

Aanvullende mobiliteitskaders op de Omgevingsvisie ten behoeve van het op te stellen Programma mobiliteit Heemskerk (2026-2032)

8 april 2025





Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
2.	Wat nemen we op in het programma en voor wie?	5
	a. Zelfbindend karakter	6
	b. Doelstellingen Coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026	7
	c. Actualisatie huidig mobiliteitsbeleid	7
	d. Regionale samenwerking, ambities en afspraken	8
	e. Integrale afstemming en te nemen maatregelen	9
	f. Kernbegrippen Omgevingsvisie Heemskerk 2040	9
3.	Aanvullende kaders voor het Programma mobiliteit	10
	a. Knelpunten verkeersveiligheid	10
	b. Openbaar vervoerverbindingen	14
	c. Mobiliteitsladder bij herinrichting van de openbare ruimte	16
	d. Parkeren en gedifferentieerde parkeernormen	18
	e. Actualisatie huidig beleid	20
4.	Concept inhoudsopgave van het Programma mobiliteit	23

Geregistreerd onder nummer D/2024/621996



1. Inleiding

In het coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026 benoemt het college voor mobiliteit expliciet 6 actiepunten die zij tijdens haar coalitieperiode wil aanpakken. Het huidige mobiliteitsbeleid is in 2017 opgesteld en vraagt om een actualisatie. Om tot uitvoering over te gaan wil het college overgaan tot het opstellen van het Programma mobiliteit Heemskerk 2026-2032 (hierna: Programma mobiliteit). In dit programma geeft het college verder aan hoe zij uitvoering wil geven aan de ambities van de gemeenteraad op het gebied van mobiliteit.

De wens om het Programma mobiliteit op te stellen is meerledig:

- Het coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026 benoemt voor mobiliteit expliciet 6 actiepunten die het college tijdens deze coalitieperiode wil aanpakken.
- In 2017 heeft de raad het Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017 (VVH-2017) en het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 (PBH-2017) vastgesteld. Deze plannen beschrijven het gemeentelijk mobiliteitsbeleid voor: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en parkeren. Beide beleidsplannen zijn toe aan een actualisatie.
- De gemeenteraad heeft de omgevingsvisie Heemskerk 2040 vastgesteld. Hierin verwoordt zij onder andere de gemeentelijke ambitie op het gebied van mobiliteit.
- Het verkeer stopt niet bij de gemeentegrens. Op gebied van mobiliteit werkt Heemskerk bijvoorbeeld samen met de provincie aan een Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid en aan een Regionale Agenda Mobiliteit. Wij werken IJmondiaal samen met de gemeenten Beverwijk en Velsen aan het Programma mobiliteit IJmond. Het is wenselijk al deze mobiliteitsambities integraal te benaderen. Gemeenschappelijke ambities en afspraken zullen onderdeel zijn van het nu op te stellen Programma mobiliteit. Heemskerk werkt de komende jaren dan vanuit één integraal mobiliteitsprogramma.

De omgevingsvisie Heemskerk 2040 is onvoldoende richtinggevend voor het college om uitvoering te gaan geven aan de gemeentelijke ambitie bij het opstellen van een Programma mobiliteit. Het college legt daarom in dit document 23 uitgangspunten ter besluitvorming voor aan de raad, opdat de raad aanvullend op de omgevingsvisie voor mobiliteit, gericht kaderstellend kan zijn.

Wij zullen het programma opbouwen vanuit de structuur van de kernbegrippen van de Omgevingsvisie Heemskerk 2040, Hoofdstuk 4 geeft hiervoor de concept-inhoudsopgave.

2. Wat nemen we op in het programma en voor wie?

In het Programma mobiliteit geeft het college aan hoe zij uitvoering geeft aan de actiepunten uit het coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026 op het gebied van mobiliteit. Met het Programma mobiliteit wil zij tevens het huidige beleid, zoals opgenomen in het VVH-2017 en het PBH-2017, actualiseren.

Het college geeft in het Programma mobiliteit aan hoe zij uitvoering geeft aan de door de raad vastgestelde mobiliteitsambities als vermeld in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie kent een tijdspanne tot 2040. Het Programma mobiliteit gaat concreet in op de periode 2026-2032, waarbij wel het jaar 2040 de stip aan de horizon is. De omgevingsvisie benoemt 4 kernbegrippen onder de pijler mobiliteit.

Dit betekent dat in het programma ook beleidskaders worden opgenomen als wegcategorisering en parkeerkengetallen. Het college wil deze kaders hanteren bij het voorbereiden van nieuwe bestemmingsplannen en in het kader van ontheffingen bij het verlenen van omgevingsvergunningen.

De intentie is om een aantal kaders op later moment op te laten nemen in het door de raad vast te stellen omgevingsplan en ze daarmee ook voor derden bindend te laten zijn. In beginsel zet het college hierbij het huidige mobiliteitsbeleid voort.

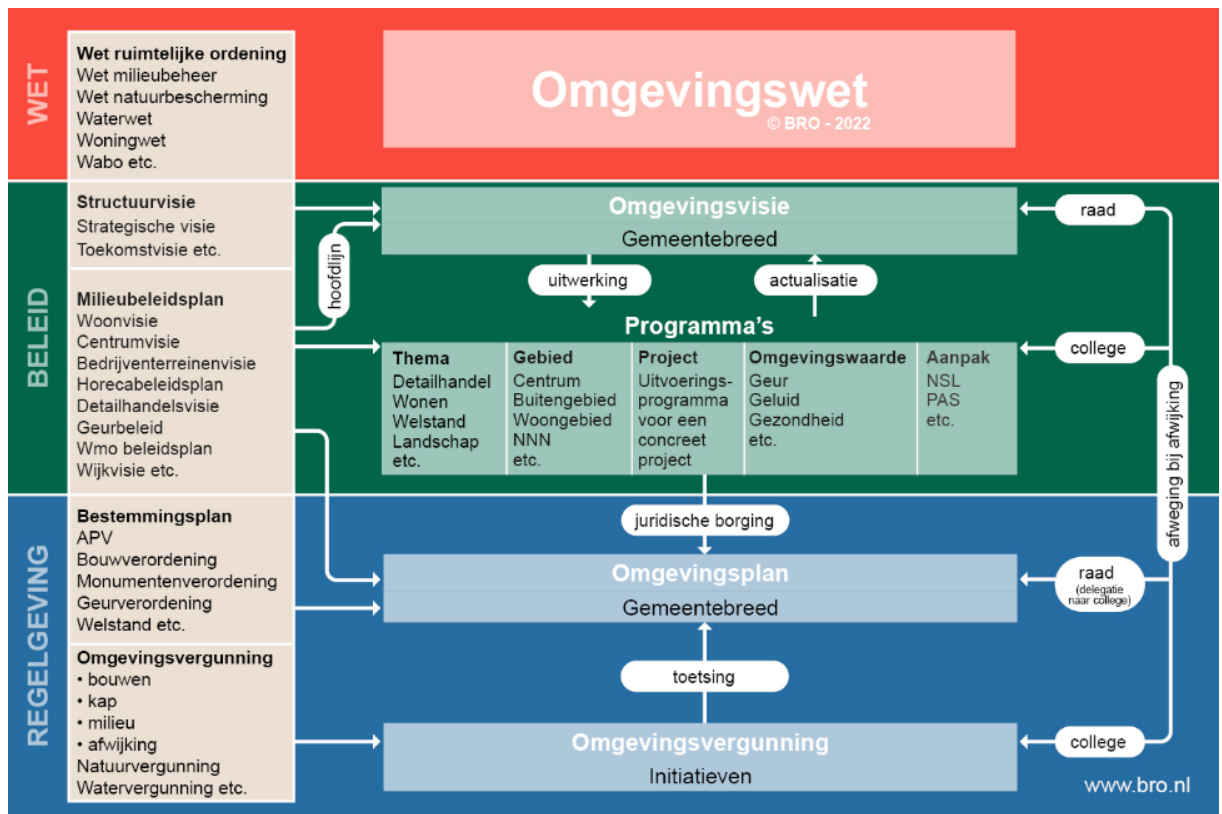
Voordat het college verdere uitwerking geeft aan de kernbegrippen uit de Omgevingsvisie, afwijkingen van het huidige beleid en regionale mobiliteitsmaatregelen die nog niet door de raad zijn bekrachtigd vraagt zij input en instemming van de raad. In hoofdstuk 3 gaan wij expliciet in op deze aspecten.

