

# Bijlage 1: participatieverslag

## Notitie participatieproces Mobiliteitsvisie Beverwijk

---

Onderwerp: Notitie participatieproces Mobiliteitsvisie Beverwijk

Projectnummer: 369174

Datum: 10-03-2021

---

### 1 Inleiding

De gemeente Beverwijk heeft voor het opstellen van de mobiliteitsvisie een uitgebreid participatieproces doorlopen. Participatie is een belangrijk onderdeel van de nieuwe omgevingswet en de gemeente Beverwijk werkt conform het gedachtegoed van deze omgevingswet. De inwoners en andere betrokkenen zijn daarom gevraagd hoe zij bepaalde zaken ervaren en mee te denken over het beter bereikbaar maken en houden van Beverwijk.

In november 2019 is gestart met het afnemen van een online enquête, over de huidige situatie met betrekking tot de bereikbaarheid van Beverwijk. Op basis hiervan heeft de gemeente een beeld gevormd van aandachtspunten die terugkomen in de nieuwe mobiliteitsvisie.

Het voorjaar van 2020 had het moment moeten zijn om interactief aan de slag te gaan in het participatieproces. De voorbereidingen waren in volle gang voor een stadsgesprek op locatie in Beverwijk, waarbij tientallen mensen zouden kunnen samenkomen om in gesprek te gaan, met elkaar en de gemeente, over de toekomstige mobiliteit in Beverwijk. Corona gooide echter roet in het eten. De gemeente besloot in eerste instantie af te wachten of een fysieke bijeenkomst later wel mogelijk zou zijn. Na de zomer is uiteindelijk besloten om de stadsgesprekken digitaal te gaan voeren.

Om toch het contact met de bewoners wel te kunnen leggen, is de gemeente de straat op gegaan en hebben twee teams interviews afgenomen met passanten. Op 8 locaties in de gemeente is met ruim 50 mensen gesproken over mobiliteit in de gemeente en wat er in de mobiliteitsvisie zou moeten komen te staan. Ook de Participatieraad Beverwijk heeft hierin een bijdrage geleverd door op een aantal locaties met mensen het gesprek te voeren. De reacties van de straatinterviews gaven, samen met de eerder opgehaalde resultaten van de online enquête, genoeg gespreksstof om het gesprek nogmaals aan te gaan met belangstellenden.

#### *Locaties straatinterviews:*

- Stationsplein
- Breestraat
- Parallelweg
- Spar Wijk aan Zee
- Pont over het Noordzeekanaal
- Marlo-terrein
- Europaplein

Op 10 en 12 november vonden de twee digitale stadsgesprekken plaats. Beide avonden waren er ongeveer 30 aanwezigen en ontstonden levendige, interessante gesprekken. De gemeente heeft aanwezigen de mogelijkheid gegeven om hun visie te ventileren en door middel van een aantal vragen en stellingen input verkregen voor mogelijke standpunten die in de visie kunnen worden opgenomen.

In deze notitie wordt verslag gedaan van de straatinterviews en de stadsgesprekken. In totaal hebben op deze manier meer dan 100 belanghebbenden mee kunnen praten over de te varen koers voor de gemeente Beverwijk op het gebied van mobiliteit.

### 1.1 Straatinterviews

In het kader van het participatieproces voor een gedragen mobiliteitsvisie voor de gemeente Beverwijk, zijn op dinsdag 6 en woensdag 7 oktober de straatinterviews afgenomen. Het projectteam van Sweco heeft dit in samenwerking met medewerkers van de gemeente en de Participatieraad Beverwijk uitgevoerd. Zo is een aantal teams gevormd die op verschillende plekken in de gemeente Beverwijk toevallige voorbijgangers en bezoekers van bepaalde locaties hebben gesproken. Van 11:30 tot 17:30 uur zijn in totaal op 8 locaties mensen gevraagd hun mening te geven. Dit heeft geleid tot input van ruim 50 mensen. Tevens zijn mensen gewezen op de mogelijkheid om mee te praten tijdens het stadsgesprek dat later plaats zou vinden. Hiervoor zijn flyers uitgedeeld en van een aantal mensen is ook het e-mailadres genoteerd, zodat zij een persoonlijke uitnodiging toegestuurd konden krijgen van de gemeente.



Figuur 1: de straatinterviewteams

Doordat op verschillende locaties interviews zijn gehouden hebben we met een diverse groep aan mensen gesproken. Inwoners van de gemeente, mensen die werken of naar school gaan in Beverwijk, een bezoekje brengen aan het centrum, maar ook mensen die op doorreis waren. Er is gesproken met mensen van verschillende culturele achtergronden en uiteenlopende leeftijden: van ongeveer 16 tot wel 90 jaar!

### 1.2 Stadsgesprekken

De gemeente Beverwijk heeft in het kader van de mobiliteitsvisie twee digitale stadsgesprekken georganiseerd op 10 en 12 november. Vanwege de corona-maatregelen kon dit evenement helaas niet fysiek plaatsvinden. In plaats daarvan zijn twee digitale participatieavonden gehouden, waar alle geïnteresseerden zich voor aan konden melden. Bij beide avonden waren ongeveer 30 mensen aanwezig. Dit waren hoofdzakelijk inwoners van de gemeente, maar ook enkele vertegenwoordigers van belangenorganisaties zoals de Fietsersbond.



