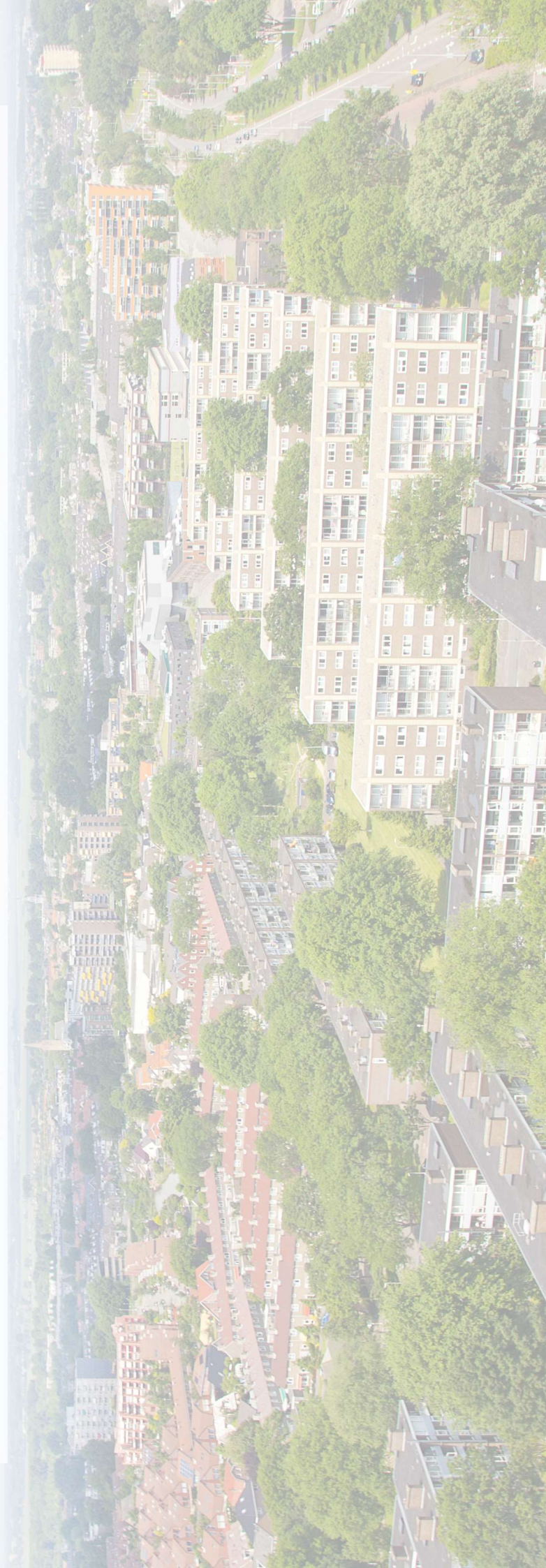


Mobiliteitsvisie Beverwijk

Visie op een bereikbaar, veilig & toegankelijk Beverwijk

Datum: 18 juni 2021



Voorwoord

Beverwijk krijgt de komende jaren te maken met grote uitdagingen. De steeds toenemende vraag naar mobiliteit en woningen, de klimaatverandering en de energietransitie. We willen een aantrekkelijke gemeente zijn om te wonen en te werken. Om deze uitdagingen aan te gaan zijn ambities nodig.

We moeten ons denken over verkeer en vervoer veranderen in de komende jaren. We gaan mensen die van A naar B willen, helpen om dat anders te doen. Door schoner vervoer aantrekkelijker te maken. Mensen wegwijs te maken in de mogelijkheden en door gedragsverandering te belonen. IJmond Bereikbaar is hier al behoorlijk succesvol mee met de werknemers aanpak, dus daar kunnen we van leren. Door duurzame vormen van vervoer te stimuleren kan Beverwijk én groeien én bereikbaar blijven.

De gemeente zet in op snelle fietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en het beter benutten van de bestaande wegen in en rond Beverwijk. Daarbij hebben we onze partners, zoals omliggende gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, Connexxion en NS hard nodig.

Voor u ligt een visie waarmee wij denken de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen gaan. Bij het opstellen van deze visie zijn al veel mensen betrokken, maar ik ben heel benieuwd wat u er van vindt. Laat het ons weten.

Brigitte van den Berg
Wethouder Verkeer en Vervoer



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk Beverwijk	8
3. Zelfredzaam Beverwijk	12
4. Gezond en leefbaar Beverwijk	14
5. Duurzaam Beverwijk	19
6. Bereikbaar en toegankelijk Beverwijk	23
7. Van visie naar uitvoering	26
Bijlage 1: participatieverslag	28

1. Inleiding

Beverwijk is goed verbonden over de weg, het spoor en over water met de regio en verder. Beverwijk heeft de wens om van 42.000 naar 60.000 inwoners te groeien de komende vijftienvorig jaar. Die groei vindt vooral plaats aan de oostzijde van de stad in de Spoorzone. Om die groei goed te kunnen faciliteren en tegelijkertijd de huidige bereikbaarheid te verbeteren is een goede visie op mobiliteit nodig: hoe zorgen we ervoor dat Beverwijk aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar blijft? En dat iedereen kan deelnemen aan het verkeer? Op een veilige manier? Een goede bereikbaarheid is van belang om nieuwe woningen te kunnen bouwen. De gemeente Beverwijk richt zich op het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

In deze mobiliteitsvisie gaat het dus om meer dan mobiliteit alleen. Het gaat om kunnen deelnemen aan de samenleving, om te kunnen groeien als stad, om aantrekkelijk te blijven voor bewoners én bedrijven, om een gezonde en leefbare gemeente te zijn. Het gaat om klaar zijn voor de toekomst.

Mobiliteit is een middel dat bijdraagt aan al deze doelen. Daarbij is het zaak om te zoeken naar de juiste balans. Te veel inzetten op het één, maakt het moeilijk om het ander te bereiken. Door naar mobiliteit te kijken vanuit een integraal perspectief, waarbij al die belangen worden meegewogen, worden afwegingen gemaakt die bijdragen aan die juiste balans.

1.1 Scope van de mobiliteitsvisie

In 2011 verscheen het laatste Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor de gemeente Beverwijk. Het plan hield, op grond van de toenmalige inzichten, rekening met de ontwikkelingen van verkeer en vervoer met een planhorizon tot het jaar 2020. Het is nu 2021 en er is inmiddels veel veranderd. Het is dus tijd voor een nieuwe mobiliteitsvisie.

In voorliggend document, ‘Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk

Beverwijk’, legt gemeente Beverwijk haar ambities voor mobiliteit voor de periode tot 2030 vast. De gemeente geeft met deze mobiliteitsvisie uitwerking aan de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven en speelt daarmee in op nieuwe ontwikkelingen.

1.2 Relatie met de Omgevingsvisie

Beverwijk heeft de komende jaren te maken met grote opgaven, zoals de groei van de bevolking, de toenemende vraag naar woningen, de energietransitie, klimaatverandering en het werken aan de aantrekkelijkheid van de stad als vestigingsplaats voor bedrijven. Deze opgaven vragen om een integrale visie op de leefomgeving, waarin keuzes worden gemaakt over het verdelen van de ruimte. Dit gebeurt in de Omgevingsvisie. Voor de Omgevingsvisie is een uitgangspuntennotitie vastgesteld, waarin vier integrale thema’s worden benoemd die belangrijk zijn voor de gemeente:

- Zelfredzaam Beverwijk
- Gezond en leefbaar Beverwijk
- Duurzaam Beverwijk
- Bereikbaar en toegankelijk Beverwijk

In deze mobiliteitsvisie is elke opgave vanuit het mobiliteitsperspectief uitgewerkt. Zodoende dient deze mobiliteitsvisie als bouwsteen voor de Omgevingsvisie (zie tekstkader). In de mobiliteitsvisie wordt op strategisch niveau beschreven hoe mobiliteit een bijdrage levert aan de vier thema’s. De Omgevingsvisie is uiteindelijk bepalend in welke integrale afwegingen worden gemaakt voor de fysieke leefomgeving.

Een integrale, toekomstgerichte visie op mobiliteit maakt het mogelijk dat Beverwijk én kan groeien én bereikbaar, vitaal en leefbaar blijft.

1.3 Leeswijzer

Allereerst is het vertrekpunt in beeld gebracht: waar staan we nu in Beverwijk op gebied van mobiliteit? Daarna volgen vier hoofdstukken waarin ieder thema wordt uitgewerkt: welke opgaven en dilemma's doen zich voor rond dit thema? Hoe kan mobiliteit hierin een bijdrage leveren? Welke oplossingen zijn er en waarvoor kiest de gemeente Beverwijk? In het laatste hoofdstuk komt de regionale samenwerking en uitvoering van de mobiliteitsvisie aan bod.

Het Uitvoeringsprogramma is een apart document waarin per thema is beschreven hoe de gemeente uitvoering gaat geven aan de uitgangspunten en ambities uit de mobiliteitsvisie.

De mobiliteitsvisie is tot stand gekomen in een proces waarbij inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden uitgebreid hebben kunnen meepraten. Via een online enquête en korte gesprekken op straat hebben mensen hun mening kunnen geven over mobiliteit in de gemeente. Ook zijn er stadsgesprekken georganiseerd, waarbij gesprekken zijn gevoerd over verschillende onderwerpen binnen mobiliteit.

In deze mobiliteitsvisie zijn op enkele plekken quotes weergegeven die tijdens de participatiebijeenkomsten zijn opgehaald. Een uitgebreid verslag van de participatiebijeenkomsten is opgenomen als bijlage bij deze mobiliteitsvisie.

Omgevingswet

De invoering van de Omgevingswet is beoogd voor 1 januari 2022. De nieuwe wet zorgt voor minder regels en meer overzichtelijke regels. De fysieke leefomgeving wordt in de nieuwe wet meer in samenhang bekeken. In de Omgevingswet is bepaald dat gemeenten een Omgevingsvisie moeten maken.

In een Omgevingsvisie legt een gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de leefomgeving vast voor de lange termijn. Deze mobiliteitsvisie dient als bouwsteen voor de Omgevingsvisie van de gemeente Beverwijk, door de uitgangspunten en ambities op het gebied van mobiliteit vast te leggen.

De mobiliteitsvisie is een document waarin het mobiliteitsbeleid in hoofdlijnen komt te staan, maar ook hoe dat mobiliteitsbeleid samenhangt met ontwikkelingen in andere beleidsterreinen, zoals het klimaat, wonen en economie.

BEVERWIJK

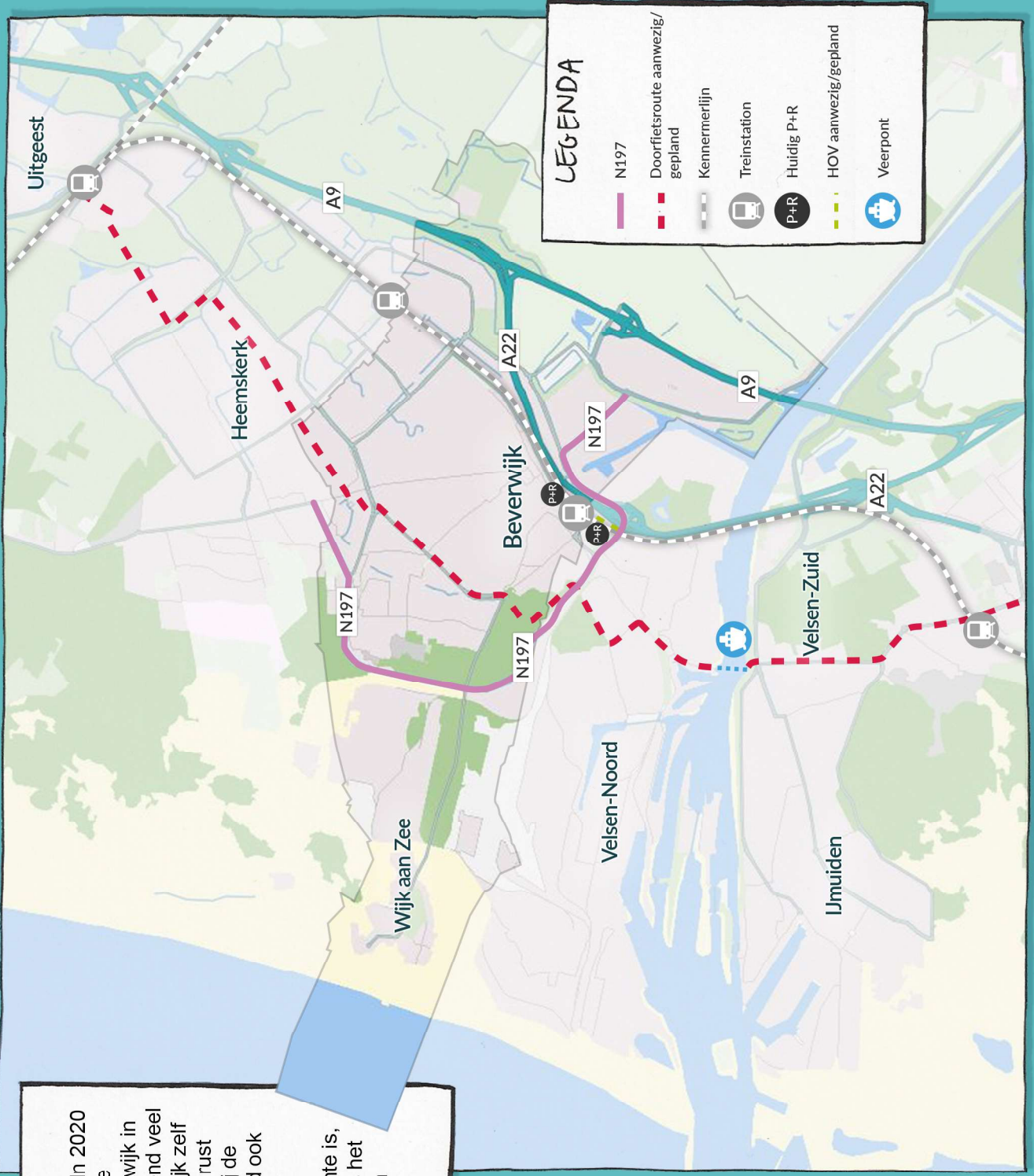
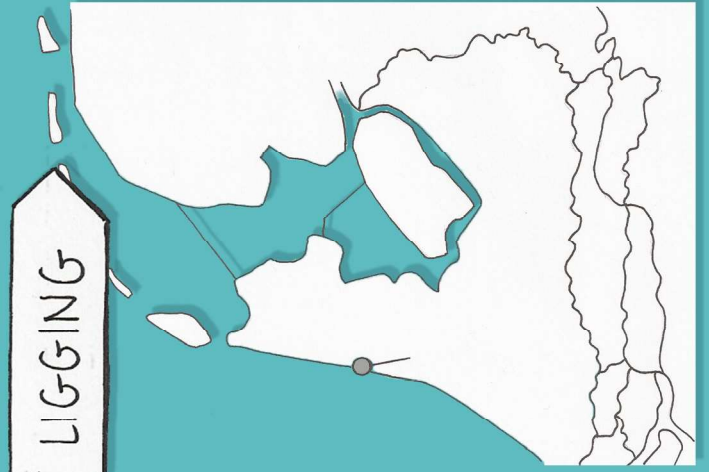
SITUATIE ANNO 2021

