

IJmond
bereikbaar
goed op weg



JAARVERSLAG
REGIONALE MOBILITEIT IJMOND
2019

<u>INLEIDING</u>	2	<u>PROGRAMMA OV</u>	8
		OV	9
<u>IJMOND BEREIKBAAR</u>	3	OV TOEKOMSTBEELD	9
WERKGEVERSAANPAK	4	DEELMOBILITEIT	9
GOEDERENVERVOER	4		
NORMERING	4	<u>PROGRAMMA AUTO</u>	10
		VELSERTRAVERSE	11
<u>PROGRAMMA FIETS</u>	5	ROTTEPOLDERPLEIN	11
DOORFIETSRROUTE IJMOND	6	PONTPLEIN	11
KLEINE FIETSINFRA	7		
VELSERPONT	7	<u>FINANCIEN</u>	12
FIETSPARKEREN	7	DOEL	12
		BALANS	12

INLEIDING

Onder het motto “Gezamenlijke problemen lossen we in de IJmond gezamenlijk op”¹ is in 2014 de regionale mobiliteitsvisie IJmond, hierna mobiliteitsvisie, vastgesteld. Omdat verkeer, net als geluidhinder en luchtverontreiniging, niet bij de gemeentegrens ophoudt, hebben de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen besloten op regionaal niveau de handen ineen te slaan en samen werk te maken van een goede, schone en duurzame bereikbaarheid van de IJmond.

Voor de realisatie is de mobiliteitsvisie vertaald naar een uitvoeringsagenda voor infrastructurele en gedragsmaatregelen, met een doorkijk tot 2030. Om een extra impuls te geven aan de uitvoering van de opgenomen maatregelen is eind 2016 het regionale mobiliteitsfonds IJmond, hierna mobiliteitsfonds, ingericht. In dit fonds reserveren de drie IJmondgemeenten budget specifiek voor mobiliteitsmaatregelen. Hoewel het fonds niet groot genoeg is om grote infrastructurele maatregelen te dekken, is al meermaals gebleken dat een gezamenlijk investeringsbudget een goede aanjager is om projecten van de grond te krijgen.

De lijnen voor samenwerking en afstemming op het gebied van mobiliteit zijn kort. Zo is de IJmond in staat om de gezamenlijke belangen krachtig neer te zetten in bovenregionale overlegorganen.

¹ Regionale Mobiliteitsvisie IJmond (2014) p.5

IJMOND BEREIKBAAR

Wie *mobility* zegt in de IJmond, zegt IJmond Bereikbaar. Onder deze vlag werken de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen, het bedrijfsleven, Provincie Noord Holland en de Omgevingsdienst regiobreed samen aan mobiliteit in de IJmond. Het programma bestaat enerzijds uit een succesvolle werkgeversaankpak waarbij bedrijven en organisaties worden gestimuleerd slim en duurzaam om te gaan met het woon/werkverkeer en de zakelijke ritten van hun medewerkers. Anderzijds wordt er uitvoering gegeven aan infrastructurele maatregelen om slimmer en duurzamer reisgedrag ook mogelijk te maken. Tot slot wordt er vanuit Omgevingsdienst IJmond bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op aan gedrongen om ook wettelijke handvaten te bieden om bij bedrijven duurzame mobiliteit te agenderen.

Voor een goede afstemming tussen de private en publieke partners wordt het bedrijfsleven vertegenwoordigd door OV IJmond en Tata Steel in de stichting IJmond Bereikbaar. De Stichting is ook opdrachtgever voor de werkgeversaankpak. De gemeenten komen samen in het ambtelijk en bestuurlijk overleg mobiliteit IJmond. Afstemming tussen de publieke en private partners vindt plaats binnen het Platform IJmond Bereikbaar, een klankbordgroep voor slimme en duurzame mobiliteit in de regio.



WERKGEVERSAANPAK

De ruggengraat van het IJmond Bereikbaar programma is de werkgeversaanpak. In 2015 gestart als fietsstimuleringsprogramma bij 10 werkgevers, met een grote sprong voorwaarts ten tijde van de renovatie en sluiting van de Velsertunnel. Inmiddels is de werkgeversaanpak een breed pakket van stimuleringsmaatregelen om het woon/werkverkeer en de zakelijke ritten bij bedrijven zo slim en duurzaam mogelijk in te richten.