Figuur 2: screenshot van een van de digitale stadsgesprekken

### **1.3 Leeswijzer**

De bevindingen van de straatinterviews en de stadsgesprekken zijn gebundeld in dit verslag. Eerst schetsen we de algemene indruk die naar voren komt op basis van de beide participatiemomenten. Vervolgens behandelen we een aantal thema's meer in de diepte. Dit zijn thema's die vaak naar voren kwamen in de interviews op straat. Het gaat om verkeersveiligheid, de bereikbaarheid in Beverwijk, de regionale bereikbaarheid en duurzaamheid en leefbaarheid. Omdat dit de thema's zijn die het meest leven onder de inwoners van Beverwijk, zijn we hier in de stadsgesprekken verder op ingegaan.

Aan het eind van deze notitie geven we een doorkijk naar het vervolg. Hoe gaat de gemeente nu verder met het schrijven de mobiliteitsvisie en hoe en wanneer is het volgende moment om te participeren?

## 2 Algemene indruk

Over het algemeen is men in Beverwijk best tevreden over de bereikbaarheid. De meeste mensen geven aan dat ze prima op hun bestemming kunnen komen, dat geldt zowel voor voetgangers, fietsers als automobilisten. Met name fietsers geven aan dat de dagelijkse bezigheden goed met de fiets te bereiken zijn, vooral omdat alles in de buurt is. Ook automobilisten zijn overwegend positief. Zij kunnen over het algemeen snel en veilig op hun bestemming komen. Een enkeling benoemt fileproblemen bij de Velsertunnel en Velsertaverse.

Reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer zijn kritischer. Zij klagen over lange reistijden en het ontbreken van bepaalde (directe) verbindingen, zowel in Beverwijk als in de regio. Met name de verbindingen in de richting van Amsterdam kan volgens meerdere burgers verbeterd worden. Veel mensen zien hier graag de intercity (terug)komen, ook buiten de spitsuren. Over het algemeen zijn gebruikers van de pont enthousiast over de veerdienst. De frequentie van 6x per uur wordt gewaardeerd, een enkeling ziet dit graag uitgebreid naar de avonduren en weekenden. Ook wordt de verbinding over de sluis gemist, hierdoor duurt de reis per fiets voor veel mensen langer. De ov-verbinding naar Haarlem en Alkmaar wordt door veel bewoners wel als voldoende gezien.

De verkeersveiligheid is een punt waar vooral fietsers aandacht voor vragen. Het gaat met name om oversteekplaatsen die niet overzichtelijk en niet veilig zijn. Ook vinden sommigen de fietspaden te smal, met name met de e-bike is het dan niet prettig fietsen.

Over het verkeer in de woonwijk is men over het algemeen kritisch. Het wordt vaak te druk gevonden, er wordt te hard gereden en de parkeersituatie laat vaak te wensen over. Tegelijkertijd wordt vaak de opmerking gemaakt dat Beverwijk erg versteend is en dat er te weinig groen is. Niet alleen in de woonwijken maar ook in en rond het centrum.

Uit de stadsgesprekken blijkt dat het hard rijden door veel mensen als probleem in Beverwijk wordt aangemerkt, niet alleen in de woonwijk. Daarnaast wordt ook de herrie van te hard rijdende auto's meermaals benoemd als aandachtspunt.

Het centrum van Beverwijk wordt door veel mensen slecht gewaardeerd. De Breestraat is ongezellig en er rijden veel auto's. Daarnaast wordt de nieuwe inrichting rommelig gevonden, vinden mensen het eenrichtingsverkeer vervelend en zijn er te weinig fietsparkeerplekken. Voor auto's geldt in het centrum betaald parkeren; voor veel mensen is dat een reden om naar Heemskerk te gaan. Bovendien vindt men het centrum daar gezelliger.

Juist de gezelligheid komt meermaals terug in de stadsgesprekken als aandachtspunt. "Iedereen heeft behoefte aan een veilige en gezellige stad". Beverwijk moet dan ook een leuke stad zijn om te komen. Het is wel belangrijk hier een goede balans in te vinden.

## 3 Bevindingen per thema

### 3.1 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat veel leeft onder de inwoners van de gemeente Beverwijk. Veel genoemde klachten in de enquête en gesprekken zijn dat er te hard gereden wordt en dat het verkeer erg druk is. Het gaat dus vooral vaak om overlast van verkeer en onveiligheid door gedrag, in plaats van daadwerkelijk onveilige situaties. Wel vinden sommigen de maximumsnelheid op enkele locaties te hoog. Niet iedereen klaagt hier overigens over. Voor veel mensen is de verkeersveiligheid wel prima, “het voldoet”, krijgen we een aantal keer terug.

---

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

---

Wel komt een aantal locaties vaker naar voren waar de verkeerssituatie onduidelijk is, de oversteekplaats voor fietsers onoverzichtelijk is of fietspaden te smal worden gevonden wat gevaarlijke situaties oplevert. Voorbeelden daarvan zijn:

- De inrichting van de Alkmaarseweg (smalle fietsstroken i.c.m. druk autoverkeer en soms voertuigen dubbel geparkeerd op de fietsstrook)
- Oversteekplaats Alkmaarseweg tussen Breestraat en fietsroute richting Heemskerk
- Omgeving sporthal de Walvis
- Diverse oversteekplaatsen voor voetgangers genoemd (Rode Kruis Ziekenhuis en basisscholen)

Gerelateerd aan verkeersveiligheid is ook het aspect sociale veiligheid. Het gaat hierbij om de mate waarin mensen zich veilig voelen als ze onderweg zijn in de gemeente Beverwijk. Dit is een aandachtspunt voor bepaalde, meer afgelegen fietsroutes in de gemeente. Goede verlichting wordt hier gemist. Ook andere locaties worden, met name in de avond, als onprettig ervaren.

