

Regionale mobiliteitsvisie IJmond



IJmond
bereikbaar >>r
goed op weg





Regionale mobiliteitsvisie IJmond

Goedkeuring en vrijgave:

Stuurgroep IJmond bereikbaar: 28 maart 2013

Gemeenteraad Velsen: XX-XX-2013

Gemeenteraad Beverwijk: XX-XX-2013

Gemeenteraad Heemskerk: XX-XX-2013

Gemeenteraad Uitgeest: XX-XX-2013

Besproken in PVVB: XX-XX-2013

Samenstelling:

Gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest en Milieudienst IJmond

Met medewerking van: Kamer van Koophandel Amsterdam, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en Provincie Noord-Holland

Projectleiding en redactie: Milieudienst IJmond

Opmaak: Inpetto_visuele communicatie

Fotografie: Milieudienst IJmond

Versie: 29 oktober 2013

IJmond
bereikb>>r
goed op weg

inhoud

1	Waarom deze visie?	5
2	De IJmond anno 2013	7
2.1	Woon- werkverkeer	7
2.2	Regionaal wegennet	9
2.3	Fiets	10
2.4	Openbaar vervoer	10
3	Ontwikkelingen tot 2030	13
3.1	Auto-/vrachtverkeer	14
3.2	Fiets	14
3.3	Openbaar vervoer	14
4	Knelpunten	17
4.1	Knelpunten doorstroming	17
4.2	Knelpunten leefbaarheid	19
4.3	Toekomstige knelpunten	20
5	Ambities	21
3.1	Onze ambities	21
3.2	Effecten ambities	23
6	Maatregelen	25
6.1	Investeringen verkeersinfrastructuur	25
6.2	Regionale projecten Dynamisch Verkeersmanagent	30
6.2	Regionale projecten Openbaar vervoer en Mobiliteitsmanagement	31
6.4	Regionale marketing en communicatie	33
7	Organisatie en financiering van de uitvoering	35
8	Maatregelenmix	37



‘Verkeer houdt niet op bij de gemeentegrens.’



1

Waarom deze visie?

De IJmond goed bereikbaar én prettig leefbaar houden. Met die twee doelen voor ogen hebben de vier IJmondgemeenten deze visie geschreven. De IJmond is anno 2013 een regio met ca. 160.000 inwoners, veel industrie en bedrijvigheid, maar ook een aantal interessante toeristische bestemmingen. Een regio waar veel gebeurt, met veel ambities voor de toekomst. Een regio die bereikbaar moet blijven.

De IJmondgemeenten zetten zich met eigen plannen in voor het bereikbaar en leefbaar houden van hun woon-, werk- en recreatiegebieden. Maar verkeer houdt – net als geluidhinder en luchtverontreiniging – niet op bij de gemeentegrens. Gezamenlijke problemen lossen we in de IJmond gezamenlijk op.

In deze visie zetten we uiteen welke knelpunten er zijn en hoe we deze willen oplossen. Knelpunten die we in de toekomst verwachten lossen we op door tijdig maatregelen te treffen. Ook zijn er ontwikkelingen die vragen om investeringen in de bereikbaarheid van belangrijke centra voor wonen, werken, recreëren, winkelen en zorg. Dit moet gepaard gaan met minder verkeersgeluid, stank, ongevallen en overlast. Om onze ambities te halen zijn de juiste maatregelen en voorzieningen nodig. Dit alles realiseren we door een uitvoeringsprogramma dat onderdeel uitmaakt van deze mobiliteitsvisie. We hanteren daarbij een doorkijk tot 2030.

Deze visie is tot stand gekomen door een intensieve samenwerking van de vier IJmondgemeenten en met bijdragen van Kamer van Koophandel Amsterdam, Rijkswaterstaat en provincie Noord-Holland.





‘De druk op de beperkte ruimte is hoog.’



2

De IJmond anno 2013

De naam IJmond is ontstaan toen ruim honderd jaar geleden het Noordzeekanaal werd gegraven. Voor de grote zeeschepen kwam hiermee de weg vrij naar het Amsterdamse IJ. De regio bestaat uit vier gemeenten – Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest – die sterk met elkaar verbonden zijn en anno 2013 samen ongeveer 160.000 inwoners tellen. De regio kenmerkt zich door een clustering van bedrijven rond de monding van het Noordzeekanaal (waaronder Tata Steel), elf woonkernen, een brede kuststrook en een groene binnenduintrand.

2.1 Woon- werkverkeer

Er zijn ongeveer 61.000 banen in de regio¹, bij relatief veel MKB en een klein aantal grote bedrijven. Tata Steel is veruit de grootste werkgever van de regio met ruim 9.000 werknemers. De druk op de beperkte ruimte is hoog en zowel de betrokken overheden als het bedrijfsleven spannen zich in om de economische vitaliteit, de aantrekkelijkheid en de leefbaarheid van de IJmond te behouden en te versterken.

De werkgelegenheid concentreert zich voornamelijk in de gemeenten Velsen en Beverwijk; deze gemeenten kennen dan ook een behoorlijke inkomende pendel in de ochtend. In Heemskerk en Uitgeest is de werkgelegenheid ten opzichte van de daar woonachtige beroepsbevolking relatief laag. Deze gemeenten kennen in de ochtend vooral een uitgaande en in de avond een inkomende pendel.

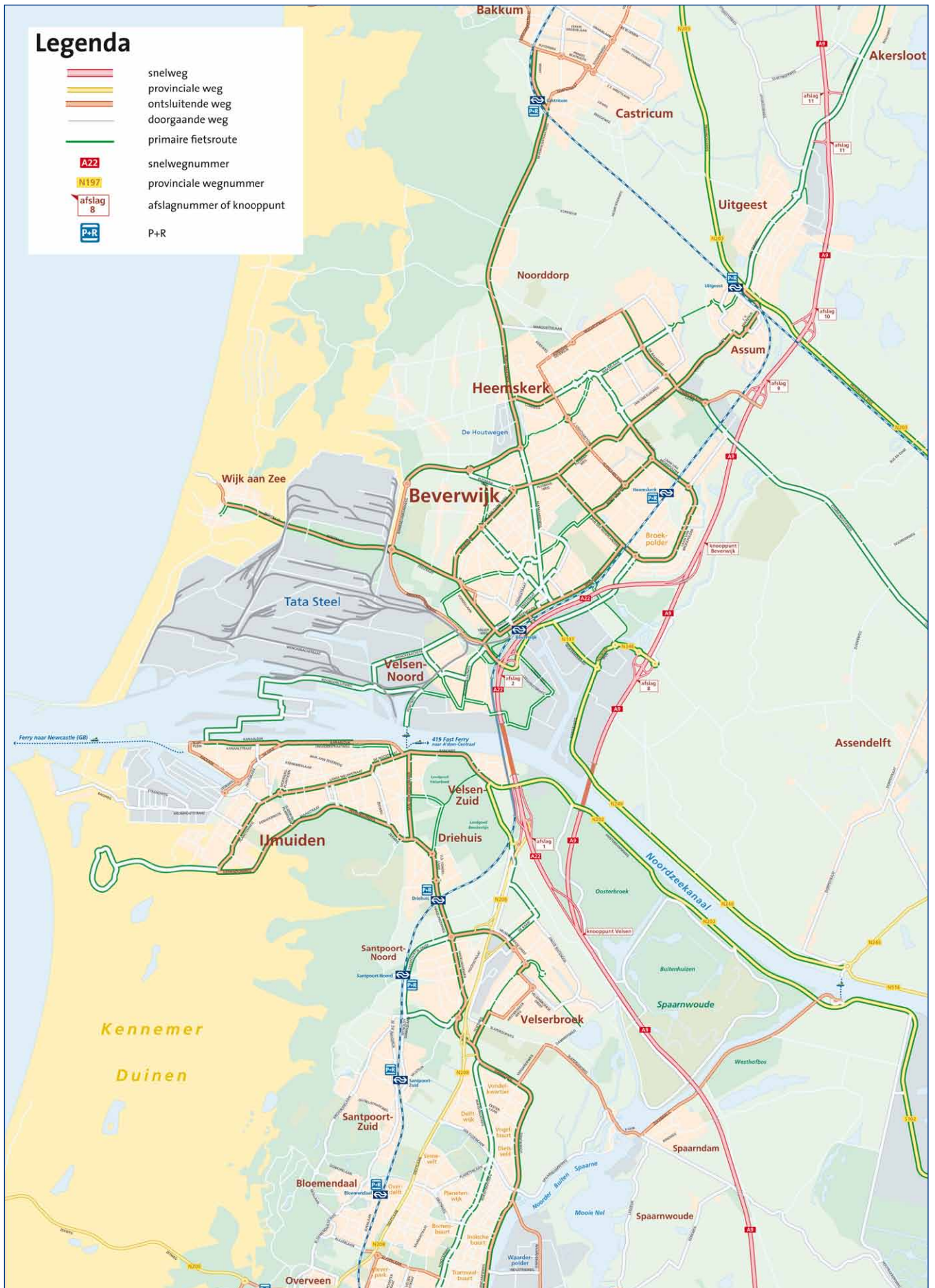
Er is intensief woon-werkverkeer tussen de verschillende gemeenten omdat de werkgelegenheid niet in elke gemeente even groot is. De maximaal te overbruggen afstand is ongeveer 16 km (Velsen-Uitgeest), de helft van de woon-werkafstanden is zelfs korter dan 10 km.² Het percentage inwoners dat woont en werkt binnen de regio is relatief hoog ten opzichte van de rest van Nederland. Dit betekent een hoge belasting van de lokale en regionale wegen.