HUIDIGE SITUATIE

Beverwijk is een bedrijvige, leefbare en gastvrije stad. In 2020 wonen ruim 41.500 bewoners in Beverwijk en neemt de komende jaren toe. De ligging van de gemeente Beverwijk in de metropoolregio Amsterdam is gunstig. Er is ontzettend veel werkgelegenheid in de omgeving, maar ook in Beverwijk zelf is veel bedrijvigheid. Daarnaast biedt Beverwijk wel de rust van een aantrekkelijke gemeente om te wonen, dichtbij de duinen en de Noordzee. Hiermee heeft het tegelijkertijd ook een aantrekkelijk aanbod voor toeristen.

Doordat Beverwijk een levendige en bedrijvige gemeente is, en een belangrijke logistieke knooppuntfunctie heeft, is het ook erg druk met verkeer. Beverwijk ligt immers op een knooppunt van snelwegen, spoorlijnen en vaarwegen.

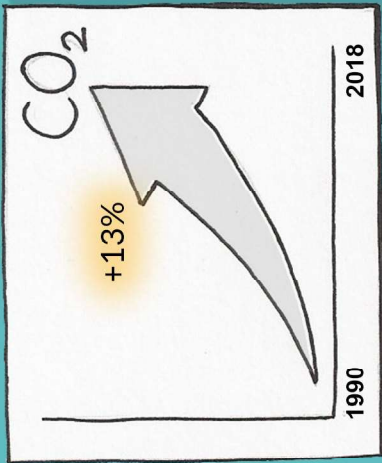
DE LIGGING



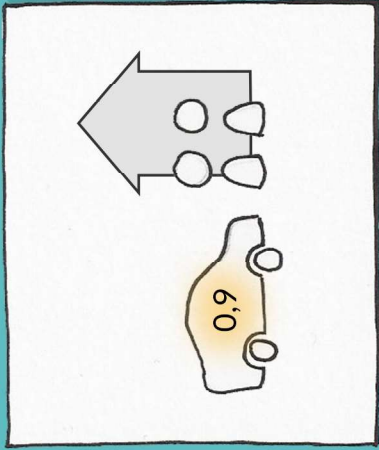
BEVERWIJK

FEITEN OP EEN RIJ

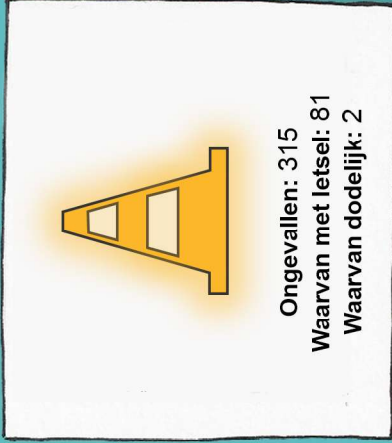
Uitstoot van het wegverkeer¹



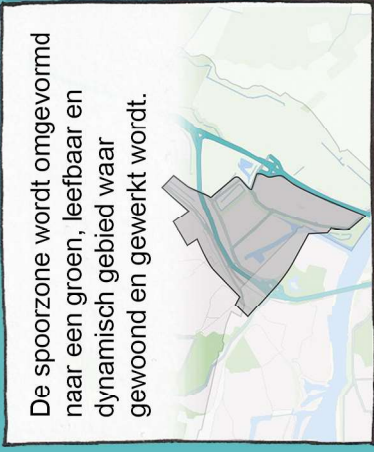
Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden in 2019²



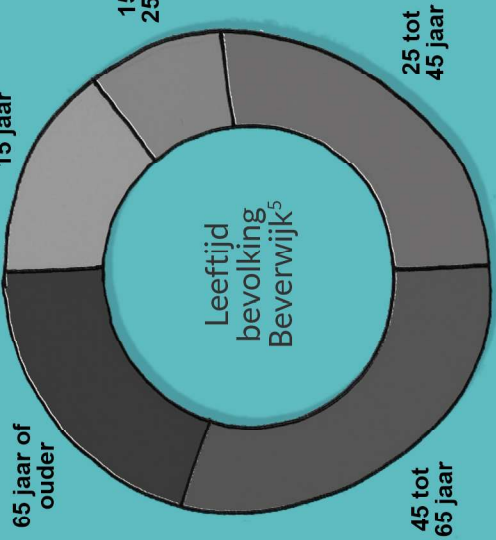
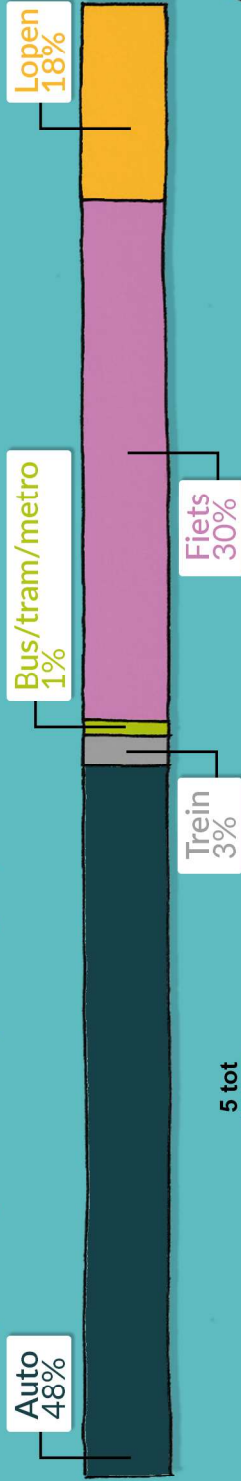
Verkeersveiligheid in 2019³



Herontwikkeling Spoorzone

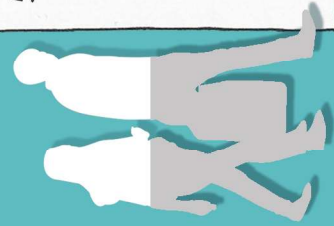


Verdeling van de personenverplaatsingen per vervoersmiddel⁴



BEVERWIJK

5.411 reizigers per dag (gemiddelde werkdag)⁶
47% van de reizigers beoordeelt het station met een 7 of hoger⁷

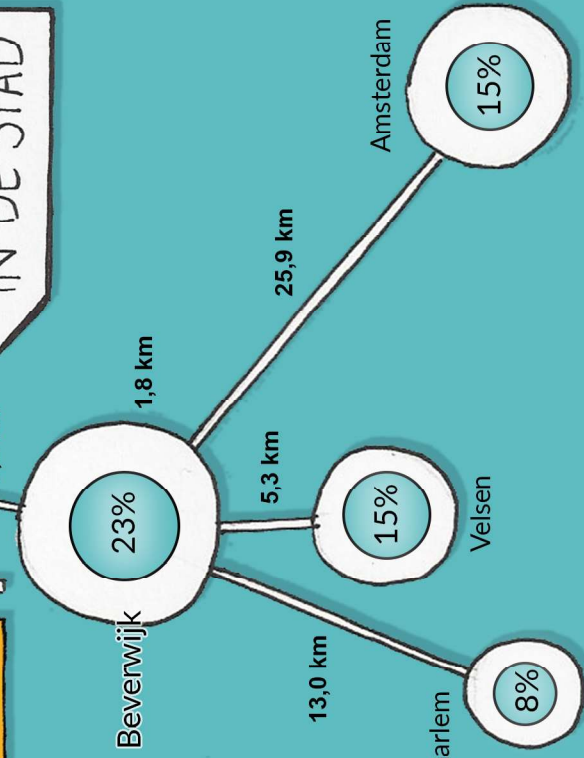


Heemskerk



IN DE STAD

Waar werken inwoners van gemeente Beverwijk?⁸



Bronnen: ¹Rijksoverheid (2020). www.emmissieregistratie.nl. ²CBS (2020). *Autobezit per huishouden, januari 2019*. ³VIA Statistiek Ongevallen Beverwijk 2019. ⁴OVIN bewerking Goudappel Coffeng (2015). *Modal Split per gemeente*. ⁵CBS (2020) *StatLine Regionale kencijfers Nederland*. ⁶NS Jaarverslag 2019. ⁷NS Stationbelevingsmonitor 2020. ⁸CBS (2020). *Banen van werknemers naar woon- en werkregio*.

2. Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk Beverwijk

In 2030 is Beverwijk een aantrekkelijke gemeente om te wonen en werken. De ontwikkelingen in de Spoorzone zijn al aardig op stoom gekomen. De eerste woningen zijn gerealiseerd aan de westzijde van het spoor en op het Bazaarterrein zijn de eerste ontwikkelingen zichtbaar. Er is volop werkgelegenheid in diverse clusters. Beverwijk is een actieve en levendige gemeente.

De bereikbaarheid van de gemeente Beverwijk is belangrijk en dat blijft zo. Goede bereikbaarheid van de bedrijven is van belang voor de economische ontwikkeling van de gemeente. En mensen moeten zich kunnen verplaatsen om naar hun werk, school, studie, vereniging, vrienden en familie te gaan. Of om gewoon lekker een ommetje te wandelen of fietsen. Mensen bepalen zelf op welke manier ze zich willen verplaatsen. Deze keuzevrijheid is in Beverwijk belangrijk.

Het mogelijk maken van alle verplaatsingen stelt wel eisen aan het mobiliteitssysteem. De verwachte toename van mobiliteit kan niet zomaar overal gefaciliteerd worden. De gemeente maakt hierin keuzes. In deze mobiliteitsvisie beschrijft de gemeente haar visie op mobiliteit richting 2030. Die keuzes worden gemaakt op basis van de vier centrale thema's die in de uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie zijn genoemd: zelfredzaam, gezond & leefbaar, duurzaam en bereikbaar & toegankelijk.

Voor elk van deze vier thema's is uitgewerkt wat de opgave op het gebied van mobiliteit is, wat de visie en ambities van de gemeente hierop zijn en hoe hier de komende jaren uitvoering aan kan worden gegeven.