Voorbeelden:

- Fietsroute langs het spoor bij oude kinderboerderij (Wijkerpoort)
- Het busstation van Beverwijk
- De parkeerplaats achter de bioscoop

Sociale onveiligheid kan ertoe leiden dat mensen liever niet 's avonds (alleen) op pad gaan of liever met de auto gaan in plaats van fietsen of met het ov. Dit gaat verder dan mobiliteit alleen, en is ook vanuit andere beleidsvelden een aandachtspunt.

---

*“Kijk eens goed naar de bushokjes bij het station. Het is daar 's avonds niet prettig wachten. Heeft ook te maken met de verlichting.”*

---

Een enkeling benoemt ook specifiek criminaliteit en overlast in het centrum in de straten rond de Breestraat. Dit wordt gerelateerd aan coffeeshops. Het helpt daarbij niet dat Beverwijk regelmatig negatief in het nieuws is. In de stadsgesprekken komt de overlast van coffeeshops en avondwinkels vaker terug. Bewoners ervaren overlast van de bezoekers

van deze zaken, omdat er veel hard wordt gereden en fout geparkeerd. Dit wordt door meerdere bewoners als erg hinderlijk ervaren.

De verkeersveiligheid in de woonwijken laat voor veel mensen te wensen over. Er wordt geklaagd over te hard rijden en veel verkeer. In sommige wijken wordt dit ook besproken in bijvoorbeeld de buurraad.

Als mogelijke oplossingsrichting wordt in de stadsgesprekken voornamelijk gedacht aan een lagere maximumsnelheid (30 km/h) en meer toezicht en handhaving op verkeersovertreders. Ook komt naar voren dat er weinig snelheidsbeperkende maatregelen zijn toegepast in Beverwijk, deze kunnen helpen bij het handhaven van de maximumsnelheid. Een deelnemer aan het stadsgesprek merkte op: "Gedragsverandering door voorlichting krijg je er wat lastiger doorheen gefietst", vandaar dat er wordt gevraagd naar meer handhaving.



*Figuur 3: reacties op een vraag in mentimeter tijdens het stadsgesprek. Deelnemers konden uit een aantal maatregelen kiezen en aangeven welke zij geschikt vinden en welke minder geschikt. Hierbij moet worden vermeld dat het aantal keuzeopties beperkt was.*

Verder wordt verkeersveiligheid sterk genoemd in combinatie met doorgaand verkeer in Beverwijk. Over het algemeen is de mening van bewoners dat minder doorgaand verkeer in Beverwijk gewenst is, aangezien dat voor verkeersonveilige situaties zorgt.

Een ander aandachtspunt is de toegankelijkheid en de mogelijkheid om deel te nemen aan het verkeer voor mensen met een visuele of fysieke beperking. Goed ingerichte oversteekplaatsen, waar bijvoorbeeld rolstoelgebruikers baat bij hebben, ontbreken op sommige plekken in de gemeente. Er is vanuit de bewoners vraag naar een heldere, toekomstgerichte visie, waarin naar mobiliteit wordt gekeken in de brede zin van het woord. De vraag die daarbij komt kijken is: "Hoe gaan we ervoor zorgen dat alle doelgroepen vervoerd worden of zichzelf veilig kunnen verplaatsen?" Beverwijk moet toegankelijk blijven voor iedereen.

### 3.2 Bereikbaarheid Beverwijk

Over de lokale bereikbaarheid van Beverwijk, dus de mate waarin mensen zich gemakkelijk kunnen verplaatsen binnen de gemeente en in hoeverre zij op belangrijke bestemmingen kunnen komen, wordt wisselend gesproken. Een groot deel van de mensen is positief over de bereikbaarheid: zij kunnen overal goed komen. Sterke punten die naar voren komen zijn dat alles in de buurt is (op fietsafstand) en dat er veel voorzieningen zijn. Voor een aantal voorzieningen komt men ook speciaal naar Beverwijk:

- Onderwijsinstellingen;
- Het Rode Kruisziekenhuis;
- De weekmarkt.

Doordat Beverwijk een vrij compacte stad is en voorzieningen dus in de buurt zijn, kiezen veel mensen ervoor om te fietsen. Fietsers geven wel diverse aandachtspunten aan, zoals veilige oversteekplaatsen, breedte en verlichting van fietspaden en stallingsfaciliteiten. Met name in de Breestraat zijn te weinig plekken om je fiets te stallen. “In je eigen (woon)plaats hoef je niet met de auto”, is dan ook de opvatting. Daarop aansluitend: “Niet iedereen hoeft overal met de auto te kunnen komen.” Een en ander hangt wel samen met de situatie, een ziekenhuis moet bijvoorbeeld wel goed bereikbaar blijven met de auto, en voor mensen die slecht ter been zijn is fietsen niet altijd een optie.

In de stadsgesprekken komt ook sterk naar voren dat Beverwijk zich moet profileren als fietsvriendelijke gemeente. Dat gaat verder dan het aanleggen van brede en vrij liggende fietspaden. De toegankelijkheid van interessante plekken in de stad voor fietsers kan beter. De aanleg van directe, goede fietsroutes door de stad kan hieraan bijdragen. Het onderhoud van de fietspaden en voorrang bij stoplichten zijn verdere aandachtspunten. Deze prioritering voor fietsers in de stad moet echter niet ten koste gaan van de veiligheid voor voetgangers.

---

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

---

Ook wanneer nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd, zoals een nieuwe woonwijk en/of nieuwe voorzieningen, moet er voldoende aandacht zijn voor voetgangers en fietsers. Er moet meer ruimte komen voor deze verkeersdeelnemers, zo wordt er meerdere malen gezegd. Wanneer er rondom het stationsgebied ontwikkeld gaat worden, zou een ingang aan de zuidkant van het station een idee zijn volgens sommigen. Er kan gelijk een upgrade aan het voorzieningenniveau op het station worden gegeven, zo wordt eraan toegevoegd.

