrachtwagenparkeren	0	0	0	0
Langzaam verkeer (fiets)	• Aanleggen ontbrekende schakels	+	+	+	+(per jaar: 50)
	• Frequentieverhoging pontveren	+	+	+	0(per jaar:10)
	• Verbetering onveilige/onlogische punten	+	++	+	+(per jaar: 50)
	• Asfaltverharding op fietspaden	+	+	+	0(per jaar:20)
	• Uitbreiding aantal overdekte en/of bewaakte fietsenstallingen	+	+	+	+(100)
Langzaam verkeer overige	• aandacht voor schoolomgevingen	0	0	0	0
	• verkeersvoorzieningen zoveel mogelijk bruikbaar zijn voor zoveel mogelijk groepen gehandicapten	0	+	0	0
	• onnodige obstakels op stoepen moeten verdwijnen	0	+	0	0

Onderwerp	Beleid en maatregelen	Vergroten leefbaarheid	Vergroten verkeersveiligheid	Verbeteren bereikbaarheid	Realiseerbaarheid, kosten (x 1000 euro)
Langzaam verkeer overige	• voorlichting scholieren	++	++	0	+(per jaar: 10)
	• veiligheid langzaam verkeer gaat voor het gebruik van fietspaden door recreatieve ruiters	0	0	0	0
Openbaar vervoer	• Uitbouwen collectief vraagafhankelijk vervoer	+	0	+	+(per jaar:100)
	• Faciliteren van een snel en verbindend netwerk door het opwaarderen en verbeteren van lijn 73 en 75	+	0	+	+(0)
	• Aandacht voor doorstroming openbaar vervoer	+	+	++	+(500)
	• Ketenmobiliteit en goede overstapfaciliteiten	+	++	++	+(200)

Conflicten tussen doelstellingen

Veel keuzes voldoen meer of minder aan de doelstellingen. Er is echter een conflict tussen doelstellingen onderling: de leefbaarheid vergroten gaat dikwijls niet samen met de bereikbaarheid vergroten. Met name de doelstelling om het autoverkeer terug te dringen vergt dikwijls maatregelen, die afbreuk doen aan de bereikbaarheid. Een voorbeeld is een stringent parkeerbeleid voor het centrum: dat zal het aandeel langzaam verkeer en openbaar vervoer vergroten, maar zal de autobereikbaarheid doen afnemen. Ook binnen de doelstelling leefbaarheid is een conflict: een maatregel als de hoofdroutes buitenom in IJmuiden is goed voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in IJmuiden zelf, maar laat het aantal autokilometers harder stijgen dan de autonome ontwikkeling.

BIJLAGE

Randvoorwaarden en uitgangspunten

Landelijk randvoorwaarden

- SVV II: het 2^e Structuurschema Verkeer en Vervoer bevat het rijksbeleid omtrent mobiliteit en verkeer
- VINEX De Vierde Nota RO EXtra, het rijksbeleid voor de ontwikkeling van woningbouw
- Nationaal Milieubeleidsplan (rijksmilieubeleid en doelstellingen)
- Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet, Vogel- en Habitatrichtlijn

Landelijke uitgangspunten

- NVVP: het Nationaal Verkeers- en VervoersPlan. Dit vervangt het SVV-II en zal naar verwachting in 2004 worden vastgesteld
- 5^e nota Ruimtelijke Ordening, deze vervangt de VINEX en zal ook naar verwachting in 2004 worden vastgesteld
- Duurzaam Veilig. Een onderdeel van het NVVP, maar als specifiek beleid ook al uitgewerkt en vastgesteld
- CROW-richtlijnen: normen en richtlijnen voor het ontwerp van wegen, kruispunten en parkeernormen

Provinciale en regionale randvoorwaarden

- PVVP, het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan en de daaruit afgeleide milieudoelstellingen
- Het PMI: provinciale meerjarenprogramma infrastructuur 2003-2007
- Streekplan Noord-Holland Zuid (Ruimtelijke Ordening)
- Provinciaal ecologisch plan, dat onder andere de vorming van de provinciale ecologische hoofdstructuur beschrijft
- Fietspadenplan Groene IJmond
- Masterplan Noordzeekanaalgebied, dat de ruimtelijke/economische ontwikkeling van dit gebied beschrijft;
- Regionet Korte Termijn.

Provinciale en gewestelijke uitgangspunten

- Gewestelijke verkeer en vervoervisie
- Kennemerzoomplan, bevat een structuurvisie op de Kennemerzoom
- Noordvleugelconferentie, waarop keuzes worden gemaakt voor locaties voor woningbouw en bedrijfslocaties en infrastructuur

Gemeentelijke randvoorwaarden

- LVVP '95 (uitvoeringsplan)
- Toekomstvisie
- Evaluatie LVVP
- De LIOR
- Groenstructuurplan '85
- Ecologische groenvisie '97
- Bomenplan '89
- Kustvisie
- Derde Haven

