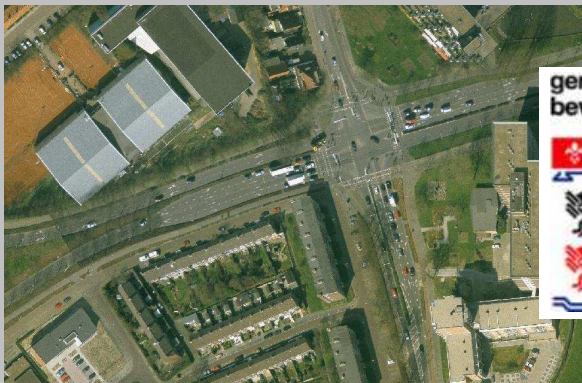
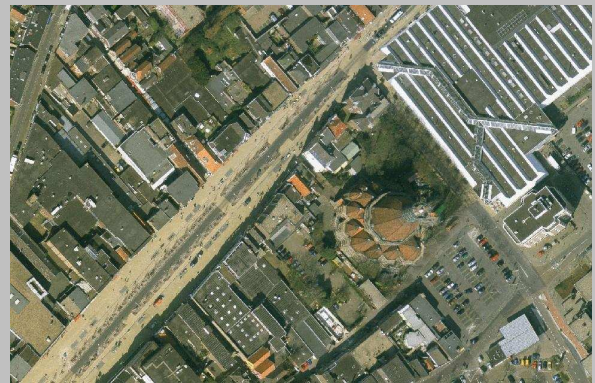
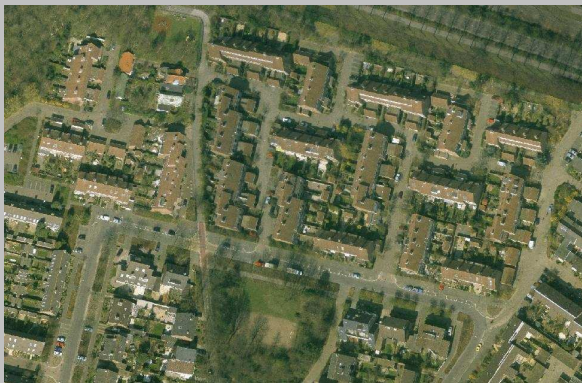
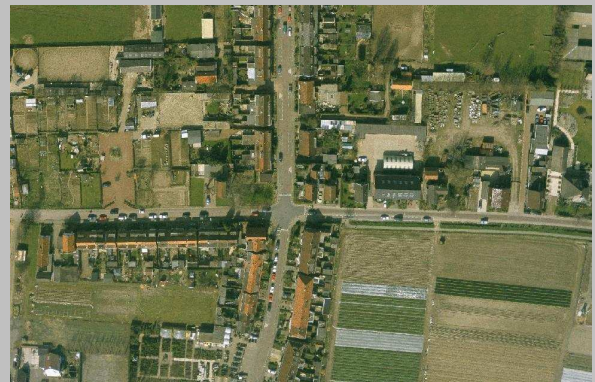
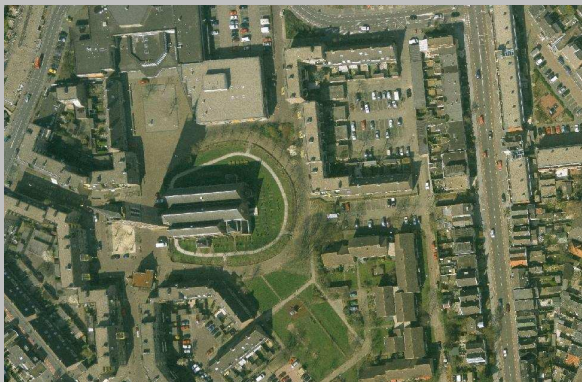




2011/6074



Maart 2011
2011/6074



Inhoud

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding en doel van het GVVP	5
1.2	Samenhang deel A, B en C	5
1.3	Totstandkoming GVVP	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Huidige situatie.....	9
2.1	Verkeersnetwerk.....	9
2.1.1	Wegenstructuur	9
2.1.2	Openbaar vervoer.....	10
2.1.3	Langzaam verkeer	10
2.2	Mobiliteitskenmerken	11
2.2.1	Herkomsten en bestemmingen	11
2.2.2	Vervoerwijzekeuze.....	12
2.2.3	Verkeersongevallen	12
2.2.4	Beleving Beverwijkers.....	12
2.3	Milieu	14
2.4	Huidig beleid.....	14
2.4.1	Landelijk beleid.....	14
2.4.2	Provinciaal en regionaal beleid	17
2.4.3	Lokaal beleid	20
3	Mobiliteitsopgave en -visie	25
3.1	Mobiliteitsopgave	25
3.2	Ambitie	29
3.3	Doelstellingen	30
3.4	Netwerkvisie	31
3.4.1	Autoverkeer	31
3.4.2	Openbaar vervoer en fiets	34
4	Auto- en goederenverkeer	37
4.1	Netwerk auto	37
4.2	Kernpunten wensstructuur	38
4.2.1	Regionale bereikbaarheid	38
4.2.2	De ringstructuur van Beverwijk	40
4.2.3	De oude routes	42
4.2.4	Binnen de buitenring.....	45
4.2.5	Het centrum.....	47
4.2.6	De Pijp, de Bazaar en Tata Steel.....	49
4.2.7	Wijk aan Zee.....	51
4.3	Goederenverkeer.....	52
4.3.1	Voorkeurroutes vrachtverkeer.....	53
4.3.2	Goederenvervoer per spoor.....	53
4.3.3	Stedelijke distributie.....	53
4.3.4	Routing gevaarlijk stoffen	54
4.4	Nood- en hulpdiensten.....	55
5	Openbaar vervoer, fiets en voetganger.....	57
5.1	Openbaar vervoer.....	57
5.1.1	Netwerk openbaar vervoer.....	57
5.1.2	Spoorverbindingen.....	58
5.1.3	Busverbindingen	58
5.2	Fiets	60

5.2.1	Fietsnetwerk	60
5.2.2	Regionale Sterfietsroute	62
5.2.3	Ontbrekende schakels	62
5.2.4	Overige kernpunten fietsbeleid	63
5.3	Voetganger	65
6	Flankerend beleid	67
6.1	Parkeren	67
6.2	Mobiliteits- en vervoermanagement	67
6.3	Gedragbeïnvloeding	68
6.4	Handhaving	70
6.5	Milieu	70
7	Kaders voor de uitvoering	71
7.1	Visie op uitvoering	71
7.2	Instrumentarium	71
7.3	Monitoring en evaluatie	74
Bijlagen		75

1 Inleiding

Nieuwe infrastructuur, ruimtelijk-economische ontwikkelingen en veranderende accenten in regionaal en landelijk beleid: voorbeelden van ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente Beverwijk die aanleiding zijn om het Stedelijk Verkeer- en Vervoerplan (SVVP) uit 1999 te actualiseren. De nieuwe verkeersstructuur en de beleidsmatige keuzen die daarbij horen, zijn onderwerp van dit nieuwe Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP).

1.1 Aanleiding en doel van het GVVP

Belang van een GVVP

Het GVVP kent zijn basis in de Planwet Verkeer en Vervoer. Op strategisch niveau is het GVVP in eerste instantie een uiting van de wettelijke eis om een 'zichtbaar samenhangend, eenduidig en uitvoeringsgericht verkeer- vervoerbeleid te voeren, dat de richting aangeeft van de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Het is dus in wezen een weergave van de gemeentelijke visie op verkeer en vervoer en daarmee geeft het de kaders waaraan situaties getoetst worden bij de beoordeling van goed of slecht, passend of niet passend, urgent of niet urgent, enzovoort. Ook geeft het aan hoe en op welke wijze binnen de gemeente rekening wordt gehouden met de essentiële onderdelen van Rijks-, provinciaal en regionaal verkeer- en vervoerbeleid en welke afstemming aanwezig is met het aanwezige beleid van buurgemeenten.

Op tactisch niveau, het niveau van woonkernen of gebieden, constateert een GVVP knelpunten en problemen én geeft het aan welke oplossings- en of aanpakalternatieven er voor handen zijn. Hierbij wordt rekening gehouden met de noodzakelijke 'brede' positionering van verkeer en vervoer binnen het totale beleid van de gemeente.

Aanleiding van dit GVVP – relatie met SVVP 1999

Het bestaande Stedelijk Verkeer- en Vervoerplan uit 1999 is gebaseerd op de inzichten van destijds. Inmiddels is er zowel op ruimtelijk-economisch gebied als op het gebied van verkeer veel gebeurd. De ontwikkelingen in het kader van Beverwijk Vitale stad hebben een grote impact op de bereikbaarheid en vice versa. Op het gebied van verkeer zijn dit onder meer de Westelijke Randweg en de Oostelijke Doorverbinding. Ook het landelijk en regionaal beleid ten aanzien van verkeer en vervoer is enorm in ontwikkeling. De inzichten van eind jaren negentig zijn niet compleet verandert, maar er liggen wel duidelijk andere accenten. Voorbeelden zijn de groeiende aandacht voor bereikbaarheid en luchtkwaliteit. De ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente Beverwijk zijn aanleiding voor de gemeente om het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan te herzien. Het SVVP vormt daarbij een uitstekende basis voor dit GVVP.

Doel van dit GVVP

Het GVVP geeft een kader voor de verkeersstromen en de verkeerscirculatie van Beverwijk in de periode van nu tot 2020. Diverse scenario's worden uitgewerkt, waarbij rekening gehouden wordt met het geldende beleid, de lopende projecten en huidige wensen.

1.2 Samenhang deel A, B en C

Het GVVP bestaat uit drie delen:

- deel A (2007/7971, vastgesteld 10 januari 2008) met een uitwerking van de huidige situatie, een aanzet voor de toekomstige verkeersstructuur en de projectopdracht;
- het voorliggend hoofddeel B, met de visie, het beleid en de uitwerking;
- deel C met daarin het uitvoeringsprogramma.

Na vaststelling van deel B wordt gestart met het opstellen van het uitvoeringsprogramma.

1.3 Totstandkoming GVVP

Dit integrale mobiliteitsplan is in samenspraak met bewoners en maatschappelijke en belangenorganisaties tot stand gekomen. Hiertoe is een interactief planproces gevolgd, waarin een belangrijke rol was weggelegd voor bewoners en de klankbordgroep. Bewoners zijn middels E-spraak (inspraak via internet) om hun mening gevraagd en konden ook tijdens een inloopsessie vragen stellen en reacties geven. De reacties zijn aanleiding geweest om het plan op meerdere punten aan te passen.

Proces

Het doorlopen proces bestaat uit een drietal fases: de definitiefase, ontwerpfase en de uitwerkingsfase.

Definitiefase

In de definitiefase is de basis gelegd om te komen tot een gedegen plan. Die basis bestaat uit wat al vast ligt (uitgangspunten), wat verkend moet worden (vraagpunten) en waar rekening mee moet worden gehouden (aandachtspunten). In de definitiefase zijn deze uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten (u,v,a) verkend en bestuurlijk vastgesteld. Deze u,v,a zijn terug te vinden in bijlage 1.

Een van de middelen die gebruikt zijn om de u,v,a te formuleren is E-Spraak. E-spraak is een medium voor inspraak of burgerparticipatie via internet. Via E-spraak hebben burgers of belanghebbenden hun mening gegeven, door gebruik te maken van een forum en een interactieve kaart. E-spraak heeft gewerkt als een 'digitale bewonersavond'. Bezoekers konden punaises prikken op een kaart en daarbij reactie geven. De resultaten van de E-spraak zijn voor zover mogelijk in het plan verwerkt.

Ontwerpfase

In de ontwerpfase is toegewerkt naar een verkeersstructuur voor Beverwijk die aansluit bij de gewenste doelen en samenhang. Tijdens de ontwerpfase zijn op cruciale momenten de belanghebbenden bij het planproces betrokken. Hiertoe is een klankbordgroep samengesteld met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en instellingen en belangengroeperingen. De rol van de klankbordgroep was vooral toetsen en meedenken.

Uitwerkfase

In de laatste fase is het plan tijdens een inloopsessie gepresenteerd aan een breder publiek. Belanghebbenden zijn geïnformeerd en geraadpleegd over het plan. Daarnaast was er gelegenheid tot het stellen van vragen. Ook is het concept besproken in de raadscommissie.

Uiteindelijk is eind 2010 een nieuw concept vrijgegeven voor inspraak. Daarop zijn enkele reacties binnengekomen, die voor zover mogelijk zijn verwerkt in dit plan.

Relatie met eerder concept

In 2009 is in opdracht van de gemeente Beverwijk een concept van het GVVP opgesteld door Goudappel Coffeng (10 augustus 2009). Dit concept van dit GVVP heeft in het najaar van 2009 ter inzage gelegen. De reacties uit de terinzagelegging en de reacties vanuit de raadscommissie zijn aanleiding geweest een nieuw plan op te stellen. In het voorliggende plan is voor zover mogelijk aan de reacties tegemoet gekomen (bijvoorbeeld verkeerscirculatie centrum, ontsluiting Noordpier). Ook zijn de meest actuele ontwikkelingen verwerkt (aansluiting A22 en ringenstructuur). Uiteraard is hierbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt van het eerdere concept van Goudappel Coffeng.

Verkeersmodel

Om de effecten van verschillende infrastructuurvarianten te kunnen beoordelen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de regio IJmond. In het verkeersmodel zijn alle ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio opgenomen (basisjaar 2005/2008 en prognosejaar 2015/2020).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de huidige situatie. Zowel beleid als projecten komen aan bod. In hoofdstuk 3 is de visie op het Beverwijkse netwerk beschreven, opgebouwd uit een ambitie, de doelstellingen en een netwerkvisie voor de verschillende vervoerwijzen. De gewenste structuur voor de auto is beschreven in hoofdstuk 4 en voor het openbaar vervoer, de fiets en voetganger in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 is ingegaan op het flankerend beleid, waarna in hoofdstuk 7 de kaders voor de uitvoering van het GVVP worden geschetst.



2 Huidige situatie

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de huidige situatie. Zowel het verkeersnetwerk voor de verschillende vervoerswijzen als de mobiliteitskenmerken komen aan de orde. Ook staan we stil bij het landelijk, provinciaal en lokaal beleid dat van invloed is op dit GVVP.

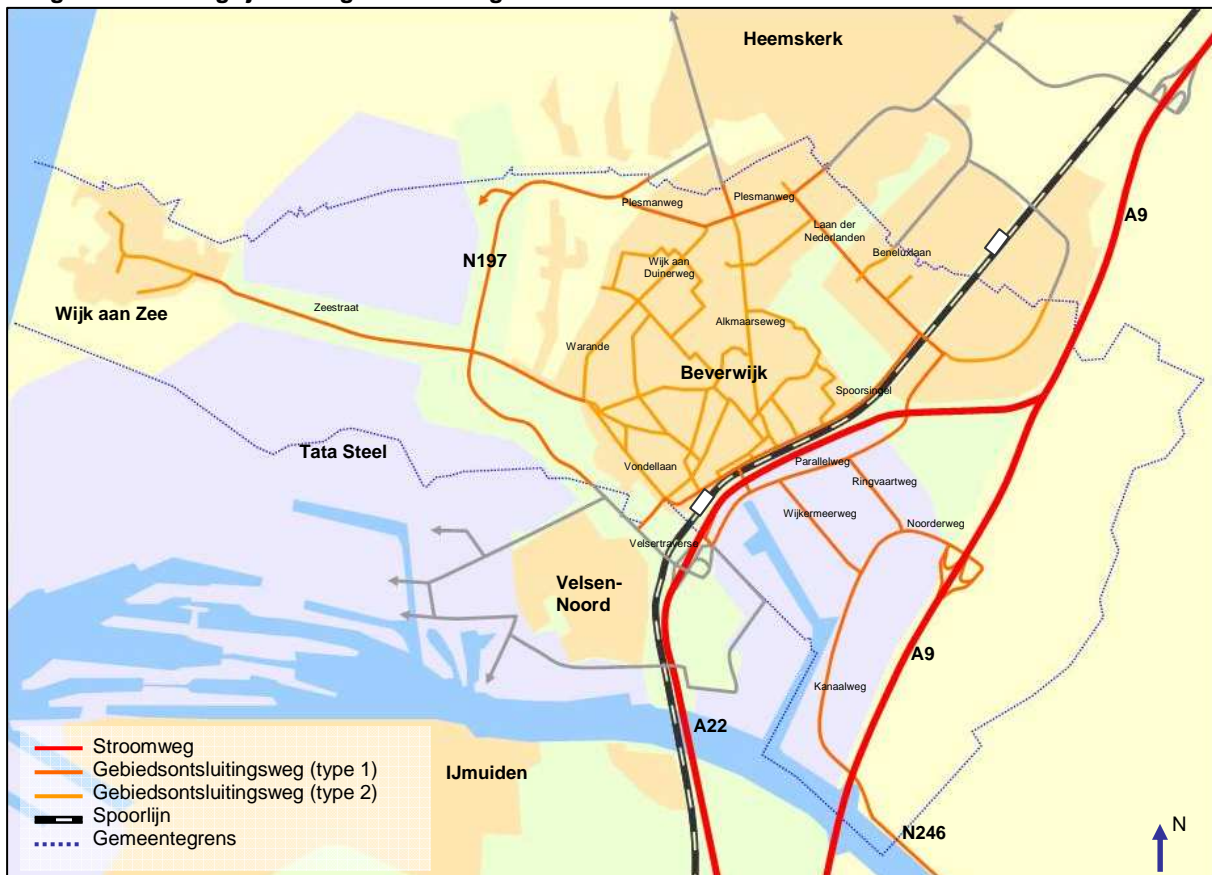
2.1 Verkeersnetwerk

2.1.1 Wegenstructuur

In figuur 2.1 is de huidige wegenstructuur afgebeeld. De snelwegen A9 en A22 zijn de doorgaande stroomwegen. Verder loopt de provinciale weg N246 vanaf de A9 naar Zaanstad. De N197 Westelijke Randweg ten westen van Beverwijk is medio 2010 geopend. Vooral doorgaand verkeer van en naar Wijk aan Zee, Tata Steel en delen van Heemskerk en Castricum maakt hier gebruik van.

Op de beide snelwegen is momenteel een aansluiting op het onderliggend wegennet: de Velsertaverse / Verkeersplein Noord (A22) en de Noorderweg (A9/N246). Voor een deel van Beverwijk is de aansluiting op de A9 bij Heemskerk een handige route van en naar het noorden van de provincie.