Inwoners van de IJmond die buiten de regio werken, doen dat voornamelijk in het zuidelijke deel van Noord-Holland, nauwelijks in het gebied ten noorden van de IJmond. De A22 en A9 wordt hierdoor voornamelijk in zuidelijke richting belast.

Veel werknemers wonen in Haarlem en Zaanstad, maar het meeste woon-werkverkeer dat naar de IJmond komt, komt uit het noordelijk

¹ Regionale Verkeers Milieukaart 2011-2020.

² IJmond Bereikbaar, Hoofdlijnen Uitvoeringsprogramma 2011-2013.



FIGUUR 1: Wegennet IJmond

deel van de provincie. Dit betekent dat de A9 vanuit het noorden in de ochtend het meest belast wordt door het woon-werkverkeer van de werknemers van buiten de regio. 's Avonds is juist sprake van een sterke verkeersstroom in noordelijke richting.

2.2 Regionaal wegennet

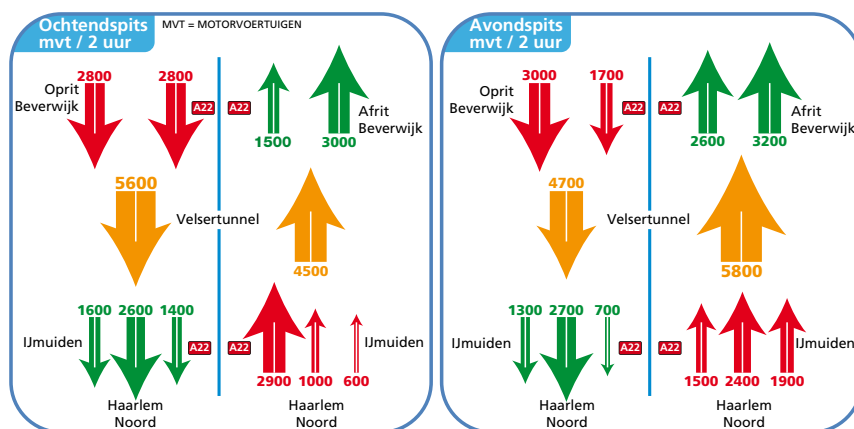
In figuur 1 hebben we het wegennet in de IJmond gevisualiseerd. De bereikbaarheid van de IJmond over de weg is weinig robuust. Dat komt vooral door de sterke afhankelijkheid van de A9 en de afhankelijkheid van de tunnels onder het Noordzeekanaal. Als er iets gebeurt op de A9 of bij de Velsertunnel is de IJmond bijzonder slecht bereikbaar. De gevolgen van files op de A9 zien we vrijwel dagelijks terug op de Amsterdamseweg/N202 in Velsen. Deze weg fungeert dan als alternatieve route naar Amsterdam. Stremmingen in de Velsertunnel hebben direct effect op het wegennet van Beverwijk, Velsen en de route via de sluizen. De bereikbaarheid van de IJmond gemeenten en Tata Steel staat in deze situaties onder druk.

Om het Noordzeekanaal te passeren maakt het bovenregionale verkeer gebruik van de Wijkertunnel. Het verkeer dat zijn bestemming heeft in of afkomstig is uit de IJmond/Haarlem Noord maakt gebruik van de Velsertunnel. Per etmaal verwerkt de Velsertunnel meer verkeer dan de Wijkertunnel. In de ochtend- en avondspits is

dit ongeveer gelijk. De inkomende en uitgaande verkeersstromen kruisen elkaar op de A22: 's ochtends rijdt er vanuit Beverwijk en Velsen-Noord vrijwel net zoveel verkeer richting Velsertunnel als tussen het knooppunt Beverwijk en de Velsertunnel¹. Na de Velsertunnel rijdt er vrijwel net zoveel verkeer rechtdoor richting de A9 als naar de A208/N202. In tegengestelde richting rijdt er net zoveel verkeer vanaf de A208/N202 richting Velsertunnel als vanaf de A22 richting de Velsertunnel. Na de tunnel slaat het meeste verkeer af naar Beverwijk/Velsen-Noord.

In de avondspits zien we dat de oprit vanuit Beverwijk richting Velsertunnel bijna twee keer zoveel verkeer moet verwerken dan de A22. Hetzelfde geldt aan de zuidzijde: vanaf de N208/N202 rijdt meer verkeer richting de tunnel dan vanaf de A22. Vrijwel net zoveel verkeer rijdt rechtdoor richting de A9 als afslaat richting Beverwijk/Velsen-Noord. In figuur 2 hebben we dit gevisualiseerd.

Uit de afbeelding blijkt dat de A22 en Velsertunnel een regionale functie heeft om Haarlem-Noord, Velsen en Beverwijk te ontsluiten. De Wijkertunnel heeft een meer bovenregionale functie.



FIGUUR 2: Verkeersstromen Velsertunnel

2.3 Fiets

Het fietsnetwerk in de IJmond is feitelijk een aaneenschakeling van lokale hoofd fietsroutes². Dit betekent dat er een grote diversiteit aan uitvoeringsvormen is. Daarnaast is geen sprake van een herkenbaar fietsnetwerk in het hele gebied. Bovendien zijn er ontbrekende schakels. Zowel in noord-zuidrichting (Noordzeekanaal en Velsertaverse) als van oost naar west (A22 zone) zijn er grote barrières voor fietsers. Het netwerk van hoofd fietsroutes zoals dat door de gezamenlijke gemeenten nu is gedefinieerd is weergegeven in figuur 5. Van alle verplaatsingen in Nederland vindt 26%³ op de fiets plaats. In de IJmond is dit ook het geval. Mede gezien de opkomst van de elektrische fiets is er in potentie nog veel winst te halen in het aandeel van de fiets op afstanden tussen 7,5 en 15 kilometer.

2.4 Openbaar vervoer

De spoorverbinding Alkmaar – Uitgeest – Beverwijk – Amsterdam en Castricum – Utrecht zijn de ruggengraat voor het OV van/naar de IJmond. Uitgeest is voor veel reizigers een aantrekkelijk opstappunt voor reizen naar Alkmaar, Zaanstad en (vooral) Amsterdam. Het P&R terrein staat vrijwel dagelijks vol. Hetzelfde geldt voor de fietsenstalling. Niet voor niets is station Uitgeest een belangrijk knooppunt in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dat in samenspraak met betrokken gemeenten wordt ontwikkeld door het ministerie van I&M, provincie Noord-Holland en ProRail. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde wordt de trein in de IJmond minder als vast vervoermiddel gebruikt⁴. Er kan nog iets gewonnen worden qua trein voor de externe pendel.

Gezien de beperkte afstanden binnen de regio is de trein voor vervoer binnen de regio alleen aantrekkelijk voor reizigers die bij het ene station wonen en naast een ander werken.

Voor het verkeer binnen de IJmond zijn openbaar vervoer gebruikers meestal aangewezen op de bus. De buslijnen 73, 74, 75, 82 en 167 zijn belangrijke regionale buslijnen voor de ontsluiting van de woongebieden in de IJmond. Lijn 75 wordt op korte termijn door provincie Noord-Holland, in samenwerking met gemeente Velsen, omgebouwd tot een HOV lijn.

De capaciteit van de bussen is over het algemeen (ruim) voldoende. Omdat het netwerk in de noordelijke IJmond niet fijnmazig is, zijn de loopafstanden naar de halten groot. Belangrijke bedrijventerreinen in Velsen-Noord zijn niet (meer) per openbaar vervoer bereikbaar.

Naast het openbare netwerk van Connexion, bestaat er een bedrijfsnetwerk van Tata voor haar werknemers van buiten de IJmond. Deze lijnen zijn niet toegankelijk voor werknemers van andere bedrijven. Er wordt dagelijks slechts een beperkte dienstregeling gereden die is afgestemd op de werktijden (ploegen) van Tata Steel. We onderzoeken of dit netwerk ook door andere reizigers gebruikt kan worden.

In de IJmond wordt bij 5%-7% van de verplaatsingen het openbaar vervoer gebruikt. Het landelijke gemiddelde is 5%, in de Randstad is dit 9%⁵. Voor verplaatsingen die langer zijn dan 10 kilometer lijkt er potentie te zijn voor een sterker aandeel openbaar vervoer.

³ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbalans, 2012.

⁴ IJmond Bereikbaar, Hoofdlijnen Uitvoeringsprogramma 2011-2013.

⁵ Kennis Instituut voor Mobiliteitsbeleid, Het scheiden van de markt, 2009.





‘De IJmondgemeenten investeren in een aantrekkelijk woon- en werkklimaat.’



3

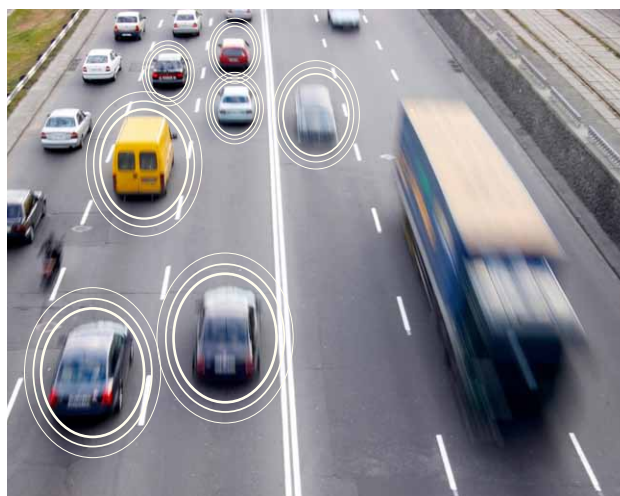
Ontwikkelingen tot 2030

De bevolking vergrijsst, waarbij het aantal inwoners in de IJmond ongeveer gelijk blijft. De huishoudens worden wel kleiner, zodat er ook in de toekomst meer woningen nodig zijn. Het aandeel van de dienstverlening in de werkgelegenheid groeit. Dit neemt niet weg dat industrie en logistiek in de IJmond dominant aanwezig blijven. Dit geeft bij elkaar een complexe samenstelling van verkeer en transport die gefaciliteerd moet worden.