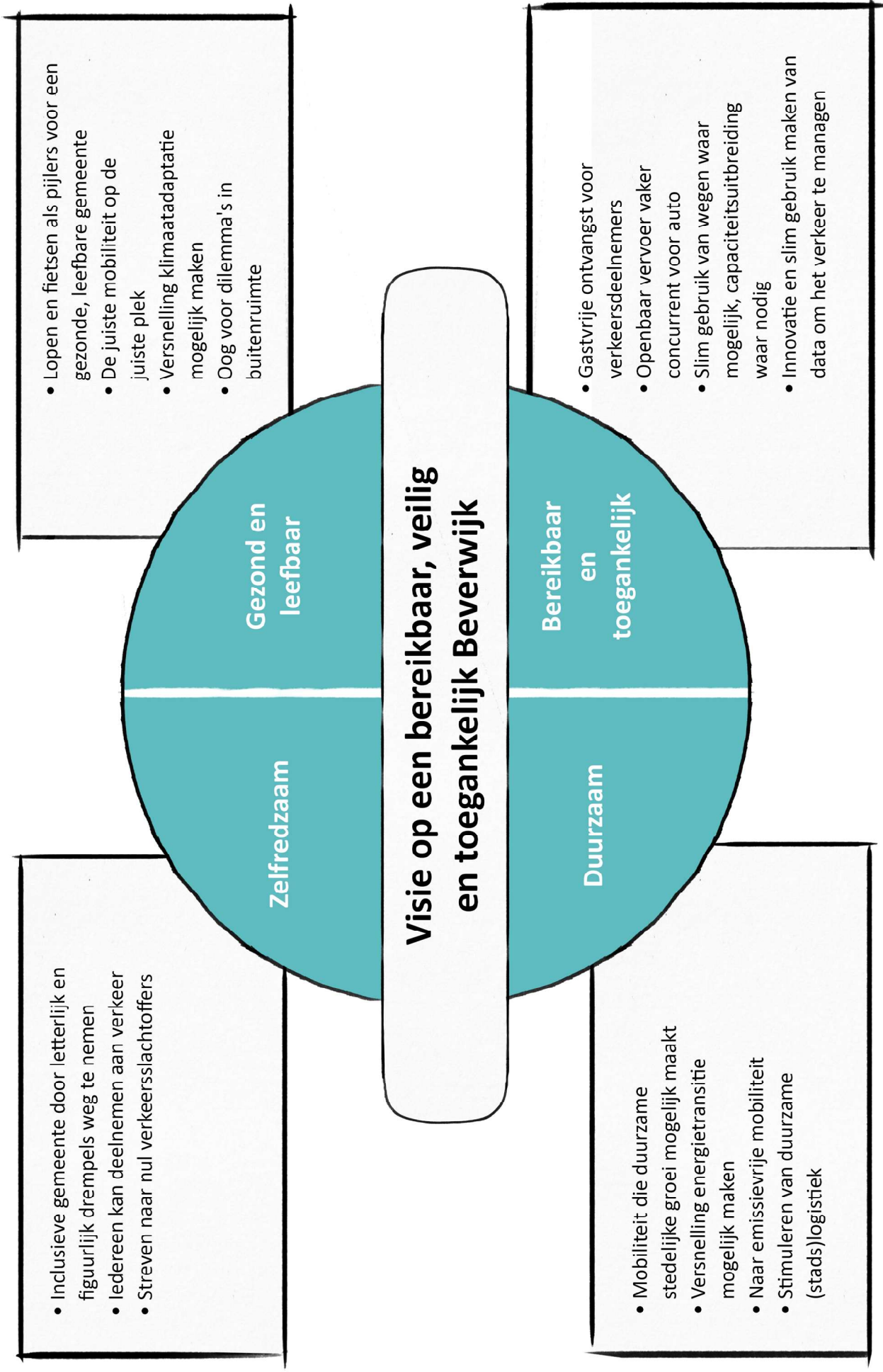
Zelfredzaam Beverwijk: de gemeente vindt dat iedereen moet kunnen deelnemen in de maatschappij en aan activiteiten. Om dat mogelijk te maken moeten alle doelgroepen, van jong tot oud, zich veilig en prettig kunnen voelen in het verkeer. Beverwijk is een inclusieve gemeente waar iedereen toegang heeft tot de voorzieningen en activiteiten die men nodig heeft. Daarbij streeft

de gemeente naar nul verkeersslachtoffers in 2030.

Gezond & leefbaar: de gemeente hecht veel waarde aan gezondheid en leefbaarheid. Vanuit mobiliteit zijn lopen en fietsen de pijlers om te werken aan een gezonde gemeente met gezonde inwoners. In het kader van leefbaarheid zijn zorgvuldige afwegingen nodig over het ruimtegebruik, zeker als Beverwijk verder groeit. Naast ruimte voor woningen en verkeer is nadrukkelijk ook meer ruimte nodig voor groen en water, om de gevolgen van klimaatverandering te kunnen opvangen. Hieruit volgt dat niet overal plek is voor verkeer. De gemeente hanteert daarom het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plek'.

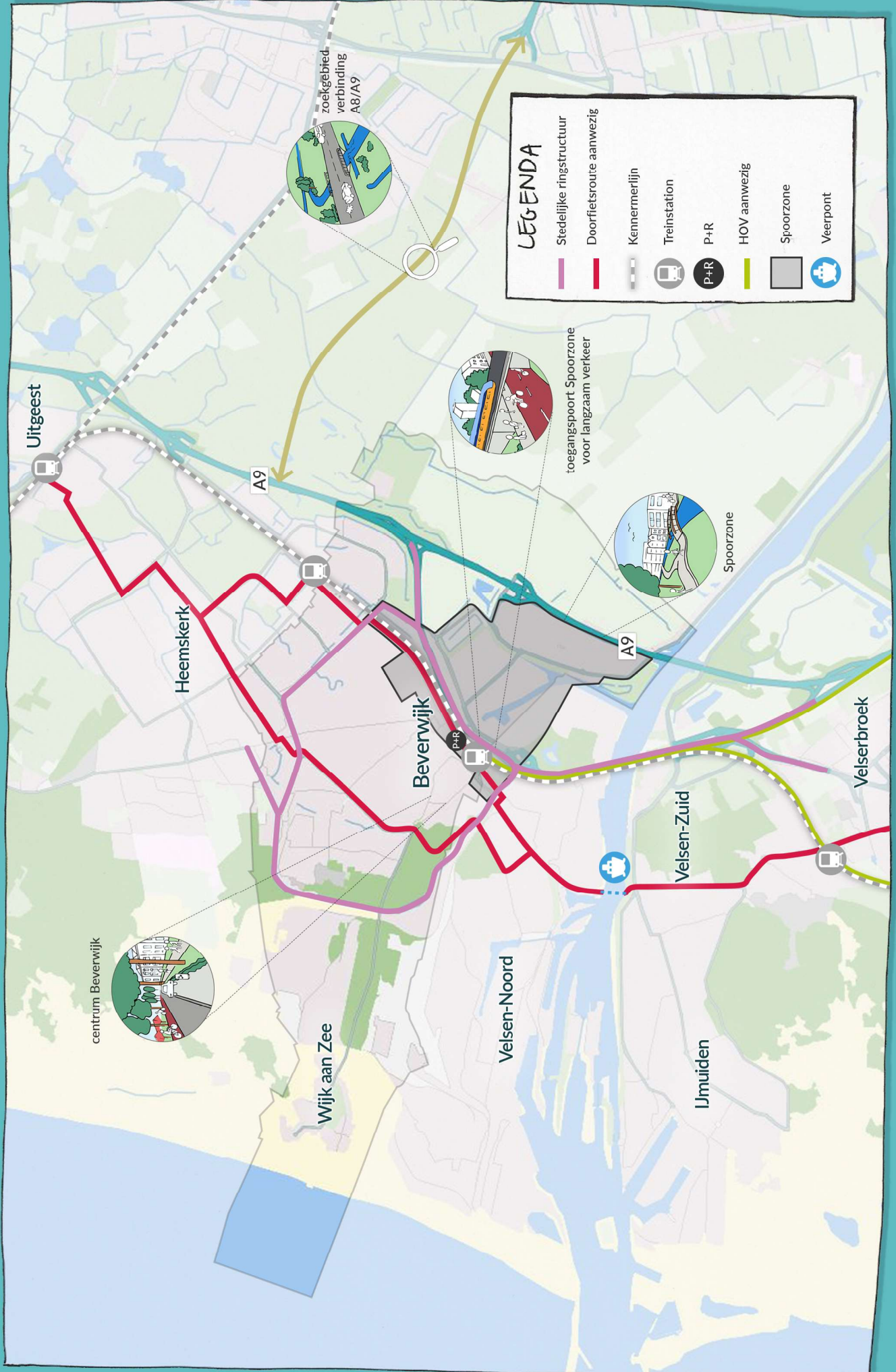
Duurzaam: in 2040 is de gemeente Beverwijk energieneutraal. Alle sectoren moeten bijdragen om die doelstelling te behalen, dus ook mobiliteit. Reductie van de CO²-uitstoot wordt gerealiseerd door meer te lopen, fietsen en met het ov te reizen en minder met de auto. En verplaatsingen die wel met de auto plaatsvinden, moeten zo veel met emissievrije auto's gemaakt worden. Ook voor de logistieke sector geldt een stevige doelstelling voor CO²-reductie.

Bereikbaar & toegankelijk: Beverwijk blijft goed bereikbaar voor alle modaliteiten. Bereikbaarheid draagt bij aan de economisch sterke positie en regionale aantrekkingskracht van Beverwijk. Niet alle soorten mobiliteit kunnen onbeperkt worden gefaciliteerd. Door duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer te stimuleren, kan Beverwijk én groeien én bereikbaar blijven. De gemeente zet daarom in op snelle fietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en het beter benutten van de bestaande wegen in en rond Beverwijk.



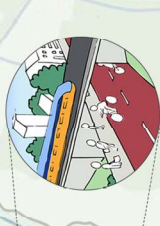
BEVERWIJK

TOEKOMSTIGE SITUATIE



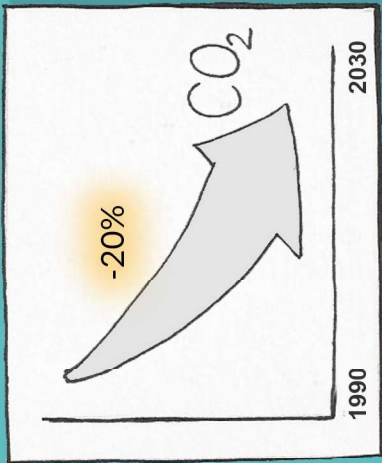
LEGENDA

- Stedelijke ringstructuur
- Doorfietsroute aanwezig
- Kenmerklijn
- Treinstation
- P+R
- HOV aanwezig
- Spoorzone
- Veerpont

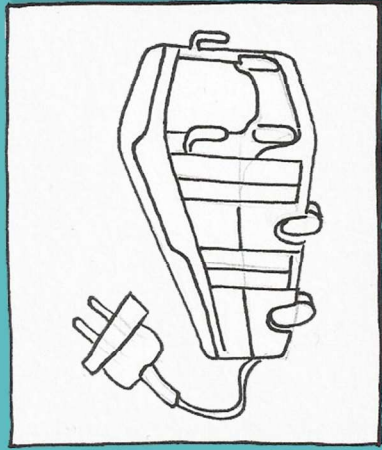


BEVERWIJK AMBITIES 2030

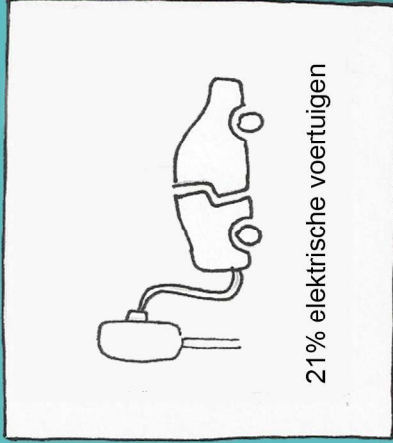
Uitstoot door mobiliteit¹



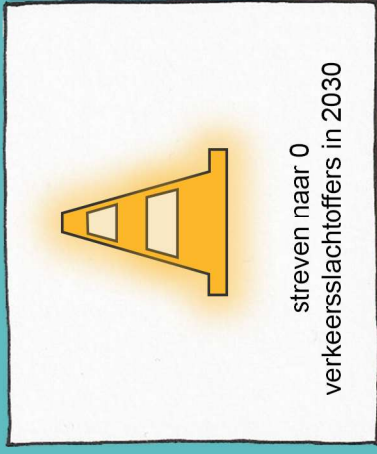
Bussen 100% emissievrij²



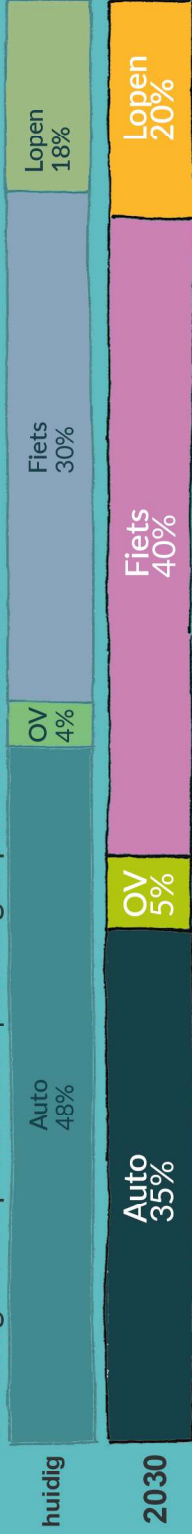
Elektrisch rijden in 2030³



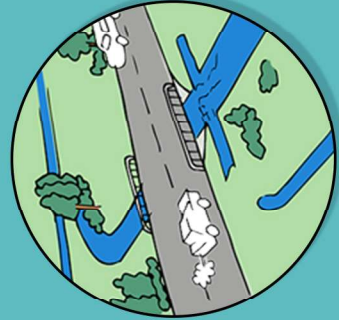
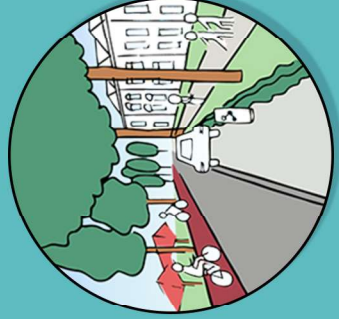
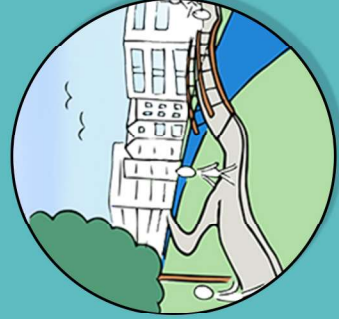
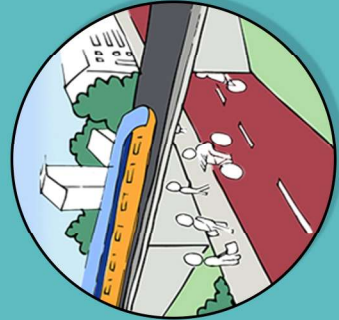
Verkeersveiligheid in 2030



Verdeling van de personenverplaatsingen per vervoersmiddel



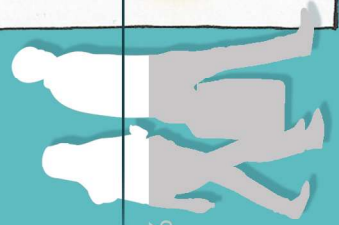
Gerealiseerde ontwikkelingen



Reizigerswaardering

60% van de reizigers beoordeelt het station met een 7 of hoger

47%



Bronnen: ¹conform het Energieakkoord en Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland; ²conform het Klimaatakkoord; ³Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

3. Zelfredzaam Beverwijk

Beverwijk vindt het belangrijk dat zo veel mogelijk inwoners kunnen (blijven) deelnemen aan de maatschappij, dat zij meetellen en meedoen. Daarom heeft de gemeente in 2019 de visie 'Meedoen' vastgesteld, waarin strategische keuzes worden gemaakt om vanuit het Sociaal Domein te bouwen aan de samenleving van de toekomst. Ook in de Omgevingsvisie krijgt het inclusieve karakter van de gemeente aandacht. Zelfredzaamheid van de inwoners wordt hierin benoemd als een van de kernthema's.