De Breestraat komt vaak naar voren als het gaat om verbeterpunten: men vindt het er ongezellig, de verkeerssituatie vaak onduidelijk (mede door foutparkeren), ook zijn er dus te weinig fietsenstallingen en bovendien geldt er betaald parkeren in het centrum van Beverwijk. Betaald parkeren is voor een aantal mensen een reden om naar het centrum van Heemskerk te gaan in plaats van naar Beverwijk. Bovendien vindt men het daar gezelliger.

De verkeerssituatie rondom het centrum laat voor enkelen te wensen over, maar de reacties zijn wisselend. De een vindt eenrichtingsverkeer irritant en zou liever meer ruimte zien voor de auto, waar een ander juist liever minder auto's in de Breestraat zou zien. De parkeervoorzieningen worden over het algemeen gezien als goed maar duur. Een enkeling zou liever minder parkeerplekken zien. Er wordt opgemerkt dat woningen in het centrum



zorgt voor een spanningsveld tussen bewoners en ondernemers, aangezien er tegenstrijdige belangen zijn. Wat betreft de bereikbaarheid van het centrum wordt gezegd: “De bereikbaarheid is belangrijk, maar het moet niet te gemakkelijk worden gemaakt.” Met andere woorden, het mag best onaantrekkelijk zijn om met de auto het centrum in te rijden, maar het moet niet onmogelijk worden. Tot slot wordt aangegeven dat er weinig handhaving is; zowel voor parkeren als hard rijden zou dit volgens veel mensen problemen kunnen oplossen.

In het stadsgesprek wordt de suggestie gedaan om een parkeergarage bij het centrum aan te leggen. Een flinke parkeergarage die makkelijk toegankelijk is nabij het centrum zou oplossing kunnen bieden voor het parkeerprobleem in het centrum. Niet alleen vanuit bereikbaarheidsperspectief, maar ook voor de algemene ‘look’ van de stad. Op die manier kunnen zowel meer groenvoorzieningen, als meer parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Parkeerproblemen komen overigens ook voor in woonwijken. Mensen klagen over een hoge parkeerdruk en over de prijs van het parkeren. Er wordt aangegeven dat er soms meerdere rondjes door de wijk gereden moet worden voor een parkeerplek, hetgeen leidt tot onnodig extra autoverkeer. Een suggestie vanuit de bewoners is het instellen van parkeervergunningzones in grotere delen van Beverwijk, in combinatie met een maximum aantal auto’s per huishouden. Over parkeerterreinen wordt verder nog gezegd dat deze ook sociaal veilig moeten zijn. Is dit niet het geval, dan zullen mensen er toch voor kiezen om op straat te parkeren.

---

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

---

Openbaar vervoer is een aandachtspunt dat veel naar voren is gekomen. Reizigers geven aan dat enkele locaties in de gemeente slecht bereikbaar zijn, zoals het Kennemer theater. Er wordt echter ook opgemerkt dat de meeste bussen die rondrijden grotendeels leeg zijn. Innovatieve oplossingen zoals kleinere, elektrische bussen zouden hiervoor een uitkomst kunnen bieden. Zo kan een hogere frequentie op drukke tijden het openbaar vervoer verder stimuleren. Verder wordt er verzocht om verbindingen meer in de avonden en weekenden te laten rijden. Ditzelfde geldt voor de veerpont tussen Velsen-Noord en Velsen. Men is erg blij dat de pont in de spits om de tien minuten vaart, maar een enkeling zou dat ook graag in de avonduren en weekenden zien. Er worden ook suggesties gedaan voor een betere verbinding over het Noordzeekanaal, om de reistijd en afhankelijkheid van de pont te verminderen:

- Zo snel mogelijk weer de weg over de sluis open;
- Een fietstunnel parallel aan de Velsertunnel;
- Een mooie fietsbrug aanleggen.

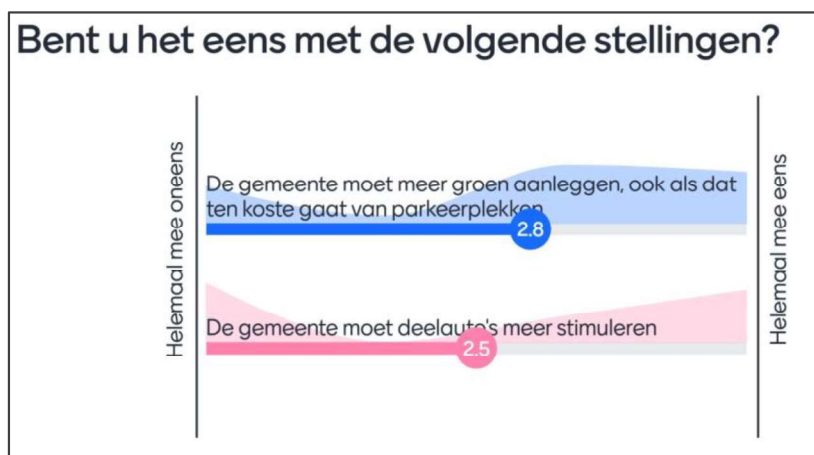
### **3.3 Duurzaamheid en leefbaarheid**

De algemene opvatting is dat Beverwijk te veel is versteend. Er is voldoende groen in de omgeving van Beverwijk, maar de stad zelf kan wel wat meer groen gebruiken. In het centrum zou groen kunnen worden toegevoegd aan pleintjes, zo wordt gesuggereerd. Ook de Alkmaarseweg wordt in dit verband genoemd. In de woonwijken en in zones tussen de wijken zouden meer kleine parkjes moeten worden aangelegd, zodat het prettiger is om te lopen.

