

Onderwerp:	Verslag werksessie externe klankbordgroep Mobiliteitsagenda Velsen op 29 januari 2019
Aanwezig:	Jan Hinloopen (Woningbedrijf Velsen) Jacomien Stokman (Winkeliersvereniging Kennemerlaan) Marcel Griekspoor (Fietzersbond) Jan Koper (Fietzersbond) Max Stork (WMO-raad) Johan Zwakman (Wijkplatform IJmuiden-Noord) Angelien Hensen (Wijkplatform IJmuiden-Noord) Marloes Zwart (Wijkplatform IJmuiden-Zuid) Peter Carson (Wijkplatform Santpoort-Zuid) Michel Sjoers (Wijkplatform Velsen-Noord)
Namens gemeente:	Bram Diepstraten (wethouder) Kommer Sneeuw (verslag) Nico Molenaar (Verkeersatelier) Sander van Barneveld (Verkeersatelier)
Afwezig met bericht:	Ton van der Scheer (Ondernemersvereniging IJmond) Roland van Velzen (Zeehaven IJmuiden) Nico van Neijendaal (Rover) Frans Tasseron (Wijkplatform Santpoort-Noord) René Hoogenboom (Local Shopping IJmuiden) Jolanda Visser (Winkelstichting Plein 1945) Willem Moreels (Politie Noord-Holland, Kennemerland)



Opening

Nico Molenaar opent de bijeenkomst en heet iedereen welkom. Hij legt uit hoe het proces tot dusver is verlopen en dat er meer tijd is genomen dan verwacht, mede door tussenkomst van de verkiezingen en het uitwerken van een nieuw raadsakkoord en collegeprogramma. Er is tevens gekozen voor een nieuwe benaming: Mobiliteitsagenda Velsen. Het doel van deze avond is om deze agenda in de klankbordgroep te bespreken. Bram Diepstraten bedankt alvast de leden van de klankbordgroep voor de bijdrage en hun komst. Hij wil graag weten of de mobiliteitsagenda aansluit bij de ideeën en suggesties die zijn ingebracht. Dit is ook de vraag die Jan Hinloopen naar voren brengt. Nico Molenaar legt uit dat de inbreng vanuit de klankbordgroep, maar ook vanuit de inloopavonden, de enquête en de inventarisatie meldingen, niet letterlijk is overgenomen in de agenda. Bij de agenda gaat het meer om de grote lijnen, de beleidsdoelen. Maar er staan ook concrete beleidsacties en maatregelen in die tijdens naar het proces naar voren kwamen. Verder wordt van alle onderdelen van de participatie verslag gedaan in het bijlagendocument dat bij de agenda gaat verschijnen.

Thema 1. Duurzame mobiliteit

Het eerste doel gaat over keuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen. Jan Hinloopen merkt op dat er toch veel woningen komen op locaties waar geen goed openbaar vervoer aanwezig is. Johan Zwakman vraagt zich af of er wel draagvlak is voor nieuwe woningbouw in IJmuiden, omdat er maar één goede toegangsweg is. Ook Michel Sjoers vindt dat je moet nadenken over de vraag of er een bepaald maximum is voor het aantal woningen dat je nog wil bouwen. Bram Diepstraten geeft aan dat er in eerste instantie weliswaar gekozen wordt voor 'makkelijke' plekken om woningen bij te bouwen, maar dat er toch ook wel bouwlocaties zijn in de omgeving van openbaar vervoer. Tegelijkertijd hebben we de verplichting om voor toekomstige generaties de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Dat is de uitdaging bij het verduurzamen van de mobiliteit.

GEMEENTE VELSEN

Daarnaast zijn er enkele opmerkingen over oplaadplaatsen voor elektrische auto's. Johan Zwakman geeft aan dat dit niet ten koste mag gaan van gewone parkeerplaatsen. Doe dit zoveel mogelijk op plaatsen waar het geen problemen geeft. Max Stork merkt op dat daarbij ook goed gelet moet worden op de toegankelijkheid bij de trottoirs. Michel Sjoers benoemt de mogelijkheid dat ook via grote bedrijven en organisaties initiatieven op dit vlak ontplooid kunnen worden.