Mobiliteitsscan Personenvervoer

IJmond Bereikbaar biedt bedrijven met meer dan 50 medewerkers een gratis mobiliteitsscan aan. Deze scan bestaat uit een nulmeting bij de werkgever en een potentie-onderzoek onder medewerkers. Op basis van de mobiliteitsscan worden de meest kansrijke maatregelen in kaart gebracht die invloed hebben op het verminderen, veranderen en verduurzamen van vervoersbewegingen. Met de werkgevers worden afspraken gemaakt hoe zij zich over de jaren gaan inzetten om de impact van hun mobiliteit op het milieu terug te dringen.

Maatregelen

De maatregelen die IJmond Bereikbaar voor een bedrijf in kaart brengt bestaan o.a. uit:

- Thuiswerken
- Samenrijden (auto)
- Fietsstimulering
- Elektrische Deelmobiliteit
- Stimulering gebruik OV
- Laadinfra

GOEDERENVERVOER

Naast de werkgeversaanpak, gericht op personenvervoer, concentreert IJmond Bereikbaar zich sinds twee jaar ook op duurzaam goederenvervoer.

Noord West Connekt

IJmond Bereikbaar is één van de partners in het programma Noord West Connekt. Binnen Noord West Connekt worden bedrijven gestimuleerd om een modal shift te maken van transport over weg naar transport over spoor of water. Hierbij worden bedrijven met kleinere vrachtstromen bij elkaar gebracht, zodat zij genoeg bulk genereren om een modal shift rendabel te krijgen.

White label afvalinzameling

In het voorjaar is door een stagiair van de Hogeschool van Amsterdam onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van White label afvalinzameling bij bedrijven in de IJmond. Bij White label inzameling haalt een enkel bedrijf namens alle inzamelaars het afval op in een specifiek gebied. Dit scheelt in het aantal verkeersbewegingen. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in verdere projecten rondom afvalstromen zoals het nieuwe GreenBIZ project Upcycle Your Waste.

NORMERING

Om een mobiliteitstransitie van de grond te krijgen moet er meer gebeuren dan enkel de intrinsiek gemotiveerde koplopers stimuleren om steeds verder te verduurzamen. In de transitie moet er een moment komen waarop ook achterblijvers via regulerende maatregelen worden gedwongen stappen te ondernemen.

Door de betrokkenheid van IJmond Bereikbaar bij de klankbordgroep van IPO en VNG is in het Klimaatakkoord opgenomen dat er een normering wordt uitgewerkt in de Omgevingswet. Omgevingsdienst IJmond adviseert het ministerie van I&W over de invoering van deze normstelling.

Een normstelling zorgt voor meer urgentie onder bedrijven en betekent een ruggensteun voor bedrijven die nu al samen met IJmond Bereikbaar actief hun mobiliteit verduurzamen. Daarnaast kan het een motivatie zijn voor nieuwe bedrijven om advies in te winnen over de mogelijkheid om hun mobiliteit te verduurzamen.

PROGRAMMA FIETS

De IJmond heeft hoge ambities voor de fiets en e-bike als vervoermiddel. Wanneer je kiest voor de fiets in plaats van de auto of het OV stoot je geen CO2 of luchtverontreinigende emissies uit, dus beter voor klimaat en luchtkwaliteit. Daarnaast is de fiets stiller en neemt een fiets veel minder ruimte in, wat de leefbaarheid en de bereikbaarheid ten goede komt.

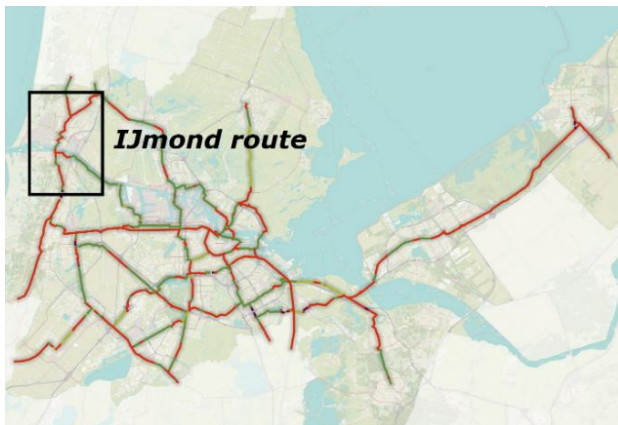
Ambitie is dat in 2030 de helft van de verplaatsingen in de IJmond tot 7,5 km op de fiets worden gemaakt (van 35% naar 50%). We bereiken dit door het gebruik van de fiets optimaal te faciliteren. Een fietser ondervindt de meeste reistijdverlies door het stoppen bij kruispunten en verkeerslichten. Daarnaast is het comfort van een fietsrit van belang.