Tenslotte wil het college in het Programma mobiliteit aangegeven hoe zij uitvoering geeft aan de regionale samenwerking en ambities op het gebied van mobiliteit.

a. Zelfbindend karakter

Een programma heeft een zogenaamd 'zelfbindend' karakter. Dat wil zeggen dat dit door het college op te stellen programma alleen de gemeente zelf bindt. Het beschrijft hoe wij als gemeente zelf uitvoering gaan geven aan de ambities uit de omgevingsvisie, bijvoorbeeld door zelf maatregelen te treffen of door beleidsregels op te stellen die wij gebruiken bij het beoordelen van aanvragen. Het is dus niet zo dat inwoners of bedrijven rechtstreeks gebonden zijn aan het programma. Verordenende regels voor de fysieke leefomgeving mogen immers alleen door de gemeenteraad worden vastgesteld in het omgevingsplan.

Wij willen een voorzet doen om een aantal onderdelen op het gebied van mobiliteit op te nemen in het later op te stellen omgevingsplan zodat zij voor ieder bindend gaan worden. In het Programma mobiliteit zullen we hier de aanzet toe geven. Het is een bevoegdheid van de raad om deze onderdelen op later moment al dan niet op te nemen in het op te stellen omgevingsplan.



Het college wil voor om de volgende mobiliteitscriteria beleidsregels opnemen in het Programma mobiliteit:

- Parkeerbeleid met bijbehorende parkeergetallen
- Wegencategorisering (GOW-ETW) (autonetwerk)



- Fietsnetwerk (doorfiets-, primaire, secundaire en recreatieve fietsroutes)
- Voetgangersnetwerk (trottoirs en voetpaden)
- Route gevaarlijke stoffen
- Laadinfrabeleid met bijbehorende laadlocaties
- Bewegwijzeringsbeleid

b. Doelstellingen Coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026

Het coalitieakkoord benoemt de volgende actiepunten:

1. We evalueren en verbeteren de knelpunten qua verkeersveiligheid, vooral voor fietsers.
2. We gaan verkeersknelpunten aanpakken.
3. Regionaal pleiten we voor verbeteringen in de openbaar vervoerverbindingen.
4. We maken gebruik van de mobiliteitsladder bij herinrichting van de openbare ruimte.
5. We gaan werken met gedifferentieerde parkeernormen.
6. We ontwikkelen een integrale visie voor het opladen van elektrische auto's (aan dit actiepunt heeft het college op 17 oktober 2023 uitwerking gegeven met vaststelling van het Programma laadinfrastructuur Heemskerk (2023-2030)).

Naast de 6 expliciet genoemde actiepunten stelt het coalitieakkoord: “de openbare ruimte is van ons allemaal. We hebben grote ambities, maar de ruimte is schaars. We moeten daarom keuzes maken waarin we komen tot een goede balans tussen woningen, natuur en ruimte voor sport en recreatie.” Dit betekent dat wij in het Programma mobiliteit de mobiliteitsvraagstukken integraal zullen benaderen. Een goede balans tussen de fysieke beleidskaders staat hierbij centraal. De doelstellingen uit het coalitieakkoord zullen we inpassen onder de in hoofdstuk 2.6 genoemde kernbegrippen.

c. Actualisatie huidig mobiliteitsbeleid

Het VVH-2017 en PBH-2017 zijn geschreven als beleidsplannen, waarin zowel visie, uitvoering en beleidsregels zijn opgenomen. In deze plannen heeft de raad in 2017 het mobiliteitsbeleid vastgelegd voor: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en parkeren. Dit beleid is alleen voor de gemeente zelfbindend. Tenzij nieuwe kaders en ontwikkelingen hiertoe aanleiding geven, continueren wij dit huidige beleid en nemen dit op in het nieuwe programma. Bij vaststelling van het Programma mobiliteit worden het VVH-2017 en PBH-2017 ingetrokken.

Wij lichten in hoofdstuk 3 toe op welke punten wij het huidige mobiliteitsbeleid willen actualiseren. De uitvoeringsprogramma's die onderdeel uitmaakten van het VVH-2017 en het PBH-2017 zetten we stop. Onderdelen vanuit deze uitvoeringsprogramma's waarvan het wenselijk is hier alsnog verder uitvoering aan te geven, zullen wij expliciet benoemen in het nu op te stellen programma.



https://www.heemskerk.nl/fileadmin/Heemskerk/PDF/Verkeer/Verkeer- en_Vervoersplan_Heemskerk.pdf



<https://www.heemskerk.nl/over-heemskerk/parkeren-in-heemskerk>

De actualisatie van het recreatief wandel- en fietsnetwerk nemen we niet op in het nu op te stellen Programma mobiliteit. Dit geldt ook voor thematische wandelroutes en toeristische fietsroutes. De

uitwerking van deze netwerken en routes zullen we opnemen bij de actualisatie van het Programma recreatie en toerisme of in nog op te stellen gebiedsprogramma's.

De evaluatie en actualisatie van het Programma laadinfrastructuur Heemskerk (2023-2030) gaat onderdeel uitmaken van het op te stellen Programma mobiliteit. Op deze wijze zorgen we voor een integraal mobiliteitsprogramma.

d. Regionale samenwerking, ambities en afspraken

Wij continueren de samenwerkingsvormen zoals genoemd in het VVH-2017. De ambities voor regionale bereikbaarheid zullen wij alleen in het Programma mobiliteit uitwerken, voor zover zij niet zijn/worden opgenomen in het Programma mobiliteit IJmond 2026-2035.



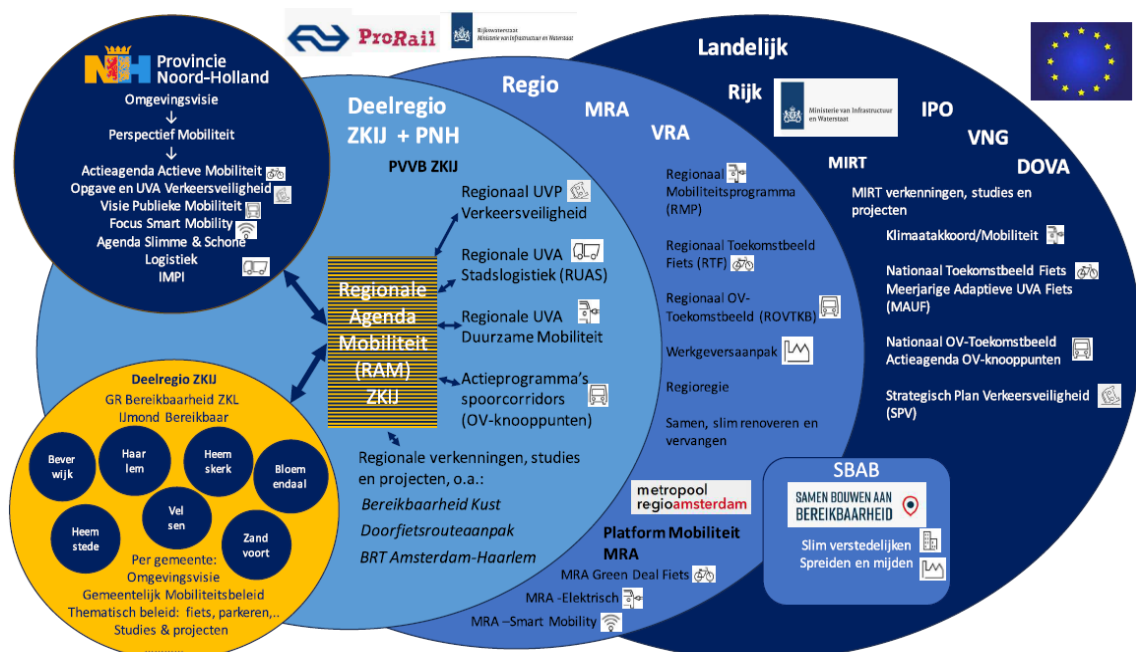
In 2014 hebben de gemeenten Velsen, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond vastgesteld

https://www.heemskerk.nl/fileadmin/Heemskerk/PDF/Verkeer/regionale_mobiliteitsvisie_ijmond.pdf

In de Regionale mobiliteitsvisie IJmond zijn ambities vastgelegd met betrekking tot de bereikbaarheid van de IJmondgemeenten. De ambities uit deze visie van de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk worden dit jaar geactualiseerd en geconcretiseerd in het Programma mobiliteit IJmond 2026-2035.