Meer groen in de stad is een manier om zowel de leefbaarheid te verbeteren als een manier om de openbare ruimte klimaatadaptief in te richten. Dit is wel een belangrijke ruimteclaim en de vraag is in hoeverre inwoners van Beverwijk dit accepteren, bijvoorbeeld als het ten koste gaat van parkeerplekken voor de auto of veilige fiets- en looproutes.

*“Heemskerk is veel groener. Waarom kan dat bij ons niet? Er ligt veel braakliggend terrein wat ook tijdelijk groen gemaakt kan worden”*

De meningen over dit onderwerp lopen uiteen, voor met name bewoners van het centrum is de hoeveelheid parkeerplekken en de verkeersveiligheid niet voldoende, waardoor er geen ruimte overblijft voor groen. Toch zijn veel deelnemers van het stadsgesprek het eens met de stelling dat groen ten koste mag gaan van parkeerplekken. Zoals een deelnemer aan het stadsgesprek opmerkt, kan er ook out-of-the-box worden gedacht, waarbij oplossingen voor meer groen en meer parkeerplaatsen mogelijk zijn, te realiseren door bijvoorbeeld een parkeergarage.



Figuur 4: reacties op een stelling in mentimeter. Deelnemers konden aangeven in hoeverre ze het eens waren met de stellingen.

Zowel deelfietsen als deelauto's worden in dit verband genoemd, om duurzaam vervoer te stimuleren en het ruimtegebruik te verminderen. Hier zijn de meningen echter ook over verdeeld, waarbij bewoners van Beverwijk vraagtekens zetten bij het succes van deelauto's. In grote steden is de deelauto een uitkomst, maar de vraag is of Beverwijk daar groot genoeg voor is. Deelvervoer zou vooral voor bezoekers en toeristen een uitkomst kunnen bieden.

Verder wordt er ook genoemd dat de elektrische auto kan bijdragen aan een duurzaam en veilig Beverwijk. Over het stimuleren van elektrisch rijden zegt een deelnemer aan het stadsgesprek: “Het verkeersbeeld zal daarmee ook een stuk rustiger worden.”

### 3.4 Regionale bereikbaarheid

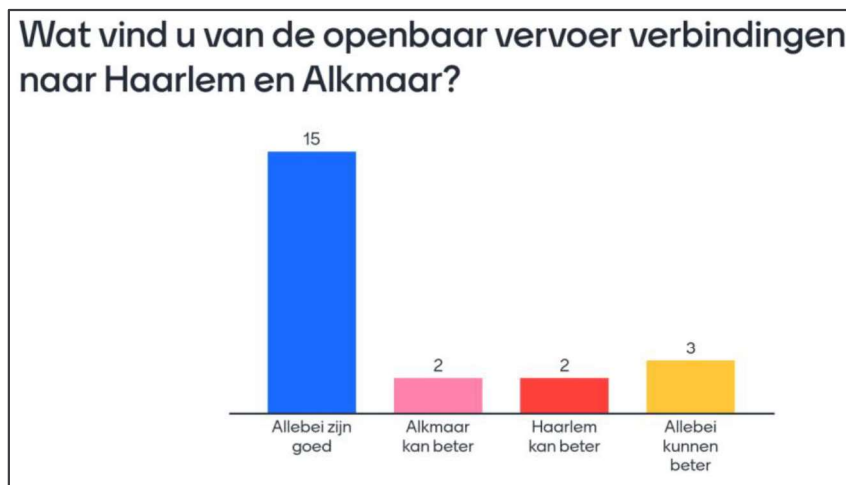
Beverwijk ligt gunstig ten opzichte van een aantal grote (internationale) werkgelegenheidslocaties, zoals Amsterdam en luchthaven Schiphol. Veel mensen hechten dan ook belang aan goede verbindingen naar deze locaties. Ook Haarlem werd in dit verband genoemd.

De wegverbindingen zijn kwetsbaar, vanwege de afhankelijkheid van de Velsertunnel. Hier is vaak file en bovendien is de tunnel regelmatig helemaal afgesloten. Goede communicatie hierover is een aandachtspunt: te vaak worden mensen verrast. Ook de aansluiting bij de Velsertaverse wordt door veel mensen gezien als knelpunt.

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

Het openbaar vervoer richting Amsterdam en Schiphol laat te wensen over. De reistijd wordt ervaren als te lang, dat is voor mensen ook een reden om met de auto te gaan. Bovendien is de frequentie buiten de spits (daluren en weekenden) slechts twee keer per uur. Er is dan ook een sterke vraag naar snellere en directe openbaar vervoerverbindingen, via weg, spoor of water, naar Amsterdam. Veel genoemd tijdens de stadsgesprekken is de behoefte aan een intercity naar Amsterdam. Tot slot werd in de stadsgesprekken ook vervoer over water genoemd. Tot een aantal jaar geleden werd openbaar vervoer te water aangeboden middels grote draagvleugelboten over het Noordzeekanaal naar Amsterdam. Destijds is deze door de provincie Noord-Holland gestopt, maar tijdens de stadsgesprekken zei men dat dit toch wel een interessante optie is.

Opvallend is dat Beverwijk juist wel wordt genoemd door mensen als een belangrijk vervoersknooppunt. Het station van Beverwijk is een knooppunt van waaruit relatief, ten opzichte van bijvoorbeeld Heemskerk, veel bussen en treinen in verschillende richtingen vertrekken. De ov-verbinding naar Haarlem en Alkmaar wordt door veel bewoners als goed beoordeeld. Wel kan de veiligheid en het voorzieningsniveau van station Beverwijk nog verbeterd worden, voor een hogere aantrekkelijkheid van openbaar vervoer.