Met de regionale doorfietsroute, bredere fietspaden en fietsstroken en prioriteit voor fietsers bij een verkeerslicht wordt fietsen in de IJmond steeds leuker en vanzelfsprekender. Naast de infrastructurele maatregelen ten gunste van de fiets, zorgt IJmond Bereikbaar voor alle relevante informatie voor werkgevers waarmee zij het fietsen bij hun medewerkers kunnen stimuleren.



DOORFIETSRUTE IJMOND

In 2017 is de rapportage van Goudappel Coffeng voor een doorfietsroute in de IJmond behandeld in de IJmond Commissie. Op basis van het advies van de commissie is het voorkeurstracé eind 2017 / begin 2018 door de verschillende gemeenteraden vastgesteld.



Figuur 1: MRA Doorfietsnetwerk

De route door de IJmond maakt deel uit van het grotere metropolitane doorfietsnetwerk van de MRA en sluit aan op andere doorfietsroutes. Ook is het onderdeel van het provinciaal fietsnetwerk. Het tracé door de IJmond is verdeeld in een westelijke en een oostelijke route, zowel ten noorden als ten zuiden van het Noordzeekanaal. Afgesproken is om ten noorden van het kanaal als eerste de westelijke route voor 2022 te realiseren, en ten zuiden van het kanaal de oostelijke route.

Realisatie 2018 = Groen

Projectnaam: Hagelingerweg deel 1
 Projectleiding: Gemeente Velsen
 Planfase: Gerealiseerd

Projectnaam: VRI Jan Ligthartstraat
 Projectleiding: Gemeente Heemskerk
 Planfase: Gerealiseerd

Projectnaam: De Baandert (incl rotondes)
 Projectleiding: Gemeente Heemskerk
 Planfase: Gerealiseerd

Realisatie 2019 = Groen

Projectnaam: Wenckenbachstraat
 Projectleiding: Gemeente Velsen
 Planfase: Gerealiseerd

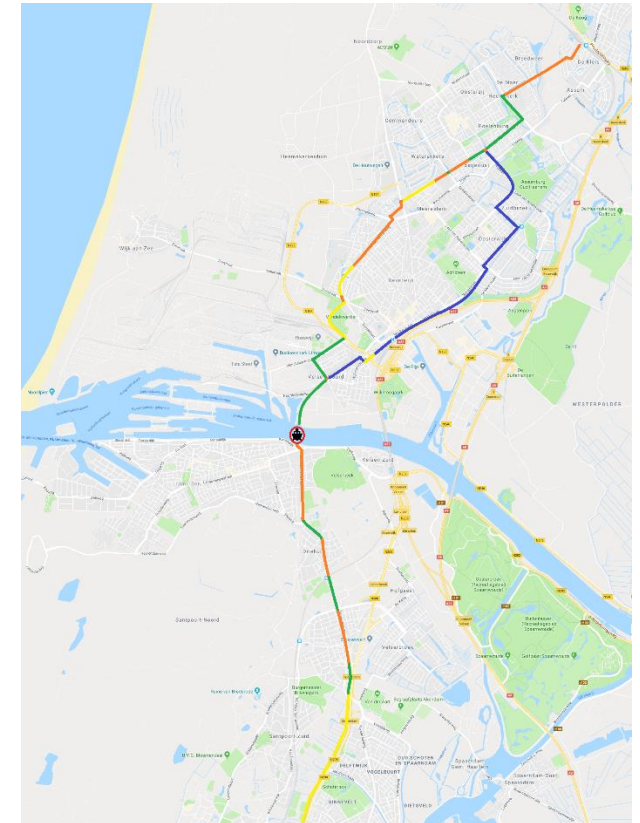
Planning 2020 = Geel

Projectnaam: Van den Vondellaan
 Projectleiding: Gemeente Velsen
 Planfase: Realisatie

Projectnaam: Westerhoutweg
 Projectleiding: Gemeente Beverwijk
 Planfase: Realisatie