Via de sluisen in het Noordzeekanaal is en blijft de IJmond vanaf zee de toegangspoort voor de haven van Amsterdam. De ruimtelijke en economische samenhang in de Metropoolregio Amsterdam zal sterker worden, wat blijkt uit het initiatief voor een gezamenlijke visieontwikkeling voor het hele Noordzeekanaalgebied. De IJmondgemeenten spelen hier op in met de ontwikkeling van een gemeenschappelijk gebiedsprogramma en een daarop gebaseerde economische uitvoeringsagenda.

De IJmondgemeenten investeren de komende jaren in een aantrekkelijk woon- en werkklimaat, toegesneden op de veranderende woonwensen én behoeften van het bedrijfsleven. In de visie voor het Noordzeekanaalgebied wordt dit nader geconcretiseerd. Naast programma's voor verbouw en nieuwbouw van woningen en kantoren wordt geïnvesteerd in de aantrekkelijkheid van de kust en andere trekpleisters voor toerisme en recreatie. De centrumvoorzieningen worden op peil gehouden en waar mogelijk versterkt.

De aard en omvang van de mobiliteit zal de komende decennia ook veranderen als gevolg van algemene en landelijke trends. Denk hierbij aan technologische ontwikkelingen en toepassingen in het verkeer en vervoer, maar ook in de informatievoorziening en communicatie. Regionale specialisatie en schaalvergroting zullen leiden tot andere vervoerstromen. Door de verdergaande individualisering en flexibilisering van onze tijds-



besteding zullen veel vaste dagelijkse woon- en werkpatronen vervagen. Deze ontwikkelingen leiden tot een andere mobiliteitsbehoefte.

3.1 Auto-/vrachtverkeer

De ontwikkelingen in het auto- en vrachtverkeer zijn door de recessie onzeker. In 2008 werd een groei van het autoverkeer met 1,5% per jaar verwacht. In 2011 blijkt dat door de economische recessie de groei tussen 2008 en 2011 niet heeft plaatsgevonden. In deze periode zijn, in algemene zin, de verkeersintensiteiten gelijk gebleven. Tot 2020 verwachten we desondanks een lichte groei van het auto- en vrachtverkeer (hooguit 1% per jaar)⁶.

Door een afnemende bevolking en een afnemende groei van het aantal huishoudens, autogebruik en autobezit zal tussen 2020 en 2030 naar verwachting over heel Nederland sprake zijn van een minder sterke groei van het personenvervoer.

Mondiale logistieke ontwikkelingen zorgen voor een groei van de goederenstromen. Ook voor de IJmond biedt dit kansen om de concurrentiekracht van de industrie en de logistieke sector te versterken. Bij gunstige economische ontwikkeling zal ook in de Metropoolregio de overslag sterk groeien, vooral van bulk.

De uitstoot van het (vracht)verkeer zal verminderen als gevolg van nieuwe voertuigtechnologieën, zoals het rijden op elektriciteit en biobrandstof.

3.2 Fiets

De Green Deal Fiets zet in op het stimuleren van de fiets: in 2022 moeten ten opzichte van 2012 20% meer Nederlanders de fiets naar het werk pakken⁷. Om de groei te stimuleren wordt onder meer ingezet op de uitbreiding van snel-fietsroutes, de stimulering van Park en Bike, ondersteuning van bedrijven die het fietsen naar het werk willen introduceren, inzet om (elektri-

sche) fietsen onderdeel uit te laten maken van leasearrangementen en pilots o.a. gebaseerd op bewonersinitiatieven.

Volgens Green Deal fiets wordt voor meer dan de helft van de ritten tot 4 km de fiets gebruikt. Verwacht wordt dat, als het bezit van elektrische fietsen in de toekomst even hoog is als het bezit van de gewone fiets nu, in meer dan de helft van de ritten tot 6 km zal worden gekozen voor de fiets. Het aantal keren dat Nederlanders de fiets nemen (aantal ritten) zal daardoor waarschijnlijk met drie tot vijf procent toenemen. Specifiek voor het woon-werkverkeer is de verwachte stijging hoger, namelijk tussen de vier en negen procent. En in de groep ouderen zal dit drie à vier procent zijn. Door de toename van het aantal fietsritten zal het gebruik van de auto licht afnemen. Het effect is echter te klein om tot minder lange files te leiden.

3.3 Openbaar vervoer

Station Uitgeest is een belangrijk knooppunt in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) dat in samenspraak met betrokken gemeenten wordt ontwikkeld door het ministerie van I&M, provincie Noord-Holland en ProRail. In 2020 zal de spoorcapaciteit toereikend moeten zijn om 6x per uur een intercity tussen Alkmaar en Amsterdam centraal te laten rijden. Met een zelfde frequentie moet ook een sprinter tussen Uitgeest en Amsterdam via de Zaanstreek kunnen rijden. In Uitgeest wordt daarom de perron-/ emplacementcapaciteit uitgebreid. Het goed benutten van deze extra spoorfaciliteiten kan naar onze overtuiging alleen slagen als de P&R voorzieningen bij Uitgeest fors worden uitgebreid.

De provincie streeft er naar om het openbaar busvervoer zo in te zetten dat het meer mensen op een betere manier bedient. Ze richt zich op twee sporen: een grofmazig, frequent, betrouwbaar en snel stroomlijnnennet (waaronder R-net, met een nog hogere kwaliteit) en maatwerk voor het ontsluitend fijnmazige net.

⁶ Regionale Verkeers Milieu Kaart 2011-2020.

⁷ Green Deal fiets, Ministerie I&M, 2012



In de provinciale visie OV 2020 wordt geconstateerd dat sprake is van een jarenlange afname van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. Wat de provincie vooral buiten de stedelijke gebieden aan openbaar vervoer aanbiedt, sluit onvoldoende aan bij de vervoersvraag. Er ligt dus een uitdaging om met gemeenten, reizigers en belangengroepen te kijken of dat beter kan.



‘Verkeer heeft effect op de leefbaarheid in de IJmond.’



4

Knelpunten

In dit hoofdstuk gaan we in op de knelpunten in de IJmond. Specifiek kijken we naar de doorstromingsknelpunten en naar leefbaarheids- of veiligheidsknelpunten. De knelpunten zijn in Figuur 3: Knelpunten weergegeven.

4.1 Knelpunten doorstroming

A9

De IJmond en Haarlem zijn sterk afhankelijk van de A9. Bij filevorming door bijvoorbeeld een ongeval zijn geen goede alternatieven beschikbaar. Ook na de aanleg van de spitstroken blijft de A9, ter hoogte van Haarlem, in de file top 10 staan.

A22

Tijdens een drukke ochtendspits rijdt het verkeer aan de noordzijde van de Velsertunnel langzaam. Dit wordt veroorzaakt doordat het verkeer van twee rijstroken naar de linker rijstrook moet. De rechter rijstrook is gereserveerd voor het verkeer uit Beverwijk/ Velsen-Noord. De capaciteit van de Velsertunnel wordt zo het efficiëntst gebruikt.

De Velsertunnel en aansluitende wegen zijn kwetsbaar: als hier een ongeval plaatsvindt komt het verkeer in de regio al snel vast te staan. Te hoge vrachtwagens zorgen er voor dat het verkeer regelmatig stilgezet wordt. Met name in de spitsen leidt dit tot files.

N197 (Rijk de Waalweg, Velsertaverse, Verkeersplein Noord, Parallelweg)

De verkeersafwikkeling op het zuidelijke deel van de N197 is sterk afhankelijk van de Velsertunnel. Daarnaast is op piekmomenten de capaciteit van het kruispunt Velsertaverse – Wijkerstraatweg – Velsertweg onvoldoende. Het is opvallend dat de piekmomenten van korte duur zijn. In de avondspits slaat de wachtrij terug tot aan de Wenckebachstraat en op de Parallelweg tot aan de Viaductweg.

Ook de wachtrij tussen de A22 en Beverwijk is in de avondspits lang. De wachtrij slaat dan terug tot aan de afrit van de A22.

In de avondspits heeft het kruispunt Verkeersplein Noord – Lijndenweg – Parallelweg en Verkeersplein Noord-Velsertaverse onvoldoende capaciteit. Het verkeer vanaf de Velsertaverse richting Alkmaar moet dan het verkeer vanaf de A22 en de Parallelweg kruisen.



FIGUUR 3: Knelpunten

De goederenspoorlijn van/naar Tata Steel kruist de Velsertaverse gelijkvloers. Ook de Wenckebachstraat wordt gelijkvloers gekruist. Het verkeer vanaf de A22 van en naar Tata Steel moet de spoorlijn dus twee keer kruisen. Door de lengte van de goederentrein en de lage snelheid neemt een treinpassage veel tijd in beslag. Zeker als de trein in de ochtend- en avondspits passeert neemt de wachttijd voor het autoverkeer snel toe. Tata Steel heeft aangegeven meer goederen over het spoor te willen vervoeren. Het aantal treinpassages zal hierdoor toenemen.

N202

Wanneer in de ochtendspits op de A9 file staat, gebruiken automobilisten de N202 als alternatieve route. De N202 is dan zwaar belast waardoor file ontstaat. Hierdoor ontstaan ook op de Stationsweg, Parkweg en de Rijksweg wachtrijen. Door de wachtrij op de Rijksweg kan niet alleen het verkeer richting Amsterdam maar ook richting IJmuiden niet doorrijden. Door de file op de Stationsweg/Parkweg kan ook het verkeer richting Haarlem en Beverwijk niet doorrijden.