Figuur 2.1 Belangrijkste wegen auto- en goederenverkeer



De huidige wegenstructuur van Beverwijk is in belangrijke mate het gevolg van de ligging van Beverwijk: ten noorden van het Noordzeekanaal voor de Velsert- en Wijkertunnel. Vanuit het verleden betekent dit dat al het verkeer uit de regio (delen van Heemskerk en Castricum) en het verkeer uit Wijk aan Zee langs of door Beverwijk moet. Veel verkeer heeft zelf niets in Beverwijk te zoeken, waardoor dit verkeer veel problemen veroorzaakt (verkeersongevallen, geluidhinder, filevorming). Met de N197 is een belangrijke stap gezet om dit verkeer om de stad te leiden.

Beverwijk kent op stadsniveau min of meer een ringstructuur bestaande uit de Westelijke Randweg en de Oostelijke Doorverbinding (Plesmanweg, Laan der Nederlanden en de Parallelweg). Daarnaast zijn er vanaf de ringstructuur dwarsverbindingen naar Heemskerk (Alkmaarseweg, Plesmanweg, Beneluxlaan, Laan van Broekpolder), Tata Steel (Plesmanweg), Velsen-Noord (Velsersweg) en Wijk aan Zee (Zeestraat). Tevens lopen er nog belangrijke routes door de stad, veelal met een wijkontsluitende functie, zoals de Alkmaarseweg, de Warande / Wijk aan Duinerweg en de Vondellaan / Zeestraat.

2.1.2 Openbaar vervoer

Het station van Beverwijk is een belangrijk overstappunt tussen de trein, bus, fiets en auto: belangrijk voor de stad, maar ook voor Wijk aan Zee, Velsen-Noord en delen van Heemskerk. Op station Beverwijk halteren naast de stoptreinen Uitgeest – Haarlem – Amsterdam ook de sneltreinen Hoorn – Alkmaar – Haarlem – Den Haag. Station Heemskerk speelt een belangrijke rol in de OV-ontsluiting van het noordoostelijk deel van Beverwijk, met name de Broekpolder. Hier halteren alleen de stoptreinen.

Station Beverwijk is een belangrijke overstapplaats voor enkele regionale en stadsbuslijnen die praktisch alle delen van de stad Beverwijk bedienen, net als Wijk aan Zee, Heemskerk (Uitgeest), Velsen-Noord, Tata Steel en Zaandam. In figuur 2.2 staan alle busroutes afgebeeld. De provincie Noord-Holland heeft een bezuiniging op het openbaar vervoer aangekondigd, maar de gevolgen daarvan zijn bij het schrijven van dit GVVP deel B nog niet bekend.

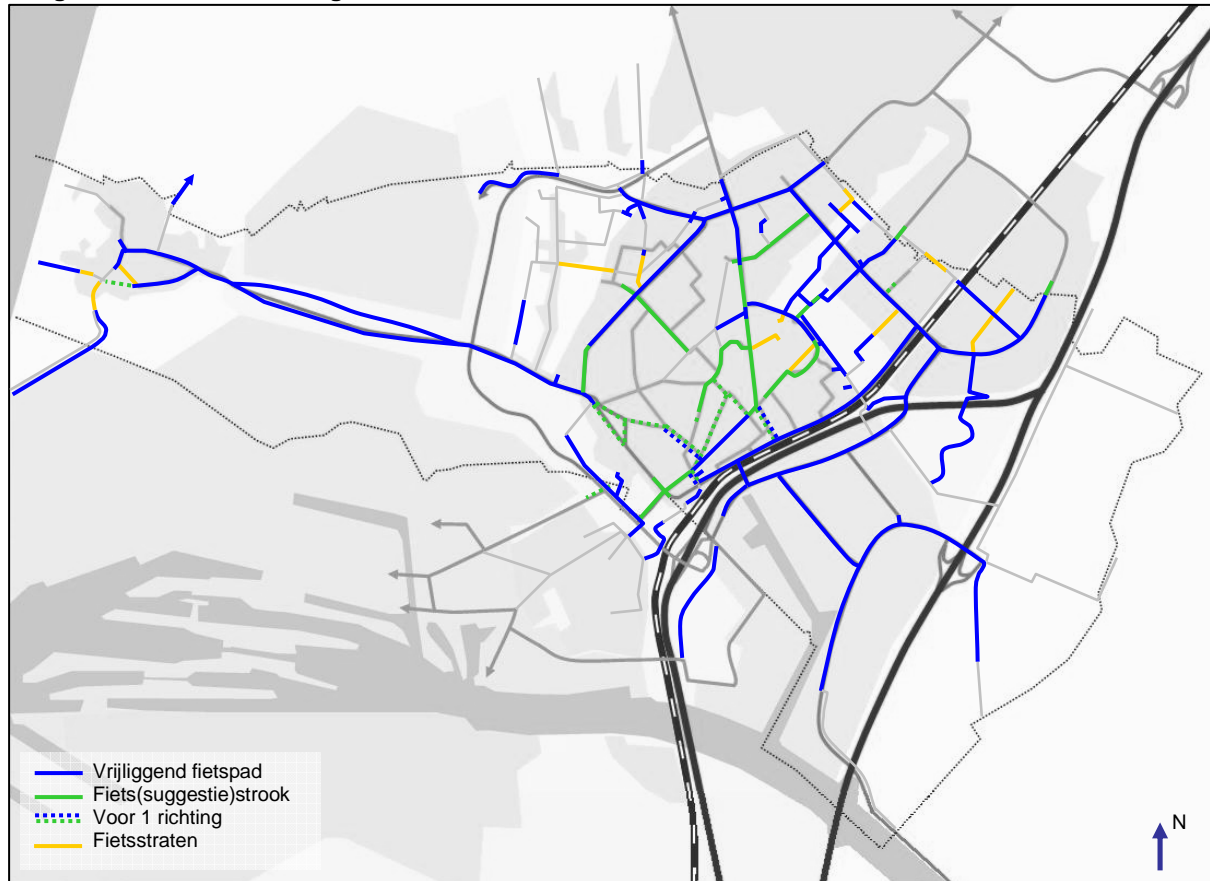
Figuur 2.2 Busroutes



(bron: www.connexion.nl – dienstregeling Haarlem-IJmond 2010)

2.1.3 Langzaam verkeer

Voor fietsers zijn er in Beverwijk verschillende voorzieningen en routes beschikbaar. Uitgangspunt voor de routes is het huidige fietsbeleid uit 2002 'Verleiden van de fietser: fietsen in Beverwijk na het GVVP', zoals in paragraaf 2.4 beschreven is. Figuur 2.3 geeft een overzicht van de fietsvoorzieningen. Het kaartje laat indirect zien dat er nog diverse essentiële schakels ontbreken in het netwerk: niet alle logische fietsroutes zijn compleet of sluiten op elkaar aan.

Figuur 2.3 Fietsvoorzieningen


Voorzieningen voor voetgangers zijn in Beverwijk overal aanwezig. Langs praktisch alle wegen zijn trottoirs aanwezig. Hierbij wordt rekening gehouden met voorzieningen voor mindervalide voetgangers. Iedere voetganger moet in principe overal goed kunnen komen.

2.2 Mobiliteitskenmerken

2.2.1 Herkomsten en bestemmingen

Enkele van de belangrijke bestemmingen binnen Beverwijk zijn Tata Steel en de Bazaar. Tata Steel, een van de grootste staalbedrijven van de wereld, heeft een vestiging op grondgebied van Beverwijk, Heemskerk en Velsen. Het is het grootste aaneengesloten bedrijventerrein van Nederland, waar bijna 10 duizend werknemers werkzaam zijn. Naast de werknemers moeten ook de grond- en hulpstoffen en het geproduceerde staal vervoerd worden. Dit gebeurt over de weg, via de scheepvaart en het eigen spoorwegennet.

De Beverwijkse Bazaar is Europa's grootste overdekte markt en trekt in het weekend zo'n 60 duizend bezoekers, die voornamelijk met de auto vanuit de wijde omgeving komen.

Vanuit Beverwijk vertrekken dagelijks veel mensen naar bestemmingen in de regio. Daarnaast trekken de werkgebieden grote verkeersstromen vanuit de regio. Verreweg de grootste pendelstroom in de regio is tussen Beverwijk en Heemskerk. Andere belangrijke bestemmingen voor de Beverwijker zijn IJmuiden en Velsen, Haarlem e.o., Zaanstad e.o. en De Pijp.¹

¹ Bron: Regionale Verkeersmilieukaart (verkeersmodel RVMK 2015)

2.2.2 Vervoerwijzekeuze

De verdeling over de verschillende vervoerswijzen (modal split) voor alle verplaatsingen in en van en naar Beverwijk staat in tabel 2.4 afgebeeld. Ter vergelijking zijn de modal splits van drie qua inwonertal vergelijkbare gemeenten toegevoegd. Zowel het aandeel openbaar vervoer als met name het aandeel fiets kan nog verder toenemen in Beverwijk.

Tabel 2.4 Modal split Beverwijk en in omvang vergelijkbare gemeenten

	Auto	OV	Fiets
Beverwijk	58	4	38
Landgraaf	77	3	20
Maarssen	61	8	31
Wageningen	51	4	45

2.2.3 Verkeersongevallen

In de figuren 2.5a en 2.5b staan de verkeersongevallen op gemeentelijke wegen afgebeeld. Het gaat alleen om ongevallen waar sprake is van ernstig letsel (ziekenhuisgewonden of ongevallen met dodelijke afloop). Figuur 2.5a toont het totaal van de periode 2006-2008, figuur 2.5b enkel voor het jaar 2009.

Hoewel natuurlijk elk ongeval er een te veel is, zijn gelukkig de aantallen vergeleken met landelijke gemiddelden aan de lage kant. Locaties met een hoge concentratie ongevallen duiden op een structureel probleem. Wat opvalt zijn de concentraties op de kruispunten:

- Stationsplein – Velsersweg – Breestraat – Koningstraat (inrichting gewijzigd in 2009*);
- Koningstraat – Zeestraat (inrichting gewijzigd in 2008*);
- Plesmanweg - Wijk aan Duinerweg;
- Warande – Plantage – Wijk aan Duinerweg;
- Spoorsingel – Graaf Florislaan;
- Vondellaan bij Rode Kruis Ziekenhuis.

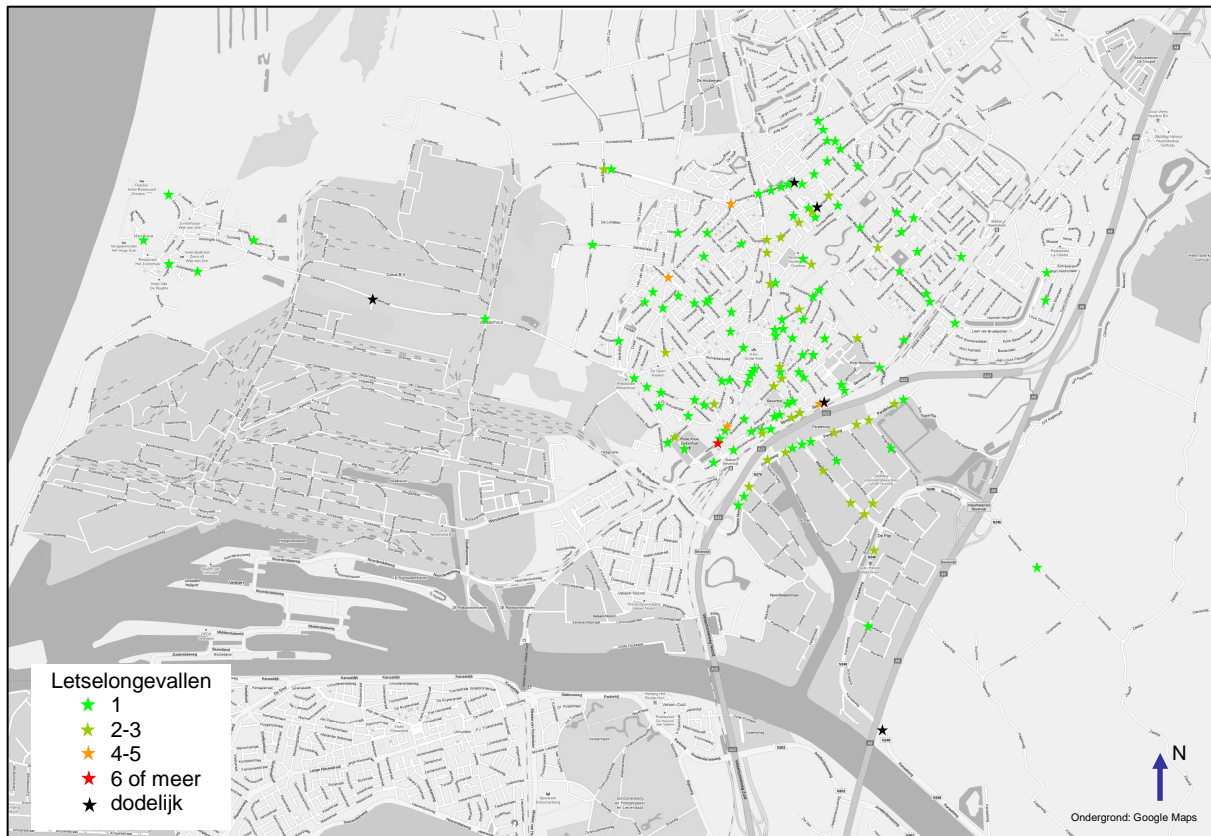
* door herinrichting is verkeersveiligheid verbeterd.

2.2.4 Beleving Beverwijkers

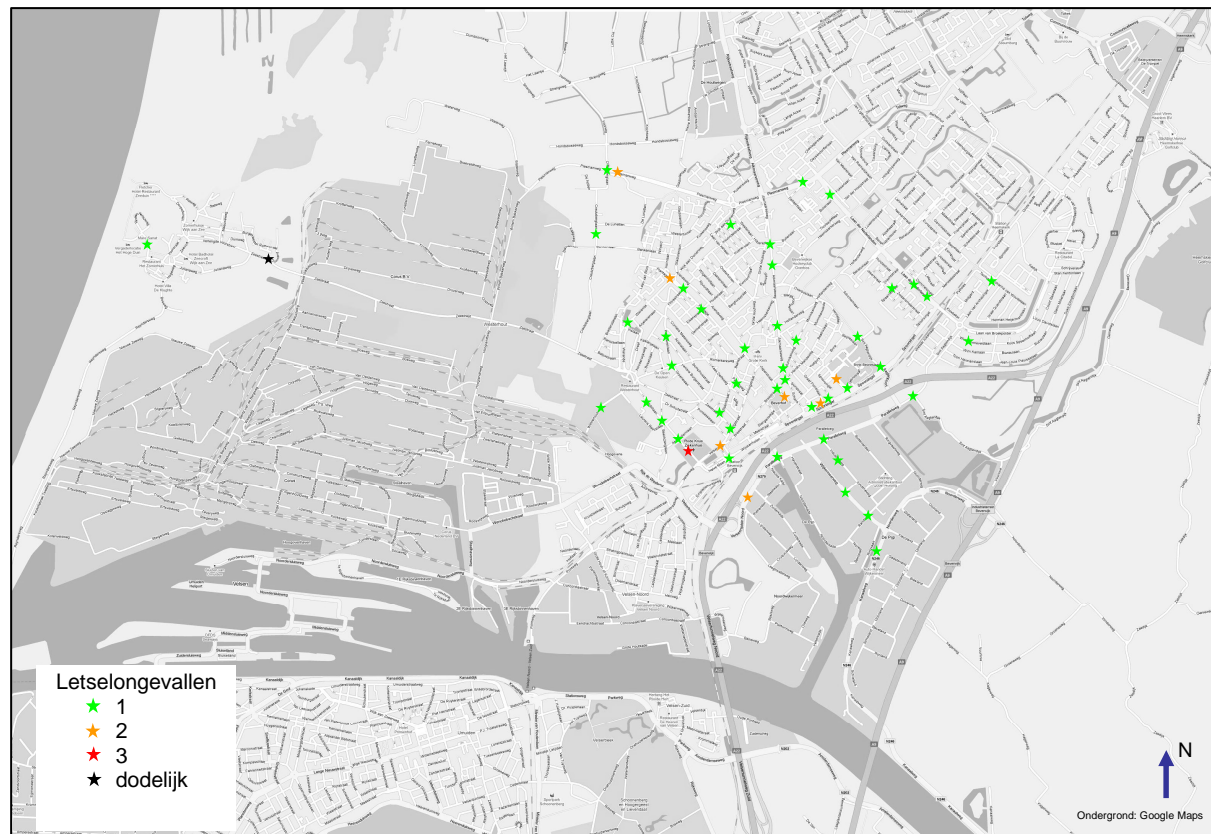
In 2008 is via internet, publicaties en klankbordgroepen opgeroepen om knelpunten en oplossingsrichtingen te benoemen voor verkeer- en vervoerproblemen. Samengevat zijn er op hoofdlijnen de volgende aandachtspunten in Beverwijk:

- Velsertaverse, Velsertunnel, Velsersweg, Westelijke Randweg, Vondellaan, Westerhoutweg, Westerhoutplein, Zeestraat, Prins Bernhardlaan;
- Verkeersontsluiting centrum (Breestraat, Schans, Baanstraat, Koningstraat);
- Oostelijke Doorverbinding door Broekpolder bij rotonde Watermolen en eventuele nieuwe aansluiting A22;
- Marloterrein – Vennelaan – Sint Aagtendijk – Aagtenpoort;
- Hogeweg – bereikbaarheid Noordpier;
- bereikbaarheid bedrijventerrein de Pijp;
- diverse voorstellen voor “knippen”, drempels en eenrichtingsverkeer;
- veel doorgaand verkeer en sluipverkeer.

Figuur 2.5a Verkeersongevallen met letsel 2006-2008 (gemeentelijke wegen)



Figuur 2.5b Verkeersongevallen met letsel 2009 (gemeentelijke wegen)



2.3 Milieu

In de rapportage van de luchtkwaliteit voor het jaar 2005 zijn overschrijdingen van de plandrempel voor stikstofdioxide vastgesteld voor de gemeenten Velsen, Beverwijk en Heemskerk. Daarnaast zijn er in de gemeenten Beverwijk en Velsen overschrijdingen van de etmaalgemiddelde grenswaarde voor fijn stof gerapporteerd.

Volgens berekeningen voldoet de gehele regio per 2008 langs alle verkeerswegen aan de luchtkwaliteitsnormen. Daarnaast wordt in 2009 het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. In het NSL worden op drie bestuurslagen maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren, namelijk door het rijk, provincie en gemeenten. Door de gemeente Beverwijk is het Actieprogramma luchtkwaliteit vastgesteld waarin maatregelen zijn opgenomen om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Vanwege het NSL wordt binnen een aantal jaren overal in Nederland voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Onderdeel van het NSL is dat uitsluitend grote plannen die in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit nog hoeven te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

De geluidsbelasting door het wegverkeer in 2006 over de stedelijke wegen in Beverwijk is in beeld gebracht in de vorm van geluidsbelastingkaarten, conform de EU-richtlijn omgevingslawaai. Uit deze kaarten zijn geluidsknelpunten naar voren gekomen waar de geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen te hoog is. Op basis van deze en overige knelpunten is een (ontwerp)actieplan Omgevingslawaai opgesteld, om de urgente geluidsknelpunten aan te pakken.