Mobiliteit, oftewel mobiel zijn, is een belangrijke voorwaarde om mee te doen aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om naar school of werk te gaan, familie te bezoeken, naar het ziekenhuis te gaan, maar ook om te kunnen genieten van de natuur en de duinen. Het verkeer moet daarom voor iedereen toegankelijk zijn en blijven. Dat is vooral belangrijk voor een groeiende groep minder mobiele personen, zoals mensen met een beperking of ouderen.

Om het verkeer toegankelijk te houden voor zoveel mogelijk mensen, moet het ook veilig zijn om aan het verkeer deel te nemen. Verkeersveiligheid is daarom een belangrijk aandachtspunt. Niet alleen vanuit het oogpunt van een inclusieve maatschappij, maar ook omdat er nog steeds veel ongelukken gebeuren in het verkeer.

3.1 Inclusieve gemeente door letterlijk en figuurlijk drempels weg te nemen

Het wordt steeds belangrijker dat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. De gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met de toenemende vergrijzing. In 2040 is meer dan een kwart van de inwoners van Beverwijk 65 jaar of ouder¹. Bovendien blijven ouderen langer vitaal en actief. Wanneer onvoldoende aandacht is voor hun uitdagingen en behoeften, worden zij beperkt in hun bewegingsvrijheid en kunnen zij de aansluiting met de samenleving verliezen. Eenzaamheid, een groot probleem onder ouderen, kan daardoor erger worden. Daarnaast moet er aandacht zijn

voor andere minder mobiele personen, zoals mensen met een beperking en jonge kinderen. Ook zij hebben vaak specifieke behoeften om deel te kunnen nemen aan het verkeer.

De gemeente gaat daarom actief locaties in beeld brengen welke aanpassing behoeven. Deze zogenaemde 'hotspots' zullen door gemeente worden aangepast, zodat de locaties voor minder mobiele personen beter bereikbaar worden. Speciale aandacht gaat naar de routes die relatief veel door minder mobiele personen worden gebruikt, zoals bij het ziekenhuis, winkels en andere openbare voorzieningen. Ook bij nieuwe plannen in de stedelijke ontwikkeling houdt de gemeente rekening met maatregelen die de toegankelijkheid ten goede komen. Wanneer de ruimte zo wordt ingericht dat deze, bij wijze van spreken, voor 8- tot 88-jarigen werkt, dan werkt het voor iedereen. De ervaringen van specifieke doelgroepen en hun kennis van de eigen omgeving worden daarbij meegenomen, bijvoorbeeld in participatietrajecten. Mede met de adviezen van deze mensen werkt de gemeente aan een goed toegankelijke infrastructuur, zoals brede trottoirs, voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen, blindegeleidelijnen en het weghalen van obstakels.

3.2 In Beverwijk kan iedereen deelnemen aan het verkeer

Op een kleine afstand lukt het (bijna) iedereen om zichzelf te verplaatsen. Lopend, fietsend of met gebruik van een hulpmiddel (zoals een rollator of scootmobiel) zijn veel dagelijkse bestemmingen te bereiken. Soms moeten grotere afstanden worden afgelegd. Hiervoor is doelgroepenvervoer een uitkomst.

De gemeente Beverwijk heeft samen met de gemeenten Velsen en Heemskerk, en andere gemeenten in de regio, afspraken gemaakt over doelgroepenvervoer. Deze afspraken zijn vastgelegd in een uitvoeringsconvenant. Hierin worden in elk geval sociaal-recreatief vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en leerlingenvervoer geregeld. De gemeente blijft zich inzetten voor een goed aanbod van doelgroepenvervoer.

¹ Het aandeel 65-plussers in de bevolking van de gemeente Beverwijk stijgt naar verwachting van 18,6% in 2020 tot 26% in 2040. In totaal wonen er in 2040 naar verwachting bijna 12.000 65-plussers in Beverwijk. (Bron: CBS).

Ook elektrische fietsen (e-bikes) zorgen ervoor dat vitale ouderen mobieler zijn en blijven. Tegelijkertijd levert dit risico's op, vanwege de hogere snelheid en een verminderd reactievermogen van ouderen. De gemeente wil deze risico's zo veel mogelijk beperken. Enerzijds door ouderen voorlichting te geven over het verantwoord gebruik van de elektrische fiets. Dit gebeurt via het programma 'Doortrappen' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waar de gemeente Beverwijk aan deelneemt. Anderzijds door de infrastructuur veiliger te maken (zie paragraaf 4.3).

3.3 Streven naar nul verkeersslachtoffers

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat in Nederland de laatste jaren weer hoger op de politieke en publieke agenda's is komen staan. Dat komt doordat het aantal verkeersdoden sinds 2015 weer is toegenomen, na een jarenlange dalende trend. Het aantal ernstige verkeersgewonden in Nederland neemt al jarenlang toe (met 32% sinds 2000). Een belangrijke reden voor die toename is de afleiding in het verkeer, met name door mobiele telefoons. Een andere reden is dat er meer snelheidsverschillen ontstaan door onder meer de opkomst van e-bikes en andere nieuwe mobiliteitsvormen.

"Ik maak veel onveilige situaties mee op de fiets, met name omdat er zo hard gereden wordt met de auto's."

Inwoner gemeente Beverwijk, straatinterview (7 oktober 2020)

Ook in Beverwijk is sinds 2017 een duidelijke stijging van het aantal verkeersongevallen zichtbaar. Dit is in drie jaar tijd met bijna 30% toegenomen². Daarom sluit Beverwijk zich aan bij de landelijke doelstelling om te streven naar nul verkeersslachtoffers. De gemeente gaat zich de komende jaren inzetten om de verkeersveiligheid in Beverwijk en Wijk aan Zee te verbeteren. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn of haar bestemming komen.

In lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is door de gemeente Beverwijk een analyse gemaakt van risicovolle situaties. Het SPV onderscheidt de risico's voor verkeersveiligheid landelijk in negen thema's: veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer, technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer en verkeersovertreeders.

Deze thema's worden door de gemeente vertaald naar lokaal beleid. De onderwerpen waar Beverwijk op focust zijn veilige infrastructuur, kwetsbare verkeersdeelnemers en de snelheid in het verkeer.

Een belangrijk uitgangspunt is dat wegen voldoen aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig, dus bij voorkeur zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden langs 50 km/uur wegen, bredere fietspaden en meer opstelruimte bij verkeerslichten. Bij 30 km/uur straten wordt uitgegaan van menging van verkeer, een beperkte breedte van het straatprofiel en de aanwezigheid van snelheidsremmers.

De gemeente gaat bij plannen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen en bij onderhoudswerkzaamheden de infrastructuur veiliger te maken, door ontwerp van kruispunten en fietspaden aan te passen en nieuwe technologie toe te passen.

Om de verkeersveiligheid te vergroten, worden wegen waar mogelijk en wenselijk ingericht als 30 km/uur straten. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is dat de intensiteit van autoverkeer voldoende laag is. Daarnaast blijft er aandacht voor educatie voor de onervaren verkeersdeelnemers en risicogroepen en wordt er ingezet op een regionaal programma met gedragscampagnes.

Binnen het thema kwetsbare verkeersdeelnemers is de verkeersveiligheid rondom scholen een speerpunt. In het kader van het 'Plan van aanpak verkeer rond scholen' (2019) worden verkeersonveilige situaties in schoolomgevingen aangepakt. Samen met verschillende scholen bepaalt de gemeente maatregelen die worden uitgevoerd. Dit zijn zowel maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding als fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Zo worden verkeerslessen gegeven op scholen en zijn totempalen geplaatst langs wegen om autobestuurders te wijzen op een schoolomgeving.

Op buurniveau kunnen inwoners van de gemeente melding maken van onveilige situaties. Dit kan te maken hebben met bijvoorbeeld achterstallig onderhoud of slechte kwaliteit van wegdek en stoepen. De Verbeterdebuurt app is een hulpmiddel dat inwoners in staat stelt op een gemakkelijke manier meldingen door te geven aan de gemeente.

² Bron: VIA 2020, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers

4. Gezond en leefbaar Beverwijk

Een leefbare stad is een fijne stad om in te wonen. Een leefbare stad zorgt voor bedrijvigheid, trekt mensen aan en maakt dat het leven leuk is. Daarbij is het van groot belang dat iedereen van de stad kan genieten. Mobiliteit draagt voor een groot deel bij aan de leefbaarheid van een stad. Door verplaatsingen kan je vrienden en familie bezoeken, naar de markt, naar school, en kunnen winkels en horeca worden bevoorraad. Tegelijkertijd staat de leefbaarheid ook onder druk vanwege die mobiliteit. Gemotoriseerd verkeer zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen, verkeersonveilige situaties en de infrastructuur zorgt voor barrières in de stad.

Daarnaast neemt mobiliteit ruimte in beslag. Ruimte is schaars en daarom moeten er keuzes gemaakt worden. Beverwijk vindt een leefbare en groene inrichting van de openbare ruimte belangrijk. Daarom staan de meest duurzame vervoersmiddelen centraal: lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Alle bestemmingen zijn eenvoudig, veilig en snel te bereiken met deze vervoersmiddelen. Om de ruimte te geven aan deze vervoersmiddelen, worden sommige plekken minder eenvoudig bereikbaar met de auto. Hierbij wordt per plek en locatie een afweging gemaakt. Zo is het bijvoorbeeld voor een bouwmaterialenmarkt belangrijk dat klanten met de auto kunnen komen, terwijl bij een school autobereikbaarheid minder van belang is.

De gemeente Beverwijk zoekt naar een optimale balans tussen het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid en het bevorderen van de leefbaarheid van de gemeente. Per gebied in de gemeente worden andere afwegingen gemaakt, die passen bij de opgaven en ambities voor dat gebied (zie tekstkader).

Centrum

In het centrum staat verblijven centraal. Lopen, fietsen, groen en verblijven krijgen op straat de meeste ruimte. Daarom wordt het doorgaand autoverkeer verder teruggedrongen en krijgt parkeren op straat minder ruimte. De gemeente gaat met ondernemers in gesprek over bevoorraden binnen venstertijden. Bewoners van het centrum en mindervaliden kunnen wel hun auto vlakbij hun huis en winkels parkeren. Bij nieuwe bouwplannen wordt op projectniveau voldaan aan de parkeervraag.

Woonwijken

In woongebieden staat verkeersveiligheid en comfortabel wonen centraal. Hieronder valt dat kinderen prettig en veilig kunnen spelen. Daarom wordt de snelheid in woongebieden zoveel mogelijk teruggebracht naar maximaal 30 km/u. Daarnaast zijn er in verschillende woonwijken te weinig parkeergelegenheden. Parkeren doet men gewoonlijk het liefst zo dicht mogelijk bij het huis. Dit is echter niet altijd mogelijk en heeft een nadelig effect op de leefbaarheid van de straat. Daarom wordt in Beverwijk een inventarisatie gedaan naar een optimalisatie van parkeergelegenheden in woonwijken. Denk hierbij aan grotere parkeervoorzieningen, waar ook elektrische laadpalen en deelauto's zijn. De gemeente vindt een afstand van maximaal 100 meter van woning naar parkeerplaats acceptabel voor de eerste auto. Voor de tweede en volgende auto wordt 250 meter als richtlijn aangehouden. Er vindt in principe geen uitbreiding plaats van het aantal parkeerplaatsen.

Bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen moeten gemakkelijk bereikbaar zijn met de fiets en het openbaar vervoer. Echter, bereikbaarheid over de weg is voor deze locaties van groot belang, zeker voor de logistiek en werknemers die van verder weg komen. Wel zet de gemeente in op het vergroten van het bereik met het openbaar vervoer, door bijvoorbeeld mobiliteits hubs en (zie paragraaf 5.1) deelfietsen, en werkgevers mee te nemen in de werkgeversaankpakken. Dit is reeds in samenwerking met IJmond Bereikbaar opgepakt.

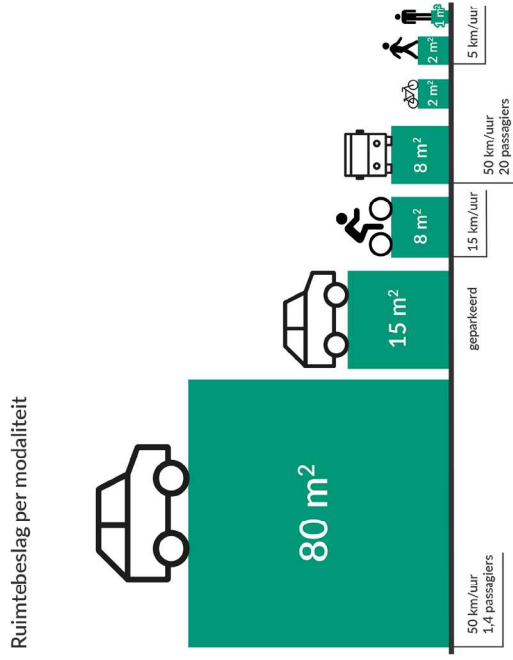
Spoorzone

Met de ontwikkelingen in de Spoorzone gaat Beverwijk een stapje verder. De ambitie is om een stoer, duurzaam en prettig leefbaar gebied te realiseren, waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen én dat onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het centrum van Beverwijk. De inzet van de gemeente is om daarvoor het doorgaande verkeer om het gebied heen te leiden, bijvoorbeeld door realisatie van een nieuwe aansluiting op de A22 bij Broekpolder en het doortrekken van de Leeghwaterweg over Zijkanaal A naar de Kanaalweg. Inzet is tevens om de snelheid op de A22 te verlagen naar 70 km/h en het autobezit en -gebruik in het gebied te verminderen. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers staan centraal in de Spoorzone en krijgen veel meer ruimte dan nu het geval is.

4.1 Lopen en fietsen als pijlers voor een gezonde, leefbare stad

Beverwijk moet een gezonde en leefbare gemeente zijn, waar ook woningbouwontwikkelingen mogelijk zijn. Om die groei en leefbaarheid te faciliteren zetten de gemeente in op ruimte-efficiënte en actieve mobiliteit. Actieve vervoersmiddelen krijgen de prioriteit en op sommige locaties is er minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Kleine ingrepen, zoals niet meer voor je huis maar op korte afstand parkeren, hebben een flinke impact op het autogebruik van bewoners.

Zie onderstaand figuur voor een indicatie van het ruimtegebruik van verschillende vervoersmiddelen. Het figuur geeft weer dat een 50 km/u rijdende auto circa 80 m² per persoon inneemt. Dat komt door de afstand die een rijdende auto moet houden ten opzichte van mede weggebruikers en de omgeving.



Figuur 3.1: Ruimtegebruik per vervoersmiddel

De stad Beverwijk is vrij compact, waardoor de meeste voorzieningen in de buurt zijn. Hierdoor zijn voorzieningen gemakkelijk lopend of fietsend te bereiken. Dat is goed, want fietsen en lopen is gezond, ruimte-effectief en op die manier vinden er meer spontane ontmoetingen op straat plaats. Dat zorgt voor sociale samenhang, veiligheid en sociale controle. Beverwijk zet bij nieuwe ontwikkelingen in op een compacte vormgeving en menging van functies zoals werken, wonen en vrijetijdsbesteding. Zo bereiken de inwoners van Beverwijk hun bestemming gemakkelijk lopend of fietsend. Dit wordt ook toegepast bij de ontwikkeling van de Spoorzone.

Een Beverwijker verplaatst zich gemiddeld 2,2 keer per dag. 48% van die verplaatsingen wordt gedaan met de auto, 30% met de fiets en 18% lopend³. Dit noemen we de modal split. Eén op de vier Beverwijkers woont en werkt in Beverwijk op gemiddeld 1,8 kilometer van zijn/haar werk. Dat is voor de meeste personen een gemakkelijk fietsbare of loopbare afstand⁴.

Waar werken inwoners van de gemeente Beverwijk?

De meeste inwoners van de gemeente Beverwijk werken ook in de gemeente zelf of in Heemskerk (zie pagina 7). Met een gemiddelde afstand tussen woon- en werkplek van respectievelijk 1,8 en 3,2 kilometer zijn deze afstanden voor veel mensen goed te fietsen. 15% werkt in Velsen, dit is gemiddeld 5,3 kilometer tussen woon- en werkplek. Ook dit is een goede afstand om te fietsen, zeker op een elektrische fiets. Twee andere locaties waar veel Beverwijkers werken zijn Amsterdam en Haarlem. De gemeente zet zich in om de openbaar vervoersverbindingen met deze steden te versterken. Dit ook door in te zetten op goede connectie tussen openbaar vervoer en fiets bij het station.

³ OVIn bewerking Goudappel Coffeng (2015). Modal Split per gemeente

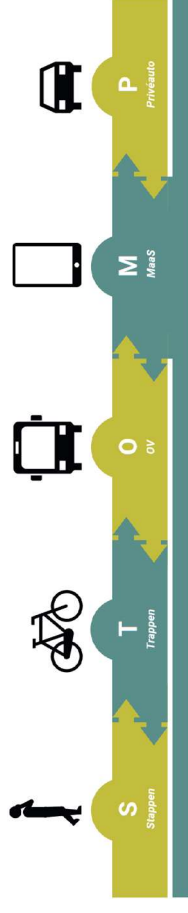
⁴ CBS (2020). Banen van werknemers naar woon- en werkregio.

Om Beverwijk ook in de toekomst voldoende bereikbaar te houden zet de gemeente in op een transitie naar actieve mobiliteit. Elke bereikbaarheidsopgave wordt vanuit de STOMP-methode aangepakt (zie figuur 3.2). Bij deze werkwijze wordt eerst de opgave vanuit de voetganger (stappen) bekeken en dan vanuit de fietser (trappen). De infrastructuur voor fietsers en voetgangers is hoogwaardig, fijnmazig en heeft zo min mogelijk barrières. Zeker voetgangers zijn vaak onderbelicht bij ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsplannen. Door voetgangers integraal onderdeel te maken van het vervoers- en planvormingsproces bij elke nieuwe ontwikkeling, krijgen voetgangers betere voorzieningen en zijn meer locaties te bereiken.

Niet altijd is lopen of fietsen een optie. Vanuit Wijk aan Zee zijn de afstanden bijvoorbeeld al wat langer. Voor verplaatsingen over langere afstanden wordt volgens de STOMP-methode eerst gekeken naar de opgave en mogelijkheden voor openbaar vervoer (de 'O'). Vervolgens worden de mogelijkheden voor deelmobiliteit en Mobility as a Service (de 'M' van MaaS) en tot slot voor de privéauto van de automobilist onderzocht (de 'P').

De prioritering die is aangebracht in de STOMP-methode sluit aan bij de principes van de gemeente Beverwijk om in te zetten op actieve mobiliteit als pijler voor een gezonde en leefbare gemeente. De gemeente zet deze methode in bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. De STOMP-methode moet bijdragen aan een verandering van de modal split, waarbij meer gelopen en gefietst wordt en de auto minder wordt gebruikt. Concreet zet de gemeente in om het autogebruik te verminderen van 48% naar 35% tot 2030.

Tegelijkertijd zet de gemeente in op het verhogen van het gebruik van de fiets als vervoermiddel van 30% naar 40% en van het OV-gebruik van 4% naar 5%. Lopen als modaliteit stijgt iets van 18% naar 20%. Om deze verandering in modal split mogelijk te maken worden stapsgewijs maatregelen genomen, die er allereerst toe leiden dat lopen, fietsen en OV-gebruik gestimuleerd worden. Gedragsbeïnvloeding moet er in eerste instantie op gericht zijn om mensen actief te motiveren meer te gaan lopen en fietsen. Gaandeweg kunnen dan ook maatregelen worden genomen die het autobezit en -gebruik doen afnemen.



Figuur 3.2: STOMP-methode: stappen, trappen, openbaar vervoer, MaaS en deelmobiliteit, privéauto.

4.2 De juiste mobiliteit op de juiste plek

De gemeente Beverwijk maakt duidelijke keuzes welke vormen van vervoer op welke plaatsen gefaciliteerd worden. Door het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plek' te hanteren werkt de gemeente tegelijkertijd aan de bereikbaarheid én aan de leefbaarheid van de stad. Om uitvoering te geven aan dit principe stelt de gemeente een nieuw 'verkeerscirculatieplan' op. De kern van dit plan is tweeledig: enerzijds het faciliteren van autoverkeer op de ringstructuur van Beverwijk (de buitenring en de stedelijke ring) door een betere doorstroming te realiseren, en anderzijds het beperken van (doorgaand) autoverkeer in en rond het centrum. De ringstructuur wordt verder toegelicht in paragraaf 6.2).

Vanuit het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plek' wordt de keuze gemaakt om de centrumring van Beverwijk af te waarden voor gemotoriseerd verkeer. In het centrumgebied krijgen fietsers en voetganger de ruimte. Zo creëert de gemeente Beverwijk een veiliger, aantrekkelijker en gezonder stadshart.

Wel is het belangrijk dat het centrum nog steeds goed bereikbaar is met alle vervoersmiddelen. Vooral voor bewoners en minder mobiele personen is het belangrijk dat het centrum ook met de auto bereikbaar is. Dit is een aandachtspunt bij de uitwerking van het verkeerscirculatieplan.

Ook buiten het centrum verbetert de gemeente de voorzieningen voor fietser en voetgangers. De routes binnen Beverwijk zijn voor fietsers en voetgangers zo direct en veilig mogelijk. De gemeente zet bijvoorbeeld in op het inrichten van fietsstraten. Er zijn in Beverwijk meerdere straten als fietsstraat ingericht,

maar daar kunnen er in de toekomst nog meer bijkomen. In fietsstraten hebben fietsers voorrang en zijn de auto's te gast. Op die manier nodigt het meer uit tot fietsen en minder tot het gebruiken van de auto.

Om de fiets een hoogwaardig en aantrekkelijk alternatief voor de auto te laten zijn, is het van belang dat de fiets veilig, comfortabel en snel bij de bestemming gestald kan worden. Om dit samenhangend aan te pakken, zet de gemeente in op goede, veilige en gemakkelijke fietsenstallingen in het centrum en bij openbare voorzieningen.

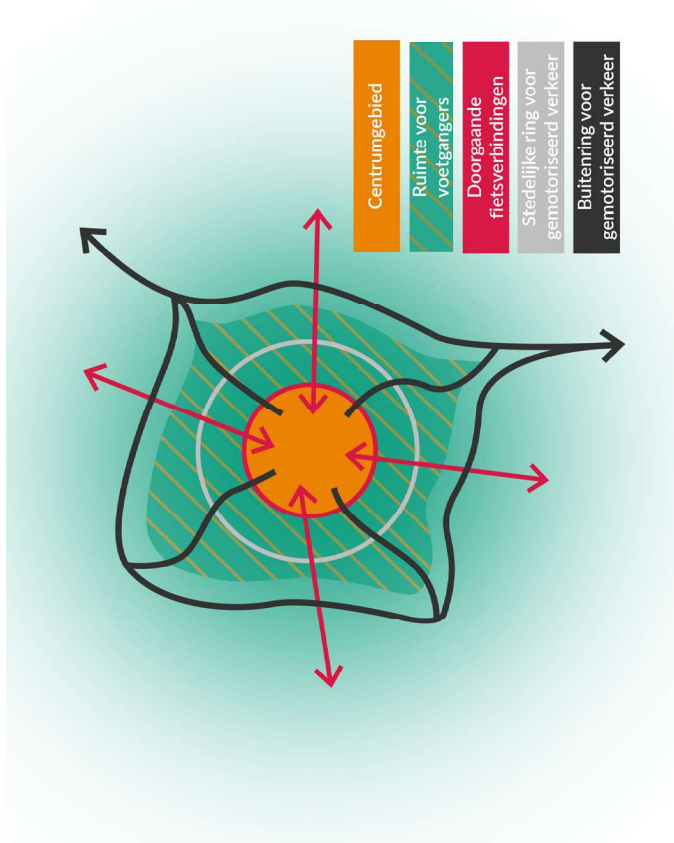
Daarentegen worden de mogelijkheden voor de auto met herkomst en bestemmingen binnen de stad Beverwijk minder gemakkelijk bereikbaar. Alles is nog wel bereikbaar met de auto, maar het is minder vanzelfsprekend dat de auto wordt gepakt, omdat lopen en fietsen zoveel gemakkelijker is.

Hiervoor wordt Beverwijk de connectie tussen delen binnen Beverwijk voor fietsers en voetganger gemakkelijker gemaakt, en moet de auto via de gebiedsontsluitingswegen rondom de stad rijden om een ander deel van de stad te bereiken.