Projectnaam: Warande Fietsstroken
 Projectleiding: Gemeente Beverwijk
 Planfase: Realisatie

Projectnaam: Maerten van Heemskerckstraat
 Projectleiding: Gemeente Heemskerk / B,wijk
 Planfase: Realisatie



Figuur 2. Realisatie Doorfietsroute IJmond

Groen	De tracé onderdelen die al opgevaardeerd zijn
Geel	De tracé onderdelen die in 2020 op de planning staan
Oranje	De tracé onderdelen die voor 2022 opgevaardeerd zullen worden
Rood	De frequentie van de pont is en blijft een cruciale schakel die geborgd moet worden
Blauw	De oostelijke route, realisatie na 2022

KLEINE FIETSINFRA

Naast de doorfietsroute is het van belang om ook het onderliggende fietsnetwerk te verbeteren. Dit fietsnetwerk is van belang voor de lokale verplaatsingen, maar ook om de doorfietsroute te kunnen voeden voor de regionale ritten.

Speerpunten zijn fietsveiligheid en fietscomfort. Zo gaat Beverwijk aan de slag met schoolzones rondom basisscholen om de verkeersveiligheid voor scholieren te verbeteren. Daarbij wordt er specifiek aandacht geschonken aan het gedrag van leerlingen en ouders middels lespakketten en opdrachten.

Daarnaast worden er gesprekken gevoerd met de Fietzersbond en enquêtes gehouden onder deelnemers van IJmond Bereikbaar om de belangrijkste knelpunten in beeld te brengen. Waar mogelijk worden deze meegenomen bij regulier onderhoud. Voor grotere ingrepen wordt er gekeken of een apart project realiseerbaar is.

Realisatie 2019

Projectnaam:	Brederoodseweg
Projectleiding:	Gemeente Velsen
Verbetering:	30km profiel & geasfalteerde fietsstroken

Projectnaam:	Van Poptaplantsoen
Projectleiding:	Gemeente Velsen
Verbetering:	30km profiel & geasfalteerde fietsstroken

Projectnaam:	Tolweg
Projectleiding:	Gemeente Heemskerk
Verbetering:	Vernieuwing Fietspad

Planning 2020

Projectnaam:	Kennemerlaan
Projectleiding:	Gemeente Velsen
Verbetering:	30km profiel & geasfalteerde fietsstroken

Projectnaam:	Kruispunt Kanaaldijk-De Geul
Projectleiding:	Gemeente Velsen
Verbetering:	Fietsveiligheid

Projectnaam:	Rijksweg
Projectleiding:	Gemeente Velsen
Verbetering:	Realisatie fietsstroken

Projectnaam:	Rotonde Kanaalweg- Wijkermeerweg
Projectleiding:	Gemeente Beverwijk
Verbetering:	Aanpassing fietspaden

Projectnaam:	Riemdijkslaan
Projectleiding:	Gemeente Beverwijk
Verbetering:	Realisatie Fietsstraat

VELSERPONT

Ook in 2019 heeft de IJmond gebruik kunnen maken van de spitspont: een tweede pont tussen IJmuiden en Beverwijk. Van januari t/m april was er in de ochtend- en avondspits iedere 10 minuten een afvaart. Vanwege de bouw van de grote zeesluis heeft Rijkswaterstaat de sluisroute afgesloten. Vooral nog duurt deze afsluiting tot en met maart 2021. Om de gedupeerde fietsers tegemoet te komen, betaalt Rijkswaterstaat de kosten voor de spitspont voor deze periode. Daarbij vaart de tweede pont nu tussen 6.30 – 18.30 uur.

De ponten zijn echter oud en vertonen steeds vaker gebreken. De tweede pont bij Velsen is de reservepont voor het Noordzeekanaal. Dat betekent dat bij een storing van een pont ergens anders op de route, de reservepont bij Velsen uit de vaart wordt gehaald en op de plaats van de storing wordt ingezet. IJmond Bereikbaar en de gemeente Velsen trekken samen op om met de gemeente Amsterdam en het GVB tot structurele oplossingen te komen. Er zijn nieuwe, elektrische ponten op komst. De eerste wordt in 2021 verwacht.

FIETSPARKEREN

Naast goede fietsinfrastructuur is er in de IJmond veel aandacht voor fietsparkeren. De fietsenstalling bij het station in Beverwijk is in 2019 voor de tweede maal op rij verkozen tot beste fietsenstalling van Nederland.