Het GVVP kan een andere toekomstige geluidsbelasting veroorzaken die het gevolg is van de te wijzigen verbindingen in het wegennet. Zo heeft de aanleg van de Westelijke Randweg en de Oostelijke Doorverbinding effect op de verkeersintensiteit over de Alkmaarseweg. In het kader van de aanleg van deze verbindingen is reeds onderzoek verricht. In het GVVP wordt in deze fase het onderdeel geluidhinder alleen kwalitatief meegenomen in de afweging van varianten.

2.4 Huidig beleid

De 'Planwet verkeer en vervoer' uit 1998 regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie, stadsregio en gemeenten op het beleidsterrein verkeer en vervoer. De wet regelt dat de overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren. Met de 'Nota Mobiliteit' (het rijksbeleid) als uitgangspunt stellen de provincies en regio's een 'Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan' (PVVP) respectievelijk 'Regionaal Verkeer- en Vervoersplan' (RVVP) op. De gemeente Beverwijk moet vervolgens zorg dragen voor het zichtbaar voeren van een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Hierbij gaat het om een verdere en gemeente specifieke uitwerking van de plannen van hogere overheden in gemeentelijk beleid en concrete uitvoeringsprojecten. Het opstellen van een GVVP is hiervoor hét middel.

Het GVVP moet dus passen binnen de landelijke en regionale beleidskaders. Daarnaast moet het GVVP aansluiten bij bestaand lokaal beleid.

2.4.1 Landelijk beleid

Nota Mobiliteit

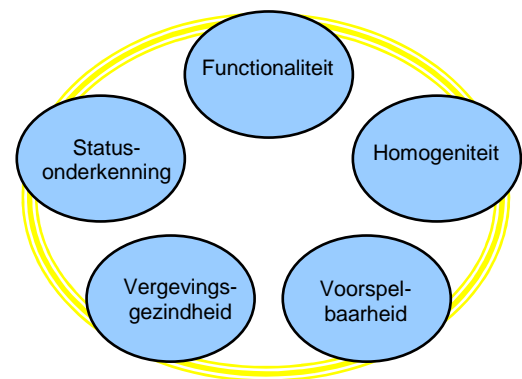
De Nota Mobiliteit uit 2006 verwoordt het landelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer. Mobiliteit is een noodzakelijke voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling van Nederland. Om de economie en de concurrentiepositie te versterken moet er een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer zijn. Ook moet er een betrouwbare bereikbaarheid zijn. Vanuit de gebruiker draait het om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur, waarbij over beheersgrenzen en modaliteiten heen gekeken wordt.

Duurzaam Veilig

De inrichting van wegen wordt mede bepaald op basis van het landelijke beleid Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig kent vijf kernthema's ten aanzien van de inrichting van de weg (figuur 2.6):

- **Functionaliteit**
> logische routes; de juiste hoeveelheid verkeer op de juiste plek; scheiding van voertuigen en andere verkeersdeelnemers daar waar menging tot problemen leidt; lage snelheden daar waar kans op een conflict bestaat en ruimte voor alle verkeersdeelnemers waarvoor de weg is bedoeld.
- **Homogeniteit**
> samenstelling van verkeer is homogeen; verkeersdeelnemers die elkaar ontmoeten hebben gelijke massa en kwetsbaarheid; verkeersdeelnemers ontmoeten elkaar met gelijkmatige snelheid en bewegingsrichting.
- **Voorspelbaarheid**
> De verkeersdeelnemer weet wat hij moet doen en weet wat anderen doen; herkenbare verkeerssituaties; gedrag volgens de regels; eenvoud in inrichting (essentiële herkenbaarheidskenmerken).
- **Statusonderkenning**
> Inschatten van taakbekwaamheid; goed geïnformeerde en geoefende verkeersdeelnemers; voorlichting voor de verkeersdeelnemers en specifieke doelgroepen.
- **Vergevingsgezindheid**
> Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling; omgeving zodanig aanpassen dat het merendeel van de verkeersdeelnemers ermee om kan gaan, zodat de verkeersdeelnemer weet welk gedrag van hem verwacht wordt en wat hij kan verwachten; eventuele fouten worden opgevangen door een vergevingsgezinde omgeving.

Figuur 2.6 Vijf kernthema's Duurzaam Veilig



Vertaald naar de praktijk betekent dit dat de wegbeheerder in het ontwerp van wegen conflicten tussen weggebruikers zoveel mogelijk moet vermijden. Indien deze conflicten niet te vermijden zijn, moeten snelheidsverschillen minimaal zijn. Dit kan door bij de inrichting van wegen de vormgeving, de functie en het gebruik op elkaar af te stemmen. De vormgeving van de weg laat alleen een gebruik toe dat, gezien de functie, acceptabel is. Bij het ontwerp van een duurzaam veilig wegennet moet de wegbeheerder dus, in eerste instantie, de (gewenste) functie van de weg vaststellen. Daarna wordt de vormgeving en het gebruik op de gewenste functie afgestemd (de essentiële herkenbaarheidskenmerken), waarbij rekening gehouden wordt met de vergevingsgezindheid van de omgeving en de statusonderkenning van de verkeersdeelnemer.

Voor het vaststellen van de gewenste functie van de weg zijn er drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- **Stromen:** het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer. Voorbeeld: o.a. A9 en A22.
- **Ontsluiten:** het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen. Voorbeeld: o.a. N197, Plesmanweg, Wijkerveerweg, Laan der Nederlanden, Warande, Spooringsel.

- **Verblijven:** het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer moet hier laag zijn. Voorbeeld: o.a. Berkenlaan, Zwaansmeerstraat, Relweg, Kagerweg.

In figuur 2.7 staan voorbeelden van de drie functies voorzien van een wettelijke maximumsnelheid.

Figuur 2.7 Drie wegcategorieën Duurzaam Veilig



De tweede fase van Duurzaam Veilig is in 2004 met het 'Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2' (DDV2) van start gegaan. Het Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 staat een aanpak voor waarbij alle instrumenten voor het bestrijden van de verkeersonveiligheid optimaal mogelijk ingezet: een veilig ingerichte infrastructuur, verkeerseducatie en voorlichting, gedragsbeïnvloeding, handhaving, regelgeving en voertuigtechnologie. Daarnaast spelen natuurlijk ook mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening een belangrijke rol.

Het Rijk heeft in de Nota Mobiliteit een reductievoorstel gedaan voor de verkeersveiligheid. In 2020 moet het aantal verkeersdoden teruggebracht zijn tot maximaal 500, wat neerkomt op een daling van ruim 30% ten opzichte van 2009. Het aantal gewonden moet in 2020 gedaald zijn naar 12.250 gewonden, een reductie van 30% ten opzichte van 2008.

Milieu: Wet luchtkwaliteit

Het doel van de Wet luchtkwaliteit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat de grens- en richtwaarde voor de luchtkwaliteit. Door de gemeente moet getoetst worden of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook dient bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen. Ook zijn regels vastgelegd over de manier waarop luchtkwaliteitonderzoeken moeten worden uitgevoerd. Het gaat om de onderzoeken ter onderbouwing van bijvoorbeeld bestemmingsplannen en milieuvergunningen en over de manier waarop berekeningen / metingen worden uitgevoerd.

De luchtvervuiling is de afgelopen decennia aanzienlijk verminderd. De IJmond voldoet per 2008 langs alle verkeerswegen aan de luchtkwaliteitsnormen.

Door de gemeente Beverwijk moet getoetst worden of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook dient bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen.

Milieu: Wet Geluidhinder

Geluidsbeleid is een taak van de gezamenlijke overheden. Het rijk stelt de algemene kaders, andere overheden zoals gemeenten passen deze in concrete situaties toe. Sinds het einde van de jaren zeventig vormt de Wet Geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, wegverkeer en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Voor Beverwijk betekent dit dat bij nieuwbouwontwikkelingen de Wet geluidhinder moet worden gehanteerd. Belangrijk hierbij is de eventuele overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De gemeente heeft de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen, mits goed onderbouwd.

Tunnelveiligheidswet

Momenteel komt het vaak voor dat bij onderhoud of ongevallen in één van de tunnelbuizen van de Velser- of Wijkertunnel, de betreffende buis wordt afgesloten. Het verkeer wordt dan tijdelijk in twee richtingen door één buis gestuurd. Vanwege de nieuwe Tunnelveiligheidswet streeft Rijkswaterstaat, de wegbeheerder van de Velser- en Wijkertunnel, er naar om tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis zoveel mogelijk te voorkomen. Rijkswaterstaat stelt vervolgens een omleidingsroute in. Met behulp van verkeersmanagementsystemen kan de weggebruiker voldoende geïnformeerd gebruik maken van het omliggende wegennet. Ook zijn aanpassingen aan de knooppunten Velsen en Beverwijk (A9/A22) mogelijk, zodat er omleidingsroutes over het hoofdwegennet ontstaan (bijvoorbeeld extra verbindingbogen).

Spitsstroken A9

Rijkswaterstaat is gestart met de aanleg van spitsstroken voor op de A9 tussen zowel Alkmaar en Uitgeest als tussen Velsen-Zuid en Raasdorp. De wegcapaciteit wordt daarmee vergroot naar 3 rijstroken. Naar verwachting zijn de spitsstroken in het voorjaar van 2011 gereed.

2.4.2 Provinciaal en regionaal beleid

Provinciaal verkeer en vervoer plan (PVVP)

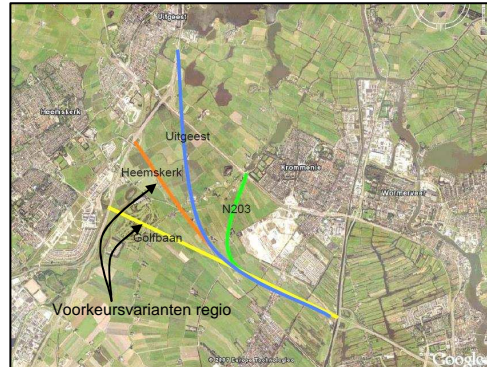
De provincie kiest er voor om bij het opstellen van haar beleid de lijnen uit te zetten en niet alles tot in de details vast te leggen. Uitgangspunt hierbij is gebiedsbenadering, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Het fundament waar de provincie achter staat is benutten, beprijzen en bouwen. In haar ogen is het essentieel om naast de aanleg van infrastructuur andere maatregelen te treffen om de mobiliteit in Noord-Holland te faciliteren.

De provincie zal maatwerk bieden bij de aanpak van de verschillende mobiliteitsknelpunten door één of meerdere speerpunten toe te passen, te weten: anders betalen voor mobiliteit, ketenmobiliteit en mobiliteitsmanagement, stimuleren fietsgebruik, hoogwaardig openbaar vervoer, verkeersmanagement en ICT-ontwikkelingen, goederenvervoer en ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie probeert deze speerpunten in onderlinge samenhang en elkaar versterkend in te zetten.

Verbinding A8/A9

Tussen de A8 en A9 zijn geen autosnelwegverbindingen in oost-west richting. De N203 en de N246 worden gebruikt als verbinding tussen Beverwijk / Heemskerk / Alkmaar richting Zaanstad en Amsterdam-Noord. Vanuit de regio IJmond is aangedrongen op betere oost-west verbindingen. In 2008 is daarom samen met de gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Zaanstad, de Stadsregio Amsterdam en Rijkswaterstaat Noord- Holland een MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) afgerond voor de verbinding A8-A9. Het MIRT is de financieringsbegroting van het Rijk. De studie is de eerste fase van de MIRT-procedure van het Rijk. In 2010 is naar aanleiding van vragen van de minister een aanvullende studie gedaan. De variant, waarbij wordt aangesloten op de aansluiting Heemskerk (A9) danwel de variant die aansluit ter hoogte van de golfbaan hebben de voorkeur van de regio (zie figuur 2.8). De verbinding A8/A9 is nu aangemeld bij het Rijk om gepromoveerd te worden naar een planstudie.

Figuur 2.8 Onderzochte varianten verkenning verbinding A8/A9



Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur: N197 Westelijke Randweg Beverwijk

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2008-2012 is voor de gemeente Beverwijk één maatregel opgenomen, namelijk de N197 Westelijke Randweg Beverwijk. Deze provinciale N197 aan de westzijde van Beverwijk is in juli 2010 geopend. De nieuwe weg ontsluit de te ontwikkelen bedrijventerreinen van Business Park IJmond en Houttuinen en verbetert de leefbaarheid langs de bestaande wegen in de bebouwde kommen van Beverwijk, Heemskerk en Velsen-Noord door deze te ontlasten van doorgaand verkeer.

Gebiedsgerichte aanpak, Traversetafel en platform IJmond Bereikbaar (i.o.)

De problematiek rondom verkeersafwikkeling is een gemeentegrensoverschrijdend probleem. Immers, een weg houdt niet op bij een gemeentegrens. Vandaar is in het project Gebiedsgerichte Aanpak IJmond (GGA) gezamenlijk door de deelnemende gemeenten Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen en Rijkswaterstaat dienst Noord-Holland en de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar een aantal knelpunten in de regio. Hierbij zijn korte termijn maatregelen bedacht die met name op het grondgebied van Velsen en Heemskerk liggen. De korte termijn maatregelen zijn voor de aansluiting A22 Beverwijk en de Velsertaverse van belang voor een betere verkeersafwikkeling in heel Beverwijk.

In 2009 is een doorstart gemaakt van GGA, in de vorm van de Traversetafel. De betrokken wegbeheerders denken aan deze 'tafel' gezamenlijk na over oplossingsrichtingen voor de ontsluiting van Beverwijk, Tata Steel en Velsen-Noord voor de korte en lange termijn.

Momenteel ligt een voorstel op tafel om een bredere probleemanalyse te maken van het verkeerssysteem dan louter de Velsertaverse e.o.. Vandaar dat er nu ideeën zijn voor een platform IJmond Bereikbaar, waarbij de gehele regio betrokken wordt, zowel qua deelnemers als qua problematiek en oplossing. Dit platform is ten tijde van het schrijven van dit plan in oprichting.

A22-zone

In 2009 is op hoofdlijnen onderzoek gedaan naar de A22-zone. Daarbij is met name gekeken naar de stedenbouwkundige inpassing van de weg: hoe kan de verbinding tussen stad en bedrijventerrein worden verbeterd, terwijl tegelijkertijd de verkeersafwikkeling in Beverwijk en omstreken gegarandeerd kan worden. Belangrijkste verkeerskundige conclusie is dat het verkeer ontvlecht moet worden, wil Beverwijk bereikbaar blijven. De Velsertaverse e.o. vormt een groot knelpunt in de verkeersafwikkeling van Beverwijk. Door verkeer andere

routes te laten rijden, zodat verschillende verkeersstromen geen last meer van elkaar hebben (met andere woorden ontvlechten) wordt Beverwijk weer bereikbaar.

De conclusies van dit onderzoek op hoofdlijnen zijn aanleiding om in samenspraak met bedrijfsleven en regionale partners een breed onderzoek op te starten naar de (on)mogelijkheden. Verkeerskundig uitgangspunt is dat de A22 haar huidige functie behoudt: een voor de ontsluiting van deze regio zeer belangrijke rijksautosnelweg, die tevens als uitwijkmogelijkheid voor de Wijkertunnel dient.

prOVielen

Voor alle vormen van openbaar vervoer in Beverwijk geldt dat de gemeente geen opdrachtgever is, maar wel meepraat over ontwikkelingsmogelijkheden. De provincie Noord-Holland is opdrachtgever/concessiehouder voor het busvervoer.

Voor het concessiegebied Haarlem/IJmond is voor de aanbesteding van het openbaar vervoer gebruik gemaakt van zogenaamde 'prOVielen'. De provincie Noord-Holland heeft objectieve criteria uitgewerkt waaraan het openbaar vervoer moet voldoen. Hierbij is gebruik gemaakt van onder andere de woningdichtheid, werkgelegenheidsdichtheid en belangrijke bestemmingen zoals winkelcentra, zorgcentra, onderwijsinstellingen en recreatie.

Een prOVielen beschrijft welke rechtstreekse verbindingen er bijvoorbeeld moeten komen tussen woongebieden en knooppunten, in welke gevallen een overstap is toegestaan, de loopafstanden naar de haltes, de bedieningstijden en de frequenties. In totaal worden zeven prOVielen onderscheiden, te weten vervoerknooppunten en stamlijnen, wonen, werkgelegenheid, winkelcentra, gezondheidszorg, onderwijs en ten slotte recreatie. Het huidige OV-net is het resultaat van deze methodiek.

Aanvullend op de reguliere buslijnen is er collectief vraagafhankelijk vervoer (bijvoorbeeld de OV-taxi), een vervoer van deur tot deur tegen sterk gereduceerd tarief.

Toegankelijkheid bushaltes

Op grond van de 'wet gelijke behandeling van chronisch zieken en gehandicapten' moet het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zijn. De toegankelijkheid van het openbaar busvervoer wordt de komende jaren verbeterd. Dit houdt in dat al het materieel en alle bushaltes voor mindervaliden toegankelijk worden gemaakt. Het busmaterieel is met de nieuwe regionale OV-concessie al vervangen door toegankelijk materieel. De gemeente heeft de belangrijkste bushaltes al opgehoogd, zodat er bij in- en uitstappen geen hoogteverschil meer is tussen de vloer van de bus en het halteperron. De komende jaren worden de resterende haltes gedaan binnen regulier onderhoud of wegreconstructies.



Reach the Beach (Bereikbaarheid Kust 2007-2009)

De gemeente Beverwijk heeft in de periode 2007-2009 samen met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen, Heemskerk en Castricum deelgenomen aan het project Bereikbaarheid Kust. Dit provinciale stimuleringsprogramma voor de gehele Noord-Hollandse kust had als doelstelling om het verkeer van en naar de kust in goede banen te leiden. Het ging voor Beverwijk met name om de inzet van verkeersregelaars, het stimuleren van het bestaande OV-gebruik tussen Beverwijk en Wijk aan Zee, een pendelbus tussen het Noorderstrand en de Dorpsweide in Wijk aan Zee, het verbeteren van bewegwijzering en het bieden van hoogwaardige stallingmogelijkheden voor de fiets.

Vanaf 2010 zijn op grond van de ervaringen uit 2007-2009 alleen de verkeersregelaars voor de Noordpier gecontinueerd. Ook kan men, zoals jarenlang gebruikelijk, op zomerse dagen parkeren op de Dorpsweide in Wijk aan Zee.