Door de ontwikkelingen van de elektrische fiets is fietsen voor grotere afstanden ook een steeds aantrekkelijker alternatief. Daarom worden ook de verbindingen met onder andere Heemskerk en Velsen versterkt voor de fiets. Het gebruik van de fiets of lopen als vervoersmiddel kan hierdoor verder worden gestimuleerd. Niet alleen door gedragsbeïnvloeding, maar ook door het aanleggen van betere verbindingen voor langzaam verkeer. De gemeente is gestart met de aanleg en onderzoeken van verschillende doorfietsroutes. Dit doet de gemeente in samenwerking met IJmond Bereikbaar. Zie hoofdstuk 6 over deze regionale samenwerking.

“Kan Beverwijk niet wat groener? Er ligt veel braakliggend terrein wat ook tijdelijk groen gemaakt kan worden”

Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)



Figuur 3.3: Principes van verkeerscirculatie in Beverwijk

4.3 Versnelling klimaatadaptatie mogelijk maken

De klimaatverandering gaat snel. De eerste gevolgen zijn al duidelijk. Door nu de juiste keuzes te maken, kan de impact van de klimaatverandering op de leefbaarheid worden verkleind. Dit heet klimaatadaptatie.

Klimaatadaptatie is een maatschappelijke uitdaging waar alle gemeenten, dus ook de gemeente Beverwijk, actie op moet ondernemen. Als gevolg van klimaatverandering neemt de hittestress en wateroverlast in steden toe. Dit vraagt om aanpassingen, zoals meer ruimte voor waterberging en meer groen. Dit soort maatregelen leggen een claim op de openbare ruimte, die nu soms ook voor verkeer en parkeren wordt gebruikt.

Beverwijk maakt keuzes die ervoor zorgen dat meer ruimte ontstaat voor maatregelen die de gevolgen van klimaatverandering opvangen. Gebieden worden meer ingericht als verblijfsgebieden en parkeerplekken worden vormgegeven als groenstroken met waterdoorlaatbare verharding zodat water gemakkelijker de grond in kan filteren, hierdoor blijft de omgeving koeler in warme perioden. Beverwijk is hiermee de laatste jaren al aan de slag gegaan en heeft dit reeds toegepast op het parkeerterrein de Halve Maan. Ook de infrastructuur zelf kan helpen bij klimaatadaptatie, door circulaire materialen te gebruiken en door het toepassen van waterdoorlaatbare verharding.

In de groenvisie van de gemeente is ook aandacht gegeven aan klimaatadaptatie en de rol die mobiliteit daarin speelt.

4.4 Oog voor dilemma's in de openbare ruimte

In bestaande woonwijken is er vaak een tekort van parkeerplaatsen. Bewoners geven aan vaak meerdere rondjes te moeten rijden voordat er een parkeerplaats gevonden wordt. In gebieden waar de parkeerdruk hoog is, wordt zorgvuldig gekeken hoe de beschikbare schaarse ruimte het beste verdeeld kan worden. Dit stelt de gemeente voor een dilemma: moet de schaarse openbare ruimte worden benut om de toenemende automobilititeit en parkeervraag te faciliteren, of wordt prioriteit gegeven aan andere ruimteclaims, zoals klimaatadaptatie of woningbouw.

De beschikbare ruimte moet zo efficiënt mogelijk verdeeld worden op een manier die bijdraagt aan een leefbare gemeente. Daarom zet Beverwijk in op duurzame vervoersmiddelen, groen en klimaatadaptatie. Zoals in paragraaf 3.1 beschreven krijgen fietsen en voetgangers eerst ruim baan. Als dat niet voldoende blijkt, wordt onderzocht of er ruimte is voor collectieve parkeervoorzieningen, eventueel in combinatie met een mobiliteitshub (zie paragraaf 4.1). Dit mag ook op korte afstand van de bestemming liggen. Omdat de auto op enige afstand geparkeerd is, zorgt dit er tevens voor dat het minder vanzelfsprekend is om de auto te pakken. Het is wenselijk dat binnen 250 meter van de woning een parkeerplaats is. Een belangrijk vereiste hiervoor is dat de parkeergelegenheden sociaal veilig zijn, anders bestaat de kans dat bewoners toch een andere locatie kiezen om te parkeren.

Mobiliteitsinnovaties zoals deelmobiliteit maken het mogelijk om vervoersmiddelen effectiever te gebruiken. Zo kan één auto efficiënter gebruikt worden als deze niet meer in het bezit is van een persoon of huishouden, maar als deze gedeeld wordt. Deelmobiliteit biedt ook in bestaande gebieden een kans om de parkeerdruk naar beneden te brengen. In gebieden waar inwoners aangeven dat de parkeerdruk te hoog is, zoekt de gemeente uit welke mogelijkheden er zijn voor het toepassen van deelmobiliteit.

“In je eigen woonplaats hoef je niet met de auto. Alles is dichtbij.”

Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, met name bij de Spoorzone, vindt de gemeente Beverwijk het belangrijk dat zowel vanuit de bereikbaarheidsopgave als vanuit de ambities voor een gezonde en leefbare gemeente wordt ontwikkeld. Hierbij moet de bereikbaarheidsopgave breder worden gedefinieerd dan alleen te kijken naar de parkeernormen en ontsluiting voor autoverkeer. De initiatiefnemer van een ontwikkeling is verantwoordelijk voor het opstellen van een mobiliteitsplan dat conform de STOMP-methode is opgesteld.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen mobiliteitshubs en deelmobiliteit worden gezien als alternatieven voor het realiseren van parkeerplekken voor privéauto's. Dit leidt dan tot een lagere druk op de openbare ruimte. De gemeente moedigt ontwikkelaars aan om naast deelauto's juist ook gedeelde vervoersmiddelen aan te bieden zoals (bak)fietsen. Het is tevens belangrijk om inwoners meer bekend te maken met deelmobiliteit, zodat zij deze concepten meer gaan vertrouwen en gebruiken. Pilots elders in het land hebben uitgewezen dat men positiever tegenover deelmobiliteit gaat staan, als men ook de voordelen ervan goed kan ervaren (zoals meer ruimte en groen op straat en toch een auto ter beschikking). Ook de ontwikkelingen van elektrische auto's gaan snel. In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur is afgesproken dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's elektrisch moeten zijn. De vraag naar laadvoorzieningen zal de komende jaren dan ook verder toenemen. Om het gebruik en locaties van elektrische laadpalen efficiënter te maken, combineert Beverwijk locaties om collectief laden gemakkelijk en efficiënt te maken.

5. Duurzaam Beverwijk

We staan voor een enorme uitdaging om ervoor te zorgen dat de generaties na ons ook nog kunnen genieten van Beverwijk en Nederland zoals we dat nu kennen. Om Nederland leefbaar te houden is in het klimaatakkoord afgesproken dat de uitstoot van broeikasgassen in 2030 met 49% moet zijn afgenomen ten opzichte van 1990 en in 2050 met 95%.

Alle sectoren moeten daar een bijdrage aan leveren, dus zo ook mobiliteit. De CO²-uitstoot van wegverkeer in Beverwijk is echter tussen 1990 en 2018 met 13% toegenomen⁶. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland hebben de provincies en gemeenten afgesproken dat de CO²-uitstoot door mobiliteit in 2030 met 20% moet zijn afgenomen ten opzichte van 1990⁷. Met de focus op duurzame vervoersmiddelen en ruimtelijke planning levert Beverwijk haar bijdrage aan deze doelen. Door lopen en fietsen en duurzame vervoersmiddelen te stimuleren en barrières weg te halen, kan iedere inwoner van de gemeente Beverwijk meekomen in deze mobiliteitstransitie.

Technologische ontwikkelingen dragen ook bij aan deze mobiliteitstransitie. Elektrische fietsen maken het mogelijk om grotere afstanden gemakkelijk te fietsen en concurreren op die manier met de auto. De elektrische auto zorgt ervoor dat er bij het gebruik van de auto geen schadelijke stoffen meer vrijkomen en applicaties als Google Maps bieden op elk moment de meest gunstige route van A naar B waardoor mensen flexibeler zijn in hun reis.

Technologische ontwikkelingen en de indeling van de openbare ruimte - waardoor lopen, fietsen en het openbaar vervoer gemakkelijker, prettiger en sneller zijn - zorgt ervoor dat deze transitie niet wordt opgelegd maar 'natuurlijk' verloopt.

5.1 Mobiliteit die duurzame stedelijke groei mogelijk maakt

Om Beverwijk duurzaam te laten groeien zet de gemeente in op het mengen van functies bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij nieuwe ruimtelijke

projecten moeten dagelijkse voorzieningen in maximaal tien minuten lopen te bereiken zijn en moet het centrum van Beverwijk in maximaal vijftien minuten fietsen te bereiken zijn. De voorkeur van de gemeente Beverwijk is om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden op locaties die goed bereikbaar zijn met (hoogwaardig) openbaar vervoer, zoals het station van Beverwijk of nieuw te ontwikkelen mobiliteitshubs.

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn locaties waar meerdere vervoersmiddelen zijn verknoopt. Grote mobiliteitshubs kennen we al lang. Trein- en busstations zijn immers ook mobiliteitshubs. De laatste jaren is er een ontwikkeling waarbij kleinschalige mobiliteitshubs, in woonwijken en op werklocaties, of hubs aan randen van steden worden ontwikkeld. Ook voor Beverwijk biedt deze ontwikkeling een kans om de stad te laten groeien waarbij iedereen gemakkelijk gebruik maakt van duurzame mobiliteit.

Mobiliteitshubs dragen bij aan een compleet netwerk van duurzame mobiliteit. Men is hierbij niet meer afhankelijk van het bezit van een bepaald vervoersmiddel, maar door een netwerk van mobiliteitshubs zijn alle voorzieningen bereikbaar. Een mobiliteitshub kan bijvoorbeeld ervoor zorgen dat men in de zomer, gemakkelijker, effectiever en met minder file naar het strand in Wijk aan Zee kan. Deze hub kan bijvoorbeeld de connectie vanaf station Beverwijk verbeteren of de parkeergelegenheid bij het strand op een andere locatie onderbrengen, waarvandaan mensen met collectieve mobiliteit of (deel)fietsen een snelle verbinding hebben met het strand.

Behalve dat (duurzame) vervoersmiddelen aan elkaar worden verknoopt, is de locatie veel meer dan alleen een vervoersknooppunt. Zo kunnen er bijvoorbeeld pakketbrievenbussen worden geplaatst waar online bestellingen

⁶ Rijksoverheid (2020). www.emmissieregistratie.nl. Geraadpleegd in december 2020

⁷ Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, 24 augustus 2020

opgehaald worden, kan er ruimte gemaakt worden voor volkstuinten, speeltuinten en zitgelegenheden, (kleinschalige) retail en cafés, openbare toiletten of elektrische laadpalen.

“Kunnen we niet beter kleinere elektrische bussen laten rijden, en dan wat vaker op drukke tijden?”

Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)

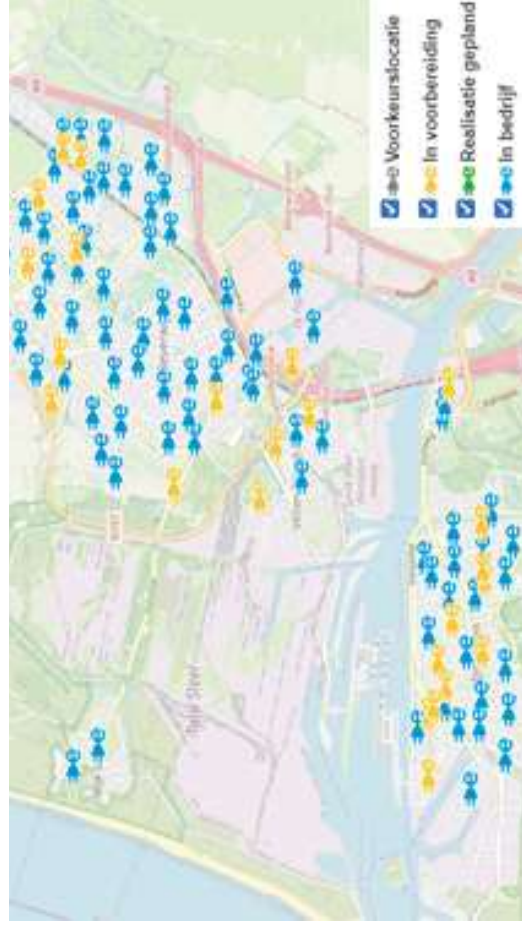
Mobiliteitshubs zijn er in verschillende soorten en maten. Park en Ride locaties buiten de stad verbinden de stad met de regio door snelle en comfortabele openbaar vervoersverbindingen aan te bieden. Op industrie- of bedrijventerreinen kan met deelfietsen het laatste stuk naar de bestemming worden overbrugd, waar je normaal gesproken niet met de bus of trein kan komen. De gemeente Beverwijk moedigt het gebruik van mobiliteitshubs bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals de Spoorzone aan en zet in op een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs, om duurzame stedelijke groei binnen de gemeente mogelijk te maken.