*Figuur 5: reacties op een vraag in mentimeter. Deelnemers konden aangeven in hoeverre ze tevreden zijn over de openbaar verbindingen naar Haarlem en Alkmaar.*

Regionale fietsverbindingen worden door een aantal mensen veel gebruikt. Met name richting Haarlem, via de veerpont. Ook de goede bereikbaarheid van het centrum van Beverwijk vanaf de veerpont werd genoemd. Er worden wel verbeterpunten aangedragen wat betreft oversteekbaarheid en veiligheid op de diverse routes. Een enkeling noemt ook een snelfietsroute naar Amsterdam als interessant om de verbinding tussen Beverwijk en de hoofdstad te verbeteren.

#### **4 Vervolg**

Op basis van het participatieproces gaat de gemeente de mobiliteitsvisie verder uitwerken de komende weken. De gemeente voelt zich gesterkt door de bijdrage van de participanten en heeft een goed beeld verkregen van het draagvlak dat er voor bepaalde initiatieven zal zijn. De positieve reacties van de participanten na afloop van de online stadsgesprekken waren voor de gemeente een bevestiging dat belangstellenden hun bijdrage naar tevredenheid hebben kunnen leveren. Zij worden bij deze nogmaals bedankt voor hun tijd en energie en de nuttige bijdrage die zij hebben geleverd aan de totstandkoming van een mobiliteitsvisie voor én door Beverwijk.

De concept mobiliteitsvisie zal begin februari 2021 ter inzage komen. Men kan dan zienswijzen indienen bij de gemeente. Vervolgens wordt de mobiliteitsvisie voorgelegd ter besluitvorming aan de gemeenteraad.

## Verantwoording

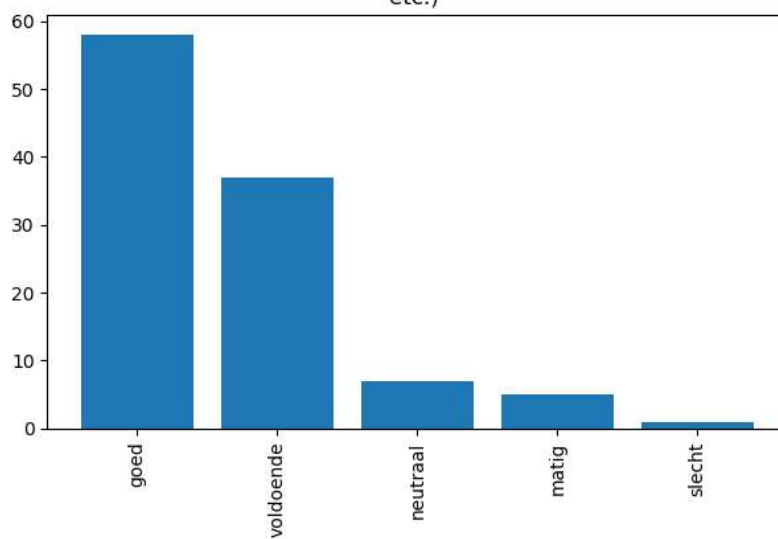
Titel	Notitie participatieproces Mobiliteitsvisie Beverwijk
Projectnummer	369174
Datum	10-03-2021
Auteur	Stijn Altena
E-mailadres	stijn.altena@sweco.nl

## Bijlage 1 Resultaten online enquête

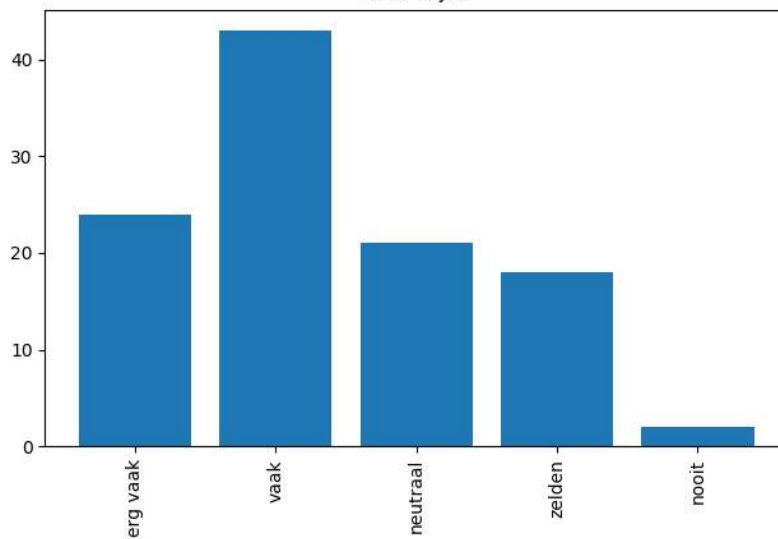
In deze bijlage treft u de uitkomsten van de online enquête die is afgenomen onder inwoners van de gemeente Beverwijk in de periode november-december 2019. Per thema is een selectie gemaakt van een aantal opvallende uitkomsten.

### Zelfredzaamheid en verkeersveiligheid

Hoe goed kun je vanaf thuis de dagelijkse voorzieningen bereiken? (Supermarkt, wijkvereniging, school, sportfaciliteiten, etc.)



Maak je wel eens gevaarlijke verkeerssituaties mee in de wijk?