Thema 2. Verkeersveiligheid

Wat betreft de verdere uitwerking van het Duurzaam Veilig beleid merkt Jan Koper op dat er voor bedrijfserven specifieke aandacht nodig is. Johan Zwakman denkt dat er in de woonwijken hele volksstammen zijn die het begrip 30 km zone nog niet kennen. Men weet vaak niet dat je ergens de zone binnenrijdt en dat 30 km dan voor alle straten geldt. Bram Diepstraten geeft aan dat er zeker ook gedragscampagnes nodig zijn voor volwassenen om dergelijke regels beter te leren kennen. Volgens Angelien Hensen lijken regels en richtlijnen vaak ook verschillend te zijn. Nico Molenaar geeft aan dat er wel duidelijke richtlijnen zijn, maar dat de uitwerking soms op onderdelen kan verschillen. Jan Koper vraagt aandacht voor de fietspaden in Spaarnwoude. In de woonwijken van Velsbroek hebben de fietspaden overal voorrang op de zijwegen. Dat zou eigenlijk moeten doorgaan in de 60 km zone van Spaarnwoude.



Michel Sjoers vraagt aandacht voor het strooi beleid. Hij vindt het vreemd dat er bij scholen niet gestrooid wordt. Volgens Bram Diepstraten is dat deels ook een financiële afweging: nu worden alleen de routes naar middelbare scholen gestrooid, omdat daar veel fietsers naar toe gaan. Bij lagere scholen komen vooral veel voetgangers. Max Stork merkt op dat de antiparkeerbanden niet goed opvallen voor slechtzienden en vraagt ook in zijn algemeenheid meer aandacht voor de zichtbaarheid van obstakels.

Thema 3. Fiets en voetganger

Johan Zwakman vraagt wat de term 'vergevingsgezind' fietspad inhoudt. Nico Molenaar legt de essentie hiervan uit, namelijk dat er bij een kleine afwijking van de route niet meteen problemen ontstaan. Een goed voorbeeld is geen gebruik maken van verhoogde banden langs het fietspad of paaltjes verwijderen op tweerichtingsfietspaden. Jacomien Stokman vraagt waarom er natuursteen is gebruikt bij de Hema, omdat dit niet prettig is voor fietsers en voetgangers. Volgens Jan Koper is bij de inrichting van de Lange Nieuwstraat te eenzijdig gekozen voor stedenbouwkundige wensen. Graag bij toekomstige projecten meer aandacht voor een duidelijke inrichting als uitgangspunt.

Johan Zwakman vraagt zich af hoe de inrichting van de Oosterduinweg gaat worden bij de beoogde herinrichting. Komen daar net als bij de Kennemerlaan fietsstroken? Kommer Sneeuw geeft aan dat er op dit moment nog geen uitgangspunten zijn voor het ontwerp. Dit is zeker een discussie waard. En dat geldt ook voor de Kalverstraat die in de toekomst ook nog een betere inrichting moet krijgen dan nu het geval is. Jan Koper wijst bij het onderwerp doorfietsroutes op de dialoog met de Fietsersbond over een parallelle route langs de westkant van Driehuis en Santpoort. Michel Sjoers vindt dat er ook meer aandacht moet zijn voor goede verlichting van de fietspaden.