RegioRegie

Om werkzaamheden van verschillende wegbeheerders op de korte en langere termijn op elkaar af te stemmen is door de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat RegioRegie opgericht. Ook de gemeente Beverwijk neemt aan dit ambtelijke afstemmingsoverleg deel. Binnen dit project draait alles om samenwerken aan bereikbaarheid door regionale afstemming. De wegbeheerder behoudt daarbij de eigen verantwoordelijkheid over het eigen wegennet.

Masterplan IJmond-Noord

In januari 2006 is door het bedrijfsleven en de lokale overheden het Masterplan IJmond-Noord vastgesteld. In het Masterplan wordt inzicht gegeven in de kansen en knelpunten van de bedrijventerreinen in de IJmond-Noord, alsmede de mogelijkheden voor de herstructurering van deze terreinen. Gevolg van herstructurering is dat er ook andere en/of aanvullende eisen aan de infrastructuur worden gesteld en dat goederenvervoersstromen zullen veranderen.

GVVP's Velsen, Heemskerk en Zaanstad

De gemeente Velsen heeft in 2004 haar LVVP Velsen opgesteld. De gemeente Zaanstad heeft in 2008 haar verkeer- en vervoerplan opgesteld (VVP Zaanstad). In Heemskerk is het gemeentelijk verkeerstructuurplan in 2009 vastgesteld. Bij het opstellen van dit plan zijn de buurgemeenten nauw betrokken, waardoor de samenhang met deze plannen is gewaarborgd.

Milieubeleidsplan regio IJmond

De regiogemeenten hebben in 2007 het Milieubeleidsplan 2008-2012 vastgesteld. In het kader van het Milieubeleidsplan zijn doelstellingen en ambities geformuleerd op het gebied van duurzame ontwikkeling, geluid en luchtkwaliteiten. Het Milieubeleidsplan volgt het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder, zoals beschreven onder het landelijk beleid. De ambities vanuit het Milieubeleidsplan zijn van toepassing op het verkeersbeleid van de gemeente. De voor verkeer relevante voorstellen uit dit plan worden in dit GVVP geïntegreerd. In het actieplan luchtkwaliteit van de regio IJmond zijn bijvoorbeeld de volgende maatregelen genoemd voor verbetering van de luchtkwaliteit:

- aansluitingen rijkswegen optimaliseren;
- nieuwe randwegen aanleggen;
- gebruik openbaar vervoer en fietsverkeer bevorderen.

2.4.3 Lokaal beleid

Structuurvisie Beverwijk 2010+ 'Verleiden tot Verblijven'

De missie van Beverwijk in de Structuurvisie Beverwijk 2010+ is: 'Wil Beverwijk aantrekkelijk blijven voor zijn huidige bewoners, ondernemers en bezoekers, maar in de alsmaar heviger wordende concurrentiestrijd met andere steden ook zorgen dat het aantrekkelijk wordt voor nieuwe bewoners, ondernemers en bezoekers, dan zal het ruimtelijk beleid moeten bijdragen aan het (nog) beter wonen, beter werken en beter leven in de stad.'



Om dit te bereiken is deze missie in de structuurvisie uitgewerkt langs vier pijlers, te weten gevarieerd wonen, werken met perspectief, openbaar leven en bereikbaar Beverwijk. Bereikbaar Beverwijk houdt in een infrastructuur die voetgangers fietsers, automobilisten en openbaar vervoersgebruikers goed en veilig doet verplaatsen binnen, naar en van Beverwijk. Goed bereikbaar via aantrekkelijk vormgegeven en duidelijke routes, dat is de doelstelling voor Beverwijk. Kortom: verkeer daar waar het hoort.

Parkeerbeleid

Aansluitend aan het opstellen van dit GVVP wordt een actueel parkeerbeleidsplan opgesteld. Het parkeerbeleidsplan biedt de kaders voor het te voeren parkeerbeleid in de binnenstad en de woonwijken. De hoofdpunten vanuit het parkeerbeleid zijn:

- een billijk en betaalbaar parkeerbeleid voor de hele stad (bewoners, bezoekers en werknemers);
- rekening houden met grootschalige ontwikkelingen in Beverwijk (Vitale Stad projecten, parkeergarages);
- aanpak parkeerproblematiek in wijken rond centrum (parkeerregulering en vergunningen);
- wat goed gaat behouden en verbeteren wat beter moet.

Fietsplan

Als uitwerking van het Stedelijk Verkeer en Vervoersplan uit 1999 (SVVP) is in 2002 de rapportage 'Verleiden van de fietser: fietsen in Beverwijk na het SVVP' vastgesteld. De fiets vormt in deze rapportage een goed alternatief, maar de bereikbaarheid van locaties voor de auto blijft uitgangspunt. De gemeente moet niet verbieden maar verleiden. Dit kan door het bieden van een fijnmazig fietsnetwerk dat voldoet aan hoge kwaliteitseisen: fietsen moet in Beverwijk aantrekkelijk zijn, dus fietsvriendelijker. In de rapportage zijn verder de hoofdfietsroutes met bijbehorende kwaliteitseisen uitgewerkt. Niet alleen de utilitaire routes komen aan bod, maar ook de secundaire en recreatieve routes.

In bijlage 2 staat de stand van zaken van het uitvoeringsprogramma van de fietsstructuur. Het beleid ten aanzien van de fiets is in dit GVVP geactualiseerd, voortbordurend op het bestaande fietsbeleid.

Groenbeleidsplan

Een sterke groenstructuur is belangrijk voor het functioneren van de stad. Het maakt de stad aantrekkelijk om in te wonen, verblijven en recreëren en geeft de stad een toegevoegde waarde. Het groenstructuurplan (dat onderdeel uitmaakt van het beleidsplan uit 2005) zet niet in op uitbreiding van het groen, maar vooral op een kwalitatieve verbetering van het groen. Op stadsniveau is de volgende visie geformuleerd:

- versterken van de geleedende werking van de twee grote groengebieden;
- (duinlandschap en landgoederenzone);
- versterken groene begeleiding langs oude wegen;
- groen als structurerend element langs nieuwe wegen;
- knooppunten als visitekaartjes van Beverwijk;
- recreatief aantrekkelijker maken groene punten.

Figuur 2.9: Groenstructuur groenbeleidsplan



Uit de figuur 2.9 blijkt het belang van een goede samenhang tussen de groenstructuur en de wegenstructuur. De hoofdgroenstructuur valt grotendeels samen met de belangrijkste verkeerswegen.

Open Plekkenplan

In het Open Plekkenplan is beleid geformuleerd voor de ontwikkelingsrichting van de meeste open plekken in Beverwijk. Aangegeven is welke open plekken wel of niet behouden moeten blijven en dus niet bebouwd zullen worden. Voor open plekken in de hoofdgroenstructuur (veelal langs de hoofdwegen) is aangegeven dat het primaire doel is om de omvang en kwaliteit van het groen te behouden en/of te versterken. Daar waar nieuwbouw de structuur versterkt, moet dit mogelijk zijn.

Duurzaam Ruimtegebruik

In het beleid tot Duurzaam Ruimtegebruik uit 2007 is vastgesteld dat de stedelijke ontwikkeling plaatsvindt binnen het huidige stedelijk gebied. Daarbij staan de cultuurhistorische elementen en de karakteristiek van de buurten en wijken centraal.

Ook wordt de behoefte aan woningen gerealiseerd op locaties die zich daarvoor lenen. Dit gebeurt met in achtneming van een goede inpassing in de omgeving, ondersteuning aan het aanbod van voorzieningen, voldoende ruimte voor (openbaar) groen, voldoende kwaliteit voor de leefomgeving / leefklimaat en behoud van de groene binnenring.

Detailhandelsvisie

In de detailhandelsvisie is beschreven hoe Beverwijk de positie als winkelstad voor Beverwijk en de regio kan behouden. Daarnaast is ingegaan op de Woonboulevard, de Bazaar, het Marlocenter, de Wijkerbaan en Plantage en Wijk aan Zee. Uitgangspunten voor de toekomstig gewenste winkelstructuur zijn:

- het centrum versterken als belangrijkste recreatieve winkelgebied in de regio;
- clusteren van woonwinkels rondom de woonboulevard;
- op wijkniveau levensvatbare winkelcentra voor dagelijkse boodschappen.

Voor dit GVVP zijn verder de volgende punten relevant:

- wenselijkheid van kortparkeren op de Breesstraat bij herinrichting;
- de openingstijden van de Bazaar (blijven) beperken tot het weekend, om concurrentie met het centrum te voorkomen.

Projecten Vitale Stad

Diverse gebieden in en rond het centrum van Beverwijk gaan de komende jaren op de schop vanuit het project Vitale Stad. De gebieden krijgen andere of nieuwe functies. Het gaat dan onder andere om het Stationsgebied, Meerplein, Wijkerbaan en De Pijp. Al deze gebieden moeten een goede ontsluiting krijgen.

Stationsgebied

De Stationsomgeving in Beverwijk is een knooppunt van vervoer. Dat maakt de locatie goed bereikbaar. Het provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid is gericht op een verdere ontwikkeling tot een regionaal knooppunt. Dat betekent dat het bestaande, relatief sterke, netwerk voor openbaar vervoer, maar ook het wegennetwerk en het netwerk voor langzaam verkeer versterkt moet worden. Dit is ook vanuit het gewenste programma noodzakelijk.



Het busstation is april 2010 verplaatst. Uitgangspunt van het stedenbouwkundige voorlopig ontwerp is een nieuw stadhuis, de Mytyschool van Heliomare, een hotel, een uitbreiding van de bioscoop, een nieuw treinstation en woningen. Het verblijfsgebied moet aantrekkelijk worden voor gebruikers en tevens een herkenbare verbinding zijn voor fietsers en wandelaars tussen station en de Breesstraat. Ook komt er onder het Stationsplein een (bewaakte) fietsenstalling en parkeren van auto's moet in een (ondergrondse) garage gaan plaatsvinden. Dit alles moet leiden tot een levendig en sociaal veilig gebied, zowel overdag als 's avonds.

In 2010 heeft een heroverweging van de plannen in het Stationsgebied plaatsgevonden, op een aantal onderdelen van het programma (bijvoorbeeld de boogwoningen) en de openbare ruimte (bijvoorbeeld de verlegging van de Halve Maan). De gevolgen van deze heroverweging voor het stedenbouwkundig ontwerp zijn in het voorjaar van 2011 bekend.

Meerplein

In 2011 start de aanleg van woningen en winkels op het huidige Meerplein. Het parkeren op maaiveld verdwijnt. Daarvoor in de plaats komt een ondergrondse parkeergarage, die bij de Viaductweg met een rotonde aansluit op de bestaande wegen.

Wijkerbaan

Op de locatie van het huidige stadskantoor en winkelcentrum de Wijkerbaan verrijzen de komende jaren een opgeknapt en uitgebreid winkelcentrum, woningen en zorginfrastructuur.

Herstructurering De Pijp

Het Beverwijkse bedrijventerrein tussen de A22 en de A9 is volop in beweging. Voor het verbeteren van de infrastructuur van De Pijp wordt een plan opgesteld. Het gaat hierbij om het verbeteren van de wegen(structuur), de parkeervoorzieningen en de riolering. De herstructurering gaat verder dan alleen de infrastructuur. Doelstelling is een toekomstbestendig bedrijventerrein. Dus duurzaam en met mogelijkheden tot uitbreiding van kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid, met een intensief gebruik, waarbij wordt geïnvesteerd in de infrastructuur en de beeldkwaliteit en waarbij nadrukkelijk aandacht is voor de samenhang tussen De Pijp en bedrijventerreinen in de regio.

Oostelijke Doorverbinding

De Oostelijke Doorverbinding bestaat uit een gedeelte van de Plesmanweg, Laan der Nederlanden, een gedeelte van de Parallelweg en de verlegde Ringvaartweg. Op deze manier ontstaat er tevens een oostelijke route vanaf Heemskerk via de Broekpolder naar de A9. Enkele van de kruispunten op deze route worden heringericht, om de doorstroming en veiligheid te verbeteren. Als belangrijk sluitpunt wordt de bestaande Ringvaartweg verlegd, zodat verkeer om de Bazaar heen kan rijden en de leefbaarheid en veiligheid in het Bazaargebied toeneemt.

Reconstructie riolering

De riolering in diverse woonstraten in Beverwijk wordt de komende jaren vervangen. Het feit dat bij reconstructie van de riolering veelal de straten opnieuw bestraat moeten worden, biedt kansen voor een complete herinrichting van de openbare ruimte. Op deze manier kunnen op een relatief goedkopere wijze 30 kilometermaatregelen worden geïmplementeerd, conform het beleid Duurzaam Veilig.

Groen- en Waterplan

Vanuit het groen- en waterplan worden er diverse recreatieve fietsroutes gerealiseerd, onder andere rond het tracé van de N197. Daarnaast komen er nieuwe routes als onderdeel van de herinrichting van de Buitenlanden en het St. Aagtenpark.



3 Mobiliteitsopgave en -visie

Welke mobiliteitsproblemen zijn er in de gemeente Beverwijk. En welke visie is er op de mobiliteit in Beverwijk? Om deze vragen te beantwoorden komt in dit hoofdstuk de mobiliteitsopgave, maar ook de ambitie en de doelstellingen voor de mobiliteitsopgave aan bod. Dit resulteert in een netwerkvisie voor Beverwijk. Deze visie moet een leidraad vormen voor toekomstige (verkeerskundige) ontwikkelingen in de gemeente.

3.1 Mobiliteitsopgave

De regionale bereikbaarheid in en van Beverwijk verbeteren

Voor de regionale bereikbaarheid zijn de aansluitingen op het autosnelwegennet cruciale punten in de wegenstructuur van Beverwijk. Beverwijk is nu via een drietal punten aangesloten op het rijkswegennet: de belangrijkste is de knoop Velsertaverse bij de Velsertunnel. Ook zijn er aansluitingen bij de Noorderweg (Beverwijkse Bazaar) en in mindere mate maken Beverwijkers ook gebruik van de aansluiting bij Heemskerk. Met name de Velsertaverse e.o. vormt een belangrijke bottleneck voor de bereikbaarheid. In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling matig tot slecht. Oorzaken zijn de vele kruisende stromen en de gelijkvloerse goederenspoorwegovergang. De opening van de N197 heeft de verkeersstromen op dit knelpunt veranderd (hogere intensiteiten) en op punten verbeterd, maar nog geen oplossing geboden. Het GVVP moet de kaders gaan bieden om tot een oplossing te komen.

Figuur 3.1 Schematische weergave van de Velsertaverse e.o. als trechter van de stedelijke regio



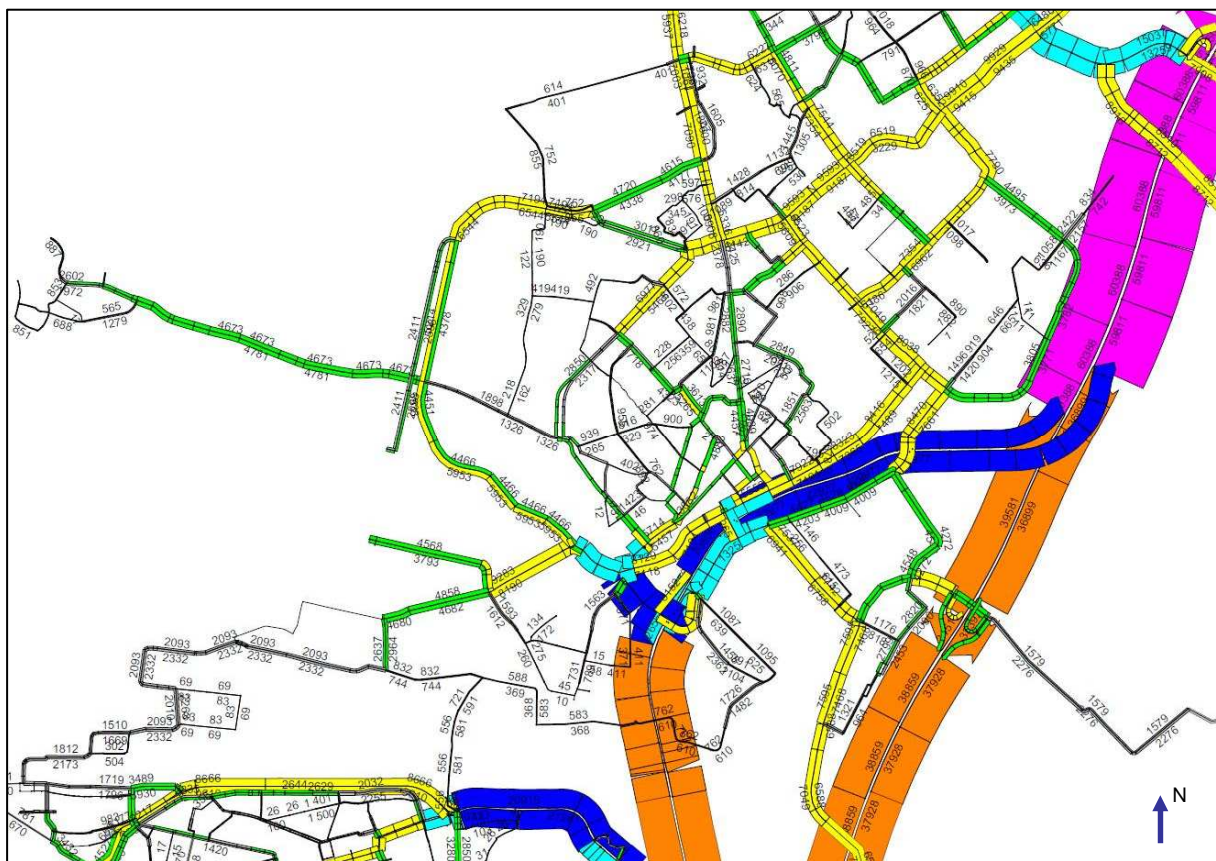
Toename mobiliteit

Ondanks de economische recessie van de afgelopen periode zal de mobiliteit en daarmee het verkeer de komende jaren weer gaan groeien.² De aanleg van de N197 heeft met name voor de wegen rondom het centrum van Beverwijk en het Vondelkwartier een aanzienlijke daling tot gevolg en kent daarmee belangrijke positieve effecten. Toch zijn er een aantal huidige knelpunten waarvan de verwachting is dat deze in de toekomst toe zullen nemen, zoals op de Velsertaverse of de Parallelweg.

In figuur 3.2 staat een prognose van de verkeersintensiteiten bij ongewijzigd beleid in het jaar 2020. Daarbij is er wel een Oostelijke Doorverbinding en een Verlegde Halve Maan opgenomen en hebben de Alkmaarseweg, Vondellaan en Zeestraat een andere inrichting gekregen. Tabel 3.3 geeft een overzicht van de intensiteiten op enkele belangrijke wegvakken.