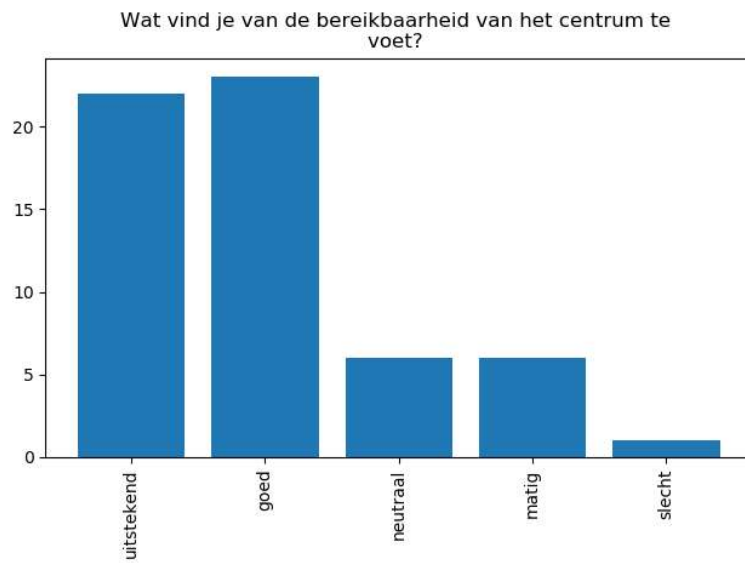
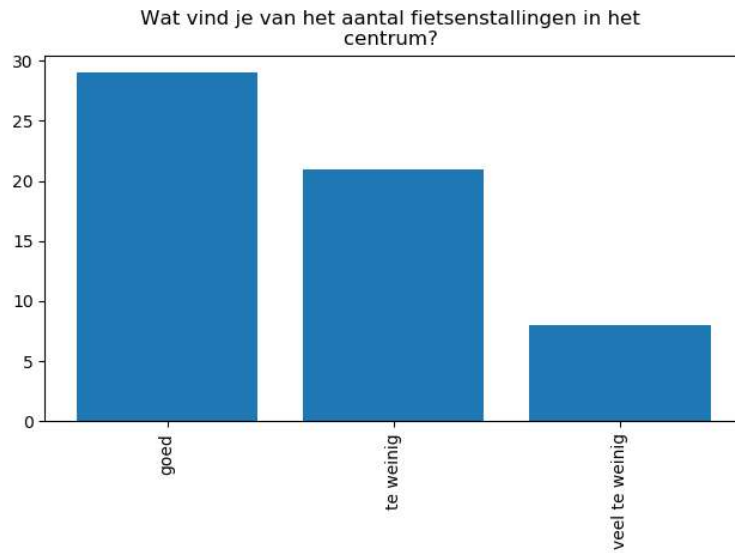


*Wat is volgens jou het grootste aandachtspunt op het gebied van verkeer en vervoer in je wijk? [open vraag: respondenten konden hier zelf een antwoord formuleren]*

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderwerpen die het vaakst genoemd zijn door de respondenten. 107 respondenten hebben bij deze vraag een antwoord ingevuld.

Onderwerp	Aantal
Te hard rijden	25
Parkeren	19
Veiligheid voetgangers/kinderen	11
Te veel gemotoriseerd verkeer	10