Naast deze IJmondiale samenwerking stellen provincie en de metropoolregio Amsterdam (MRA) op het gebied van mobiliteit ieder uitvoeringsprogramma's en agenda's op. Zij vragen (hebben gevraagd) de inliggende gemeenten zich hieraan te committeren. Op het gebied van mobiliteit vertegenwoordigt Heemskerk vanaf 2023 op ambtelijk en bestuurlijk niveau de IJmond in overleggen met de MRA.

Wij zullen de regionale afspraken en de wijze van samenwerken onderdeel laten zijn van het op te stellen Programma mobiliteit, zodat Heemskerk de komende jaren kan werken vanuit één integraal mobiliteitsprogramma. Ook wordt hierbij ingegaan op de huidige samenwerkingsverbanden met onder andere de IJmondgemeenten, provincie Noord-Holland, MRA, Rijkswaterstaat, ProRail, Nederlandse Spoorwegen en Connexxion.





e. Integrale afstemming en te nemen maatregelen

Het Programma mobiliteit is primair gericht op de mobiliteit in Heemskerk en benadert deze integraal. Afstemming vindt ambtelijk plaats met alle beleidsvelden. Op deze wijze wordt voorkomen dat er tegenstrijdige maatregelen zullen ontstaan.

De volgende onderhoudsprogramma's hebben directe raakvlakken met het op te stellen Programma mobiliteit. In het Programma mobiliteit verwijzen wij dan ook naar:

- Meerjaren onderhoudsplan wegen 2024-2028
- Meerjaren onderhoudsplan civiele werken 2024-2033
- Meerjaren onderhoudsplan openbare verlichting 2024-2033
- Meerjaren Investeringsprogramma 2025-2028

Het programma zoomt tevens in op de interne ambtelijke overlegstructuren waarin afstemming plaatsvindt en afspraken worden gemaakt op het gebied van mobiliteit.

f. Kernbegrippen Omgevingsvisie Heemskerk 2040

De kernbegrippen uit de omgevingsvisie zullen worden opgenomen in het op te stellen programma. Zij zijn echter dusdanig omschreven dat het wenselijk is om deze kernbegrippen op enkele punten bestuurlijk nader te concretiseren alvorens het Programma mobiliteit verder invulling te geven. In hoofdstuk 3 gaan wij hier nader op in.

De vier kernbegrippen onder de pijler Mobiliteit zijn:

1. **Bereikbaarheid:** We streven naar een goede samenhang tussen de verschillende vervoerswijzen auto, fiets en openbaar vervoer zodat Heemskerk beter bereikbaar wordt. Het gewenste netwerk van gebiedsontsluitingswegen en fietspaden zal hiervoor zorgdragen. Voor het openbaar vervoer hebben we daarbij ook de hogere overheden en vervoersmaatschappijen nodig.
2. **Verkeersveilige leefomgeving:** We willen permanent blijven werken aan een verkeersveilige leefomgeving. Onze straten zijn duurzaam veilig ingericht. We maken ze toegankelijk voor senioren en mensen met een beperking en geven de voetganger overal een eigen plek. We willen verkeersonveilige locaties permanent monitoren zodat we de veiligheid daar waar nodig en mogelijk kunnen verbeteren.
3. **Schoon en actief vervoer:** We willen als gemeente voorop lopen op het gebied van schoon en actief vervoer. Dit doen we door het gebruik van schone voertuigen, fiets, de benenwagen en openbaar vervoer verder te stimuleren en hierin regionale samenwerking te blijven zoeken. Maar ook door voorzieningen te treffen voor schone deelauto's en elektrisch rijden. Naast de al geplande doorfietsroutes willen we ook andere fietsverbindingen op de kaart zetten, met name in de richting Zaanstad en tussen station, centrum en duingebied. We stimuleren het gebruik van het openbaar vervoer vooral door volop in te zetten op een goede bereikbaarheid van omliggende stations Beverwijk, Uitgeest en Castricum per fiets en per openbaar vervoer.
4. **Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid:** Een goede bereikbaarheid mag niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en gezondheid. We streven daarom naar een duidelijk onderscheid in verkeersgebieden en verblijfsgebieden. In de verblijfsgebieden staat kwaliteit en leefbaarheid voorop. We willen knelpunten op het gebied van geluidsoverlast en luchtkwaliteit als gevolg van binnenstedelijk wegverkeer voorkomen. Uitgangspunt is daarnaast dat de ontsluitingswegen geen barrières voor mens en dier vormen. Parkeeroverlast bij evenementen beperken we tot incidentele momenten en nabij de huidige aangewezen evenementenlocaties.

3. Aanvullende kaders voor het Programma mobiliteit

Alvorens het programma te kunnen opstellen, vraagt het college aan de raad om een aantal aanvullende mobiliteitskaders vast te stellen. Dit als aanvulling op de al vastgestelde kaders in de omgevingsvisie en eerder vastgesteld beleid. Om het verwachtingsniveau van het Programma mobiliteit te kunnen kanaliseren is er vooraf eveneens duidelijkheid nodig over de financieringswijze om onze ambities op het gebied van mobiliteit te kunnen waarmaken.

De aanvullende mobiliteitskaders zetten wij neer in de vorm van stellingen (*cursief*), waarna een kort toelichting volgt. Wij groeperen in dit hoofdstuk onze voorgestelde aanvullende kaders op basis van het coalitieakkoord Heemskerk 2022-2026. De indeling van het op te stellen programma volgt de vier kernbegrippen zoals genoemd onder de pijler Mobiliteit in de Omgevingsvisie.

Uitvoering geven aan de nieuwe kaders heeft veelal ook een financiële component. Mogelijk is het bestaande mobiliteitsbudget hiervoor ontoereikend. Het college vraagt de raad om bij het vaststellen van de aanvullende mobiliteitskaders hier rekening mee te houden.

a. Knelpunten verkeersveiligheid

1. *Wij willen voor kinderen van de basisscholen een verkeersveilige speel- en schoolomgeving.*



Kinderen moeten veilig lopend of met de fiets van en naar school kunnen gaan. Auto's in een schoolomgeving zijn ongewenst. Parkeer-, haal- en brenggelegenheden in de directe nabijheid van de school willen we minimaliseren. Ook de buitenruimte rond speelvoorzieningen krijgt onze aandacht.

2. *Wij willen dat kinderen en ouderen zelfstandig en veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.*



Wij willen via de basisscholen aandacht blijven besteden aan de verkeerskennis van leerlingen door permanente verkeerseducatie en verkeersexamens.

De middelbare scholier willen we bereiken door aan te sluiten bij regionale en provinciale verkeersveiligheids-campagnes.



De groep ouderen boven de 65 jaar is in Heemskerk sterk vertegenwoordigd, neemt de laatste jaren toe en zal ook de komende jaren sneller stijgen dan het percentage ouderen in de provincie. We willen aan deze categorie weggebruiker extra aandacht besteden. Dit doen we door aan te haken bij provinciale programma's als Doortrappen en samen met Veilig Verkeer Nederland cursussen te organiseren voor bijvoorbeeld het gebruik van de scootmobiel.