De Velsertaverse (Velsen), Communicatieweg (Heemskerk), Velsertweg, Parallelweg en Viaductweg (Beverwijk) behoren tot de drukste gemeentelijke wegvakken van de noordelijke IJmond. De verwachte intensiteiten op deze wegvakken overschrijden veelal de maximale capaciteit, met name in de spitsen, met als gevolg dat er congestie (file) op zal treden. Dit effect wordt versterkt doordat op aansluitende kruisingen het verkeer ook niet verwerkt kan worden.

Figuur 3.2 Etmaalintensiteiten 2020 (RVMK, in motorvoertuigen)



² Ter indicatie: het model verwacht bijvoorbeeld een toename van 2008 naar 2020 in het aantal motorvoertuigen in de Wijkertunnel van 42% en in de Velsertunnel van 16%.

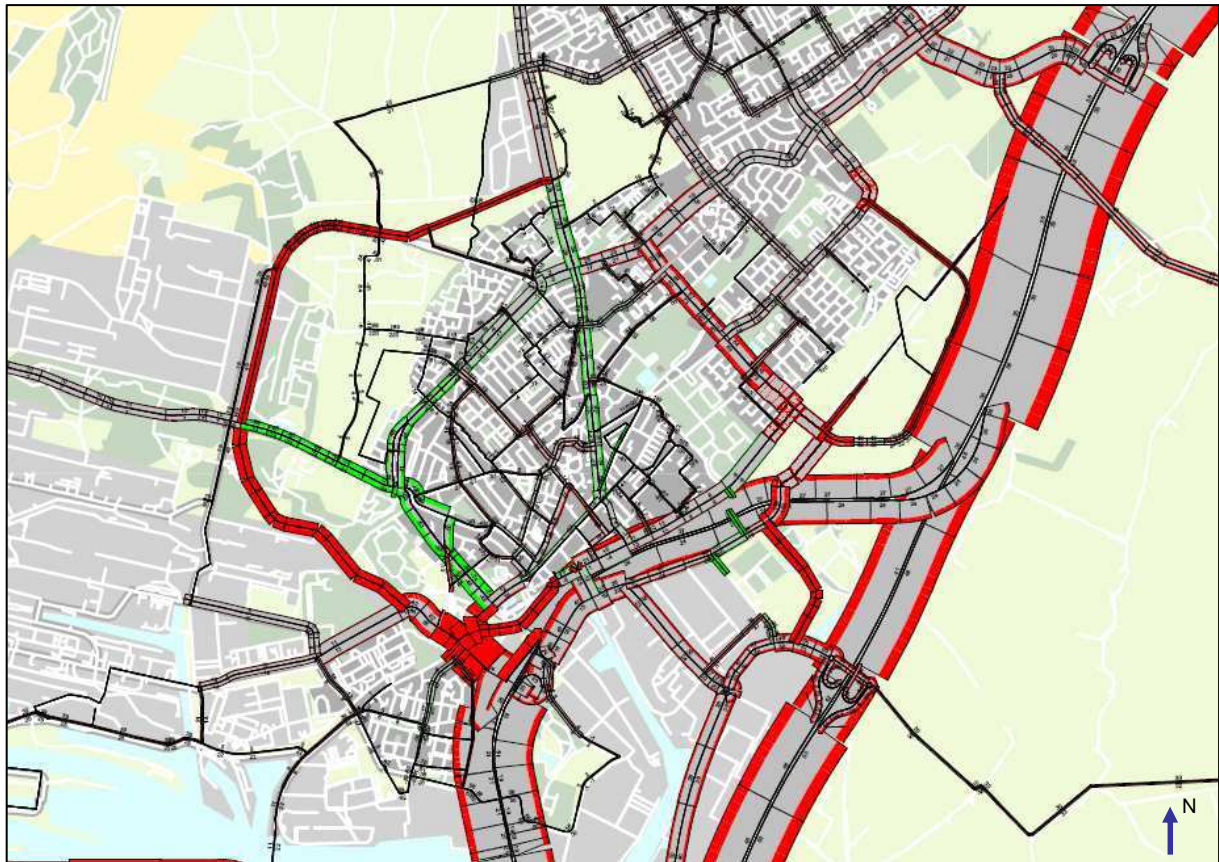
Tabel 3.3 Etmaalintensiteiten RVMK 2008 en 2020 (autonoom), in motorvoertuigen, 2 richtingen

wegvak	tussen	en	2008	2020	toename
Kanaalweg	Salland	Beveland	14700	15100	3%
Noorderweg	(Verlegde) Ringvaartweg	Aansluiting A9	12900	16500	28%
Wijkermeerweg	Parallelweg	De Brugman	13100	14500	11%
(Verlegde) Ringvaartweg	Noorderweg	Parallelweg	7800	8800	13%
Viaductweg	Wijckermolen	Parallelweg	17300	19400	12%
Parallelweg	Zuiderkade	Lijndenweg	26000	26900	3%
Parallelweg	(Verlegde) Ringvaartweg	Buitenlanden	9600	8500	-11%
Parallelweg	Sint Aagtendijk	Laan van Broekpolder	10300	16100	56%
Spoorsingel	Sint Aagtendijk	Zwaansmeerstraat	13400	15700	17%
Laan van Broekpolder	Eduard Jacobslaan	Louis Davidslaan	6500	8700	34%
Laan der Nederlanden	Spoorsingel	Spaarnestraat	13700	17300	26%
Laan der Nederlanden	Heemskerkerweg	Büllerlaan	11000	13500	23%
Beneluxlaan	Laan der Nederlanden	Neckarstraat	7200	12600	75%
Plesmanweg	Laan der Nederlanden	Van Riemsdijklaan	16500	18800	14%
Plesmanweg	Alkmaarseweg	Dellaertlaan	14600	17000	16%
Plesmanweg	Kuikensweg	Tata ('08) / N197 ('20)	6000	5900	-2%
Alkmaarseweg	M. v. Heemskerckstraat	Plesmanweg	18600	11200	-40%
Alkmaarseweg	Büllerlaan	Overboslaan	13300	5800	-56%
Alkmaarseweg	Burg. Scholtenstraat	Munnikenweg	12700	8500	-33%
Overboslaan	Alida de Jonghlaan	Hoflanderweg	4600	4900	7%
Plantage	Eikenstraat	Boeweg	4200	7300	74%
Hendrik Mandeweg	Van Harencarspelstraat	De Visscherstraat	1100	1000	-9%
Breestraat	Bloksteeg	Stationsplein	3000	3100	3%
Wijckermolen	Bootsmanszij	Stationsplein	14600	15100	3%
Velserweg	Vondellaan	Velsertraverse	27600	22600	-18%
Koningstraat	Markt	Kloosterstraat	4300	4200	-2%
Baanstraat	Romerkerkweg	Patersweg	3500	4000	14%
Zeestraat	Baanstraat	Kennemerhof	5000	1800	-64%
Zeestraat	Warande	Creutzberglaan	8700	3100	-64%
Zeestraat	N197	Duinrand	8100	9500	17%
Vondellaan	Akerendamlaan	Scheybeecklaan	7700	5800	-25%
Wijk aan Duinerweg	Laan van Kanaän	Wilgenhoflaan	11700	12400	6%
Warande	Zonnebloemlaan	Rozenlaan	7300	5200	-29%
N197 *	Wenckebachstraat	Zeestraat	-	10400	-
N197	Zeestraat	Poort de Caeg (Tata)	-	9600	-
N197	Poort de Caeg	Plesmanweg	-	13700	-
N197	Plesmanweg	De Houtwegen	-	10100	-

* de eerste tellingen september 2010 geven aan dat er een kleine 10.000 motorvoertuigen per etmaal rijden op dit deel van de N197 (bron: tellingen provinciale verkeersregelinstantie)

In figuur 3.4 zijn de toe- en afnames van verkeer ten gevolge van de ruimtelijke- en infrastructurele ontwikkelingen te zien tussen de huidige situatie (2005) en de toekomstige situatie (2015).

Figuur 3.4 Vergelijking huidige situatie (2008) met toekomstige situatie (2015)



rood = toename of nieuwe verbinding, groen is afname

Over de hele linie zijn er toenames in de intensiteiten als gevolg van de autonome groei. De mobiliteit neemt toe, met als gevolg meer verkeersbewegingen. Met name op de snelwegen is dit goed te zien. De cijfers laten ook dalingen zien, met name als gevolg van de opening van de N197 en de afwaardering van de Alkmaarseweg, Vondellaan en Zeestraat zien. Op de Alkmaarseweg, Vondellaan, Zeestraat, maar ook op de Velsersweg en de Warande is een afname in verkeer, die duidelijk een relatie heeft met de opening van de N197.

Doorgaand verkeer in de stad

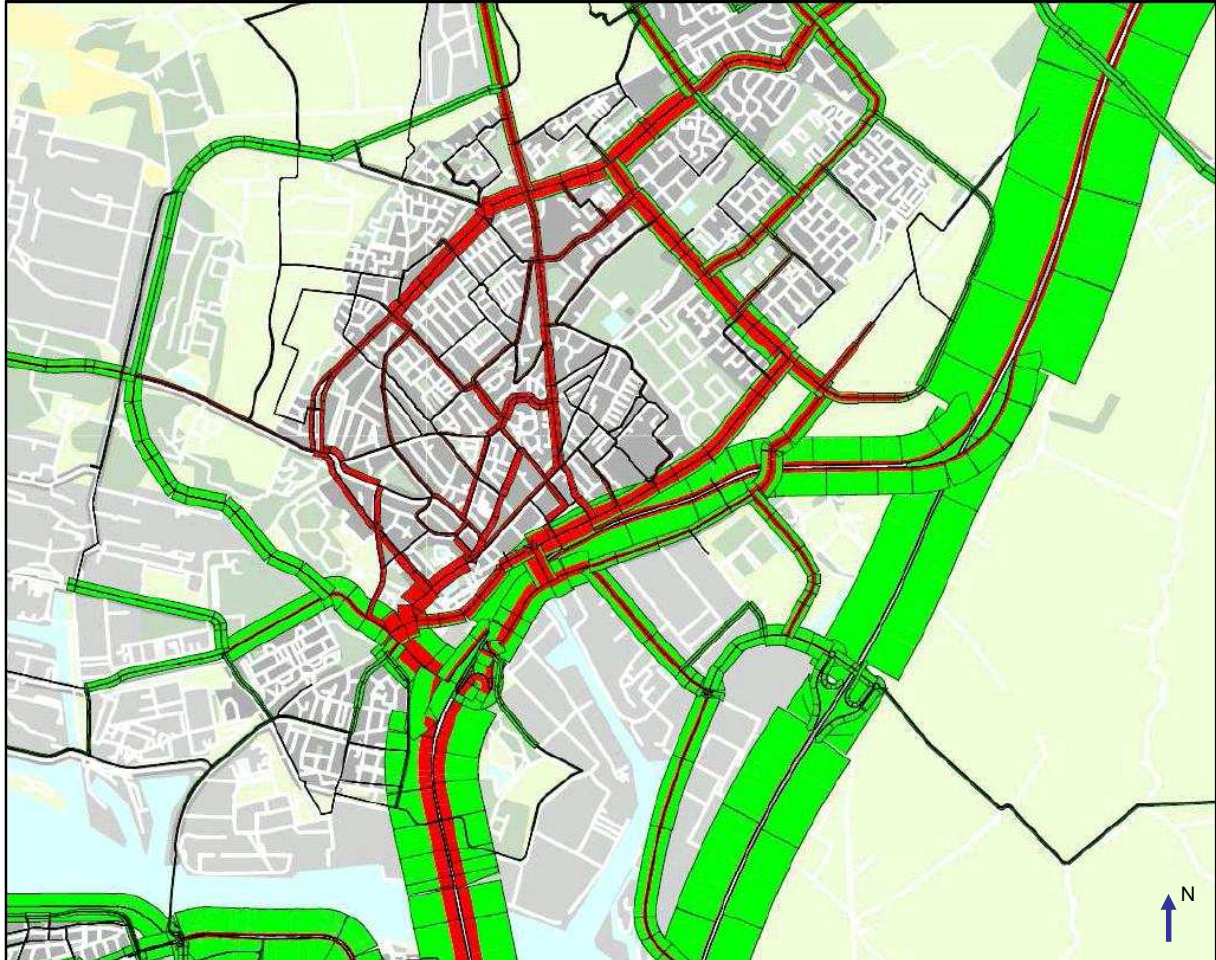
In Beverwijk was voor opening van de N197 veel verkeer in de regio genoodzaakt om door de bebouwde kom van Beverwijk te rijden van en naar het gebied ten zuiden van het Noordzeekanaal. Met name het verkeer uit Heemskerk, Wijk aan Zee en Tata Steel maakte gebruik van routes door de stad. Deze routes zijn daar niet geschikt voor en er niet voor bedoeld.

Nu de Westelijke Randweg geopend is, is een eerste belangrijke stap gezet om het doorgaand verkeer uit de stad te weren. Een afwaardering van de Alkmaarseweg, Vondellaan en Zeestraat zijn nog de resterende maatregelen om zoveel mogelijk verkeer via de Westelijke Randweg en in mindere mate de Oostelijke Doorverbinding te laten rijden. Voor met name de Alkmaarseweg geldt dat er ook dringende milieuredenen zijn om dit snel in gang te zetten. Met de planvorming voor het noordelijk deel is reeds gestart.

In figuur 3.5 is voor het toekomstig netwerk (met Westelijke Randweg en Oostelijke Doorverbinding) met kleuren aangegeven of het verkeer zijn herkomst of bestemming in de kern Beverwijk (rood) heeft (het gebied binnen de gemeente grenzen, de A22 en de

Westelijke Randweg) of daarbuiten (groen). Het verkeersmodel laat zien dat de aanleg van de Westelijke Randweg en de afwaardering van de routes door de stad er voor zorgt dat er nauwelijks nog regionaal doorgaand verkeer door de kern van Beverwijk rijdt. De opgave die er ligt is om de wijken binnen Beverwijk bereikbaar te houden, zonder dat het een aantrekkelijk alternatief wordt voor het doorgaande verkeer.

Figuur 3.5 Doorgaand verkeer (groen) vs herkomst- en bestemmingsverkeer binnen de ring (rood), 2015



3.2 Ambitie

De ambitie is om een verkeer- en vervoersysteem te bieden dat bijdraagt aan een vitaal, aantrekkelijk en veilig Beverwijk in 2020. Daarbij streven we naar een heldere, logische en een goed functionerende verkeersstructuur. De ontwikkeling van deze verkeersstructuur vindt plaats binnen de kaders van bereikbaarheid, milieu (schoon) en verkeersveiligheid.

In figuur 3.6 staat schematisch de samenhang tussen de ambities (vitaal, aantrekkelijk en veilig) en de condities (bereikbaar, schoon en verkeersveilig)

Figuur 3.6 Condities scheppen om ambities waar te maken

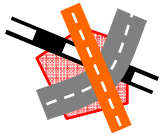


waar verkeer een cruciale rol in speelt.

3.3 Doelstellingen

Het GVVP kent de volgende doelstellingen om de geschetste ambitie te verwezenlijken:

- In 2020 moet de gemeente beter bereikbaar zijn met alle vervoerwijzen

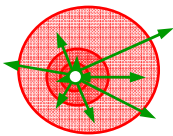


Bij bereikbaarheid gaat het om een goede bereikbaarheid van alle wijken en gebieden in Beverwijk en Wijk aan Zee. Deze wijken en gebieden moeten bereikbaar zijn door een goede samenhang tussen de verschillende vervoerswijzen, dus per (vracht)auto, fiets en openbaar vervoer.

- In 2020 moet de gemeente regionaal beter bereikbaar zijn

De regionale bereikbaarheid is voor de gemeente Beverwijk en de IJmond van groot belang. Voor een goede regionale bereikbaarheid is Beverwijk grotendeels afhankelijk van de omliggende gemeenten, de provincie en het rijk. Het streven is om in 2020 de gemeente Beverwijk vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar te krijgen/houden. De kwalificatie goed betekent in deze:

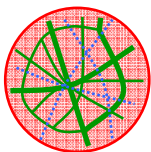
- Er wordt meer gebruik gemaakt van openbaar vervoer en de fiets voor regionale verplaatsingen.
- Voor het woon-werkverkeer is het openbaar vervoer voor een belangrijk deel van de inwoners een goed alternatief.
- De gemeenten in de IJmond zijn onderling te bereiken via een kwalitatief hoogwaardig fietsnet (fietsroutes: vrijliggende fietspaden, fietsstroken, fietsstraten).
- Beverwijk is goed bereikbaar via hoofdwegen, waar geen grote afwikkelingsproblemen zijn.



- In 2020 moet de gemeente lokaal beter bereikbaar zijn

Zonder voldoende infrastructurele voorzieningen kan je je niet goed verplaatsen. De goede bereikbaarheid vanuit de regio moet daarom een vervolg krijgen door in de kern de benodigde voorzieningen te realiseren. De goede bereikbaarheid op lokaal niveau vertaalt zich voor 2020 in:

- Er wordt op lokale verplaatsingen meer dan nu gebruik gemaakt van de fiets.
- De belangrijkste voorzieningen en winkelcentra zijn direct te bereiken via een kwalitatief hoogwaardig fietsnet, dus zoveel mogelijk via vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Ook zijn er bij de belangrijkste voorzieningen en winkelcentra voldoende klantvriendelijke fietsparkeersystemen.
- Vanuit de woon- en werkgebieden ben je in korte tijd (circa 5 minuten) op een weg van hogere orde (gebiedsontsluitingsweg). Op de gebiedsontsluitingswegen doen zich geen grote afwikkelingsproblemen voor. Ook zijn de wegen herkenbaar als hoofdroute, door toepassing van de essentiële herkenbaarheidkenmerken, al dan niet ondersteunt door groen- en stedenbouwkundige structuren.
- Bij de voorzieningen en winkelcentra is voldoende parkeergelegenheid voor de auto aanwezig. Waar nodig wordt door middel van parkeerregulering gestuurd in het gebruik van de parkeervoorzieningen.
- Per openbaar vervoer kan je al dan niet op afroep van en naar elke bestemming komen en je kunt grotere voorzieningen en winkelcentra goed per openbaar vervoer bereiken.



- In 2020 moet de verkeersveiligheid in de gemeente zijn toegenomen

Verkeersveiligheid draait om het veilig inrichten van wegen en kruispunten. Alleen met een voor de gebruiker helder en duidelijk ingerichte infrastructuur kan je het aantal verkeersslachtoffers verminderen. Met name de zwakkere verkeersdeelnemers, zoals

jongeren, ouderen en fietsers, verdienen bescherming. Educatie, voorlichting en handhaving spelen daarbij een rol. De opgave voor het verbeteren van de verkeersveilige omgeving betekent voor 2020:



- Streven naar zo min mogelijk (letsel)ongevallen in lijn met de landelijke doelstellingen ten aanzien van het aantal letselslachtoffers en verkeersdoden.
- De wegen zijn in 2020 Duurzaam Veilig ingericht, waarbij het accent ligt op een passende en logische vormgeving bij de functie en het gebruik van de wegen.
- Woonwijken zijn veilig ingericht, bij voorkeur als verblijfsgebied.
- Kinderen van basisscholen kunnen veilig van en naar de scholen, waarbij grote aandacht is gegeven aan voetganger en fietser.