N203

In de ochtendspits rijdt het verkeer tussen Castricum en Uitgeest langzaam. In de avondspits rijdt het verkeer tussen Uitgeest en Castricum langzaam. Het verkeerslicht op het kruispunt N203-Geesterweg bereikt de grenzen van zijn capaciteit waardoor in de spitsen op de N203 wachtrijen ontstaan. Ook het kruispunt A22 oostzijde – N203 kan het verkeer in de avondspits niet meer verwerken. In het kader van het programma Beter benutten wordt dit kruispunt gereconstrueerd.

N208

In de avondspits staat op de N208 een wachtrij voor de Velsertunnel. De praktijk leert dat deze wachtrij in een reguliere situatie ontbreekt als de capaciteit door middel van de verkeerslichten van de Velsertunnel beter wordt verdeeld. De Velsertunnel blijkt gevoelig voor incidenten waardoor in de spitsen al snel (lange) files ontstaan.

In de ochtendspits en in mindere mate in de avondspits staat er voor de verkeerslichten N208-Jan Gijzenkade een wachtrij. Op drukke momenten staat de wachtrij tot aan de Santpoortse Dreef. Hierdoor komt ook het verkeer in Santpoort vast te staan.

Communicatieweg in Heemskerk

In de avondspits kan de Communicatieweg het verkeer niet verwerken. De wachtrij staat dan tussen de Tolweg en de aansluiting met de A9.

4.2 Knelpunten leefbaarheid

Verkeer heeft effect op de leefbaarheid in de IJmond. Het gaat daarbij om de invloed van het verkeer op luchtkwaliteit, geluid, veiligheid en de barrièrewerking van de verkeersinfrastructuur.

Luchtkwaliteit

Jaarlijks wordt in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit de luchtkwaliteit bepaald. Terugkerende overschrijdingen zijn de wegen in Wijk aan Zee en de sluizen in het Noordzeekanaal. Deze overschrijdingen worden echter voor een zeer beperkt deel veroorzaakt door het wegverkeer in de IJmond.

Geluidhinder

De geluidsbelastingen zijn vastgelegd in de EU geluidskaarten. Straten met de meest geluidsbelaste woningen zijn de N203 ter hoogte van Uitgeest, de Alkmaarseweg in Beverwijk, de Stationsweg, de Lange Nieuwstraat en de Hageingerweg in Velsen.

Veiligheid

In de IJmond hebben we geen black spots. Op een aantal wegen in de IJmond is doorgaand verkeer ongewenst vanuit de verkeersveiligheid. Het huidige gebruik komt daar niet overeen met de functie van de weg. Het gaat vooral om de Communicatieweg in Heemskerk (buiten de kom), die gecategoriseerd is als erftoegangsweg (60 km/uur). Verkeerssituaties die als onveilig worden beleefd of waar extra aandacht voor verkeersveiligheid nodig is (bijvoorbeeld bij scholen en sportcomplexen) worden door de gemeenten lokaal aangepakt.



Barrièrewerking

Infrastructuur verbindt niet alleen mensen het kan ook een barrière vormen. In algemene zin zijn in de IJmond de volgende barrières aanwezig:

- > A22 zone (spoor, A22, Parallelweg) in Beverwijk.
- > N203 door Uitgeest.
- > Velsertaverse (tussen Velsen-Noord en Beverwijk).
- > Secundaire route door Santpoort Noord en Driehuis.
- > Noordzeekanaal.

4.3 Toekomstige knelpunten

Afhankelijk van de (economische) groei zal ook de intensiteit van het autoverkeer toenemen. Berekeningen laten zien dat in 2020 op de volgende locaties al bij een lage economische groei in de ochtend- en avondspits structurele capaciteitsproblemen ontstaan:

- > Communicatieweg e.o. in Heemskerk.
- > N203 in Uitgeest.
- > Kruispunt Velsertaverse – Velsertweg – Wijkerstraatweg.

Bij een hoge economische groei komen daar de volgende knelpunten in de doorstroming bij:

- > Alle aanvoerwegen richting Velsertunnel.
- > Route Rijksweg - N202.



5

Ambities

Er zijn zowel knelpunten in de doorstroming voor het (vracht)autoverkeer als problemen met geluidhinder en barrièrewerking. Doorstromingsproblemen hangen samen met te hoge verkeersintensiteiten, gegeven de beschikbare wegcapaciteit. Deze problemen concentreren zich op de routes van en naar de Velsertunnel, de Velsertaverse en bij congestie op de A9 ook op de N202.

Er zijn verschillende mogelijkheden de bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten aan te pakken. Het begint bij de vraag hoe we in de IJmond de mobiliteitsvraag willen faciliteren

De mobiliteitsvraag bij bewoners, werknemers en bezoekers is voor ons het vertrekpunt. Dit neemt niet weg dat we in eerste instantie willen inzetten op initiatieven en maatregelen waarmee we het aantal autoverplaatsingen, in ieder geval in spitsperiodes, kunnen verminderen. Dat kan door in te spelen op ontwikkelingen zoals 'het nieuwe werken' en technologische ontwikkelingen maar ook door het fietsgebruik op de korte afstand te stimuleren. Hierdoor ontstaat er ruimte voor verkeer dat echt noodzakelijk is.

Vervolgens is het zaak om voor de knelpunten die dan nog reesteren goede oplossingen voor de doorstroming van het verkeer uit te werken op een wijze die recht doet aan de belangen van milieu, leefbaarheid en veiligheid.

In de komende hoofdstukken werken we dit uit in concrete ambities en maatregelen.

5.1 Onze ambities

In 2030:

1. Hebben automobilisten op de corridors in de IJmond maximaal 10 minuten vertraging.⁸

Een goede (auto)bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de IJmond. We vinden dat de IJmond goed bereikbaar is als de vertraging in de IJmond maximaal 10 minuten is ten opzichte van een "free flow" situatie. Met vertragingen bedoelen we de wachttijden bij verkeerslichten en gesloten spoorwegovergangen, files en de afhandeling van te hoge vrachtwagens bij de Velsertunnel. Bij ongevallen kunnen we deze ambitie veelal niet waarmaken. We streven er wel naar om de gevolgen van een ongeval zoveel mogelijk te beperken.

⁸ De 10 minuten zijn gebaseerd op de 10 minuten regel van de provincie Noord-Holland bij wegwerkzaamheden. De corridors zijn gedefinieerd in de subsidieaanvraag Beter Benutten.

2. Is sprake van een wegennet waarbij alternatieven aanwezig zijn in het geval van congestie of een incident.

Het stelsel van hoofdwegen voor het (vracht) autoverkeer in en rond de IJmond is kwetsbaar. Bij een ongeval op bijvoorbeeld de A9 of in de Velsertunnel ontstaan al snel lange files op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Congestie op de A9 leidt tot extra verkeer op de N202. Het is voor de IJmond van groot belang dat deze kwetsbare situatie wordt verbeterd.

3. Komt de A9 niet meer voor in de file top 10.

De A9 is cruciaal voor de bereikbaarheid van de A9 over de weg. Bovendien hebben de IJmondgemeenten de ambitie om het doorgaand verkeer zoveel als mogelijk af te wikkelen via de A9. Op dit moment staat de A9 echter op de vierde plaats in de filetop 50⁹. Wanneer we geen maatregelen nemen zullen door de groei van het autoverkeer deze problemen alleen maar toe nemen. Vanuit de IJmond spannen we ons in om de files op de A9 te verminderen.

4. Maakt het doorgaand verkeer gebruik van de A9 en functioneert de A22 als een regionale stroomweg voor de IJmond.

Op dit moment functioneren de A9 en de A22 beiden als autosnelwegen. Veel verkeer tussen Haarlem en de A9 ten noorden van Uitgeest (vice versa) maakt nu gebruik van de A22. De bereikbaarheid van de IJmondgemeenten en van Tata Steel staat daardoor onder druk. Dit is oplosbaar als er maatregelen worden genomen waarmee het voor de IJmond doorgaand verkeer zoveel als mogelijk via de A9 afgewikkeld kan worden.

5. Vindt de helft van de verplaatsingen tot 7,5 km op de fiets plaats (van 35% naar 50%).

Op afstanden tot 7,5 kilometer concurreren auto en fiets met elkaar. Het aandeel van de fiets is op de korte afstand circa 35%. Het aandeel fietsverkeer in de modal split kan echter nog hoger. We bereiken dit door het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren.

Het aantal korte ritten met de auto in de IJmond is hoog. Zo is een kwart van het aantal autobewegingen op de Velsertaverse een korte rit. Door het aantal korte ritten te verminderen willen we de beschikbare wegcapaciteit beter benutten, de leefbaarheid verbeteren en de milieubelasting verminderen.

6. Wordt in de IJmond meer gebruik gemaakt van het Openbaar vervoer zodat het gebruik gelijk is aan het gemiddelde in de Randstad (van 6% naar 9%).

In de IJmond is het gebruik van het openbaar vervoer lager dan in de rest van de Randstad. We willen het gebruik van het openbaar vervoer verhogen om de wegcapaciteit beter te benutten, de leefbaarheid te verbeteren en de milieubelasting te verminderen. Het is bekend dat automobilisten niet snel gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. We zetten daarom in op het verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer zodat de huidige gebruikers het openbaar vervoer ook blijven gebruiken en niet-gebruikers te verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer.

In gebieden die niet met (regulier) openbaar vervoer worden ontsloten leveren we maatwerk via WMO-, doelgroepen- en bedrijfsvervoer.

7. Passen bedrijven die veel verkeer en transport genereren¹⁰ mobiliteitsmanagement toe.

Mobiliteitsmanagement bij bedrijven richt zich op het (verder) optimaliseren van de personen- en goederenstromen van en naar bedrijven.