3. We streven naar een verkeersveiliger Heemskerk. Wij zullen een aantal weggedeelten nader analyseren en waar mogelijk overgaan tot herinrichting van de openbare ruimte.

In 2020 hebben wij een risicoanalyse uitgevoerd en beschreven in het rapport “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk”. De verkeersveiligheid op een aantal 50km-weggedeelten kwam hierbij te liggen in een risicogebied (onjuiste inrichting, meer ongevallen of te hoge snelheid). Wij gaan deze weggedeelten nader analyseren en gaan waar nodig over tot herinrichting, zo mogelijk in combinatie met het verlagen van de maximum snelheid.



Verkeersveiligheids-niveau van de 50km-wegen in Heemskerk

Weg	Weg- lengte in meters	Zijn de kruispunten n 50/50-40 inrichting met rotonde (voorkeur) of VWP (ook 50/50-40)	Heeft de weg vrijliggend 6 telpaden ?	Worst de aanheids- met geacoo- leerd	Internat passend voor 50km inrichting (ook lager = 1)	Herken- baarheid (VSGS)	Oven- steel- voorzien- ingen.	Weg is inrichting als school- zone of zone of loopt dicht langs wag.	Worst er dicht gepar- keerd langs de rijbaan	Is de weg van landbouw- verkeer?	veiligheid niveau	Risico- score uit risico- compas	gemiddeld aantal ongevallen per jaar (2014- 2018)	hoogst getelde SBS	nader analyse nodig
Straat															
Rijksweg	4	1240	1	1	0	1	0.5	1	0.5	0.5	6.5	0.296	1.70	58.5	nee
Rijksweg	9	670	1	1	0.5	1	1	1	0.5	1	8	0.434	1.40	55.2	ja
Marquettelaan	2	1040	1	0.5	0	1	1	0.5	1	1	7	0.397	0.87	58.4	ja
Marquettelaan	7	220	1	0.5	0.5	1	1	1	1	1	8	0.897	0.67	59.4	nee
Blarweg	2	670	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0.397	0.87	58.5	nee
Blarweg	9	250	1	1	0	1	1	1	0	1	7	0.434	0.85	57.3	nee
Beneveldlaan	3	800	0.5	0.5	0.5	1	1	1	1	1	7.5	0.152	1.40	55.5	ja
Laan van Broekpolder	10	320	1	0.5	0	1	0.5	0.5	1	0.5	6	0.296	1.40	58.5	nee
Laan van Broekpolder	3	460	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0.152	0.20	58.5	ja
Duislandlaan	3	310	1	0.5	0	1	1	1	0.5	1	7	0.152	1.70	58.2	ja
Duislandlaan	9	400	1	0.5	0	1	1	1	0.5	1	7	0.434	0.40	56.1	ja
Hoflaan	3	590	0.5	1	0	1	1	0.5	1	1	7	0.152	1.70	58.2	nee
Communicatieweg	6	1190	0	1	0	1	1	0.5	1	1	6.5	0.190	0.40	58.0	ja
Tolweg	6	320	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0.190	0.40	58.3	ja
Tolweg	3	830	0	1	0	1	1	1	1	1	7	0.152	0.20	61.7	ja
Tolweg	9	780	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0.434	0.20	58.5	ja
Jan Ligthartstraat	9	530	1	1	0.5	1	1	1	1	1	8.5	0.434	0.20	58.8	ja
Jan Ligthartstraat	7	860	1	1	0.5	1	1	0.5	1	0.5	7.5	0.897	0.40	55.7	ja
Jonkheer Geverslaan	7	510	1	0.5	0	1	1	0	1	0.5	6	0.897	0.20	58.1	nee
Mozartstraat	5	920	1	0.5	0	1	1	0.5	1	0.5	6.5	0.897	1.40	58.5	nee
Mozartstraat	6	360	0	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	7.5	0.190	0.40	54.9	ja
De Blandert	6	1340	0	0.5	0	0.5	1	1	1	1	7.5	0.190	0.40	57.6	ja
Professor Ten Doeschatestraat	6	620	1	0.5	0	1	1	1	1	0.5	7	0.190	0.40	57.6	nee
De Zeehoofdweg	6	810	0	0	0	0.5	0	0.5	1	0.5	6	0.190	0.20	56.7	ja
Wierlaan	6	400	0	0	0.5	1	1	0.5	1	1	8	0.190	0.20	56.7	ja
Wierlaan	5	350	1	0.5	0.5	1	1	0.5	1	1	7.5	0.434	1.20	54.3	nee
Jan van Kullweg	8	1080	0	0.5	0	1	1	0.5	1	0.5	6.5	0.434	0.40	58.2	ja
Koningin Wilhelminastraat	6	230	1	0.5	0	1	1	0	1	0.5	6	0.434	0.20	58.8	nee
Koningin Wilhelminastraat	7	80	0.5	0.5	0.5	1	1	0	1	1	6.5	0.897	0.20	56.0	nee
Carachestraat	7	120	0.5	0.5	0.5	1	1	0	1	1	6	0.897	0.20	58.2	nee
Carachestraat	7	450	1	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.897	1.20	53.3	nee
Rijdsdijkstraat	7	330	1	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.897	1.40	51.4	nee
Ridder Arnoudlaan	7	240	1	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.897	0.47	51.8	nee
Bachstraat	7	80	1	0.5	1	1	1	1	1	0.5	8	0.897	0.47	49.8	nee
Bachstraat	5	480	1	0.5	0.5	1	1	0.5	1	0.5	7	0.897	1.20	54.9	nee
Bachstraat	5	360	1	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.897	1.20	54.9	nee
Laan van Assenburg	5	360	1	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.434	0.97	55.2	nee
Laan van Assenburg	6	170	0	0.5	0.5	1	1	0	1	0.5	6.5	0.434	0.97	55.2	nee
Gerret van Assendelftstraat	6	540	0.5	0.5	0.5	1	0.5	0.5	1	1	6.5	0.434	0.20	58.7	ja
Constatijn Huygenstraat	5	380	0	0	0.5	1	0	0	1	0.5	6	0.434	0.13	58.8	ja
Carachestraat	1	370	1	0	0	1	0	0	1	0.5	6	0.434	0.13	58.8	ja
Carachestraat	3	480	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0.152	0.87	58.8	nee

https://www.heemskerk.nl/fileadmin/Heemskerk/PDF/Verkeer/Risicoanalyse_van_het_verkeerssysteem_Heemskerk_04-12-2020_.pdf

Hierbij betrekken wij ook het rapport “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk (meldingen en beleving)”. In dit rapport werden in 2020 door respondenten meerdere locaties als verkeersonveilig aangemerkt. Een enkele van deze locaties zijn sindsdien door ons heringericht.

[Verkeersveiligheidsbeleving totaal 04-12-2020 .pdf \(heemskerk.nl\)](#)

Tenslotte betrekken we bij onze analyse ook de sinds 2017 landelijk opgestelde BLIQ-rapportages met daarin actuele en betrouwbare gegevens over verkeersveiligheid per gemeente. Per gemeente is in de rapportage een top 10 meest onveilige trajecten en een top 10 meest onveilige kruispunten opgenomen.