- In 2020 moet de gemeente een leefbaar verblijfsklimaat hebben

Leefbaarheid draait om het creëren van een gezonde en veilige leefomgeving door het verminderen van de negatieve effecten van infrastructuur (barrièrewerking) en autogebruik (geluid, luchtkwaliteit). De opgave voor het verbeteren van een leefbaar verblijfsklimaat betekent voor 2020:



- geen grote knelpunten langs wegen op het gebied van geluid, minder geluidsknelpunten langs het hoofdwegennet;
- in het geheel geen knelpunten ten aanzien van de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer;
- minder verkeersstromen in de verblijfsgebieden;
- minder barrières door hoofdwegen voor mens en dier.

De verantwoordelijkheid voor een veilige leefomgeving is niet alleen een taak voor de overheid. Beverwijk wil eerder minder regels en borden dan meer. Er ligt derhalve een belangrijke verantwoordelijkheid voor de inwoners.

3.4 Netwerkvisie

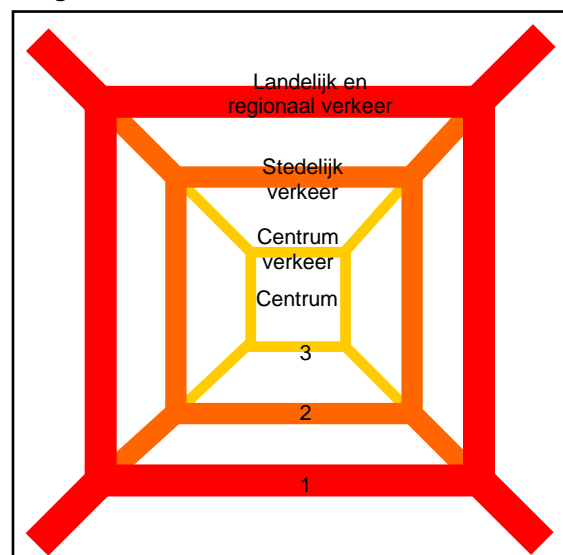
3.4.1 Autoverkeer

In figuur 3.7 staat een theoretisch model weergegeven voor de verkeersstructuur van een fictieve stad. Deze structuur laat zien dat er verschillende functies van wegen zouden moeten zijn, bestaande uit ringen en dwarsverbindingen. De buitenste ring (1) is bedoeld voor verkeer dat niet in de stad hoeft te zijn, dus voor doorgaand landelijk en regionaal verkeer. De middelste ring (2) heeft een functie voor verkeer dat wel in de stad moet zijn en verbindt de verschillende wijken van de stad met elkaar: een ring voor stedelijk verkeer. De binnenste ring (3) is bedoeld voor verkeer dat echt in het centrum moet zijn.

In theorie zorgt dit model ervoor dat het juiste verkeer van de juiste weg gebruik maakt. Hoe dichterbij het centrum komt, hoe minder doorgaand verkeer en hoe meer bestemmingsverkeer er op de wegen rijdt. Dit model ondersteunt dus de gedachte van een autoluw en leefbaar centrum. Met dit model wordt ook voorkomen dat doorgaand verkeer dwars door het centrum rijdt.

Zaak is nu om dit theoretisch model te projecteren op de Beverwijkse praktijk en te kijken welke weg welke functie moet vervullen. Ook kan hiermee afgewogen worden of het huidige verkeersnetwerk compleet is, of dat er aanvullingen noodzakelijk zijn. En als deze

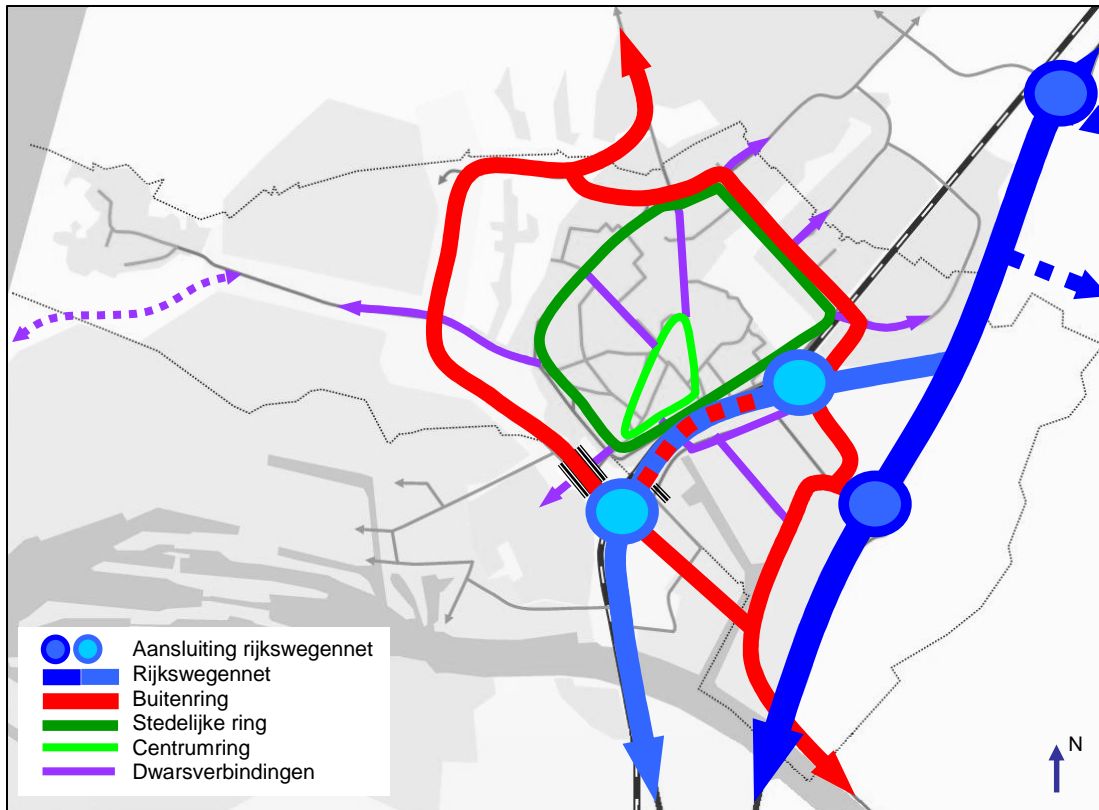
Figuur 3.7 Theoretische verkeersstructuur



aanvullingen wel noodzakelijk maar niet mogelijk zijn, hoe dit in het model opgevangen kan worden en waar er mogelijk problemen te verwachten zijn.

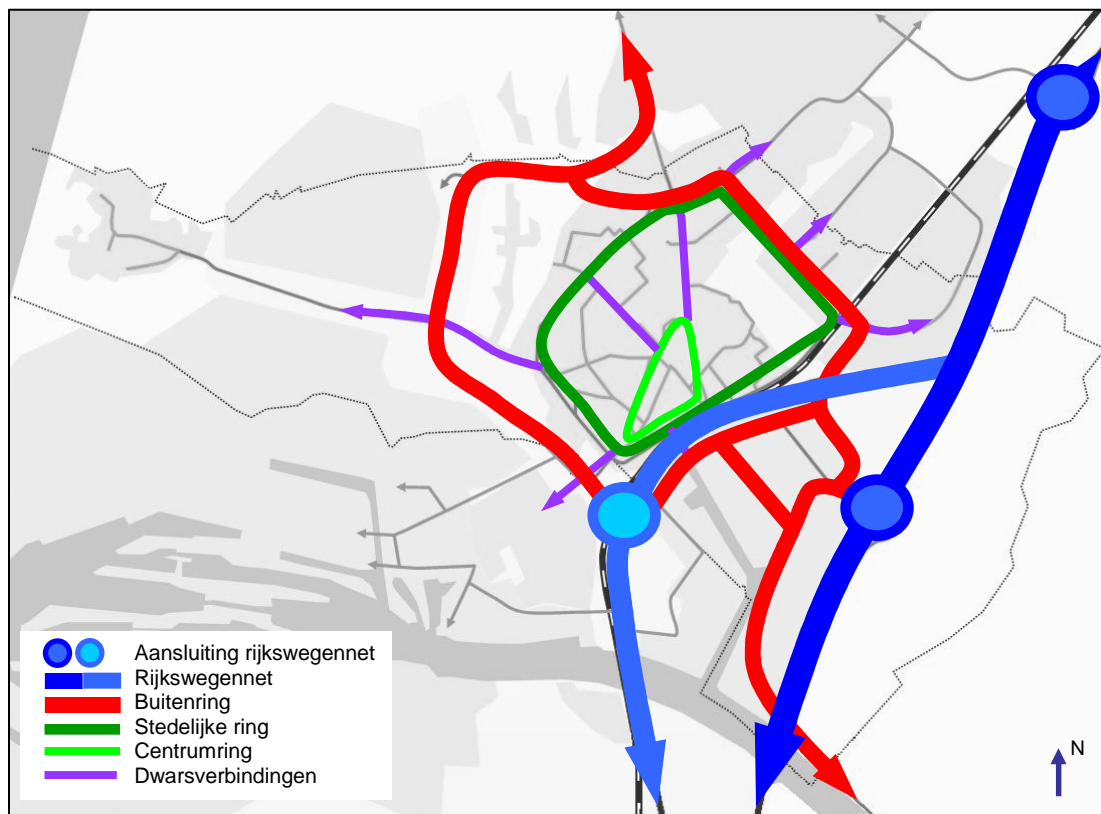
In de figuren 3.8 en 3.9 is de theoretische verkeersstructuur doorvertaald naar een visie op het netwerk voor autoverkeer in Beverwijk. Er is zowel een visie voor de lange termijn (3.8) als voor de korte termijn (3.9). De visie voor de korte termijn richt zich op de maatregelen die tot 2020 noodzakelijk zijn. De visie voor de lange termijn is de aanzet voor maatregelen die na 2020 noodzakelijk zijn om Beverwijk en de regio bereikbaar te houden.

Figuur 3.8 Visie auto lange termijn (>2020): completeren verkeersstructuur en ontvlechten



De huidige verkeersstructuur kent in vergelijking met het theoretisch model uit figuur 3.7 een aantal missende schakels om de benodigde ringen te completeren (en om op die manier het juiste verkeer op de juiste plek te krijgen). Ook weten we dat zoals in het voorgaande hoofdstuk is vermeld de Velsertaverse e.o. het grootste knelpunt in de toekomstige bereikbaarheid van Beverwijk is, zeker na 2020.

Voor de lange termijn is het daarom noodzakelijk om enkele nu ontbrekende schakels in het netwerk op te nemen en tegelijkertijd de verkeersdruk op de aansluiting Velsertaverse te verlichten. Dit kan door het verkeer te ontvlechten: verkeersstromen die elkaar nu dwars zitten dusdanig andere routes geven dat zij elkaar niet meer dwars zitten. Dat is het grote probleem op de Velsertaverse e.o.. Beverwijk heeft daarvoor een eigen aansluiting op de A22 nodig ter hoogte van de Aagtenpoort. Met de nieuwe aansluiting kan tevens de ring van Beverwijk mogelijk gecomplementeerd worden door de A22 er onderdeel van te laten zijn. Tata Steel, Velsen-Noord en de N197 blijven aangesloten op het rijkswegennet via de bestaande aansluiting bij de Velsertaverse.

Figuur 3.9 Visie auto korte termijn (tot 2020): verkeer om de stad


Om vervolgens Parallelweg en Wijkermeerweg te ontlasten en tegelijkertijd het bedrijventerrein rondom de Lijndenweg bereikbaar te houden moet er ook een ontbrekende schakel van de ring rond de werkgebieden aangelegd worden door vanaf de Velsertaverse de N197 door te trekken naar de N246 (Zaanstad/A9).

Verkeer van en naar de Noordpier rijdt nu dwars door de dorpskern van Wijk aan Zee. Door groei van de strandrecreatie neemt deze verkeersdruk almaar toe. Dit brengt de nodige overlast met zich mee. Om de dorpskern te ontlasten moet er ook bezien worden of er een alternatieve ontsluiting kan komen voor de Noordpier, al dan niet gebruik makend van het oude tracé van de Bosweg.

Een andere ontsluitingsstructuur voor Beverwijk heb je niet op korte termijn gerealiseerd. Vandaar dat er ook een visie voor de korte termijn noodzakelijk is, anticiperend op de visie van de lange termijn.

Voor de korte termijn is het principe dat doorgaand verkeer om de stad heen moet. Dit verkeer moet gebruik maken van de ring van Beverwijk, bestaande uit de N197, de Oostelijke Doorverbinding en voornamelijk de Parallelweg. De N197 is er voor het doorgaande verkeer en de Oostelijke Doorverbinding voor ontsluiting van de woon- en werkgebieden. Kwetsbaar punt in dit netwerk is de Velsertaverse e.o., die naar verwachting het verkeer niet meer kan verwerken (vandaar de visie lange termijn). Dat betekent wel dat deze routes aantrekkelijk moeten zijn – en vooral sneller – dan een route dwars door de stad. Op de Velsertaverse e.o. zijn aanvullend enkele benuttingsmaatregelen mogelijk, die de doorstroming in de periode tot 2020 kan verbeteren. Gedacht wordt aan optimaliseren en uitbreiden van de bestaande wisselstrook en een andere aansluitingsvorm aan de oostzijde op de A22.

De route Spoorsingel vormt een onderdeel van de hoofdstructuur, maar niet de voorkeursroute. Het verkeer wordt namelijk zoveel mogelijk gestimuleerd om de route via de Parallelweg te nemen richting de aansluiting op de A22 en A9. Hetzelfde geldt voor de Alkmaarseweg en de Vondellaan / Zeestraat, waar de N197 een goed alternatief vormt. De

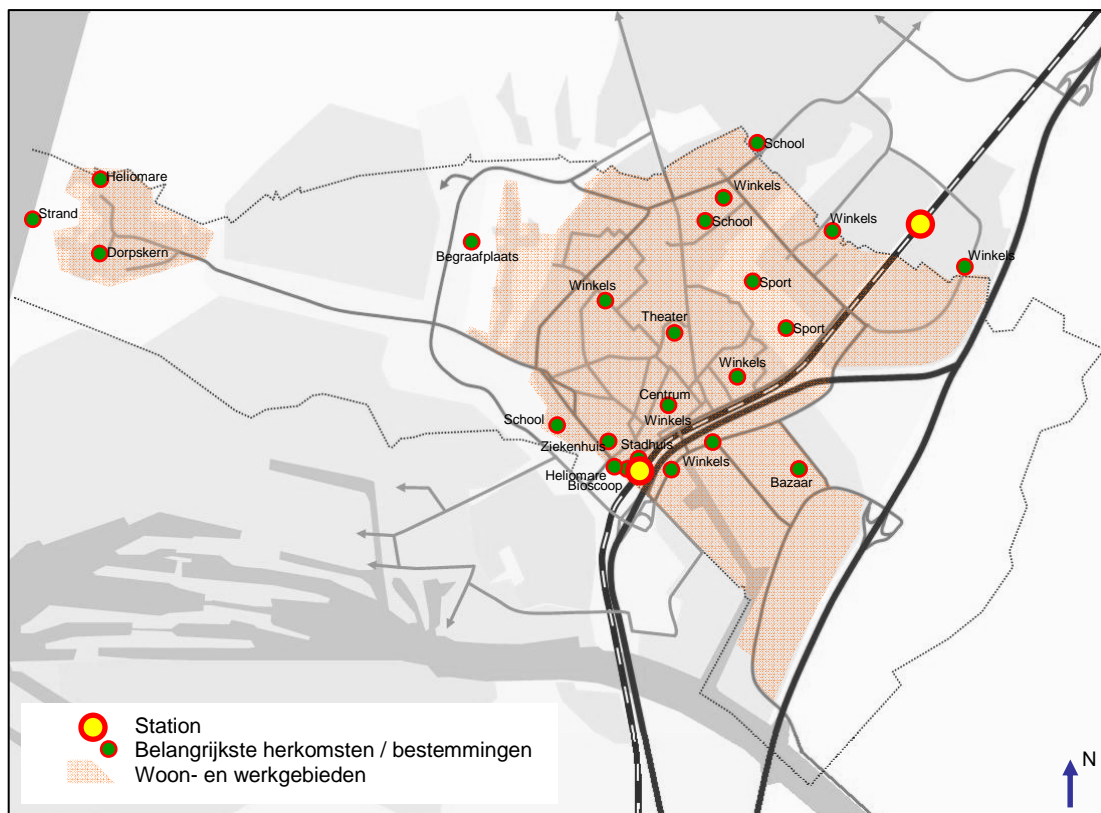
genoemde wegen behouden echter een wijkontsluitende functie en maken onderdeel uit van de interne stedelijke ringstructuur.

De in de lange termijn visie beschreven maatregelen zijn indicatief verkend met het verkeersmodel. De eerste resultaten hebben voldoende oplossende werking voor de in paragraaf 3.1 geschetste problemen, maar tonen tegelijkertijd aan dat er nog een verdere optimalisatie van de maatregelen plaats moet vinden (zie kader paragraaf 4.2.1). In hoofdstuk 4 is het netwerk voor de auto verder uitgewerkt.

3.4.2 Openbaar vervoer en fiets

In figuur 3.10 staan de belangrijkste locaties die een goede ontsluiting moeten hebben met het openbaar vervoer. Het gaat dan voornamelijk om winkelconcentraties, scholen en grote werkgevers. Uiteraard moeten de meeste woon- en werkgebieden ook goed ontsloten zijn.