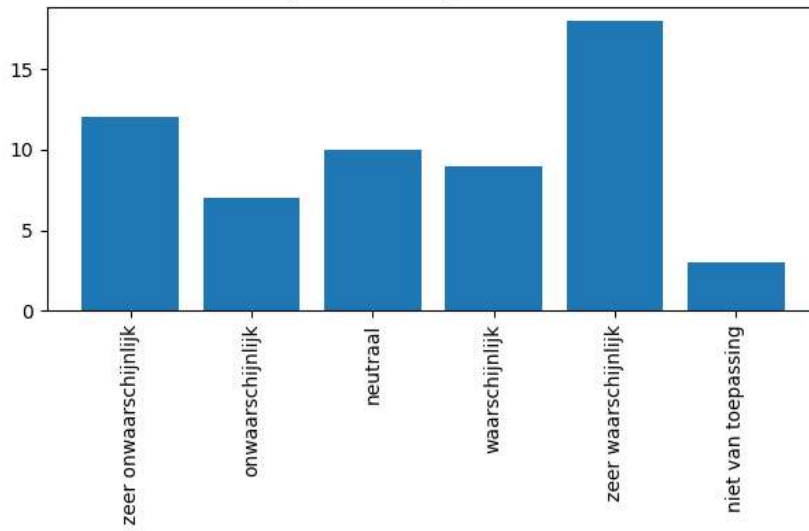
## Gezond en leefbaar



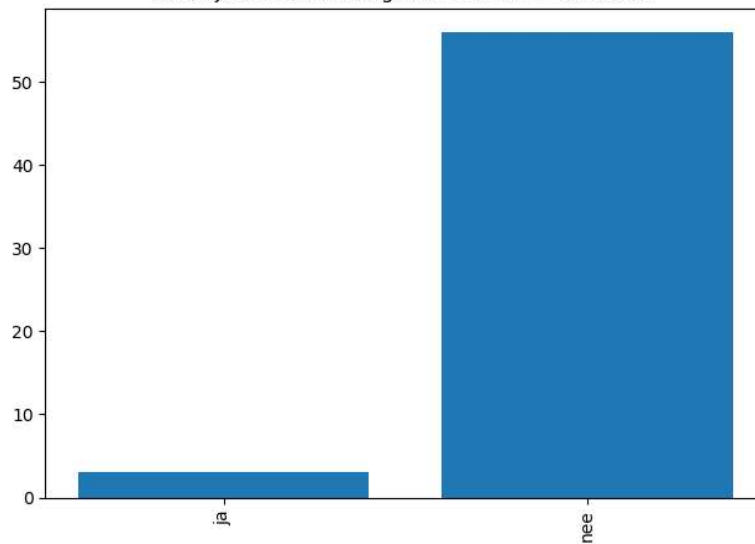


**Duurzaam**

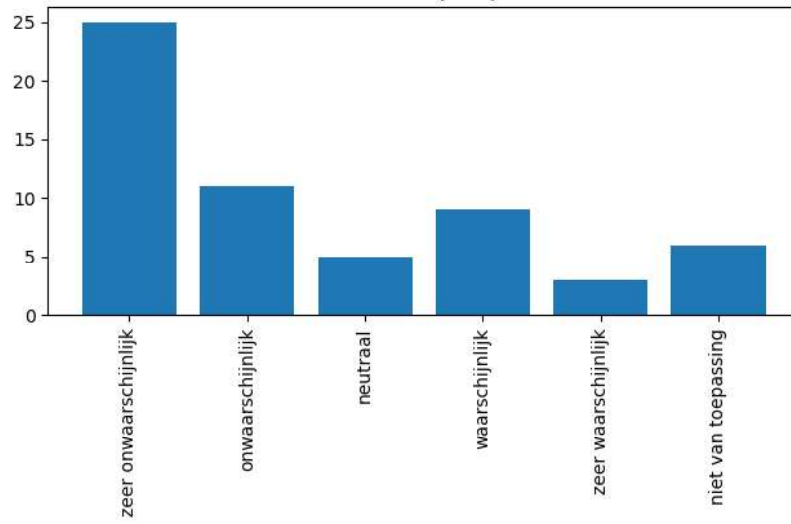
Hoe waarschijnlijk is het dat je vaker de fiets zou pakken voor ritten naar dagelijkse activiteiten (bijvoorbeeld naar werk of school), als je een elektrische fiets tot je beschikking zou hebben?



Maak je zelf wel eens gebruik van een deelauto?

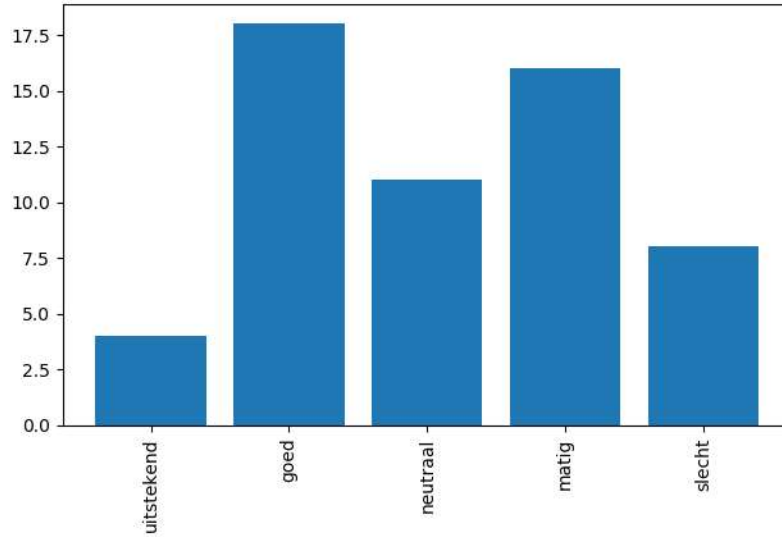


Hoe waarschijnlijk is het dat je zelf gebruik zal gaan maken van een deelauto, als er een goed aanbod van deelauto's in je wijk is?

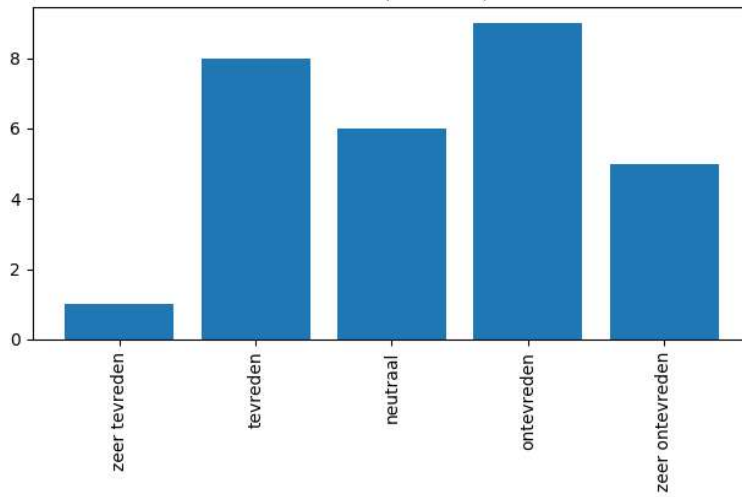


**Bereikbaar & toegankelijk**

Wat vind je van de bereikbaarheid van het centrum met de auto?



Kun je aangeven hoe tevreden je bent over de regionale verbinding met naar/richting Amsterdam met het openbaar vervoer? (bus/trein)



*Wat zou jou kunnen helpen om je persoonlijke mobiliteit te verbeteren? [open vraag: respondenten konden hier zelf een antwoord formuleren]*

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderwerpen die het vaakst genoemd zijn door de respondenten. 76 respondenten hebben bij deze vraag een antwoord ingevuld.

Onderwerp	Aantal
Betere fietsvoorzieningen (fietspaden- en stallingen)	13
Meer/snellere treinen (intercity)	8
Betere doorstroming/minder files	5
Dichterbij werken, vaker fietsen naar werk, stimuleren vanuit werkgever	4