Top 10 meest onveilige trajecten					Top 10 meest onveilige kruispunten				
Top 10 op basis van de ongevalscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevalscore, naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie toelichting pagina 12 voor reactie locaties)					Top 10 op basis van de ongevalscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevalscore, naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie toelichting pagina 12 voor reactie locaties)				
				Score					Score
1	↑	JAN LIGTHARTSTRAAT	Heemskerk	Ongevallen	1	↑	MARQUETTELAAN, RIDDER ARNOUDLAAN	Heemskerk	Ongevallen
				Snelheid					Snelheid
2	↑	BACHSTRAAT, BETHOVENSTRAAT, RIDDER ARNOUDLAAN	Heemskerk	Ongevallen	2	↓	BREEDSLAGLAAN, JAN LIGTHARTSTRAAT, WEGACKER	Heemskerk	Ongevallen
				Snelheid					Snelheid
3	↑	JAN LIGTHARTSTRAAT, JONKHEER GEVERSLAAN	Heemskerk	Ongevallen	3	↓	JONKHEER GEVERSLAAN, MARQUETTELAAN, MOZARTSTRAAT	Heemskerk	Ongevallen
				Snelheid					Snelheid



4. *We willen voor alle weggebruikers een heldere wegenstructuur met een duidelijke afbakening van verblijfsgebieden. We richten woon-, werk en winkelgebieden waar mogelijk in als 30km-verblijfsgebied, waarbij we de bereikbaarheid voor de brandweer niet uit het oog verliezen. In de 30km-gebieden is de auto te gast, kinderen moeten veilig kunnen spelen.*



Op een aantal wegen in Heemskerk geldt nu een maximum snelheid van 50km/uur, terwijl deze wegen meer een verblijfskarakter hebben, dan dat zij nodig zijn voor doorgang van het gemotoriseerd verkeer. Vormgeving en het gebruik van de weg moeten afgestemd zijn op de functie van de weg. Hierdoor wordt de kans op fouten maken geminimaliseerd want de weggebruiker ziet hoe

men zich op deze weg dient te gedragen. Wij gaan deze zogenoemde grijze wegen, rekening houdend met het mobiliteitsnetwerk, herinrichten naar 30km/uur. Verder blijven we verkeersonveilige locaties monitoren en waar mogelijk/nodig zullen we verbeteringen aanbrengen.

5. *We gaan onderzoeken of het wenselijk is of op de gebiedsontsluitingswegen binnen de buitenring (De Baandert - Tolweg - Jan Ligthartstraat - Jonkheer Geverslaan - Mozartstraat) de maximum snelheid kan worden verlaagd naar 30km/uur (GOW-30).*



Binnen de bebouwde kom onderscheiden we op dit moment in het wegennet de erftoegangsweg (ETW) en de gebiedsontsluitingsweg (GOW). De ETW heeft een verblijfsfunctie; er is menging van verkeerssoorten en de maximum snelheid is 30 km/uur. De GOW heeft een verkeersfunctie en er is scheiding van verkeerssoorten en de maximum snelheid is 50 km/uur. In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen (grijze wegen) en het is niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/uur-weg in te richten (bijvoorbeeld met vrijliggende fietspaden).

Een lagere snelheid verbetert in zo'n geval de verkeersveiligheid. Daarnaast heeft een lagere snelheid een positief effect op de leefbaarheid (milieu en geluid). De tegenhanger van het verlagen van de snelheid is dat het doorgaande verkeer (waaronder ook het openbaar vervoer) een langere reistijd krijgt. Het risico ontstaat dat doorgaand verkeer de GOW-30 mijdt en over de ETW's in woonwijken gaat rijden (snellere route).

De GOW-30 (GOW met maximum snelheid 30km/uur) is een nieuwe categorie in de wegtyperingen (met eigen inrichtingsvereisten) die momenteel landelijk als pilot in diverse gemeenten wordt geïntroduceerd.

6. *We willen het aantal (eenzijdige) fietsongevallen omlaag brengen.*



Door intrede van de elektrische fiets en het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets neemt landelijk het aantal fietsongevallen toe.

Heemskerk sluit aan bij landelijke acties om deze tendens te keren.

Ook in Heemskerk komen eenzijdige fietsongevallen voor. Wij gaan waar mogelijk fietspaaltjes en middengeleiders verwijderen.

Hierbij letten we ook op de looproute van de voetganger.

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

Er komen steeds meer nieuwe fietsmodellen op de markt, zoals speedpedelec, e-bakfiets en fatbike. Wij zullen aansluiten bij landelijke en/of regionale campagnes om de verkeersveiligheid te verhogen.

7. *Wij gaan onnodige bebording uit de openbare ruimte verwijderen en de overige bebording screenen op actualiteit. Wij gaan optreden tegen illegale bebording in de openbare toegankelijke ruimte.*

In de loop der jaren heeft de gemeente de nodige bebording aangebracht in de openbare ruimte. Teveel bebording leidt de weggebruiker onnodig af, waardoor de verkeersveiligheid in het geding kan komen. Daarnaast voldoet niet alle bebording in Heemskerk meer aan de actualiteit. Het is daarom wenselijk de huidige bebording in de gemeente te screenen en waar nodig aan te passen.

In Heemskerk is op de openbaar toegankelijke weg de nodige bebording aangebracht door eigenaren en gebruikers. Bijvoorbeeld om de weggebruiker een maximum snelheid voor te schrijven of om het parkeren door derden hier te verbieden. Het plaatsen van bebording op de openbaar toegankelijke weg is een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Wij gaan daarom de eigenaren van deze locaties vragen de ongewenste bebording te verwijderen.

b. Openbaar vervoerverbindingen

8. *Wij blijven ons inzetten voor het verbeteren van openbaar vervoer (trein, bus) in Heemskerk. We streven naar synergie tussen regulier openbaar busvervoer en doelgroepen vervoer. Dit doen we door in overleg te gaan met de provincie als concessieverlener van het busvervoer.*

Stimuleren van treingebruik helpt om de automobiliteit terug te dringen.

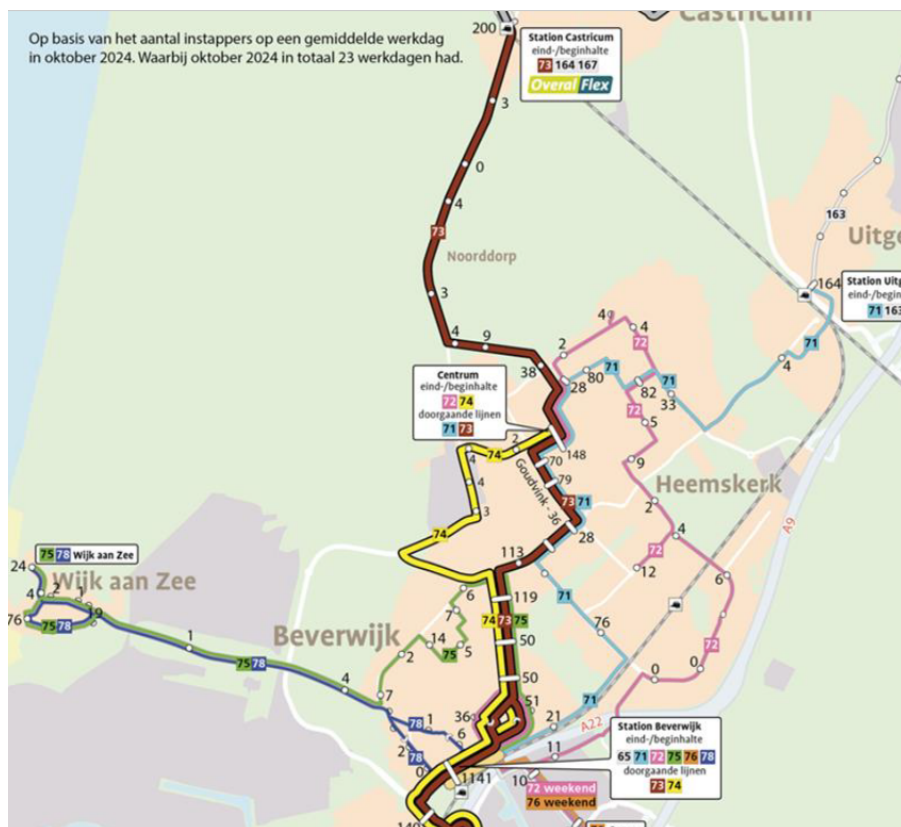
We willen het gebruik de trein stimuleren door invloed te blijven uitoefenen op het aanbod hiervan. Dit doen we door in overleg te gaan de concessieverlener. Hierbij streven we naar een optimale aansluiting van het busvervoer van uit Heemskerk naar de stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest.