Personenvervoer

In het najaar van 2008 hebben overheid en bedrijfsleven in het Convenant Mobiliteitsmanagement afgesproken de mobiliteit met vijf procent te verminderen. Het vervoer van en naar bedrijven is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit. Om de ambities te halen hebben bedrijven een belangrijke rol. Daarnaast zal vanuit het publiek-private IJmond Bereikbaar programma een aanbod worden ontwikkeld waar alle bedrijven gebruik van kunnen maken.

Goederenvervoer

De ligging aan het Noordzeekanaal, de binnenhaven van Beverwijk en het aanwezige spoornetwerk biedt in potentie kansen voor een modal

⁹ Website Verkeers Informatiedienst, 2012.

¹⁰ In het volgende hoofdstuk beschrijven we welke bedrijven dit zijn.



shift. Vanuit de IJmond willen we de mogelijkheden die dit biedt verder benutten, met als doel meer ruimte te creëren op de bestaande hoofd-wegen en de leefbaarheid en veiligheid op en rond de wegen te verbeteren.

Het realiseren van deze ambitie vraagt een nauwe samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven.

8. Is de leefbaarheid verbeterd doordat: het autoverkeer niet bijdraagt aan het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen; het geluidsniveau in straten met geluidgehinderde woningen ($L_{den}^{11} > 65 \text{ dB}$) met minimaal 2 dB is verminderd; barrières zijn opgeheven.

De bijdrage aan de achtergrondconcentratie in de IJmond van het wegverkeer is relatief klein (2%). Desondanks willen we maatregelen blijven nemen om de luchtkwaliteit op lokaal niveau te verbeteren.

¹¹ L_{den} staat voor Level Day Evening Night. Dit is de gemiddelde geluidsbelasting per etmaal.

¹² <http://mobiliteitsscan.bereikbaarheidskaart.nl/>

In de IJmond stonden in 2006 ongeveer 6000 woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan 65 dB. Iedere gemeente heeft een actieplan vastgesteld om het aantal geluidgehinderde woningen te verminderen. Ook in deze visie spreken we de ambitie uit de geluidsbelasting door het wegverkeer te verminderen.

De barrières in de IJmond willen we beslechten door infrastructurele maatregelen te nemen.

5.2 Effecten ambities

Met behulp van de Mobiliteitsscan¹² hebben we indicatief gekeken wat de effecten zijn van deze ambities. Wanneer we deze ambities realiseren dan lijkt in 2020 de hoeveelheid verkeer op de belangrijke hoofdroutes ten opzichte van 2011 gelijk te blijven. We zijn daarbij uitgegaan van een scenario met lage economische groei (RC scenario). Alleen op de N203 zal de hoeveelheid verkeer toenemen. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aandeel doorgaand verkeer waarop deze ambities nauwelijks invloed heeft.



‘Het realiseren van de ambities vraagt voortdurende en gerichte aandacht.’



6

Maatregelen

Het realiseren van de geformuleerde ambities is een zaak van lange adem en vraagt voortdurende en gerichte aandacht. In dit hoofdstuk beschrijven we de maatregelen waarmee we onze ambities kunnen bereiken.

We maken hierbij onderscheid in:

- 1 Regionale investeringen in de verkeersinfrastructuur
- 2 Regionale projecten Dynamisch Verkeersmanagement.
- 3 Regionale projecten Mobiliteitsmanagement.
- 4 Regionale marketing en communicatie.

De hoofdlijnen staan beschreven in dit hoofdstuk. De organisatie en financiering komt aan de orde in hoofdstuk 7. In het afsluitende hoofdstuk 8 worden de maatregelen geordend in een uitvoeringsprogramma.

6.1 Investeringsverkeersinfrastructuur

Ontvlechten verkeersstromen A22

Wanneer het autoverkeer blijft groeien ontstaan rondom de Velsertunnel in de ochtend- en avondspits structurele capaciteitsproblemen. Door Gebieds Gericht Benutten kan dit niet worden opgelost. De capaciteit rondom de Velsertunnel is alleen met ingrijpende en kostbare maatregelen te verhogen. Daarom willen we de mogelijkheden van de Wijkertunnel beter benutten. We willen de twee verkeersstromen ter hoogte van de Velsertunnel ontvlechten (zie paragraaf 2.2.). Hiervoor zijn drie mogelijkheden, namelijk:

- 1 Het verbeteren van de route A9-A200/N205, waardoor meer verkeer via de A9 naar Haarlem rijdt.
- 2 De aanleg van een verbinding tussen de A208-A22 (Velservoog) waardoor de N202 wordt ontlast.
- 3 De aanleg van een verbinding tussen de A9-A22-A/N208 waardoor meer verkeer via de Wijkertunnel van en naar de A/N208 kan rijden.

Uit berekeningen met de Regionale Verkeers Milieukaart 2011-2020 blijkt dat de laatste optie het meest effectief is. Met deze maatregel komt op de A22 capaciteit vrij. Capaciteit die hard nodig is voor een goede bereikbaarheid van IJmuiden, Velsen Noord, Beverwijk en Tata Steel.

De verbinding tussen de A9-A22-A/N208 komt te liggen in de zone tussen de A9 en A22 die bekend staat als Zuiderscheg. Voor deze zone biedt het bestemmingsplan ruimte aan recreatieve bedrijvigheid. Het toevoegen van infrastructuur staat hiermee op gespannen voet. Er zal dus onderzocht moeten worden welke oplossingen de robuustheid van het wegennet rond de tunnels verbeteren, maar mogelijke ontwikkelingen in de Zuiderscheg niet blokkeren.

Ontwikkeling A22 zone

In combinatie met de voorgenomen reconstructie van de aansluiting A22-Beverwijk, de calamiteitenbogen en de N208-A9 verbinding kan een ruimtelijke kwaliteitsimpuls worden gegeven aan het gebied rondom de Parallelweg.

De A22 vormt namelijk een barrière tussen stad en het gebied rond de kop van de Haven, de Parallelweg, de Meubelboulevard en de rest van bedrijventerrein de Pijp. Met name voor langzaam verkeer is het lastig om op een veilige en snelle manier van de ene naar de andere kant te komen. Om de relatie tussen stad en De Pijp te versterken zijn er op korte termijn (tot 2020) meer dwarsverbindingen gewenst. We denken daarbij aan een 2^e Viaductweg in het verlengde van de Wijkermeerweg, waarbij de bestaande Viaductweg vrijgespeeld wordt voor langzaam verkeer. Daarmee verbetert de verbinding tussen het centrum, het Meerplein en de Kop van de Haven, waar gestart kan worden met de ruimtelijke revitalisering van het gebied.

Daarnaast is op korte termijn een verbinding gewenst voor langzaam verkeer tussen het station van Beverwijk en de Parallelweg, zodat voetgangers en treinreizigers vanuit het Stationsgebied makkelijker de Parallelweg kunnen bereiken.

Voor de langere termijn (>2020) werkt Beverwijk momenteel aan een integrale gebiedsvisie voor

het gebied bestaande uit de Kop van de Haven, de Parallelweg, de Meubelboulevard en de rest van bedrijventerrein de Pijp. Daarbij wordt uitdrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke en stedenbouwkundige mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen in het gebied, zoals woningbouw en een concentratie van de huidige winkel-functies. Deze gebiedsvisie moet uiteindelijk uitwijzen welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Daarbij streven we naar het formeel afwaarderen van de A22 - met behoud van de calamiteitenfunctie voor de A9 - en een andere ontsluitingsstructuur van Beverwijk op de A22 door een extra aansluiting bij de Aagtenpoort.

Zo ontstaat er meer milieuruimte rond de A22, meer verkeersruimte voor lokaal verkeer en vermindert het knelpunt bij de ingang van de Velsertunnel.

Dit streven zal worden uitgewerkt in een gebiedsvisie en zal vanzelfsprekend worden afgestemd met de visie voor het Noordzeekanaalgebied.

Verhogen capaciteit A9

Door de hiervoor uitgewerkte maatregelen zal de capaciteit van de A9 moeten toenemen om knelpunten aldaar te voorkomen. Fysiek zijn daar mogelijkheden voor door de vluchtstrook in de Wijkertunnel te benutten als spitsstrook. Door deze maatregel is voldoende capaciteit beschikbaar.

Verder blijkt dat de capaciteit van de A9 ter hoogte van Haarlem-Zuid onvoldoende is. Capaciteitsuitbreiding van de A9 bij Haarlem-Zuid zal de bereikbaarheid van de IJmond aanzienlijk verbeteren. Minder congestie op de A9 betekent



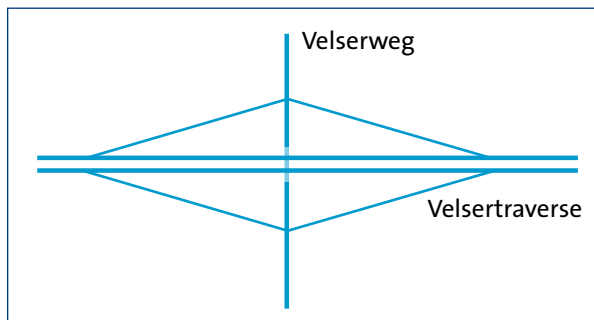
bovendien minder verkeer over de N202/Amsterdamseweg. Hierdoor wordt ook op deze route dit capaciteitsprobleem opgelost.