PROGRAMMA OV

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 zo de wegcapaciteit beter te kunnen benutten, de leefbaarheid te verbeteren en de milieubelasting te verminderen. Het is bekend dat automobilisten niet snel gebruik zullen 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.



OV

In 2019 zijn er op het gebied van OV-verbeteringen geen grote projecten uitgevoerd. Toch is de kwaliteit van het OV wel verbeterd. Zo is de bushalte Scheldestraat in IJmuiden (op de Lange Nieuwstraat) omgezet van gewone bushalte naar R-nethalte. Ook zijn diverse haltes toegankelijk gemaakt voor mindervaliden.

Connexxion voegt steeds meer elektrische bussen toe aan de vloot. Dit maakt het OV een nog duurzamer alternatief voor de auto. In het najaar van 2020 staat de grote uitrol van elektrische bussen van Connexxion op de planning.

De busbanen bij station Beverwijk worden in samenwerking met de provincie en Prorail steeds verder uitgewerkt. De uitvoering van de beide banen staat voor 2021/2022 gepland.

OV TOEKOMSTBEELD

Voor de langere termijn is een belangrijke stap gezet met de vaststelling van het OV Toekomstbeeld 2040. Hierin hebben gemeenten, Provincie en OV-diensten afspraken gemaakt hoe tot 2040 een schaa sprong in het OV gerealiseerd moet worden. In het regionale OV Toekomstbeeld staan voor de IJmond een aantal zeer relevante afspraken. Zoals:

- Rechtstreekse Intercity Alkmaar – Beverwijk – Haarlem – Amsterdam CS
- Behoud sprinter Alkmaar – Beverwijk – Haarlem – Amsterdam CS
- HOV-busverbindingen vanuit de hele IJmond naar: Haarlem Spaarnwoude, en via de A9 naar Schiphol en Amsterdam Zuid.
- Intensiveren HOV-bus IJmuiden – Amsterdam Sloterdijk

Het is de IJmond gelukt om een fors aantal van haar ambities in het OV Toekomstbeeld te krijgen. Hiermee is het werk echter niet klaar. 2040 is immers nog ver weg en als IJmond werken we er aan om onze ambities zo snel mogelijk te realiseren. Dit lijkt ook mogelijk omdat er geen dure infrastructurele aanpassingen nodig zijn om de ambities waar te maken. We zijn in 2019 in gesprek geweest met NS over de dienstregeling 2022. Daarbij grijpen we het OV Toekomstbeeld aan om bijvoorbeeld meer treinen te krijgen op de Kennemerlijn.

DEELMOBILITEIT

Op alle stations langs de Kennemerlijn zijn inmiddels OV-fietsen geplaatst. Op een aantal stations, waaronder Beverwijk is het aantal fietsen zelfs al verhoogd vanwege het succes.

Naast de OV-fietsen staan er op een aantal locaties deelfietsen die ook op meerdere locaties weer ingeleverd kunnen worden. Het gebruik van deze deelfietsen valt in verhouding tot de OV-fiets nog tegen.

Naast deelfietsen loopt er sinds 2019 een proef met elektrische deelauto's. Deze worden door Buurauto aangeboden op onder andere bedrijventerrein de Kagerweg in Beverwijk, op het parkeerterrein Halve Maan bij het station in Beverwijk en vanaf voorjaar 2020 ook bij het gemeentehuis van Velsen.

Omgevingsdienst IJmond is positief over het concept van elektrische deelauto's en zal de ervaringen uit de proef gebruiken om haar eigen wagenpark op termijn te vervangen door elektrische deelauto's.

PROGRAMMA AUTO

Voor het gehele vervoersysteem van de MRA is het cruciaal dat de 'A9-corridor' wordt versterkt, inclusief de tunnels onder het Noordzeekanaal als bepalende schakels hierin. Zoals ook beschreven in de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland neemt het belang van deze corridor toe door ontwikkelingen als het ontlasten van de A10-West, het bouwen van 25 duizend woningen in Noord-Holland Noord en de te verwachten bedrijfsverplaatsingen vanuit Amsterdam / Havenstad naar het westen. De A9 wordt steeds meer de '2e ring van Amsterdam' en gaat dienen als alternatief voor het dichtslibben van de ring A10 zodra er een deel van de circa 70.000 woningen in Havenstad dan wel andere bouwprojecten in Amsterdam-west en Zaandam zijn opgeleverd. Kortom, voor het functioneren van het vervoersysteem van de gehele MRA is het cruciaal dat de 'A9-corridor (dus weg-en overbindingen) door de IJmond verder versterkt wordt.