Het rijk is concessieverlener voor de trein. De gemeente kan alleen haar invloed uitoefenen vanuit een adviserende rol. De reizigers via station Heemskerk zijn over het algemeen genomen bewoners van de aanliggende woonwijken Broekpolder, Zuidbroek en Oosterwijk. Het voor- en natransport is hoofdzakelijk per voet of fiets. De huidige treinfrequentie naar station Heemskerk is acceptabel.

Veel Heemskerkse treinreizigers maken gebruik van de stations Beverwijk, Castricum en Uitgeest. De trein-/bus-frequentie en aansluitingen naar deze drie stations dient optimaal te zijn (ook buiten de spits minimaal 2x/uur). De huidige aansluiting bus-trein tussen Heemskerk en deze stations is dat niet.

Stimuleren van busgebruik helpt om de automobiliteit terug te dringen. We willen het gebruik de bus stimuleren door invloed te blijven uitoefenen op het aanbod hiervan. Hierbij streven we naar een hoge ritfrequentie en een verfijnd netwerk.



De provincie is concessieverlener voor de bus. De gemeente kan alleen haar invloed uitoefenen vanuit een adviserende rol. De nieuwe concessie wordt verleend in 2028. Het busvervoer is in de afgelopen jaren verder afgekalfd. Het huidige busvervoer in Heemskerk is minimaal: halteplaatsen zijn soms ver verwijderd van de woningen, de ritfrequentie is laag en

de aansluiting op de trein is matig. De gevolgen hiervan zijn duidelijk terug te zien in het aantal instappers per halte. Het aantal instappers op de lijnen 72 en 74 in Heemskerk is momenteel dusdanig laag dat toekomstzekerheid voor deze lijnen onder druk komt te staan.

Wij willen bij de nieuwe concessie (liefst eerder) het busvervoer door Heemskerk verbeteren. Bij de nieuwe concessie willen we ook inzetten op een beter openbaar vervoer tussen Heemskerk en Zaanstad en willen we dat de provincie onderzoekt of er een kwaliteitsslag te maken is door regulier openbaar vervoer te combineren met doelgroepenvervoer.

Momenteel volgen de concessies voor het doelgroepenvervoer en het regulier openbaar busvervoer aparte aanbestedingstrajecten. Nu deze wijzen van vervoer steeds verder onder druk komen te staan is het tijd om te onderzoeken of er op enigerlei wijze samenwerking mogelijk is tussen beide vervoerswijzen. Wij willen dit als advies voorleggen aan de provincie bij het opstellen van de nieuwe concessie-eisen voor regulier openbaar vervoer.

c. Mobiliteitsladder bij herinrichting van de openbare ruimte

9. *Het hanteren bij bereikbaarheid het STOMP-principe. Dit staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto.*



Bij het STOMP-principe geven we de S(tappen-voetganger) de meeste prioriteit (dus boven alle andere weggebruikers), gevolgd door de T(rappen-fietser), de O(penbaar vervoer), de M(obility as a Service) en dan pas de P(rivé auto). Zo vormt de mens het startpunt. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS - bijvoorbeeld deelvervoer - kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.

10. *We gaan de voetganger en fietser beter faciliteren.*

Alle verplaatsingen in en door de gemeente moeten op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden, zeker de verplaatsingen die lopend dan wel met de fiets gedaan worden. Geschikte routes dienen comfortabel, herkenbaar en veilig zijn. We gaan het huidige fietsnetwerk nader onderzoeken op samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. We gaan voetgangersverbindingen en trottoirs nader onderzoeken op aantrekkelijkheid (ook kinderproof), veiligheid, het seniorproof zijn en oversteekbaarheid.



In 2022 hebben wij in het centrum en op het Haydnplein fietsparkeervakken met fietsnietjes aangebracht. In de uitlopers van het centrum staan op meerdere plekken nog Tulipstandaards ten behoeve van het stallen van fietsen. Wij gaan op deze Tulipstandaards vervangen door fietsparkeervakken met fietsnietjes.



11. We stimuleren en moedigen deelmobiliteit aan.

Het deelauto gebruik in Heemskerk is tot heden opgepakt door de markt en kent een lage participatiegraad. Wij zien graag een verschuiving ontstaan van eigen autobezit naar het gebruik van deelauto's. De gemeente faciliteert en moedigt het deelautogebruik aan, maar laat voor de komende periode het initiatief over aan de markt. Dit geldt ook voor de deelscooter en deelfiets in Heemskerk. De vraag hierna leeft in het geheel niet in Heemskerk. Wij zullen voor deelmobiliteit wel (blijven) aansluiten bij regionale samenwerking (provincie/MRA) op dit gebied.

12. Fietsroutenetwerk: de aanleg van westelijke doorfietsroute (DFR) in Heemskerk (Maerten van Heemskerckstraat-Tolpad) zullen wij in 2026 voltooien. De realisatie van de twee andere DFR's volgen spoedig daarna, richtjaar voor realisatie is 2030.

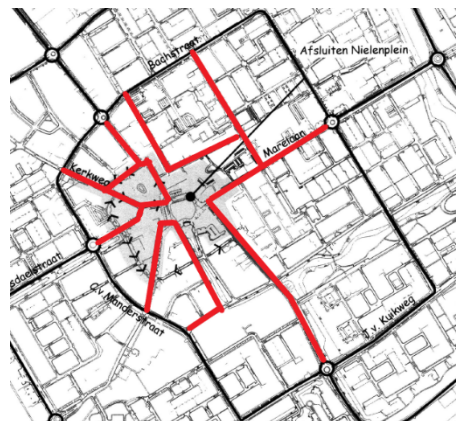


In 2018 zijn binnen de IJmond en met de provincie afspraken gemaakt over de DFR's door Heemskerk. Alleen voor de westelijke DFR is momenteel financiële dekking. De streefdatum van voltooiing van de westelijke DFR was 2023. Deze planning is in de IJmond niet gehaald. Voor de oostelijke DFR was streefdatum voltooiing 2030. Deze streefdatum willen wij vasthouden, waarbij een gedeelte van deze DFR onderdeel is van het woningbouwproject bij het station. Aansluitend op de regionale DFR naar Alkmaar heeft de provincie Noord-Holland de fietsverbinding over de Rijksweg als extra DFR toegevoegd aan het metropolitaan fietsnetwerk.

13. Om het centrum ligt de binnenring die speciaal bedoeld is voor het autoverkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn te faciliteren. Wij willen minder autoverkeer door het centrum laten rijden. Wij gaan een onderzoek uitvoeren om het autoverkeer dat door het centrum rijdt, maar daar geen bestemming heeft, te verminderen. Wij willen dit doen door te onderzoeken of deze autoverbinding(en) door het centrum kunnen verdwijnen.



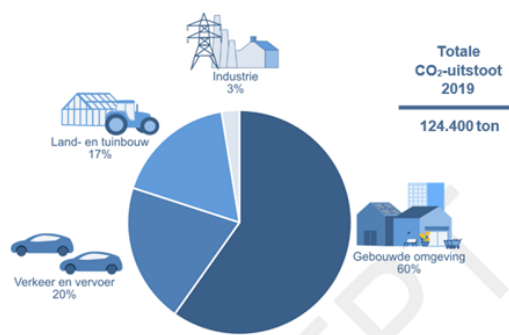
Binnenring van Heemskerk



Indicatief voorstel: auto kan wel in het centrum komen, maar niet meer het centrum doorkruisen: rode wegen zijn autotoegankelijk.

Het centrum van Heemskerk neemt binnen het verkeersnetwerk een bijzondere positie in. Op deze locatie komen economische, ruimtelijke, sociale en verkeersbelangen samen. De omgevingsvisie noemt als kans: “inspelen op een gezonde en veilige leefomgeving door het creëren van een autoluwer en veilige karakter met aandacht voor ontmoeting, verblijfskwaliteit, groen en schone mobiliteit”. Om doorgaand verkeer door het centrum te mijden kan gedacht worden aan één of meer knippen voor het autoverkeer, bijvoorbeeld ter hoogte van het Burgemeester Nielenplein. Het centrum blijft dan bereikbaar vanaf alle kanten, maar doorkruisen van het centrum is niet meer mogelijk.