Thema 4. Openbaar vervoer

Max Stork vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Zo is bijvoorbeeld de maatregel over liften bij station Driehuis van belang. Johan Zwakman is blij dat beleidsactie 40 al voor elkaar is: zorgen dat de R-netlijnen weer gaan stoppen bij de halte Scheldestraat. Dat is net bekend geworden. Jan Koper vindt het jammer dat de initiatieven voor een busbaan en fietstunnel bij de Velsertaverse steeds weer lijken te stranden. Bram Diepstraten vindt dat dit project nu voorspoedig verloopt. Daarnaast zou een buurtbus een optie kunnen zijn voor Velsen-Noord. Ook wil Velsen lobbyen voor lightrail in de regio. Jacomien Stokman vraagt of een nieuwe verbinding

over het Noordzeekanaal nog realistisch is. Bram Diepstraten denkt van wel, maar dan primair als toeristische verbinding. Jan Hinloopen vraagt of er voldoende rekening wordt gehouden met toeristisch verkeer. Bram Diepstraten geeft aan dat dit verkeer meestal niet in de spits reist en dat er buiten de spits nog voldoende capaciteit is in het openbaar vervoer en op de wegen.

Marcel Griekspoor vraagt aandacht voor openbaar vervoer in de nacht. Ook dan moeten er mensen naar hun werk kunnen. Angeliën Hensen vraagt of de spitspont blijft bestaan. Kommer Sneeuw geeft aan dat er al lang wordt gelobbyd voor de extra financiering die hiervoor nodig is. Alle overheden vinden het belangrijk dat de spitspont blijft bestaan, maar tot nu toe is er nog geen toezegging over een bijdrage in de kosten. Tot op heden wordt de spitspont bekostigd door o.a. grote werkzaamheden van Rijkswaterstaat, zoals voorheen de renovatie Velsertunnel en nu de aanleg van de nieuwe sluis. Jan Koper noemt de mogelijkheid om in de toekomst wellicht een fietspont te gebruiken in plaats van de gewone pont.



Thema 5. Autoverkeer

Jan Koper benoemt het niet werkende signalerings- en omleidingssysteem op de wegen ten noorden van de Velsertunnel bij calamiteiten in de tunnel. Hier is in het verleden in geïnvesteerd en het is jammer dat dit niet gebruikt wordt. Michel Sjoers zou het een goed idee vinden als de calamiteitenbogen continu opengesteld worden.

Johan Zwakman brengt nogmaals het functioneren van de IJmuiderstraatweg ter sprake. Voor de zijstraten is het wellicht een optie om hier éénrichtingsverkeer in te voeren en een verbod voor vrachtwagens in te voeren. Hij wil graag verder in gesprek over de punten die in het verleden naar voren zijn gebracht en de locatie van de drempels die in de mobiliteitsagenda genoemd worden. Jan Koper vraagt of er dan ook gekeken kan worden naar de oversteken bij het Homburgplantsoen waar geen paaltjes zijn geplaatst bij de middensteunpunten

Jacomien Stokman vraagt wat bedoeld wordt met beleidsactie 62: het optimaliseren van de primaire route via N208, Amsterdamseweg, Rijksweg en Parkweg-Stationsweg. Kommer Sneeuw geeft aan dat dit een belangrijke route 'buitenom' is die optimaal moet functioneren om als goed alternatief te dienen voor de route door Driehuis. Denk hierbij aan een optimale werking van de verkeerslichten en de herinrichting van het Pontplein. Jan Koper vraagt ook aandacht voor het drukke autoverkeer op de Wenckebachstraat en de oversteek die daar is voor fietsers en voetgangers. Op zulke drukke routes moet je eigenlijk altijd streven naar ongelijkvloerse kruisingen.

Thema 6. Parkeren

Jan Hinloopen vraagt waarom er weer naar de parkeernormen wordt gekeken. Voor sociale woningbouw zijn deze onlangs nog geactualiseerd. Dat geldt echter niet voor andere woningbouw of andere ontwikkelingen. Deze voldoen nu wel, maar het kan zijn dat aanpassing aan de orde komt bij actualisatie van het parkeerbeleid.