Ook industrie en bedrijventerreinen in en rondom Beverwijk zijn en blijven duurzaam bereikbaar. Hiervoor werkt de gemeente Beverwijk samen met Ilmond Bereikbaar aan het betrekken van werkgevers. Ilmond Bereikbaar heeft een zeer actieve werkgeversaanpak waarmee de afgelopen jaren al mooie resultaten zijn geboekt. De gemeente blijft hierop inzetten. Gezamenlijk onderzoeken we de mogelijkheden om woon-werk en zakelijk verkeer zo duurzaam mogelijk te maken, welke wensen werkgevers en werknemers daarin hebben en hoe we daarbij kunnen helpen. Vanuit Ilmond Bereikbaar wordt ook gekeken hoe positieve effecten van de coronacrisis, zoals meer thuiswerken, behouden kunnen blijven.

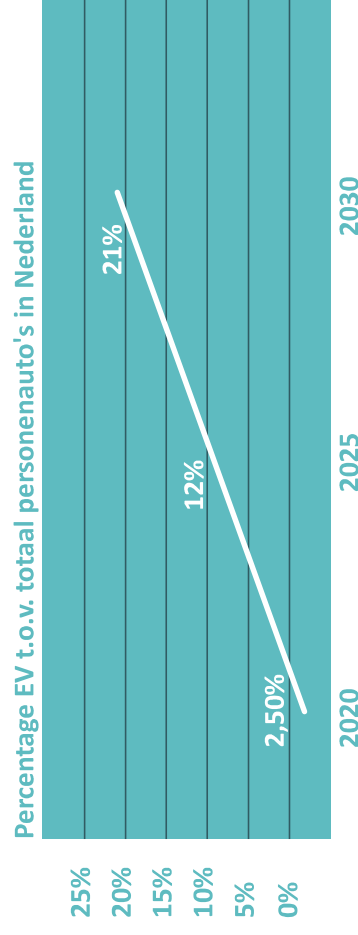
5.2 Versnelling energietransitie mogelijk maken

De gemeente Beverwijk heeft de afgelopen jaren al een flinke transitie in gang gezet. In Beverwijk en de regio Ilmond rijden inmiddels elektrische bussen en de ambitie is om er nog meer emissievrije voertuigen te laten rijden. Ook is Beverwijk aangesloten bij MRA-E, het programma van de Metropoolregio Amsterdam om in de regio oplaadpunten te plaatsen.

De mogelijkheden voor elektrisch openbaar vervoer op regionale schaal zijn anno 2021 nog een uitdaging. Relatief lange laadtijden zorgen voor een logistieke en operationele uitdaging. Ook voor zware en lange (inter)nationale vrachtransporten zijn goede alternatieven nog in ontwikkeling. Er zijn in de gemeente Beverwijk wel logistieke bedrijven en werkgevers die hierin voorop lopen en ambitieuze doelstellingen hebben. De gemeente volgt de visie van MRA Elektrisch en ontwikkelingen op de markt (zoals snelladen, waterstof etc.) op de voet, zodat de gemeente hier snel op kan inspelen.



Figuur 4.1: Laadkaart MRA-E



Bron: prognosecijfers RDW en CBS (2020)

Laadpalen hebben impact op de beschikbare ruimte in de openbare ruimte. De gemeente Beverwijk maakt de komende jaren een laadstrategie waarbij vraag, aanbod en ruimtelijke inpassing van laadpunten worden geconcretiseerd. Daarnaast wordt bij nieuwbouwwontwikkelingen ruimte en infrastructuur gereserveerd voor het plaatsen van elektrische laadpalen. Door de locaties te combineren met mobiliteitshubs en de infrastructuur goed te verknopen, wordt verrommeling tegen gegaan en kunnen mobiliteitshubs als stedelijke batterij worden ingezet.

5.3 Naar emissievrije mobiliteit

Actieve mobiliteiten hebben de hoogste prioriteit in Beverwijk. Deze vormen van mobiliteit worden voortgestuwd door energie die mensen zelf opwekken. Echter, voor een aantal verplaatsingen en doeleinden zijn gemotoriseerde voertuigen noodzakelijk. De gemeente Beverwijk wil dat die verplaatsingen dan zoveel mogelijk gebeuren met emissievrije voertuigen.

De elektrische auto groeit de afgelopen jaren sterk in populariteit. Er rijden inmiddels 240.000 zero-emissie personenauto's rond in Nederland (waarvan 145.000 volledig elektrisch). In 2030 moeten alle nieuw verkochte personenauto's zero-emissie zijn. Volgens prognoses van het CBS en RDW zal daardoor 21% van het Nederlandse wagenpark in 2030 bestaan uit elektrische voertuigen.

De shift naar elektrisch vervoer is een belangrijke pijler onder de uitvoering van het Klimaatakkoord en om die transitie te versnellen is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Hierin zijn op nationaal niveau afspraken opgenomen over een voldoende dekking laadinfrastructuur, strategische plaatsing van de laadinfrastructuur, toegankelijke informatie en toekomstbestendige laadinfrastructuur waarbij op momenten wordt geladen als de stroomvraag laag is en minder als de stroomvraag hoog is.

De gemeente Beverwijk conformeert zich aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord en de afspraken van de NAL. Bovendien heeft de gemeente de doelstelling om in 2040 CO² neutraal te zijn. Daarom is het belangrijk om de transitie naar elektrisch vervoer mogelijk te maken. In de komende jaren zullen

dan ook veel laadpunten worden bijgeplaatst. De Metropoolregio Amsterdam heeft een prognose gemaakt van het aantal laadpunten per gemeente om de toename van elektrisch vervoer te accommoderen. Zie onderstaande tabel voor de prognose van het aantal laadpunten. Belangrijke opmerking hierbij is dat het in onderstaande tabel gaat om het aantal laadpunten. Eén laadpaal heeft meestal twee laadpunten.

	2020	2025	2030
Aantal laadpunten	84	271	942

Prognose aantal laadpunten per gemeente obv MRA elektrisch (<https://www.mra-e.nl/nieuws/hoeveel-publieke-laadpalen-zijn-er-in-uw-gemeente-nodig/>)

5.4 Stimuleren van duurzame (stads)logistiek

Beverwijk ligt op een strategische locatie waar spoor-, water- en wegverbindingen met elkaar zijn verbonden. De haven van Beverwijk is de eerste haven aan het Noordzeekanaal vanaf de Noordzee en is een belangrijk overslagpunt. Dit zorgt voor veel bedrijvigheid in de logistieke sector en dus voor veel transportbewegingen. De haven bezorgt veel logistieke bewegingen naar de rest van het land en Europa.

De bereikbaarheid van bedrijventerreinen is essentieel voor het behouden van de logistieke kwaliteiten en het aantrekkelijke vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven. De gemeente wil deze unieke positie verder versterken en tegelijkertijd de drukte op de weg in houdbare banen leiden. Hiervoor zijn goede stroomwegen, efficiënte overslag en innovatieve oplossingen nodig. In hoofdstuk 5 staat de visie van de gemeente uitgewerkt voor regionale bereikbaarheid.

De gemeente Beverwijk kijkt, in samenwerking met de regio, hoe de logistieke processen efficiënter en schoner kunnen worden. Door bedrijven te laten samenwerken kunnen het aantal transportbewegingen, de vrachten en de vervoerswijze efficiënter op elkaar worden afgestemd.

Door grotere en ook kleinschalige overslagpunten kunnen grote voertuigen eenvoudig en snel hun vrachten op kleinere en schone voertuigen overladen. Op die manier wordt een deel van de binnenstad duurzamer bevoorraad en wordt het aantal bestelbusjes in de stad (ook door de toename van online bestellingen door particulieren) beperkt. Hierbij is het van belang dat nu al locaties hiervoor worden bedacht en ingezet. Zo is er ook, als in de toekomst nog meer druk op de openbare ruimte komt, nog voldoende ruimte voor een efficiënte overslag van goederen. De laatste kilometer kan bijvoorbeeld flexibel door bakfietsen of andere kleine elektrische voertuigen afgelegd worden.

Deze ambities komen onder andere uit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek die de gemeente Beverwijk heeft ondertekend⁸.

⁸ <https://www.odijmond.nl/@9891/ondertekening-green/>

6. Bereikbaar en toegankelijk Beverwijk

Beverwijk is gunstig gelegen in de provincie Noord-Holland, vanwege haar ligging in de IJmond, aan de Noordzeekust, de relatief korte afstand tot Haarlem, Amsterdam en Schiphol en de goede ontsluiting over weg, water en spoor. De gemeente is daardoor een aantrekkelijke locatie om te wonen en een interessante vestigingsplaats voor bedrijven. Dit maakt Beverwijk een bedrijvige gemeente, met dagelijks veel verplaatsingen.

Beverwijk heeft een regionaal verzorgingsgebied, waardoor mensen vanuit de hele regio naar Beverwijk komen. Voor zorg bijvoorbeeld, naar het Rode Kruis Ziekenhuis, en voor onderwijs, bijvoorbeeld naar het Nova College. Maar ook voor een dagje weg komen veel mensen naar de gemeente Beverwijk. Ze gaan bijvoorbeeld naar De Bazaar of het strand. En dan zijn er nog de vele kleinere bedrijven en winkels die zowel personeel als bezoekers aantrekken vanuit de regio. Voor al deze mensen wil Beverwijk een goed bereikbare en toegankelijke gemeente zijn.

Voor de economie, leefbaarheid en aantrekkelijkheid is het belangrijk dat Beverwijk goed met de regio verbonden is. Belangrijke regionale en (inter)nationale bestemmingen moeten goed bereikbaar zijn vanuit Beverwijk en andersom. Over de weg zijn de A9 en A22 belangrijk om Beverwijk te ontsluiten richting Amsterdam en de rest van de Randstad. Met de Kennemer spoorlijn is Beverwijk via de trein verbonden met Alkmaar en met Haarlem, Amsterdam en verder. En over water is onze haven goed bereikbaar voor havenfaciliteiten zoals overslag en transport.

De bereikbaarheid staat echter onder druk. De wegen en de spoorverbinding hebben een beperkte capaciteit en het wordt steeds drukker in het verkeer. Dat komt onder andere door de groei van Beverwijk, maar ook doordat mensen steeds vaker op pad gaan. In de huidige situatie doen zich al knelpunten voor, met name in de spits. Als de gemeente niks doet, zullen die knelpunten erger worden en zullen ook nieuwe knelpunten ontstaan.

De gemeente zet zich daarom in om de bereikbaarheid op peil te houden en te verbeteren waar mogelijk. Daarvoor moeten wel keuzes worden gemaakt. Niet alle soorten mobiliteit kunnen onbeperkt worden gefaciliteerd. Door duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer te stimuleren, kan Beverwijk én groeien én bereikbaar blijven. De gemeente zet daarom in op snelle fietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en het beter benutten van de bestaande wegen in en rond Beverwijk.

“Werkgelegenheid minder in Amsterdam concentreren en meer verspreiden over de regio voorkomt verkeersproblemen”

Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)

6.1 Gastvrije ontvangst voor verkeersdeelnemers

De afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in een goede bereikbaarheid van Beverwijk. Zo is de nieuwe fietsenstalling bij het station gerealiseerd en wordt gewerkt aan de doorfietsroute IJmond en de Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbindingen (HOV) bij het station. De HOV-verbindingen zijn snelle buslijnen die vaker rijden. Ook komt er een nieuwe busbaan, die elke busrit van en naar de tunnel een paar minuten sneller maakt.

Ook de komende jaren blijft de gemeente werken aan een gastvrije ontvangst in de gemeente. Duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer worden zoveel mogelijk gestimuleerd. Dat is nodig om een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare gemeente te blijven. Maar belangrijk is ook dat iedereen en alle vormen van vervoer welkom zijn in Beverwijk. Iedereen mag zelf kiezen hoe hij of zij zich verplaatst. Dat vindt de gemeente belangrijk en dat blijft ze ook uitstralen.

Samen met de regionale partners blijven de gemeente zich inzetten voor goede regionale verbindingen. Denk aan een aansluiting van de N208 op de A9 en een betere verbinding tussen de IJmondregio en de Zaanstreek. De

gemeente Beverwijk vindt het belangrijk om hierbij rekening te houden met de leefbaarheid van woon- en werkgebieden.

Wel maakt de gemeente Beverwijk keuzes op welke plaatsen zij welke vormen van vervoer wil faciliteren, conform het principe 'de juiste mobiliteit op de juiste plek' (zie hoofdstuk 3). Doorgaand verkeer door of vlak langs woonwijken is bijvoorbeeld niet wenselijk. Voor de bereikbaarheid van Beverwijk is het goed functioneren van het hoofdwegennet en de belangrijkste ontsluitingswegen essentieel. Daarom werkt de gemeente aan een optimale inrichting en werking van de ringstructuur.

"Graag meer en snellere intercity's naar Amsterdam"

Inwoner gemeente Beverwijk, straatinterview (7 oktober 2020)

De ringstructuur bestaat uit de buitenring (N197 en A22), de stedelijke ring (Vondellaan/Zeestraat, Warande, Wijk aan Duinerweg, Plesmanweg, Laan der Nederlanden en Spoorring) en de centrumring. De buitenring en de stedelijke ring zijn verkeersaders waar een goede doorstroming belangrijk is. Wanneer de A22 wordt afgewaardeerd ontstaat bovendien de mogelijkheid voor een extra aansluiting ter hoogte van De Meerlanden en wordt de buitenring hier aangehaakt op de stedelijke ring. Dit wordt verder uitgewerkt in een nieuw verkeerscirculatieplan.