Gemeentelijke uitgangspunten

- Structuurvisie (wordt in samenhang met het LVVP ontwikkeld)
- Groen- en waterplan
- Groenstructuurplan '03 (vervangt het groenstructuurplan '85)
- WOP Velsen-Noord
- Stad en Milieu
- Visie Noorderstrand bij Wijk aan Zee
- Bomenplan 2003 (vervangt de oude versie)
- Milieuvisie
- Woonvisie
- Havenvisie
- Ruimtelijke richtlijnen en regels buitengebied Velsen
- Notitie detailhandel
- Collegeprogramma 2002-2006

BIJLAGE 2

Ontbrekende schakels langzaam verkeer

Noordzeekanaal

Het oversteken van het Noordzeekanaal is voor langzaam verkeer slechts mogelijk via de pont (met een lage frequentie van 3 keer per uur) en via een (om)weg over de sluisen. Hierdoor heeft het Noordzeekanaal een grote barrièrewerking. Een oplossing is het verhogen van de frequentie van de pont (bijvoorbeeld in de fiets-spits, door inzet van het veer dat als algemene reserve dient).

Halkade-IJmuiden

De verbinding bedrijventerrein Halkade - IJmuiden ontbreekt. Deze is van belang voor de bereikbaarheid van de haven en voor de route naar Corus. De aanleg van deze verbinding is mogelijk bij het reconstructievoorstel Halkade-Dokweg te voorzien.

Verbinding IJmuiderslag - Zandvoort/Bloemendaal aan Zee

Hier is een recreatieve verbinding (onderdeel van de lange afstandsroute LF1a) gewenst. Deze kan ontstaan door de bestaande paden geschikt te maken voor fietsers. Ook kan een verbindende schakel door de Heerenduinen worden aangelegd.

Verbinding Velsen-Noord-Wijkeroogpark

Een directe fietsverbinding is nodig, omdat de beide andere verbindingen (Velsertraverse en Wijkermeerweg) excentrisch liggen en niet of onveilig zijn te gebruiken door fietsers.

Verbetering van onveilige/onlogische punten

Boterdijkweg/'t Spijk (onder A9)

't Spijk is momenteel een belangrijke sluiproute. Afsluiten voor gemotoriseerd verkeer is echter niet mogelijk omdat de woonboten dan onbereikbaar worden.

Verbinding Santpoort-Noord - Driehuis via Kerkpad en station

Hier steken vrij veel fietsers over, uit Santpoort-Noord, richting sportvelden en richting Ichthus-college om op die manier de drukke dubbele oversteek over Santpoortse Dreef en Hagelingerweg te mijden.

Centrale route door Driehuis

Op de rotondes is vaak onduidelijkheid over voorrang verlenen, krijgen en nemen. Op de Zeeweg tussen Heerenduinweg en Waterlolaan moet een extra oversteekvoorziening komen.

Van Dalenlaan-Bloemendaalsestraatweg

Oversteken richting Veer en Duin is moeilijk. Fietsers steken daardoor regelmatig al eerder, bij de Litslaan over en fietsen daardoor tegen de richting in. De verkeerslichten bij het Delftplein veroorzaken wachten en omrijden.

Kanaaldijk

Dit is een smal fietspad, dicht langs de weg. Het is beter om de IJmuiderstraatweg geschikt te maken als oost-westroute. Het fietspad langs de Kanaaldijk-west houdt

nu op bij de Emmastraat en hiervandaan moet een logische verbinding naar de sluizen worden gemaakt

Pontplein

Het verkeer dat de pont verlaat, komt vaak door de onlogische situatie in conflict met het wachtend verkeer voor de pont. Het fietspad is te smal

Lange Nieuwstraat

Drie gevaarlijke, onoverzichtelijke kruisingen doordat er een tweerichting-fietspad wordt gekruist: Velsersduinweg, Merwedestraat, Vechtstraat.

Kennemerlaan

Regelmatig gevaarlijke situaties

Plein 1945

Onoverzichtelijke kruising met veel verkeer.

Hoofdwegen

Op diverse plaatsen waar hoofdfietsroutes op hoofdwegen aansluiten, bevinden zich onveilige situaties, onder andere: Kanaaldijk/De Geul, Parkweg, Rijksweg, Wenckebachstraat, Rijk de Waalweg, Hoofdstraat en Wüstelaan.

Spaarnwoude

Fietspad langs de A9: geen vangrail, slechts een eenvoudig hek

FIGUREN

COLOFON

Titel	Concept voor inspraak LVVP Velsen 2004
Samengesteld door	Joep Lax Wilfred Veldhorst
Projectnaam	LVVP Velsen
Dossiernummer	213G
Laatste versie	Definitief concept voor inspraak LVVP Velsen 2004
Datum	12 november 2003
Bestandsnaam	K:\2002, start na 1 jan 2002\213G Gem Velsen LVVP\Rapportage\conceptlvvp
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus advies- en realisatiebureau, gespecialiseerd in verkeer en vervoer. XTNT houdt zich voornamelijk bezig met inhoudelijke advisering, verkeerskundige projectbegeleiding, proces- en programma-management, detachering, ketenmobiliteit en product vernieuwing in het openbaar vervoer, innovatie, mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement (visie en beleid).

XTNT heeft als doel klantgericht, spraakmakend en innovatief te zijn: gaan waar anderen niet gaan.

© XTNT, Utrecht, 2003

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.