Nieuwe verbinding A8 – A9

Onder regie van RWS en provincie Noord-Holland vindt besluitvorming plaats hoe de bereikbaarheid van de noordzijde van de Metropoolregio Amsterdam op termijn gegarandeerd kan worden. Een directe verbinding tussen de A8 en A9 maakt deel uit van de besluitvorming. De IJmondgemeenten zijn van mening dat vanwege de noodzaak van goede alternatieven bij congestie en calamiteiten en vanwege een evenwichtige verdeling van de verkeersstromen in het hele gebied een goede nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 nodig is.

Structurele reconstructie A22 – aansluiting Beverwijk

Samen met de provincie en Rijkswaterstaat is een plan gemaakt om de aansluiting Beverwijk op de A22 te reconstrueren tot half klaverblad. Door deze reconstructie verbetert de doorstroming. Uit de studie blijkt echter ook dat het viaduct over de A22 verbreed moet worden. In het plan is een verbreding niet opgenomen omdat hier geen geld voor beschikbaar is. Het verbreden van het viaduct is daarom opgenomen in deze visie.



FIGUUR 4: schematische weergave ongelijkvloerse kruising Velsertaverse-Velsersweg

Reconstructie kruispunt Velsertaverse – Velsersweg – Wijkerstraatweg

Het kruispunt Velsertaverse–Velsersweg–Wijkerstraatweg is een bajonetkruispunt. Door deze kruispuntvorm gaat er veel capaciteit verloren (verliestijd). Door het kruispunt te reconstrueren tot viertaks kruispunt nemen de verliestijden af en

neemt de capaciteit dus toe. Op de langere termijn is deze maatregel onvoldoende: een ongelijkvloerse kruising is dan nodig om het verkeer af te kunnen wikkelen. (zie figuur 4)

Ontsluiting IJmuiden

De mogelijkheden om de primaire ontsluitingsweg van IJmuiden van en naar het hoofdwegennet (A22/A9 en N202) te verbeteren zijn fysiek beperkt. We zetten daarom in op het verminderen van het niet-noodzakelijke autoverkeer door voor de korte afstanden het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren, bijvoorbeeld voor het verkeer tussen IJmuiden en de noordelijke IJmond. Waar mogelijk worden daarnaast doorstromingsmaatregelen getroffen. In navolging van de kruispuntaanpassingen die zijn gerealiseerd bij de aansluitingen van de A22 op de Amsterdamseweg (N202) zal onderzocht worden welke optimalisaties nog mogelijk zijn bij de aansluitende kruispunten bij Oud-Velsen en het Pontplein. Hierbij zal ook het mogelijk toepassen van een groene golf onderzocht worden.

Capaciteitsverruiming Communicatieweg

Op de Communicatieweg ontstaan capaciteitsproblemen. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe de capaciteit op de Communicatieweg N203 uitgebreid moet worden.

Provinciale weg N203 Uitgeest

Ook op de N203 ter hoogte van Uitgeest ontstaan in de spitsen capaciteitsproblemen. De ruimte om de wegcapaciteit uit te breiden is echter beperkt. Nader onderzoek moet uitwijzen of de capaciteit op de N203 uitgebreid moet (en kan) worden of dat er alternatieve mogelijkheden zijn.

Aanleg ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk

Door de fietsinfrastructuur te verbeteren is het aantrekkelijker om de fiets te gebruiken. In de IJmond realiseren we daarom een kwaliteitsnet fiets. Dit netwerk is in figuur 5 gevisualiseerd. Het netwerk voldoet aan kwaliteitseisen die in iedere gemeente gelijk zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de breedte van de fietspaden, materiaalgebruik etc.

Verbeteren oversteek Noordzeekanaal

Het Noordzeekanaal is voor (brom)fietsen een



FIGUUR 5: Fietsnetwerk IJmond

barrière. De pont vormt daarom een cruciale schakel voor veel fietsverplaatsingen in de regio. Een hogere frequentie leidt er toe dat het fietsgebruik toeneemt. De betrouwbaarheid van de reistijd neemt toe. Het is vergelijkbaar met het verhogen van de frequentie voor het openbaar vervoer. Bij een frequentie van een overvaart per 10 minuten gaan gebruikers niet meer af op de dienstregeling en vormt het kanaal geen barrière meer.

Langzaam verkeertunnel Velsertaverse

De wachttijd voor het langzaam verkeer bij de Velsertaverse is relatief hoog. Om deze te verminderen leggen we onder de Velsertaverse een fietsers/voetgangerstunnel aan.

Verbeteren (brom)fietsenstallingen

Door de (brom)fietsenstallingen te verbeteren en uit te breiden, zoals bij station Beverwijk, wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van de fiets.

Realiseren OV fiets

Op alle NS stations in de regio is een OV fiets voorziening gerealiseerd, hetzij door middel van fietskluizen, hetzij een bemand uitgiftepunt. Daarnaast onderzoeken we of het gewenst is om bij het Kennemer Gasthuis locatie Noord en in Wijk aan Zee een uitgiftepunt te realiseren.

Doorstromingsmaatregelen bus

De bus is een aantrekkelijk alternatief als deze net zo snel of sneller is dan de auto. In het wegennet is een aantal knelpunten aanwezig waardoor ook de bus vertraging oploopt. Dit zijn:

- > A/N208 richting de Velsertunnel.
- > Velsertaverse – Station Beverwijk.
- > Station Beverwijk – Wijkermolen.

Hier willen we busbanen aanleggen of doorstromingsmaatregelen treffen, zodat de bus sneller op zijn bestemming aankomt.

Maatregelen die op korte termijn worden gerealiseerd om de doorstroming van de bus te verbeteren zijn:

- > Velsertweg – Vondellaan.
- > Parkweg – Amsterdamseweg.
- > Delftplein Hoofdstraat.
- > Breestraat – Schans.

Verbeteren P+R voorzieningen

In de regio zijn op alle stations P+R voorzieningen aangelegd. Daarnaast is voor de Fast Flying Ferry in Velsen Zuid een P+R aangelegd. De bezetting van de P+R terreinen is wisselend. Zo is het P+R terrein Beverwijk op dit moment nauwelijks bezet, terwijl de capaciteit in Santpoort, Driehuis en Uitgeest regelmatig te kort schiet. Op deze plaatsen leggen we extra parkeerplaatsen aan.

Verbeteren kwaliteit bushaltes en busstations¹³

De provincie Noord-Holland is concessieverlener van het busvervoer in de regio. De wegbeheerders zijn echter verantwoordelijk voor de inrichting van de bushaltes en busstations. Om het busvervoer aantrekkelijker te maken voldoen de haltes op zijn minst aan de kwaliteitseisen van de provincie.

Actuele reisinformatie bij bushaltes

In de regio is de provincie gestart met het plaatsen van Dynamisch Reizigers Informatie Systemen (DRIS) op de bushaltes van R-net. We werken mee aan het plaatsen van deze systemen.



FIGUUR 6: Bestaande P+R terreinen

¹³ De provincie is voornemens om diverse OV projecten te realiseren. Deze projecten zijn ook in deze visie opgenomen.

Geluidsarm asfalt

Door geluidsarm asfalt neemt de geluidsbelasting minimaal 2 dB af. Wanneer een weg gereconstrueerd wordt waar de geluidsbelasting hoog is ($L_{den} > 65$ dB) passen we geluidsarm asfalt toe. De levensduur voor geluidsarm asfalt is lager dan traditioneel asfalt. De aanlegkosten zijn gelijk maar de afschrijvingstermijn is dus korter. In het uitvoeringsprogramma is daarom een post opgenomen om de kortere afschrijvingstermijn te financieren.

6.2 Regionale projecten Dynamisch Verkeersmanagement

Verbeteren verkeersafwikkeling Velsertunnel

De verkeersafwikkeling bij de Velsertunnel wordt vaak ernstig beperkt als gevolg van te hoge vrachtauto's. Het systeem van hoogtedetectie, communicatie met de chauffeur en de afwikkeling van dit type incidenten is verouderd. Bovendien zijn er geen alternatieven bij calamiteiten. Rijkswaterstaat zal in het kader van het Beter Benutten programma de volgende maatregelen realiseren:

- > Nieuw hoogtedetectiesysteem en systeem van afwikkeling van te hoge vrachtwagens bij de Velsertunnel.
- > Calamiteitenbogen ter hoogte van knooppunt Beverwijk en knooppunt Velsen.

Gebieds Gericht Benutten IJmond 2012

In 2012 zijn we gestart met Gebieds Gericht Benutten IJmond. Uitgangspunt is dat we de wegcapaciteit op ons hoofdwegennet met behulp van bestaande infrastructuur zoveel mogelijk benutten. We zijn gestart met een pilot voor de A22-Velsertraverse e.o.. Als de pilot succesvol is gaan we ook op andere hoofdwegen verkeersmanagement toepassen.

Deelname aan Regioregie

Regioregie is in de IJmond in 2005 opgericht. Regioregie heeft tot doel werkzaamheden en evenementen regionaal op elkaar af te stemmen. Echter niet alle IJmondgemeenten melden werkzaamheden en evenementen aan Regioregie. Websites als IJmond bereikbaar maken



gebruik van informatie uit Regioregie. Omdat de informatie niet wordt doorgegeven, is deze ook niet beschikbaar voor de weggebruikers. Omdat we de informatievoorziening willen verbeteren, is deelname aan Regioregie van belang. In dit verband zullen we ons ook sterk gaan maken om het incidentmanagement op de belangrijkste routes te verbeteren.

Optimaliseren verkeerslichten

Verouderde en niet goed ingeregelde verkeerslichten kunnen het verkeer minder goed verwerken. Zo is het mogelijk om de wachttijden door een efficiëntere regeling aanzienlijk te verminderen. We zorgen er voor dat de verkeerslichten goed zijn onderhouden en voorzien zijn actuele software (minder dan 5 jaar oud).