Marcel Griekspoor vraagt hoe je suggesties kan doen voor kleine verbeteringen in parkeersituaties. Dit kan altijd via een melding bij de gemeente. Jan Koper vindt dat er veel 'fout' geparkeerd wordt en dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Max Stork geeft aan dat dit ook geldt voor slechtzienden. Vooral het parkeren op hoeken is erg onhandig. Bram Diepstraten geeft aan dat er wel wordt gehandhaafd op situaties die onveiligheid opleveren. Een norm zou ook kunnen zijn dat er hoe dan ook gehandhaafd wordt op parkeren op hoeken. Als voorbeeld wordt genoemd Oud-IJmuiden, waar volgens Jan Hinloopen het parkeren op hoeken niet nodig is omdat er voldoende alternatieven zijn.

GEMEENTE VELSEN

Jacomien Stokman benoemt de parkeersituatie in de Kennemerlaan. Het is belangrijk dat er gratis parkeren mogelijk blijft voor klanten, maar de parkeerplaatsen staan vaak vol met bewoners en ook winkeliers zelf. Zij vraagt of het mogelijk is om hier een blauwe zone te maken. Kommer Sneeuw geeft aan dat de genoemde beleidsactie hiervoor juist ruimte biedt. Dat zou kunnen beginnen met overleg en daarna wellicht eerst een pilot, zoals dat ook in Velsen-Noord en Santpoort-Noord is gedaan.

Johan Zwakman brengt de parkeersituatie rond het gemeentehuis naar voren. Er is in de wijk veel overlast van parkerende ambtenaren. Daar bestaat veel irritatie over. Wellicht zijn er mogelijkheden om hier iets aan te doen in combinatie met de uitbreiding van de Albert Hein. Angeliën Hensen vraagt wat bedoeld wordt met beleidsactie 70: faciliteren van deelauto-concepten bij parkeeroplossingen voor nieuwbouw. Nico Molenaar legt uit dat bij nieuwbouw steeds vaker deelauto's geplaatst worden, zodat er in totaal minder parkeerplaatsen nodig zijn.



Vervolg en planning

De reacties van de klankbordgroep worden verwerkt in een verslag. Op 12 februari wordt de mobiliteitsagenda behandeld in het college. De agenda wordt dan vrijgegeven voor inspraak en ook naar de raad gestuurd voor een eerste bespreking. Op 14 maart is er een meningsvormende sessie over dit onderwerp. Zowel tijdens de inspraak als bij de sessie kunnen leden van de klankbordgroep zo nodig nog opmerkingen en suggesties naar voren brengen. De uiteindelijke besluitvorming door college en raad is gepland voor de maanden mei en juni.

Rondvraag

Johan Zwakman heeft nog een vraag over de fietsoversteek bij het Witte Theater. Hij vindt deze gevaarlijk en vraagt of afsluiting hiervan een optie is. Jan Koper geeft aan dat de Fietzersbond hier goed naar gekeken heeft bij de inspraak over het Van Poptaplantsoen. Zij blijven de fietsroute wel belangrijk vinden en zien meer heil in het maken van een veilige kruispuntoplossing, zoals een rotonde.

Jacomien Stokman vraagt of er nog gekeken is naar de suggestie die de vorige keer naar voren gebracht is over een directe verbinding tussen de Dokweg en Havenkade via het huidige fietspad. Bram Diepstraten vindt dit geen goed idee, omdat we juist geen extra autoverkeer in het centrum van IJmuiden willen. Dat is een belangrijk uitgangspunt van de raad. Kommer Sneeuw vult aan dat het verkeerstechnisch ook moeilijk in te passen zou zijn. De bestaande route via de rotonde bij de Havenkade is hiervoor meer geschikt.

Bram Diepstraten vraagt hoe men het proces heeft ervaren. Jacomien Stokman vindt het wel heel veel informatie, helemaal omdat het ook nog samenvalt met andere bijeenkomsten over de herinrichtingen Kennemerplein en Kennemerlaan. Maar het wordt wel gewaardeerd. Dit wordt beaamd door Johan Zwakman. Het blijft belangrijk dat organisaties hun steentje kunnen bijdragen.