In dat verkeerscirculatieplan wordt ook ingegaan op de verkeerssituatie in en rond het centrum. Daar wordt juist de prioriteit gegeven aan voetgangers en fietsers en zal doorgaand autoverkeer worden verminderd. Dit om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van het centrum te verbeteren.

Verder heeft de gemeente in het Stationsgebied aandacht voor de actieve vervoerswijken: ingezet wordt op het mogelijk maken van een oostelijke ingang van het station vanaf de Parallelweg. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie om de Spoorzone onderdeel te laten zijn van het centrum van Beverwijk. Zo wordt het makkelijk om je op een duurzame manier te verplaatsen. Ook in de rest van de gemeente is aandacht voor betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers (zie hoofdstuk 3).

6.2 Openbaar vervoer vaker concurrent voor auto

Openbaar vervoer is belangrijk voor een goede bereikbaarheid van Beverwijk. Veel mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer om ergens te kunnen komen. Tijdens het participatieproces is de behoefte aan openbaar vervoer duidelijk naar voren gekomen, zowel lokaal (bus) als regionaal (trein). Bovendien is het een duurzame en ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. Daarom vindt de gemeente het belangrijk dat zo veel mogelijk mensen van het openbaar vervoer gebruik kunnen en willen maken. Hiervoor is het nodig dat het openbaar vervoer continu wordt verbeterd, zodat het concurrerend is ten opzichte van de auto. Snelle regionale verbindingen en prettige wachtovereenkomsten dragen daar aan bij.

Beverwijk heeft zich de afgelopen jaren hard gemaakt voor het verbeteren van de treindienst op de Kennemerlijn. Vanaf 2022 zal er weer een Intercity gaan rijden in de tegenspitsrichting in de spitsuren. Ook de komende jaren blijft Beverwijk zich in bestuurlijke samenwerking met de IJmond inzetten voor een beter OV. Zo wordt er gewerkt aan het mogelijk maken van een sprinterverbinding die vier keer per uur gaat rijden. Een andere optie om te onderzoeken is een lightrailverbinding door de regio IJmond, om de regio beter bereikbaar te maken met snel, comfortabel en veilig vervoer.

Vanuit IJmond Bereikbaar is ook meegewerkt aan het Regionale OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland, een gezamenlijke lange termijnvisie op de toekomst van het openbaar vervoer in de regio. Hierin is opgenomen dat tussen Alkmaar en Haarlem twee keer per uur een Intercity en twee keer per uur een Sprinter moet rijden. Hiermee wordt het spoor op de Kennemerlijn optimaal benut. Ook zijn in het OV Toekomstbeeld betere HOV-busverbindingen opgenomen naar Haarlem en naar Schiphol/Amsterdam-Zuid (over de A9). De gemeente blijft, samen met IJmond Bereikbaar, lobbyen bij het Rijk en de Provincie om dit voor elkaar te krijgen. Momenteel loopt een onderzoek naar de haalbaarheid van deze HOV-verbindingen.

Station Beverwijk is meer dan een treinstation: het is een belangrijk regionaal vervoersknooppunt, waar naast de trein ook veel busverbindingen zijn. Al enige tijd werkt de gemeente Beverwijk samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen aan HOV op dit knooppunt. Om HOV mogelijk te maken,

worden tussen Beverwijken Velsen twee nieuwe busbanen aangelegd, waarvan een tussen station Beverwijk en de Velsertaverse komt. Door de aanleg van de busbanen hoeven de bussen minder afstand af te leggen en neemt de rijtijd af. Tevens zorgen de busbanen voor een verbeterde verkeersveiligheid, omdat de bussen niet meer over de drukke kruisingen hoeven rijden.

6.3 Slim gebruik van wegen waar mogelijk, capaciteitsuitbreiding waar nodig

Het stimuleren van lopen, fietsen en het openbaar vervoer is niet genoeg om Beverwijk goed bereikbaar te houden in de toekomst. Het is ook nodig om een goede bereikbaarheid voor auto's te blijven houden. Uitbreiding van bestaande weginfrastructuur is hiervoor geen toekomstbestendige oplossing. Het zorgt ervoor dat het autoverkeer alleen maar drukker wordt, en dat zal op andere plekken weer voor knelpunten zorgen. Ook past het niet bij de ambities om een gezonde en leefbare gemeente te zijn. Bovendien is het vaak praktisch niet mogelijk, omdat er langs bestaande infrastructuur te weinig ruimte is om uit te breiden.

De bereikbaarheid voor auto's kan worden verbeterd door de huidige wegen beter te gebruiken. Belangrijk is dat de juiste mobiliteit op de juiste plek wordt gefaciliteerd. De huidige functie en inrichting van de A22 past niet bij de gewenste omgevingskwaliteit, wanneer straks de Spoorzone is ontwikkeld tot een onderdeel van de stad waar mensen wonen, werken en recreëren. De gemeente vindt het daarom belangrijk om de A22 af te waarderen. Door deze weg in te richten als een 70 km/uur weg kan een extra aansluiting worden gerealiseerd en wordt de A22 onderdeel van de ringstructuur van Beverwijk, die daarmee aan de oostzijde wordt afgerond. Een extra aansluiting biedt tevens een ontlastend effect voor knelpunten elders, zoals bij de Velsertaverse. De A22 kan verder ontlast worden door de N208 aan te sluiten op de A9. Hiermee krijgt de A22 minder een functie voor doorgaand verkeer en past de weg beter bij de functie en de plek in het stedelijk netwerk. Dit komt dan ten goede een aan aantrekkelijker woon- en leefomgeving in de Spoorzone.

Daarnaast zet de gemeente Beverwijk al jaren in op een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9. Dit blijft onverminderd belangrijk voor een goede

ontsluiting van de woningbouwlocaties en de bedrijventerreinen in de gemeente.

Voor het realiseren van deze plannen is de gemeente Beverwijk afhankelijk van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (Rijkswaterstaat), de provincie en regionale partners. De gemeente gaat zich daarom samen met Ilmond Bereikbaar inspannen voor de verbinding tussen de A8 en A9 en om de aanpak van de A22 op de MIRT-agenda te zetten.

6.4 Innovatie en slim gebruik maken van data om het verkeer te managen

Om wegen optimaal te benutten, zet de gemeente ook in op mobiliteits- en verkeersmanagement. Mobiliteitsmanagement wordt in regionaal verband opgepakt door Ilmond Bereikbaar. Denk hierbij aan een werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer te verduurzamen, of aan een manager die bedrijven in de logistieke sector helpen hun vervoer slimmer en schoner te organiseren. Eén van de doelstellingen is om spitsmijden te stimuleren, zodat de overbelasting op sommige knelpunten in de spits wordt verminderd.

Met verkeersmanagement wordt beoogd om het verkeer op de weg zo goed mogelijk te laten doorstromen. De gemeente wil de doorstroming zoveel mogelijk bevorderen op de Ringstructuur (buitenring en stedelijke ring) om het gebruik van deze routes aantrekkelijker te maken dan het gebruiken van kleinere wegen binnendoor. Daarom worden op deze ringwegen de verkeerslichten vervangen voor i-VRI's op plekken waar dat nog niet is gedaan. Dit zijn 'slimme' verkeerslichten die dynamisch kunnen worden geregeld, waardoor ze beter inspelen op de drukte in het verkeer.

Verkeersmanagement kan ook worden ingezet bij incidenten of bij drukte om het verkeer beter te kunnen regelen. Automobilsten worden dan geïnformeerd over de beste route naar hun bestemming. De gemeente zet verkeersmanagement in op drukke dagen, bijvoorbeeld tijdens evenementen en stranddagen. Omdat er op zomerse dagen veel zoekverkeer is in met name Wijk aan Zee, onderzoekt de gemeente of een parkeerverwijssysteem een interessante maatregel is.

7. Van visie naar uitvoering

7.1 Regionale samenwerking

In dit visiedocument beschrijft de gemeente Beverwijk haar ambities op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Om die ambities te behalen is er nog een hoop werk te doen. Maar de gemeente hoeft het niet alleen te doen. Voor veel ambities kan, of moet, worden samengewerkt met partijen in de regio en daarbuiten. Het vastleggen van onze ambities is een belangrijke stap in een succesvolle samenwerking. Het is een basis waar we op terug kunnen vallen. Nu is het zaak om samen met de regionale partners verder te werken aan het realiseren van onze ambities.

Mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van de gemeente. Daarom wordt in de regio IJmond samengewerkt tussen de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen aan het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Hiervoor is het programma IJmond Bereikbaar opgericht. De belangrijkste functie van IJmond Bereikbaar is het vertegenwoordigen van de gezamenlijke belangen van de regio IJmond op hogere niveaus. Voor investeringen in de infrastructuur voor bijvoorbeeld de fiets en het openbaar vervoer werkt IJmond Bereikbaar samen met de provincie en het Rijk. Onder meer voor

het Regionaal OV Toekomstbeeld en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) van de Metropoolregio Amsterdam levert IJmond Bereikbaar input. Een deel van de maatregelen die hieruit voortvloeien, vindt plaats binnen de gemeente Beverwijk.

Verder initieert, coördineert en ondersteunt IJmond Bereikbaar allerlei maatregelen en pilots op het gebied van duurzame en slimme mobiliteit. De laatste jaren is bijvoorbeeld een succesvolle werkgeversaanpak uitgerold. Deze bestaat uit een aantal campagnes om de mobiliteit van werknemers en bedrijven te verduurzamen. Ook is IJmond Bereikbaar aangesloten bij de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek en geven ze advies aan bedrijven over het verduurzamen van goederenvervoer.

7.2 Werken aan structurele gedragsbeïnvloeding

We streven naar meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Nu maken mensen vaak een individuele mobiliteitskeuze die nadelig is voor het collectieve belang. Denk aan negatieve effecten op het gebied van milieu, ruimtegebruik, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Idealiter gaan reizigers steeds vaker individuele mobiliteitskeuzes maken die ook goed zijn voor het collectieve

	Gemeente Beverwijk	Regio IJmond	Metropoolregio Amsterdam (MRA)	Provincie Noord-Holland	Rijk
Strategisch	<ul style="list-style-type: none"> Omgevingsvisie Mobiliteitsvisie 	<ul style="list-style-type: none"> Regionale Mobiliteitsvisie 	<ul style="list-style-type: none"> MRA Agenda Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) 	<ul style="list-style-type: none"> Provinciale Omgevingsvisie 	<ul style="list-style-type: none"> Nationale Omgevingsvisie (NOVI) Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV)
Tactisch	<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeringsprogramma Beverwijk 		<ul style="list-style-type: none"> Uitvoeringsagenda Netwerkstrategie 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda Mobiliteit Perspectief Fiets Investeringsstrategie Koers Smart Mobility 	<ul style="list-style-type: none"> NMCA
Operationeel	<ul style="list-style-type: none"> Projecten 	<ul style="list-style-type: none"> Regionale bereikbaarheidsprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> Projecten 	<ul style="list-style-type: none"> Projecten 	<ul style="list-style-type: none"> MIRT-Projecten

belang. Dit kan zijn: niet reizen of reizen op een meer duurzame wijze. Onder dit laatste verstaan we collectieve vervoerswijzen, deelvervoer en vervoer met minder emissie, zoals het ov, de fiets of elektrisch autorijden.

Om Beverwijk bereikbaar, veilig, duurzaam en leefbaar te houden moeten we inzetten op structurele gedragsverandering. Bij structurele gedragsverandering staat de reiziger centraal. Deze reist over de grenzen van onze regio's, gemeenten en projecten heen. Dit vergt dus ook een gezamenlijke aanpak. Het doel hierbij is gedrag – dat veelal onbewust tot stand komt – blijvend te veranderen. We richten ons dus op structurele gedragsverandering in plaats van tijdelijke gedragsverandering zoals gedurende een project. Dit vraagt een andere manier van denken en organiseren. Na vaststelling van de mobiliteitsvisie dient er ingezet te worden op een concreet strategisch plan die de gemeente concrete handvatten geeft om structurele gedragsbeïnvloeding in te zetten. Dit plan moet inzicht geven in hoe mensen keuzes maken die bepalend zijn voor hun reisgedrag, onder welke omstandigheden deze te veranderen zijn en hoe dit via samenwerken binnen de gemeente kan worden gerealiseerd. Zo kan er gedacht worden aan het opzetten van een team structurele gedragsverandering die een rol kan spelen in de gebiedsgerichte realisatie. Bijvoorbeeld door het meedenken in de gebiedsanalyse en de opzet van regionale maatregelpakketten en de reizigersbenadering. Ook kan er een gezamenlijk participatie- en communicatiestrategie worden ontwikkeld, gericht op hoe Beverwijk samen met de reiziger gaat communiceren.

7.3 Uitvoeringsprogramma

In een apart document is het uitvoeringsprogramma beschreven. In het uitvoeringsprogramma zijn de programma's, studies en maatregelen opgenomen waar de gemeente Beverwijk de komende jaren aan werkt, zodat de in deze visie beschreven ambities worden behaald.

Het uitvoeringsprogramma bevat in totaal 24 maatregelen die bijdragen aan een bereikbaar, duurzaam en leefbaar Beverwijk.