Groene Golven verbeteren de doorstroming en de luchtkwaliteit. De Havenroute in IJmuiden (tussen de A22 en het Pontplein) en de route tussen de A22 en de Wenckebachstraat in Velsen Noord lijken kansrijk te zijn. Ook andere routes zijn wellicht interessant om een groene golf te realiseren.

Fietsvriendelijke verkeerslichten

Fietsvriendelijke verkeerslichten maken het fietsen meer aantrekkelijk. Dit betekent dat we de wachttijd willen beperken tot maximaal 90 seconde. Als dit niet mogelijk is omdat de wachttijd voor het overige verkeer te hoog wordt nemen we aanvullende maatregelen. Zo realiseren we ter hoogte van het kruispunt Velsertraverse-Velserweg voor het langzaam verkeer een ongelijkvloerse kruising.

Daarnaast plaatsen we wachttijdvoorspellers bij iedere nieuwe verkeerslichtinstallatie.

Bus voorrang bij verkeerslichten

Door de bus voorrang te geven bij verkeerslichten kan relatief eenvoudig veel tijdwinst worden gebruikt. Veel verkeerslichtinstallaties zijn al voorzien van een OV regeling maar in praktijk blijkt deze niet altijd te werken. We willen er voor zorgen dat alle verkeerslichten zijn voorzien van een goed werkende OV voorrangsregeling.

6.3 Regionale projecten Openbaar Vervoer en Mobiliteitsmanagement

OV netwerk op peil

In aansluiting op de OV visie van provincie Noord-Holland zullen de IJmondgemeenten zich inspannen om de stroomlijnen voor het openbaar vervoer verder te versterken. Naast de in ontwikkeling zijn HOV lijn IJmuiden–Haarlem zetten we in op het verbeteren van de lijn IJmuiden–Amsterdam. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van de ontsluiting per spoor. Wanneer het programma Hoog Frequent Spoor op de Zaanlijn succesvol is gaan we onderzoeken of dit ook op de lijn Uitgeest–Haarlem mogelijk is.

De infrastructurele projecten om het openbaar vervoer te versterken hebben we onder *doorstromingsmaatregelen bus* genoemd. De kans is aanwezig dat door provinciale bezuinigingen mogelijk meer lijnen opgeheven kunnen worden. Gevolg daarvan zal zijn dat belangrijke voorzieningen en verschillende woonbuurten niet meer met openbaar vervoer ontsloten worden. De IJmondgemeenten willen hiervoor een alternatief. We zetten in op maatwerk. Op de kaart (figuur 7) staan de bestemmingen weergegeven waarvan wij vinden dat deze met een vorm van openbaar vervoer bereikbaar moeten zijn. De ontsluiting van NS station Heemskerk is daarbij een lang gehoorde wens.

In samenwerking met het bedrijfsleven zullen we shuttlediensten ontwikkelen naar bedrijfs-terreinen. Verder zullen we slim gebruik gaan maken van de mogelijkheden die het bedrijfsvervoer van Tata Steel biedt en van het WMO- en doelgroepenvervoer. Deze initiatieven vallen

buiten de reguliere exploitatie van het OV, wat nieuwe vormen van financiering en bedrijfsvoering mogelijk maakt.

Vervoer over water

Een verbinding over water tussen Amsterdam, Zaandam, Beverwijk en Velsen heeft als voordeel ten opzichte van een verbinding over de weg dat het traject filevrij kan worden afgelegd. Daarnaast heeft een waterverbinding een hogere recreatieve waarde dan een verbinding over de weg.

We zijn van mening dat de mogelijkheden voor personenvervoer over water goed onderzocht moeten worden. Daarbij moet worden gekeken naar omvang en wensen van potentiële doelgroepen van het vervoer over water en zijn ook bereid om daaraan bijdragen te leveren.

We weten op dit moment onvoldoende of goederenvervoer over water een alternatief is voor het vervoer over de weg. We gaan dit onderzoeken.

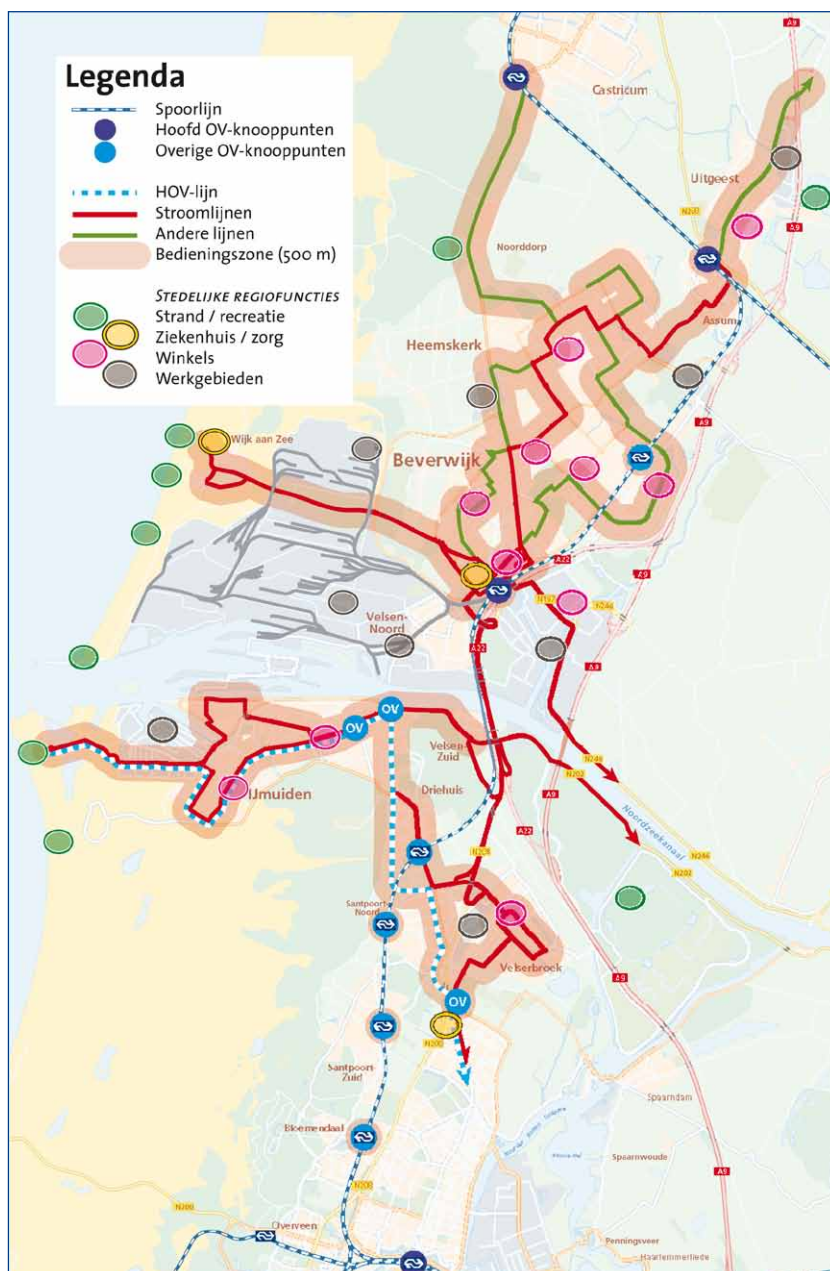
Mobiliteitsmanagement bij bedrijven

De overheid kan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen niet alleen oplossen. De wijze waarop bedrijven en organisaties omgaan met woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederentransport bepaalt in hoge mate het succes. Overheden en bedrijven werken in de IJmond daarom samen aan mobiliteitsmanagement.

Inzet is op basis van vrijwilligheid deze aanpak voort te zetten en te intensiveren. Als het nodig is zullen we een actieve inzet van bedrijven ook via de milieuvergunning afdwingen.

Mobiliteitsmanagement wordt toegepast bij bedrijven met:

- > Meer dan 100 werknemers en/of
- > Meer dan 500 bezoekers per dag en/of
- > Meer dan 2 miljoen transportkilometers per jaar.
- > Voor verladers en uitbested vervoer en/of
- > Meer dan 1 miljoen transportkilometers per jaar voor eigen vervoerders.



FIGUUR 7: bestemmingen openbaar vervoer

Wij nemen het initiatief om deze bedrijven te benaderen. Daarnaast faciliteren en coördineren we het mobiliteitsmanagement.

Aanpak goederenvervoer

Met een gericht onderzoek willen we inzicht krijgen in de aard en omvang van de goederenstromen van en naar de IJmond. Van daaruit ontwikkelen we in samenwerking met het bedrijfsleven en Smart Logistics Amsterdam een programma gericht op het stimuleren van milieuvriendelijk vervoer en het verbeteren van de efficiency in het transport.

Inzet shuttlediensten

Diverse bedrijventerreinen zijn per openbaar vervoer niet of moeilijk bereikbaar. Als aanvulling op het bestaande openbaar vervoer willen we naar de bedrijventerreinen vraaggerichte shuttle-diensten realiseren.

Aanbieden IJmond Bereikbaar OV chipkaart

IJmond Bereikbaar biedt bedrijven en instellingen concrete mobiliteitsoplossingen om de regio bereikbaar te houden. Met de IJmond Bereikbaar OV chipkaart kan de pashouder 7 dagen per week gebruik maken van het openbaar vervoer.



Faciliteren van elektrisch rijden

In 2011 en 2012 hebben we samen met de Stichting E-laad oplaadpalen geplaatst. Daarmee is het project "IJmond rijdt elektrisch" formeel afgerond. Mede door landelijke maatregelen ontstaat nu een spin off effect. We hebben er voor gekozen om zo min mogelijk randvoorwaarden te stellen aan het plaatsen van oplaadpalen in de openbare ruimte. Dit beleid blijven we continueren. Uiteraard kijken we naar aspecten als veiligheid en ruimtelijke inpassing.