Figuur 3.10 Belangrijkste te ontsluiten locaties voor het openbaar vervoer

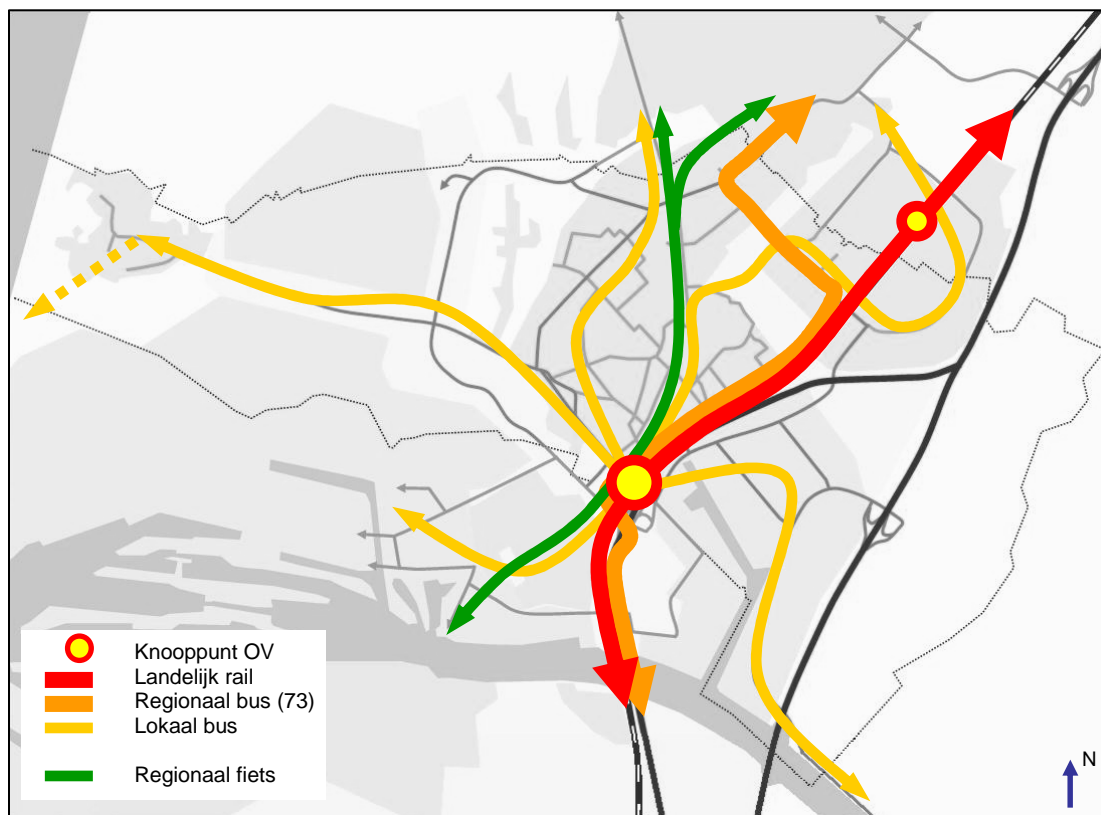


Vertaald naar een visie op het net voor openbaar vervoer levert dit het beeld in figuur 3.11 op. Voor het openbaar vervoer is station Beverwijk hét knooppunt van de regio. Station Beverwijk is de spin in het web van buslijnen. Deze buslijnen verbinden het station met alle belangrijke herkomsten en bestemmingen. Ook vormen zij een verbinding met alle wijken van Beverwijk, met Wijk aan Zee, Heemskerk en Zaanstad. Belangrijke ruggengraat is buslijn 73, een regionale buslijn tussen Haarlem en Uitgeest. Voorkeurstracé voor deze lijn is de Laan der Nederlanden, de Alkmaarseweg (de huidige route) is een alternatief tracé. Meer over het netwerk voor openbaar vervoer in hoofdstuk 5.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren moet er een kwalitatief hoogwaardig fietsnet komen. Dit fietsnet moet logisch, comfortabel en herkenbaar zijn en de belangrijkste herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden. Het fietsnetwerk moet zich op de korte verplaatsingen binnen de stad en de middellange verplaatsingen met de regio richten. De nieuwe regionale fietsroute tussen de pont over het Noordzeekanaal en Heemskerk / Uitgeest vormt daarvoor een belangrijk onderdeel (zie figuur 3.11). Deze route moet de ruggengraat zijn van het fietsnet in Beverwijk en de verbinding met de omliggende kernen. In

hoofdstuk 6 is het netwerk voor langzaam verkeer nader uitgewerkt en worden keuzes toegelicht.

Figuur 3.11 Visie openbaar vervoer en fiets: regionaal knooppunt





4 Auto- en goederenverkeer

Dit hoofdstuk behandelt het autoverkeer en het goederenverkeer. De doelstellingen, ambitie en de visie uit het voorgaande hoofdstuk zijn hier verder uitgewerkt in een autonetwerk en wegcategorisering, een aantal kernpunten en projecten.

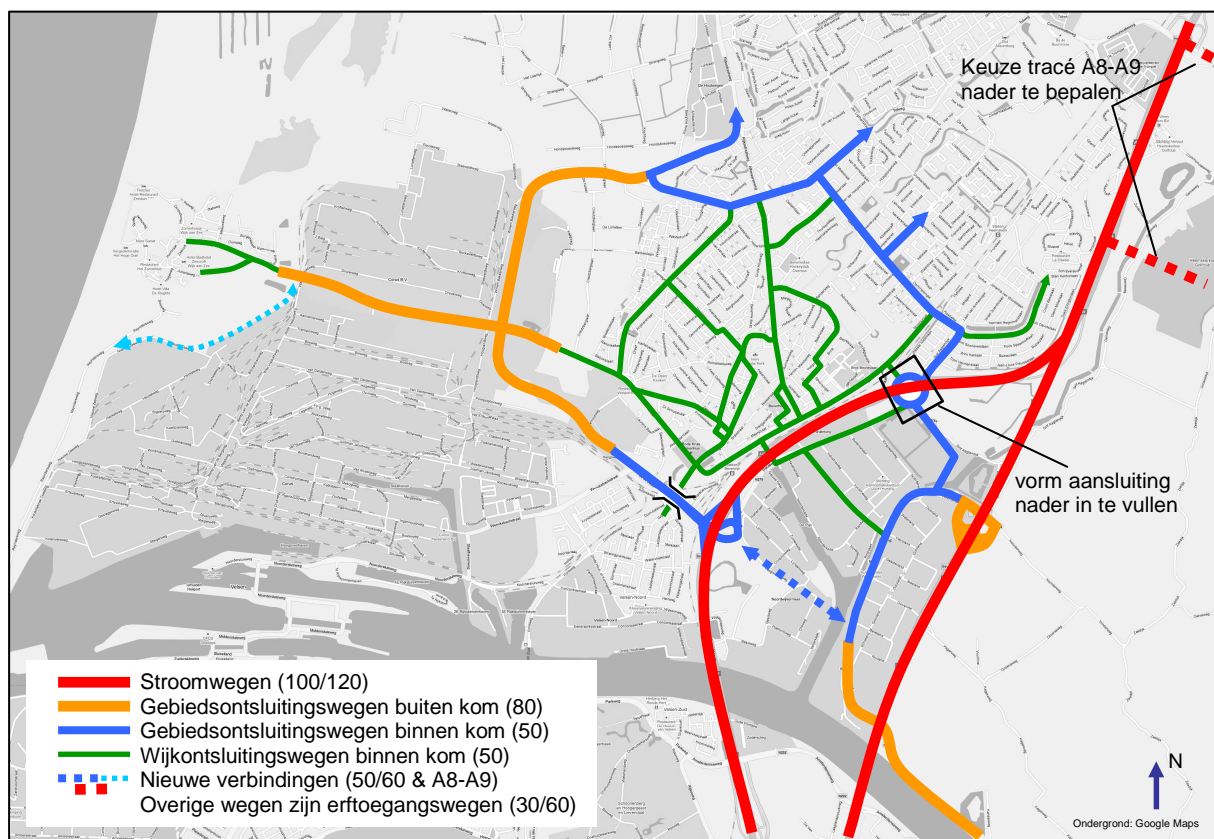
4.1 Netwerk auto

Het gewenste netwerk voor de lange en korte termijn is in figuur 4.1 en 4.2 weergegeven. Hierbij is de visie uit de figuren 3.8 en 3.9 uitgangspunt. Voor het toekomstige autonetwerk is uitgegaan van de N197 Westelijke Randweg en de Oostelijke Doorverbinding. De wegen in het autonetwerk zijn ingedeeld volgens de categorisering uit Duurzaam Veilig. De wegen zonder indeling zijn erftoegangswegen (binnen de bebouwde kom 30 km/h en buiten de bebouwde kom 60 km/h).

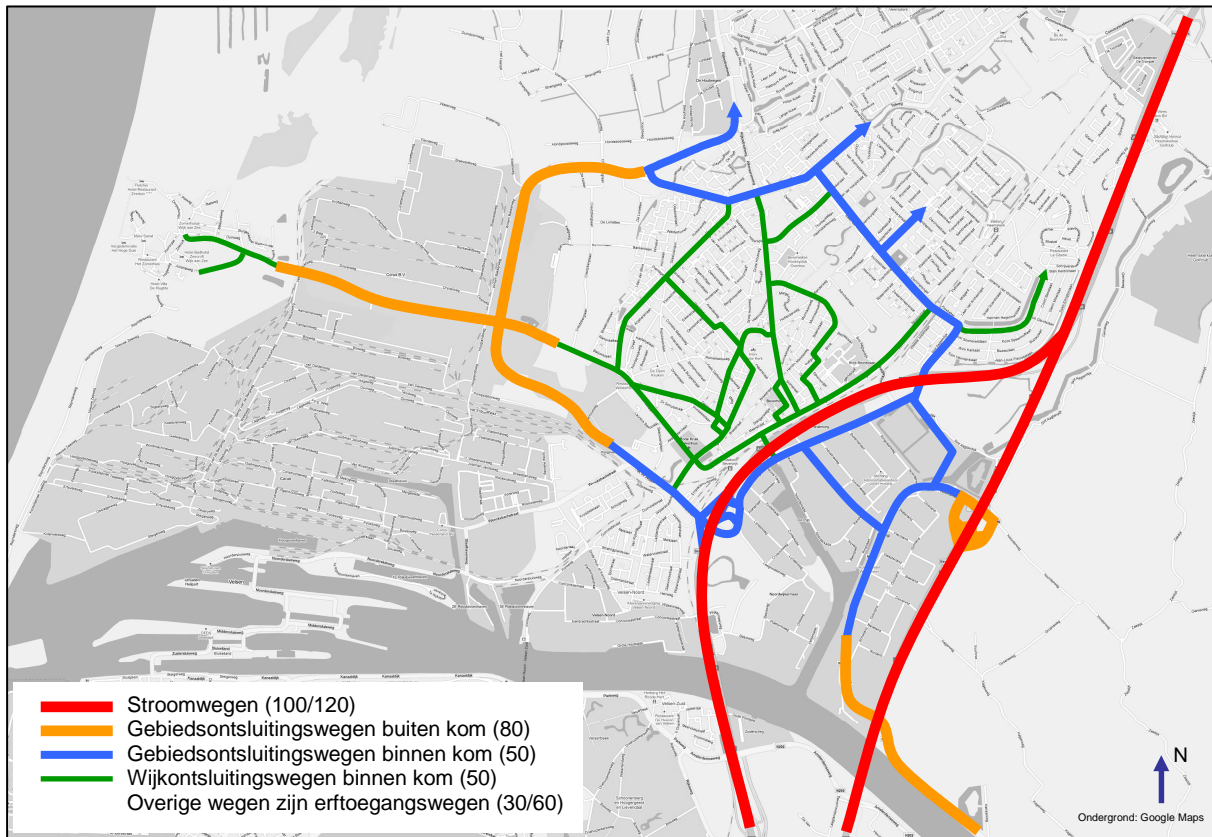
De volgende principes zijn gehanteerd bij het netwerk voor het autoverkeer:

- doorgaand (regionaal) verkeer wordt zoveel mogelijk over de ring geleid;
- grotere verblijfsgebieden;
- wegcategorisering volgens de visie Duurzaam Veilig.

Figuur 4.1 Netwerk auto: wegcategorisering (lange termijn >2020)



Figuur 4.2 Netwerk auto: wegcategorisering (korte termijn tot 2020)



In de volgende paragrafen komen de verschillende kernpunten van de wegenstructuur aan bod. Daarbij wordt ook stilgestaan bij het verschil tussen de korte en lange termijn.

4.2 Kernpunten wensstructuur

Vanuit de wensstructuur kunnen een aantal kernpunten worden onderscheiden. In de aangegeven paragrafen is elk kernpunt verder uitgewerkt.

- 4.2.1 regionale bereikbaarheid;
- 4.2.2 de ringstructuur van Beverwijk;
- 4.2.3 de oude routes;
- 4.2.4 binnen de buitenring;
- 4.2.5 het centrum;
- 4.2.6 de Pijp, de Bazaar en Tata Steel;
- 4.2.7 Wijk aan Zee.

4.2.1 Regionale bereikbaarheid

Cruciaal voor de regionale bereikbaarheid en het goed functioneren van het lokale wegennet in Beverwijk is een goede ontsluiting op het landelijk hoofdwegennet. De Velsertaverse e.o. vormt hét grootste regionale knelpunt in de toekomstige bereikbaarheid van Beverwijk. Op de traverse komen enkele van de belangrijkste verschillende verkeersstromen van deze regio bij elkaar in één gebied: verkeer van en naar de N197, Tata Steel, Beverwijk, Wijk aan

Zee, Velsen-Noord en bedrijventerrein de Pijp. De traverse en de aansluiting op de snelweg A22 kunnen dit verkeer in de toekomst niet meer verwerken.³

Voor de lange termijn is het noodzakelijk om de verkeersdruk op het gebied rond de Velsertraverse en de aansluiting te verlichten. Dit kan door bepaalde verkeersstromen andere routes te geven, met andere woorden door het verkeer te *ontvlechten*. Tegelijkertijd kan geprobeerd worden om het netwerk robuuster te maken door alternatieve routes te bieden. Om dit te bereiken is het noodzakelijk om de routes van verkeer tussen het hoofdwegennet en de verschillende belangrijke bestemmingen in de regio te herzien. De belangrijkste voorwaarde is dat er meer alternatieven moeten komen voor verkeer om het hoofdwegennet te bereiken.

Beverwijk heeft daarvoor een eigen aansluiting op de A22 nodig ter hoogte van de Aagtenpoort. Tata Steel, de N197 en Velsen-Noord blijven aangesloten op het rijkswegennet via de bestaande aansluiting bij de Velsertraverse. Door deze keuze is het wellicht niet meer noodzakelijk om de Velsersweg en de Wijkerstraatweg aan te laten sluiten op de Velsertraverse. Beverwijks verkeer kan gebruik maken van de nieuwe aansluiting. Velsen-Noord kan via de Wenckebachtstraat (westelijke route) en de Lijndenweg (oostelijke route) naar de bestaande aansluiting Velsertraverse.

De Parallelweg moet daarnaast niet meer aansluiten op de Velsertraverse. Voor de ontsluiting van en naar Zaanstad van de bedrijven in Beverwijk en Velsen-Noord rond de Lijndenweg moet een alternatieve ontsluiting komen naar de N246 (en A9) met een brug over of tunnel onder de Pijp (zie ook 4.2.1 en 4.2.7). Voor al deze maatregelen geldt dat verdere uitwerking en inpassing nog noodzakelijk is.

Een dergelijk pakket aan maatregelen biedt mogelijkheden voor ongelijkvloerse oplossingen op de Velsertraverse met de spoorlijn naar Tata Steel en met de Velsersweg/Wijkerstraatweg. Ook zijn er mogelijkheden voor een verkeersluwer centrum van Beverwijk, met name het Stationsgebied en het Meerplein, maar ook op de Meubelboulevard langs de Parallelweg. Tenslotte wordt de Wijkermeerweg ontlast en wordt met deze maatregelen het gebruik van de N197 door verkeer uit het westen van Beverwijk via de route rotonde Zeestraat gestimuleerd.

De nieuwe ontsluitingsstructuur op de A22, de aansluiting op de A9 bij de Bazaar (Oostelijke Doorverbinding) en bij Heemskerk dragen bij aan een zo optimaal mogelijk bereikbare regio op de langere termijn. Uiteraard moet deze visie in goed overleg met de regionale partners uitgewerkt worden naar een concreet uit te voeren plan, zoals Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Holland, onze buurgemeenten Velsen en Heemskerk, de Milieudienst IJmond en uiteraard het bedrijfsleven. De lange termijn visie is daarvoor een eerste aanzet.

³ Extra versturende factor in dit geheel is de Velsertunnel, waar geregeld stremmingen zijn door bijvoorbeeld te hoge vrachtwagens. Verkeer heeft nu gezien de huidige infrastructuur vaak geen bruikbaar alternatief voor de Velsertunnel.

Beverwijk initiatiefnemer en motor van regionale studie

Gezien de vele betrokken partijen kan het bereikbaarheidsvraagstuk rond de Velsertaverse en de A22 alleen in een brede regionale studie worden opgepakt, waarin verkeer en ruimtelijke ordening integraal samenwerken. Bovendien is de gemeente Beverwijk voor de genoemde wegen geen wegbeheerder. Echter het belang voor de gemeente is zeer groot: het bereikbaar houden van de regio en Beverwijk. Tevens dragen deze oplossingen bij tot een vermindering van de leefbaarheidproblemen in de woon- en werkgebieden. De gemeente Beverwijk kan (moet) als initiatiefnemer en motor van deze regionale studies optreden om de problematiek binnen haar gemeente effectief aan te kunnen pakken. Medewerking van de collega-wegbeheerders is daarbij onontbeerlijk.

In de periode tot 2020 kan met benutting van de bestaande infrastructuur de doorstroming op de Velsertaverse e.o. verbeterd worden. Gedachte is de bestaande wisselstrook op Verkeersplein-Noord te optimaliseren en uit te breiden. Een extra wisselstrook op de Velsertaverse aan de westzijde van de A22 behoort ook tot de mogelijkheden. Tenslotte kan met een andere aansluitingsvorm aan de oostzijde op de A22 de doorstroming op het kruispunt Parallelweg-Lijndenweg verbeterd worden (zie bijlage 3 voor meer informatie). Eén en ander zal in overleg met de betrokken wegbeheerders tot stand moeten komen.

KERNPUNTEN REGIONALE BEREIKBAARHEID

Korte termijn: benuttingsmaatregelen Velsertaverse e.o.

Lange termijn: ontvlechten verkeersstromen

Lange termijn: eigen aansluiting A22 voor Beverwijk

Lange termijnvisie aanzet voor discussie met regio

4.2.2 De ringstructuur van Beverwijk

De ringstructuur van Beverwijk bestaat uit een buitenring, een stedelijke- of binnenring en een centrumring (zie ook figuur 3.8; 3.8 is nogmaals afgebeeld onder figuur 4.3). Voor het functioneren van het wegennet in Beverwijk is de ringstructuur van groot belang. De ringstructuur is vertaald in de wegencategorisering in figuur 4.1.