14. *Stimulering schoon en actief vervoer pakken wij vanuit IJmond Bereikbaar gezamenlijk op. De uitwerking hiervoor is vastgelegd in het Programma mobiliteit IJmond (2026-2035).*



Zo'n 20% van de CO₂-uitstoot in Heemskerk wordt veroorzaakt door (fossiele) verkeer en vervoersbewegingen. In het klimaatakkoord is afgesproken dat we de Nederlandse CO₂-uitstoot terugdringen naar nul in 2050. Een tussendoel dat hiervoor gesteld is, is dat de uitstoot met 55% is afgenomen in 2030 t.o.v. 1990. Heemskerk volgt deze landelijke ambitie en zet zich onder de vlag van IJmond Bereikbaar samen met de gemeenten Beverwijk en Velsen in voor schonere mobiliteit.

Onderdeel van onze regionale samenwerking (IJmond Bereikbaar) is de werkgeversaanpak waar het bedrijfsleven, de gemeenten Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Omgevingsdienst IJmond samenwerken aan duurzame mobiliteit, bereikbaarheid, luchtkwaliteit en gezondheid. Verder sluiten we aan bij de landelijke en provinciale programma's op dit gebied.

d. Parkeren en gedifferentieerde parkeernormen

15. *Er blijft voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets. Parkeren blijft vooralsnog voor de automobilist gratis in Heemskerk. Parkeerbeleid wordt niet ingezet om het autobezit/autobezit te laten afnemen.*



Natuurlijk kost parkeren geld, als de doorberekening hiervan niet wordt neergelegd bij de individuele parkeerder, dan vindt de financiering plaats vanuit de gemeentelijke kas. Bij voorzieningen en winkelgebieden wordt waar nodig door middel van parkeerregulering gestuurd (blauwe zone); indien noodzakelijk kan eventueel een verdere regulering plaatsvinden door toewijzing aan vergunninghouders, hiervoor dient dan wel een parkeerverordening te worden ingesteld.

Bij nieuwe ontwikkelingen blijft bereikbaarheid een belangrijk criterium (zie ook uitgangspunt 20). Voldoende parkeer- en stallingsruimte op reguliere momenten is dan ook het



uitgangspunt. In beginsel dient dit op eigen terrein te worden gerealiseerd op kosten van de ontwikkelaar. Als de parkeerdruk binnen acceptabele loopafstand het toelaat, blijven wij bij nieuwe ontwikkelingen ontheffing verlenen van het parkeren op eigen terrein. Niet in gebruik zijnde verharding is immers onwenselijk.

16. Wij zullen de huidige parkeerkengetallen (PKG) actualiseren, waarbij het gemiddelde van de laatste parkeerkencijfers (PKC) van het CROW (uitgave 2024) richtinggevend is. Wij hanteren hierbij gedifferentieerde kengetallen per deelgebied (woongebieden, centrumgebied, bedrijventerreinen en buitengebied) uitgaande van de stedelijkheidsgraden als genoemd in het huidige parkeerbeleid.

Gebiedsindeling	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zones
Centrum Heemskerk	Sterk stedelijk	Centrum
Woongebieden	Sterk stedelijk	Rest bebouwde kom
Bedrijventerreinen	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Wij willen bij nieuwe ontwikkelingen dat 90% van het benodigde aantal parkeervakken direct aangelegd wordt. De overige 10% kan onverhard blijven en worden opgenomen als ruimtelijke reservering. Wij richten in overleg met omwonenden uiterlijk 5 jaar na voltooiing de ruimtelijke reservering definitief in als groen of parkeergelegenheid.

Wij kiezen dus evenals in het huidige parkeerbeleid voor de gemiddelde waarde van de landelijke richtlijn van de PKC om de PKG te bepalen. De omrekenfactor van PKC naar PKG (exclusief ruimtelijke reservering) is: $PKG = 90\% \text{ van } (PKC \text{ max} + PKC \text{ min}) / 2$.



Een PKG is een theoretische benadering van de te verwachte parkeerbehoefte. Het beleidsuitgangspunt is dat het aantal aan te leggen parkeerplekken bij een nieuwe ontwikkeling minimaal gelijk is aan de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling tijdens reguliere weekmomenten. Het aantal parkeerplekken bij nieuwe ontwikkelingen verlagen kan leiden tot lager autobezit, maar evenzo tot meer parkeeroverlast en een waterbedeefte naar omliggende wijken. Zeker als er geen goede mobiliteitsalternatieven voorhanden zijn.

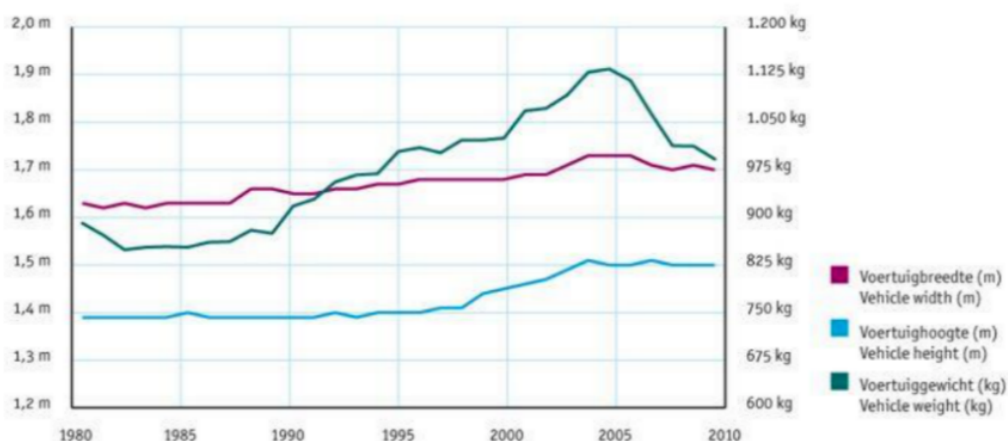
De parkeerkengetallen zijn voor ons richtinggevend bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij nieuwe ontwikkelingen die niet passend zijn in bestemmings- of omgevingsplan. Parkeernormen van het bestemmings- en omgevingsplan zijn voor een ieder bindend.

Heemskerk heeft een grote woningbouwopgave. Het realiseren van extra woningen staat veelal op gespannen voet met de hoeveelheid aan te leggen parkeerplekken. De ruimte is immers schaars en verharding concurreert met een groene leefomgeving. Keuzes maken is dan nodig. Het college kan daarom per project integraal afwegen of en hoever zij wil afwijken van het theoretisch bepaalde aantal benodigde parkeerplekken.

17. *Hoewel het autoareaal jaarlijks breder wordt, gaan wij de breedte van nieuwe parkeervakken niet verruimen.*

Auto's worden elk jaar gemiddeld een halve centimeter breder. Voor het eerst is de gemiddelde breedte van een auto meer dan 1,80 meter (exclusief spiegels). Volgens branchevereniging Bovag worden auto's met name breder door strengere veiligheidseisen,

vooral om botsingen beter op te vangen. Bij aanleg van nieuwe parkeervakken blijven wij een minimale breedte-maat voor langsparkeren van 2,00 meter en voor haaksparkeren van 2,50 meter hanteren.



18. Waar dit kan zetten wij bij herinrichting in op minder verhardingsoppervlak ten gunste van bijvoorbeeld natuur.



Waar rijbanen versmald kunnen worden, zullen we deze op moment van grootschalige herinrichting gaan versmallen. Hierbij is de minimale CROW-maatvoering richtinggevend. De verkeersveiligheid moet immers gegarandeerd blijven. De wegbreedte voor fietsers en voetgangers minimaliseren wij niet, voor deze twee categorie weggebruikers zijn veiligheid en doorstroming de maatgevende factor.