Om de spin off van elektrisch rijden vast te houden is het nodig dat er naast de bestaande oplaadpalen nieuwe worden geplaatst. De IJmond werkt hierbij samen met de Metropoolregio om deze palen te plaatsen.

6.4 Regionale marketing en communicatie

De IJmondgemeenten kunnen de ambities en maatregelen niet alleen uitvoeren. Veel investeringen zullen in samenwerking met of zelfs door provincie, rijk of het bedrijfsleven uitgevoerd moeten worden. De IJmondgemeenten zullen daarom doorgaan met een regionale aanpak van de bereikbaarheid. In onze externe vertegenwoordiging zullen we dat structureel gaan invullen. Ook zullen de IJmondgemeenten gezamenlijk initiatieven nemen om meer intensief aan te sluiten bij platforms en initiatieven in de Metropoolregio Amsterdam, zoals het programma Smart Logistics Amsterdam.

Marketing en communicatie zijn ook van groot belang voor een goed functionerend verkeers- en vervoersysteem. Het bieden van goede voorzieningen is immers nog geen garantie voor een daadwerkelijk en verantwoord gebruik ervan. Weggebruikers moeten weten welke voorzieningen er zijn, gestimuleerd worden de juiste mobiliteitskeuzes te maken en vervolgens ook weten welk verkeersgedrag wordt verwacht.

Een structureel regionaal communicatieprogramma zal daarom deel uit gaan maken van het uitvoeringsprogramma. Dit communicatieprogramma zal zich richten op het:

- > Informeren van weggebruikers over de voorzieningen die er zijn en gaan komen.
- > Stimuleren van gewenste mobiliteitskeuzes.
- > Stimuleren van goede routekeuzes.
- > Stimuleren van gewenst verkeersgedrag.

De inzet is deze communicatie zoveel als mogelijk met bedrijven en (belangen)organisaties uit te voeren. We denken hierbij aan projecten als:

Halen en brengen van kinderen

Het totaal aantal korte autoritten bestaat in Nederland voor 4% uit het brengen en halen van schoolkinderen. Belangrijkste drijfveren zijn gemak en verkeersveiligheid. We maken een lesprogramma waarin we aandacht schenken aan het mobiliteitsgedrag van leerlingen en ouders.

Boodschappen doen

17% van de korte autoritten in Nederland vindt plaats om boodschappen te doen. De mogelijkheid om dit soort autogebruik te beïnvloeden is gering. Gedragsverandering zetten we in vanuit de winkellocaties. In eerste instantie via zachte maatregelen, zoals met de campagne "met belgerinkel naar de winkel". Als dit niet werkt nemen we hardere maatregelen zoals gereguleerd parkeren. Mythes als "No parking, no business" en "Automobilisten besteden meer dan andere klanten" beslechten we door met belanghebbenden een zakelijke discussie te voeren.



‘De regionale mobiliteitsvisie vraagt om een gezamenlijke uitvoering.’



7

Organisatie en financiering van de uitvoering

Deze regionale mobiliteitsvisie vraagt om een gezamenlijke uitvoering. Bij de ontwikkeling van de visie is gewerkt op basis van een bestuursconvenant tussen de vier IJmondgemeenten. Deze samenwerking zal worden voortgezet.

Er komt een nieuw bestuursconvenant met afspraken over:

- > Het mogelijk instellen en voeden van een regionaal mobiliteitsfonds.
- > Het aansturen en organiseren van de uitvoering, gebaseerd op de bestaande organisatie-eenheden (gemeenten, milieudienst IJmond).
- > Het monitoren en rapporteren van de voortgang.

- > Subsidiemanagement en -beheer.
- > De externe vertegenwoordiging en lobby bij rijk en provincie.
- > Wijze van samenwerking met het bedrijfsleven.

Intentie is het convenant gelijktijdig met de mobiliteitsvisie in de verschillende colleges van B&W en gemeenteraden vast te stellen.





‘Er zal maximaal gebruik worden gemaakt van het multipliereffect.’



8

Maatregelenmix

In onderstaande matrix staan de projecten op een rij.

De projecten zijn gerubriceerd naar korte, middellange en lange termijn. Als eerste zijn de projecten genoemd die reeds gefinancierd zijn. Daarna zijn de studie projecten genoemd. Vervolgens zijn de projecten genoemd zoveel mogelijk gerubriceerd naar trekker/ overheid (Rijk, provincie, alle IJmondgemeenten, IJmond Bereikbaar en tenslotte de individuele gemeente).

De kosten per project zijn grove ramingen. Meer nauwkeurige ramingen zijn pas mogelijk als daadwerkelijk met een project wordt begonnen. Er is kans dat in de toekomst projecten eerder of juist later worden gerealiseerd. Bijdragen van de verschillende partners zal nog in kaart worden gebracht.

Financiering van de projecten zal voor het belangrijkste deel worden gerealiseerd door het aanspreken van beschikbare subsidies. Daarnaast zal, door als IJmond gezamenlijk projecten op te pakken, maximaal gebruik kunnen worden gemaakt van het multipliereffect. Onderzocht

wordt of een – door de IJmondgemeenten op te zetten mobiliteitsfonds – voldoende budget genereert voor de lange termijn projecten. Verder wordt financiering via grondexploitatie en pps-constructies meegenomen in de uitwerking van de maatregelen. Afspraken over de wijze en omvang van bijdragen van de IJmondgemeenten aan het mobiliteitsfonds worden verder uitgewerkt in een – nog op te stellen – uitvoeringsconvenant, inclusief de uitwerking van de prioritering van de projecten en randvoorwaarden voor de uitvoering.



Project (financiering geregeld)	Trekker	Kosten (€)
Verkeersafwikkeling Velsertunnel	RWS	Financiering geregeld
HOV Haarlem – IJmuiden	PNH/Velsen/Haarlem	
Reconstructie kruispunt A9 – N203	PNH	
Reconstructie aansluiting A22 – Beverwijk	PNH	
Fietsenstalling station Beverwijk	Beverwijk	

Project (studie)	Trekker	Kosten (€)
OV IJmond – Amsterdam	PNH	500.000
N203 Uitgeest	PNH	
Capaciteitsverruiming Communicatieweg Heemskerk	Heemskerk	
Regionaal parkeerbeleid	IJmond Bereikbaar	
Spitsmijden goederentrein Tata spoorwegovergang Velsertaverse	Velsen/Beverwijk	
N208 – A22 – A9 verbinding	Beverwijk/Velsen	
A22 zone	Beverwijk	
Goederenvervoer over water	IJmond Bereikbaar	25.000 per jaar
Monitoringsprogramma	IJmond Bereikbaar	

Project (korte termijn: tot 5 jaar)	Trekker	Kosten (€)
INVESTERINGEN VERKEERSINFRASTRUCTUUR		
Busbaan Wijckerpoort incl. spoorwegovergang	PNH	1,7 mln
Busbaan Wijckermolen	Beverwijk/PNH	2,5 mln
Aanleg weefstrook N208 voor tunnel	PNH	1,3 mln
Kwaliteitsverbetering bushaltes	IJmondgemeenten	500.000
Quick wins doorstroming bus: - Velsersweg – Vondellaan - Parkweg – Amsterdamseweg - Stationsweg – Pontplein - Delftplein – Hoofdstraat - Breestraat – Schans	IJmondgemeenten	1 mln – 5 mln
Kwaliteitsverbetering bestaande onderdelen regionaal fietsnetwerk (kwaliteitsnet fiets) en fietsparkeren	IJmondgemeenten	500.000
Ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk	IJmondgemeenten	1 mln
Uitgiftepunten OV fiets (resterende locaties)	IJmond Bereikbaar	Tot 100.000
Extra veerpont fietsers NZK	Velsen/Amsterdam	Tot 500.000 per jaar
Uitbreiding P&R Uitgeest en stations Velsen	Uitgeest/Velsen	500.000-1 mln.
Geluidarm asfalt	IJmondgemeenten	2 mln

Project (korte termijn: tot 5 jaar)	Trekker	Kosten (€)
REGIONALE PROJECTEN DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT		
Verbeteren OV voorrangregelingen bij verkeerslichten	IJmondgemeenten	400.000 per jaar
Fietsvriendelijke verkeerslichten	IJmondgemeenten	
DVM pilot A22-Velsen-Beverwijk beheerskosten	IJmondgemeenten	
Plan van aanpak uitrol DVM IJmond	IJmondgemeenten	
Groene Golfonderzoeken	IJmondgemeenten	
Regionaal incidentmanagement	IJmondgemeenten	
Onderhoud actualiteit VRI software/optimaliseren verkeerslichten	IJmondgemeenten	
Deelname Regioregie	IJmondgemeenten	
REGIONALE PROJECTEN MOBILITEITSMANAGEMENT		
Plan van aanpak inpassen besloten vervoer in OV	IJmond Bereikbaar	400.000 per jaar
IJmond Bereikbaar OV Chipcard	IJmond Bereikbaar	
Marketing fiets, bijvoorbeeld (jaarlijks) - Te voet of met de fiets naar school - Met belgerinkel naar de winkel	IJmond Bereikbaar	
Faciliteren elektrisch rijden	IJmondgemeenten/MRA	
Stimuleren Mobiliteitsmanagement personenvervoer	IJmond Bereikbaar	
Stimuleren Mobiliteitsmanagement goederenvervoer	IJmond Bereikbaar	
Faciliteren en coördineren mobiliteitsmanagement-projecten	IJmond Bereikbaar	
REGIONALE MARKETING EN COMMUNICATIE		
Procesmanagement lobby en communicatie	IJmond Bereikbaar	100.000 per jaar

vervolg →

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

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