VELSERTRAVERSE

De Velsertaverse is één van de belangrijkste ontsluitingsaders voor autoverkeer in de regio. Het is niet alleen een erg drukke weg, maar zorgt ook voor verstopping van de Velsertaverse.

Het voorkomen van verkeersopstopping op de Velsertaverse is een uitdaging. Enerzijds door het gedeelde wegbeheer tussen twee gemeenten, Provincie en Rijkswaterstaat. Anderzijds door de vervlechting van wegverkeer met een spoorwegovergang en een intensief gebruikte fietsovergang. Daarbij komt tot slot nog de prioriteit die Rijkswaterstaat geeft aan de bestrijding van verkeersopstopping op de rijkswegen. Hierdoor heeft drukte op de A22 een onevenredige impact op de toegangswegen.

In het voorjaar van 2019 zijn, op aansporing van IJmond Bereikbaar, de verschillende wegbeheerders en de beheerders van de verkeer regelinstallaties (VRI's) met elkaar om tafel gegaan om de bestaande systemen beter op elkaar af te stemmen. Het Regionaal Tactisch Team van de Provincie heeft metingen en tellingen verricht en een voorstel gedaan voor een aantal beheersscenario's. Deze zijn in de zomer in de VRI's geladen. De effecten hiervan worden gemonitord.

Een gewenste volgende stap is de uitrol van I-VRI's en de implementatie van smart mobility toepassingen om zo adaptief het verkeer af te wikkelen naar intensiteit.

ROTTEPOLDERPLEIN

In 2017 is met het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de doorstroming op de A9 corridor te verbeteren.

Eén van de maatregelen die hieruit voortvloeit is het aanpassen en verbeteren van het knooppunt Rottepolderplein en in het verlengde hiervan de aansluiting van de A9 op de N208 ten zuiden van de tunnels. Naar aanleiding van de afspraken uit MIRT NowA is in 2019 gestart met een MIRT verkenning voor de aanpassing van Rottepolderplein.

Het Rijk heeft besloten om de verkenning van de verknoping bij knooppunt Velsen los te koppelen van het onderzoek naar Rottepolderplein. Desondanks is het alle partijen duidelijk dat na de verkenning van het Rottepolderplein het volgende noodzakelijke onderzoek de verknoping van de A9 met de N208 zal zijn.

De mogelijke vervolgstappen uit MIRT-NowA zijn verbreding van de A9 tussen Rottepolderplein en Beverwijk en de verbinding tussen A9 en N208 (de 'Velser Verbinding'). Met deze verbinding wordt de ring Haarlem gesloten en de huidige route via het onderliggend wegennet (N202 en Rijksweg in Velsen) ontlast. Tevens wordt het mogelijk om van de A9 Wijkertunnel van/naar de A208 te rijden. Daarmee is er een alternatieve route voor verkeer dat nu gebruik maakt van de A22, wat (milieu)ruimte biedt voor ontwikkelingen langs de A22 in Beverwijk. Tegelijkertijd biedt deze verbinding een directe route naar de Wijkertunnel bij stremming of afsluiting van de Velsertunnel.

PONTPLEIN

Zoals de Velsertaverse ten noorden van het kanaal is het pontplein als primaire verkeersader ten zuiden van het kanaal van belang. Hier is een groot project in voorbereiding bij het Pontplein, waarbij gestreefd wordt naar een ongelijkvloerse kruising. Met een ongelijkvloerse kruising kunnen de verschillende verkeersstromen optimaal ontvlecht worden. Dit is goed voor de doorstroming van het autoverkeer van en naar IJmuiden, en voor de fietsers op de doorfietsroute naar de pont.

FINANCIEN

Bij het instellen van het regionale mobiliteitsfonds hebben de gemeenten afgesproken om 16 jaar lang zoveel mogelijk te willen samenwerken en dat daar alle partijen daar ook financieel aan bijdragen. De bijdragen aan het fonds zijn immers cruciaal voor het uitvoeren van de regionale mobiliteitsvisie. De Verordening Mobiliteitsfonds borgt deze samenwerking.