Nieuwe parkeervakken worden zoveel mogelijk uitgevoerd in half-verharding. Waar onnodig veel verharding is, zetten wij deze om in groen.

Wij zullen jaarlijks een overzicht leveren met daarin het aantal m2 verharding dat is omgezet in groen en vice versa. Wij streven jaarlijks naar een afname van het totaal aantal m2 verhardingsoppervlak ten gunste van natuur. Wij stappen daarmee af van de beleidsregel (groenbeleid) dat elke m2 groen in een werk gecompenseerd wordt. Natuurlijk houden we hierbij rekening met de aanwezige biotopen.

De wijze waarop we overig verhardingsoppervlak (niet-zijnde herinrichting) willen omzetten ten gunste van natuur, nemen we op in het op te stellen Programma natuur & landschap.

e. Actualisatie huidig beleid

19. We willen Heemskerk goed bereikbaar houden voor alle modaliteiten met een herkenbare en veilige ontsluitingsstructuur via de regionale hoofdwegen en doorfietsroutes (DFR). Alle wijken en gebieden in Heemskerk zijn bereikbaar door een goede samenhang van gebied-ontsluitingswegen (GOW), met acceptabele wachttijden bij kruispunten, en primaire en secundaire fietsroutes. Verdere vertakking vindt plaats over erftoegangswegen (ETW), fiets- en voetpaden.



In 2021 is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen in de Heemskerk (Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK) - Regio IJmond 2021-2030). Op basis van verkeerstellingen in 2021 is vervolgens geprognoseerd wat de te verwachten verkeersintensiteiten zijn in 2030. Alleen locaties waar de verkeersintensiteit mogelijk tot congestie leidt zullen nader onderzocht worden. We zullen de RVMK in 2028 actualiseren.

Op de lokale fietsroutes en voetgangersverbindingen zijn geen ingrijpende maatregelen nodig om de bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen. Wij zullen op deze routes en verbindingen alleen focussen op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

20. We gaan beleidsregels opstellen voor fysiek bewegwijzering en daarmee actief aan de slag.



De Heemskerkers kennen de weg, voor hen is geen bewegwijzering nodig. De bewegwijzering is vooral bedoeld voor die groep die de gemeente incidenteel bezoekt en de weg niet kent. Hierbij gaat het om vrachtautochauffeurs, automobilisten, motorrijders, (brom)fietsers en wandelaars. Hoewel de weggebruiker steeds vaker gebruik maakt van digitale mogelijkheden, vinden wij het toch zinvol hier een helpende hand te bieden.

Binnen de gemeente Heemskerk is tot op heden geen vastgesteld beleid met betrekking tot de bewegwijzering van lokale objecten en voorzieningen. Er is nauwelijks afstemming met Nederlandse Bebodingsdienst (NBd) en meerdere verwijzingsborden verkeren op het einde van hun levensduur en voldoen bijvoorbeeld niet meer aan de gewenste reflectiecategorie.

De Lokale verwijzingen voldoen niet aan de CROW-richtlijnen. Meerdere bedrijven en organisaties hebben zelf bewegwijzering geplaatst. De huidige situatie in het veld is daardoor rommelig, verouderd en niet uniform. Ook zijn de plattegrondborden uit het straatbeeld verdwenen.

21. *Wij gaan niet verder onderzoeken of het wenselijk is een Zero-Emissie zone (ZE-zones) in te voeren voor het gebied binnen de buitenring van Heemskerk.*



Het Programma gezondheid en luchtkwaliteit 2021-2025 is door de gemeenteraden van Velsen, Beverwijk en Heemskerk aangenomen met als hoofddoel het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit, die onder druk staat in de regio. In 2021 is het programma: “gezondheid en luchtkwaliteit” opgesteld, waarin maatregelen worden beschreven om de luchtkwaliteit in de regio te verbeteren aan de hand van zes thema’s: bedrijven, woon- en leefomgeving, mobiliteit, scheepvaart en Tata Steel.

In opdracht van IJmond Bereikbaar heeft Royal-HaskoningDHV in 2024 rapport “Verkenning

Duurzame Stadslogistiek IJmond” opgesteld. Eén van de daarin benoemde maatregelen is het onderzoeken van zero-emissie stadslogistiek. IJmondiaal zijn hiertoe de potentiële ZE-zones in kaart gebracht. Het opgestelde rapport geeft aan dat ervoor Heemskerk aan invoering van een ZE-zone hoge kosten zijn verbonden, dat het draagvlak onder ondernemers laag is en dat invoering voor 2030 niet gerealiseerd kan worden. Wij nemen het invoeren van een ZE-zone daarom niet op in het Programma mobiliteit 2026-2032.

22. *Wegen hebben veelal een barrièrewerking voor de lokale fauna. Wij gaan ten behoeve van de natuur bij aanpassing van de weginrichting faunapassages aanleggen om deze barrièrewerking te minimaliseren.*

In het binnenkort op te stellen Programma natuur & landschap Heemskerk zullen faunapassages verder worden uitgewerkt.

23. *Bij nieuwe ontwikkelingen gaan we rekeninghouden met de stallingsmogelijkheid van scootmobielen.*



Door de toenemende vergrijzing neemt de behoefte aan scootmobielsafes toe. Door vooraf dit gegeven in de ontwerpfase mee te nemen voorkomen we verrommeling van de openbare ruimte op later moment.

In beginsel zal de scootmobiel op eigen terrein gestald moeten worden. Dit nemen wij mee in het nieuwe parkeerbeleid.



4. Concept inhoudsopgave van het Programma mobiliteit

1. Inleiding
 - a. Aanleiding
 - b. Doel
 - c. Kaders vanuit Omgevingsvisie en coalitieakkoord
 - d. Proces en participatie
 - e. Leeswijzer
2. Integraliteit en samenhang
 - a. Wat nemen we op in het Programma mobiliteit
 - b. Welke maatregelen zijn/worden opgenomen in andere programma's
 - c. Aan welke fysieke ambities willen we uitvoering geven
 - d. Aan welke overige ambities willen we uitvoering geven
 - e. Prioritering en financieringswijze
3. huidige situatie (analyse)
 - a. Bereikbaarheid (per modaliteit)
 - b. Verkeersveiligheid
 - c. Schoon en actief vervoer
 - d. Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid
 - e. Parkeren
 - f. Regionale samenwerking en afspraken
 - g. Educatie en handhaving
4. Trends en ontwikkelingen (toekomstverwachting)
 - a. Nieuwe wetgeving en regionale afspraken
 - b. Groei (inwoners, vergrijzing, arbeidsplaatsen, recreatiebehoefte, woningbouw)
 - c. Klimaat, milieu (energietransitie, duurzaam vervoer)
 - d. Heemskerkse beleidsterreinen
 - e. Veranderende mobiliteit (smart mobility, digitalisering, innovatie, autobezit en autogebruik, elektrisch rijden, deelmobiliteit, pakketdiensten, thuiswerken)
 - f. Openbaar vervoer
 - g. Gedrag weggebruiker
 - h. Bestuurlijke invloed en lobby (Rijk, provincie, MRA, IJmond, vervoerders)
5. Ambities en uitgangspunten (gewenste situatie 2032 met doorkijk naar 2040)
 - a. Bereikbaarheid (per modaliteit inclusief netwerkbeschrijving) en bewegwijzering
 - b. Verkeersveilige leefomgeving
 - c. Schoon en actief vervoer
 - d. Ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (per deelgebied uit omgevingsvisie)
 - e. Parkeren (per deelgebied uit omgevingsvisie)
 - f. Regionale ambitie, samenwerking en afspraken
 - g. Educatie en handhaving
6. Beleidsregels mobiliteit (per deelgebied) en omgevingsplan
7. Maatregelen, monitoring en evaluatie
 - a. Periode 2026-2032
 - b. Doorkijk naar periode 2033-2040
 - c. Monitoring en evaluatie