De bijdragen van de deelnemende gemeenten in de periode 2017 – 2032 zijn gebaseerd op een verdeling op basis van inwoneraantal en arbeidsplaatsen op 1 januari 2015. Beiden wegen voor 50% mee in de berekening. Tijdens de looptijd vindt geen indexatie plaats. Dit leidt tot de onderstaande jaarlijkse bijdrage:

- Velsen € 195.000,-
- Beverwijk € 135.000,-
- Heemskerk € 87.000,-

In totaal zal er over de looptijd van 2017 tot en met 2032 een bedrag worden gestort van €6.672.000,-.

DOEL

De Verordening voor het Mobiliteitsfonds IJmond stelt de regels voor het doel, beheer en gebruik van de middelen in het Mobiliteitsfonds IJmond. Het fonds wordt primair gevoed met middelen van de deelnemende gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk. Het Mobiliteitsfonds IJmond heeft ten doel het (deels) dekken van de voorbereiding en realisatie van maatregelen uit de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond. Dit betreft:

1. Studieprojecten: veelal studies in de fase verkenning, waarvan nog niet bekend is of deze projecten worden omgezet in concrete maatregelen en/of projecten;
2. Verkeersinfrastructuur: veelal concrete maatregelen en/of projecten in de fase planuitwerking of de fase realisatie;
3. Overige maatregelen: maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM), mobiliteitsmanagement, procesmanagement, lobby en communicatie en het monitoringsprogramma.

BALANS

In 2019 is voor de derde maal door de gemeenten een bijdrage gestort in het fonds. Hieruit zijn over het jaar de volgende bedragen betaald: een vaste bijdrage voor projectmanagement uitgevoerd door Omgevingsdienst IJmond en een bijdrage aan de tweede pont, tussen de heropening Velsertunnel en de sluiting van de sluizenroute.

Daarnaast heeft de stuurgroep mobiliteit een bedrag gereserveerd voor de Doorfietsroute. Voor onderdelen op de westelijke route die niet in aanmerking komen voor een externe cofinanciering door Rijk of Provincie kan tot maximaal 50% van de subsidiabele kosten het Mobiliteitsfonds worden aangesproken.

2019	Inkomsten			Uitgaven			Reserveringen		
	16-1-2019	Bijdrage Beverwijk	€ 135.000,00	7-2-2018	Restant bijdrage 2de Pont Velsen	€ 29.113,00			
	16-1-2019	Bijdrage Velsen	€ 195.000,00	30-4-2019	mobiliteitsmanagement ODIJ (jaarlijks)	€ 20.000,00			
	16-1-2019	Bijdrage Heemskerk	€ 87.000,00						
Totaal			€ 417.000,00	€ 49.113,00			€ -		
Balans Totaal							€ 367.887,00		
Vrije Ruimte			€ 609.595,84				€ 977.482,84		
2020	Inkomsten			Uitgaven			Reserveringen		
	16-1-2020	Bijdrage Beverwijk	€ 135.000,00				2020	mobiliteitsmanagement ODIJ (jaarlijks)	€ 20.000,00
	16-1-2020	Bijdrage Velsen	€ 195.000,00						
	16-1-2020	Bijdrage Heemskerk	€ 87.000,00						
Totaal			€ 417.000,00	€ -			€ 20.000,00		
Balans Totaal							€ 417.000,00		
Vrije Ruimte			€ 977.482,84				€ 1.374.482,84		

2019	Inkomsten			Uitgaven			Reserveringen		
	16-1-2019	Bijdrage Beverwijk	€ 135.000,00	7-2-2018	Restant bijdrage 2de Pont Velsen	€ 29.113,00			
	16-1-2019	Bijdrage Velsen	€ 195.000,00	30-4-2019	mobiliteitsmanagement ODIJ (jaarlijks)	€ 20.000,00			
	16-1-2019	Bijdrage Heemskerk	€ 87.000,00						
Totaal			€ 417.000,00	€ 49.113,00			€ -		
Balans Totaal							€ 367.887,00		
Vrije Ruimte			€ 609.595,84				€ 977.482,84		
2020	Inkomsten			Uitgaven			Reserveringen		
	16-1-2020	Bijdrage Beverwijk	€ 135.000,00				2020	mobiliteitsmanagement ODIJ (jaarlijks)	€ 20.000,00
	16-1-2020	Bijdrage Velsen	€ 195.000,00						