Buitenring

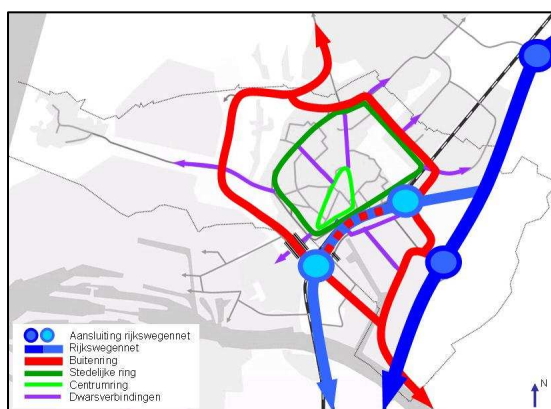
Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk via de daarvoor bestemde wegen afgewikkeld. De A22 en de A9 vormen de belangrijke doorgaande snelwegen in Beverwijk, waarbij de A9 een functie heeft als belangrijke noord-zuidverbinding voor het westelijk deel van Noord-Holland en de A22 een meer regionale functie heeft ter ontsluiting van de gehele IJmond en Haarlem-Noord.

Verkeer zonder herkomst of bestemming in Beverwijk moet binnen de gemeente Beverwijk via de buitenring geleid worden.

Deze ring bestaat op de lange termijn uit de N197, de Oostelijke Doorverbinding, de N246 en de nieuwe verbinding over haven de Pijp.

Mogelijk kan de A22 (inclusief nieuwe aansluiting) op de lange termijn ook onderdeel zijn van de ring Beverwijk, zodat er zowel een ring rond de woongebieden als rond de werkgebieden ontstaat. Op de korte termijn is er nog geen aansluiting op de A22 en ook geen nieuwe verbinding over de Pijp. Tot die tijd zijn de Parallelweg en de Wijkermeerweg onderdeel van de buitenring. Deze wegen zijn daar gezien de inrichting (ontsluiting van winkels en

Figuur 4.3 Visie auto lange termijn (figuur 3.8)



bedrijven) eigenlijk niet geschikt voor, wat nu dagelijks tot problemen leidt (doorstroming, veiligheid).

De buitenring wordt primair ingericht voor het afwikkelen van (doorgaand) autoverkeer. Daarbij zo weinig mogelijk kruispunten en daar waar mogelijk parallelwegen. Kruispunten op deze ring worden bij voorkeur uitgevoerd met verkeerslichten, omdat daarmee gestuurd kan worden in de afwikkeling van verkeersstromen en omdat de buitenring onderdeel is van het voorkeurrouten netwerk van het vrachtverkeer. Vrachtverkeer mijdt routes met veel rotondes. Het gebruik van de buitenring wordt ondersteund door duidelijke bewegwijzering.

Uit de modelanalyse blijkt (zie figuur 3.5) dat de ring na realisatie van de Westelijke Randweg en de Oostelijke Doorverbinding voornamelijk gebruikt wordt door het doorgaande verkeer. De wegen binnen de ring worden voornamelijk gebruikt door verkeer met een herkomst of bestemming in Beverwijk. Dit betekent dat uitgaande van een goed functionerende ring geen ingrijpende maatregelen, zoals wegafsluitingen of knippen, noodzakelijk zijn om doorgaand verkeer in Beverwijk tegen te gaan. De routes door de stad moeten wel onaantrekkelijker worden gemaakt voor doorgaand verkeer (zie 4.2.3).

Stedelijke ring

Voor verkeer dat in de stad moet zijn kan via de toeleidende wegen vanaf de buitenring naar de stedelijke ring komen. Via de stedelijke ring zijn alle wijken van Beverwijk te bereiken. Alleen voor het centrum moet verkeer doorrijden naar de centrumring (zie alinea over centrumring). De stedelijke ring bestaat uit de Wijk aan Duinerweg, Warande, Vondellaan / Zeestraat, Halve Maan, Wijckermolen, Spoorringel en een gedeelte van de Oostelijke Doorverbinding (Laan der Nederlanden en Plesmanweg). De stedelijke ring valt hier samen met de buitenring. Dat betekent twee functies op dezelfde weg, wat extra aandacht vergt voor de vormgeving en verwerkingscapaciteit.

Kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd als voorrangskruispunt of rotonde. Op de stedelijke ring (en daarbinnen) worden waar mogelijk de verkeerslichten weggehaald. Ook is het streven het aantal verkeersborden te verminderen. De vormgeving van de weg zelf moet tot het gewenste gedrag uitnodigen, niet het plaatsen van verkeersborden. Openbaar vervoer heeft op de stedelijke ring voorrang op regulier verkeer.

Herkenbaarheid is ook voor de stedelijke ring van groot belang. Voor automobilisten moet duidelijk zijn dat de ring de hoofdontsluiting binnen Beverwijk is. Als ze op de ring zitten komen ze vanzelf bij wegen van een hogere orde (buitenring, autosnelweg). De inrichting kan worden ondersteund met een duidelijke groenstructuur en het straatmeubilair. Een groot deel van de stedelijke ring maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur. De groenstructuur op de ring is nu fragmentarisch van opzet en moet met beplanting aangevuld worden om de structurerende werking van het groen te versterken.

Centrumring

Alleen verkeer dat in het centrum van Beverwijk moet zijn, komt uiteindelijk op de centrumring. Deze bestaat grofweg uit de Wijckermolen, Stationsplein, Koningstraat / Jan Alsweg / Baanstraat, Burgemeester Scholtenstraat, Alkmaarseweg en de Schans / Jacob van Deventerstraat. De centrumring overlapt gedeeltelijk de stedelijke ring, wat extra aandacht vergt qua vormgeving en verwerkingscapaciteit.

De centrumring verbindt de diverse parkeerlocaties met elkaar. Daarbij is de toekomstige parkeergarage Meerplein de hoofdlocatie voor kort parkerende bezoekers. De parkeergarage Stationsplein en de overige parkeerlocaties in en rond het centrum (Beverplein, Markt) maken onderdeel uit van de parkeerroute. Een parkeerverwijssysteem is daarom opgenomen in de centrumring.

Het karakter van de centrumring heeft meer verblijfskwaliteiten dan een stedelijke of buitenring. Kruispunten worden bij voorkeur uitgevoerd als voorrangskruispunt of rotonde. Onderzocht moet worden of een hogere prioriteit voor langzaam verkeer en openbaar

vervoer op gewoon verkeer mogelijk is. Voorwaarde is dat dit bij moet dragen aan de doelstelling om doorgaand verkeer op de centrumring te weren. Uiteraard mag daarbij de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen niet in het geding komen.

Overige gebiedsontsluitingswegen

Tussen de ringen zijn dwarsverbindingen noodzakelijk. Ook zijn bepaalde wegen noodzakelijk om de woongebieden op een verantwoorde manier te ontsluiten naar de ringstructuur. Het gaat om de volgende wegen en routes: Büllerlaan, Plantage, Arendsweg, Alkmaarseweg, Overboslaan, Vennelaan, Graaf Florislaan, Van Borsselestraat, Zeestraat, Velsersweg, Laan van Broekpolder, Beneluxlaan, Plesmanweg, Parallelweg, Viaductweg, Wijkermeerweg. Vanwege het belang van deze wegen voor de interne ontsluiting van Beverwijk zijn deze ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen.

Door het opwaarderen van de verbinding tussen de Vennelaan en de Van Borsselestraat kan overigens op de Hendrik Mandeweg meer de nadruk worden gelegd op de winkel- en verblijfsfunctie. Deze weg wordt dan 30 km/h. Tevens ontstaat er een logischere route tussen de Vennelaan en de Spoorsingel en wordt het Marlo-terrein ontzien. Tenslotte is een verbetering noodzakelijk voor de aansluiting van het Marlo-terrein op de Spoorsingel, aangezien dit nu als knelpunt wordt ervaren (zowel doorstroming als veiligheid; zie 4.2.3).

KERNPUNTEN RINGSTRUCTUUR

Ringstructuur met dwarsverbindingen

Buitenring voor doorgaand regionaal verkeer

Stedelijke ring voor verkeer dat in Beverwijk moet zijn

Centrumring voor verkeer dat in centrum moet zijn

4.2.3 De oude routes

Zoals in de vorige paragraaf vermeld zijn met een goed functionerende ring geen ingrijpende maatregelen (zoals wegafsluitingen of knippen) noodzakelijk op de oude routes (Vondellaan, Zeestraat en Alkmaarseweg) door de stad om doorgaand verkeer tegen te gaan. Indien bijvoorbeeld wel wegen geknipt zouden worden (bijvoorbeeld in een zogenaamd sectorenmodel), is de kans zeer groot dat verkeer via sluiproutes door woonstraten gaat rijden. Dit laatste is vanuit de leefbaarheid en de veiligheid van deze woongebieden zeer ongewenst. Ook is het vanuit de sociale en stedenbouwkundige structuur van de stad ongewenst om bestaande historische routes te knippen. In bijlage 4 zijn de gevolgen van het aanbrengen van fysieke knippen in wegen beschreven.

De opgave ligt nu in het voor doorgaand verkeer onaantrekkelijk maken van de oude routes door de stad, zoals de Vondellaan, Zeestraat en de Alkmaarseweg, en het aantrekkelijk maken van de route via de buitenring. De reistijd voor doorgaand verkeer moet via de ring korter worden dan via routes door de stad. Vraag is nu hoe dit in de praktijk vorm moet gaan krijgen. Daarbij behoren nieuwe verbindingen naar de buitenring niet tot de mogelijkheden.

Westerhoutweg

Vanuit het belang van de bewoners van het Vondelkwartier en de Bomenbuurt is het zeer gewenst om zoveel mogelijk verkeer van de Vondellaan en de Zeestraat te weren. Beide wegen hebben voor opening van de N197 een hoge verkeerdruk gekend. Nu de N197 open is, blijven beide wegen onderdeel van de stedelijke ring. Een extra aansluiting van de Westerhoutweg op de N197 zou een deel van het resterende verkeer van genoemde wegen af kunnen halen. Deze verbinding heeft als gevolg dat de verkeersfunctie van de Zeestraat en de Vondellaan grotendeels kan komen te vervallen. De verbinding zou echter dwars door park Westerhout komen te liggen, langs de kinderboerderij en waarbij de regionale fietsroutes worden doorsneden.

Het aansluiten van de Westerhoutweg op de Westelijke Randweg stuit vanuit natuur, milieu en landschap op grote bezwaren. In de inventarisatie zijn veel reacties op dit punt geweest. Uit modelresultaten blijkt echter wel dat dit tot een verbetering van de verkeerssituatie op de Vondellaan en de Zeestraat leidt. In het voortraject van dit GVVP is een afweging gemaakt of er voldoende draagvlak bestaat voor een aansluiting van de Westerhoutweg. Dit blijkt niet het geval.

Hoe nu verder?

Aangezien de aansluiting Westerhoutweg geen optie is, moet er gekeken worden naar verkeersoplossingen op de bestaande wegen. Hierbij is het onontkoombaar dat de Vondellaan en de Zeestraat een verkeersfunctie behouden ter ontsluiting van de woonwijken. Lokaal verkeer uit het westen van Beverwijk zal echter moeilijk te verleiden zijn om vanaf het Westerhoutplein via de Zeestraat naar N197 te rijden. Een fysieke barrière Vondellaan / Zeestraat levert naar verwachting teveel sluipverkeer op door andere woonstraten en leidt tot zoekverkeer. Het is nu zaak om enerzijds te proberen zoveel mogelijk verkeer vanuit het westen van Beverwijk toch te verleiden via de N197 te rijden en anderzijds verkeer dat wel via de Vondellaan / Zeestraat rijdt te faciliteren waarbij recht wordt gedaan aan de verblijfsfunctie van genoemde wegen.

Allereerst kan er op de oude routes qua vormgeving het nodige gedaan worden. Op dit moment zijn de Alkmaarseweg, de Vondellaan en de Zeestraat gedimensioneerd en vormgegeven als doorgaande gebiedsontsluitingswegen. Door het verblijfskarakter van de straten bij komende herinrichtingen meer naar voren te laten komen, kan zowel de leefbaarheid verbeteren en gelijktijdig doorgaand verkeer gewerd worden. Voor de Alkmaarseweg bestaat hiervoor zelfs om milieuredenen een wettelijke noodzaak. Let op: genoemde straten blijven wel onderdeel van de stedelijke ring, dan wel de hoofdroute voor lokaal verkeer om vanuit de wijken naar de ring te komen. Officieel behouden zij dus de status van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Met een nieuwe inrichting moet echter geprobeerd worden om enerzijds de natuurlijke snelheid van het verkeer op deze wegen naar beneden te krijgen en anderzijds de route wel zo aantrekkelijk te houden dat verkeer niet uitwijkt naar woonstraten waar dit verkeer écht ongewenst is. Bij de Alkmaarseweg moet uiteraard rekening gehouden worden met het gestelde milieukader.

Er zijn goede ideeën om delen van de Alkmaarseweg verkeersluwer in te richten, bijvoorbeeld door het toepassen van het inrichtingsprincipe integraal ruimtegebruik (zie kader). Een dergelijke inrichting behoort ook tot de mogelijkheden voor (delen van) de Vondellaan en de Zeestraat. Binnen de wensstructuur wordt voorgesteld om op delen die daar vanuit verkeerskundige of ruimtelijke overwegingen om vragen (fietsoversteek, winkelconcentratie) de snelheid voor het autoverkeer terug te brengen en mogelijk als gedeelde ruimte in te richten. Sowieso kan integraal ruimtegebruik toegepast worden op enkele ontmoetingsplekken (kruispunten). Voor toepassing op wegvakniveau zijn de intensiteiten mogelijk te hoog en is het juist gewenst om ook een veilige en hoogwaardige fietsstructuur te realiseren. Bij de inrichting moet voldoende aandacht worden gegeven aan verkeersveiligheid, parkeren en leefbaarheid langs deze wegen. Na een verdere integrale

uitwerking kan hier binnen de afzonderlijke herinrichtingsprojecten een definitieve keuze in gemaakt worden.

Integraal ruimtegebruik: rekening houden met elkaar

Het principe (ook wel bekend als shared space) is erop gebaseerd dat er geen directe scheiding van verkeerssoorten plaatsvindt en dat de verkeersdeelnemers er met elkaar uit moeten komen: de mens is de maat der dingen. Doordat de inrichting de weggebruiker meer vrij laat in het handelen zoeken weggebruikers weer oogcontact met elkaar. Men houdt rekening met elkaar en past het verkeersgedrag (zoals de rijsnelheid) aan. Integraal ruimtegebruik is in meerdere gemeenten met succes toegepast.

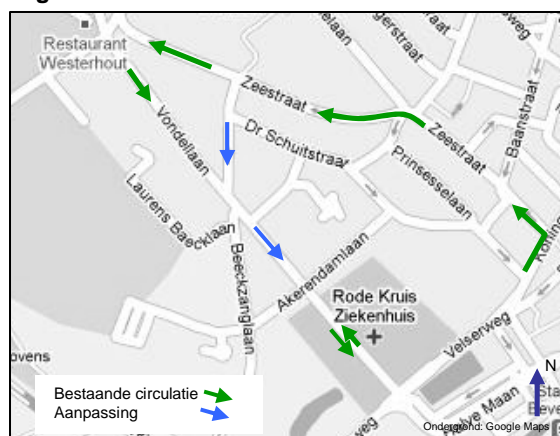


(zie ook www.shared-space.org)

Het noordelijk deel van de Alkmaarseweg tussen de Plesmanweg en de Rijksstraatweg in Heemskerk verliest de verkeersfunctie. Via de N197 en de Plesmanweg is er een goed alternatief voor verkeer dat vanaf de (buiten)ring Beverwijk in wil. Streven is om dit deel van de Alkmaarseweg af te waarden tot erftoegangsweg (30 km). Daarbij kan binnen het herinrichtingsproject overwogen worden om ook elementen uit integraal ruimtegebruik en/of circulatiemaatregelen toe te passen. Om het doorgaand verkeer te stimuleren gebruik te maken van de buitenring in plaats van de Alkmaarseweg is daarnaast een bypass op de rotonde Rijksstraatweg – N197 in Heemskerk gewenst. Verkeer komende vanaf het noorden moet automatisch de N197 op rijden, in plaats van af te moeten slaan. Uiteraard is hierbij afstemming met de gemeente Heemskerk en de provincie Noord-Holland noodzakelijk.

Gezien het voorgaande moet de verkeerscirculatie van het Vondelkwartier en de Bomenbuurt wijzigen. Door de N197 zijn niet alle huidige circulatiemaatregelen noodzakelijk. In overleg met de direct belanghebbenden kan in een afzonderlijk project de verkeerscirculatie in de buurt onder de loep genomen worden. Een mogelijke oplossingsrichting is het om draaien van het eenrichtingsverkeer op de Beeckzanglaan tussen de Vondellaan en de Zeestraat en het instellen van eenrichtingsverkeer op de Vondellaan op het gedeelte tussen de Beeckzanglaan en de Akerendamlaan. Zie figuur 4.4. Op deze manier wordt doorgaand verkeer meer ontmoedigd en ontstaat er in het profiel meer ruimte voor fietsers. Vanwege de bereikbaarheid van het ziekenhuis kan het eenrichtingsverkeer niet op de hele Vondellaan worden toegepast.

Figuur 4.4 Verkeerscirculatie Vondelkwartier



Spoorsingel

Tijdens de inventarisatie zijn er veel reacties binnengekomen over de aansluiting van het particuliere Marloterrein op de Spoorsingel. Het huidige kruispunt kan het verkeer niet verwerken. Voorgesteld wordt om de aansluiting van dit gebied op de Spoorsingel te verbeteren met een rotonde. Zo wordt enerzijds de ontsluiting van het Marloterrein verbeterd

en anderzijds doorgaand verkeer op de Spoorsingel ontmoedigd. In dat kader is het ook wenselijk op het kruispunt Graaf Florislaan – Spoorsingel en Spoorsingel – Schans een rotonde te realiseren. Om het onderscheid in functie van gebiedsontsluitingsweg naar verblijfsgebied duidelijker te maken is het wenselijk de entrees van het Marlo-terrein als poorten (30km/uur) in te richten. Een belangrijk aspect daarbij is dat de entree van het Marloterrein bij de Spoorsingel ook de belangrijkste uitrukroute is van de brandweer.

KERNPUNTEN OUDE ROUTES

Geen knippen in oude routes (Alkmaarseweg, Vondellaan en Zeestraat), oude routes behouden functie wijkontsluiting

Passende inrichting Alkmaarseweg, Vondellaan en Zeestraat: integraal ruimtegebruik

Noordelijk deel Alkmaarseweg 30 kilometer – bypass rotonde N197 - Rijksstraatweg

Wijzigen verkeerscirculatie Vondelkwartier

Rotondes op Spoorsingel

4.2.4 Binnen de buitenring

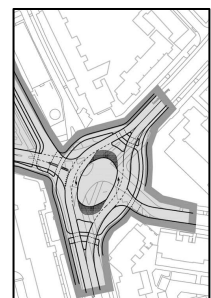
Binnen de buitenring en in de woonwijken (uitgezonderd de gebiedsontsluitingswegen) heeft de verblijfsfunctie prioriteit boven de verkeersfunctie. Dit houdt in dat verblijven belangrijker is dan verplaatsen. De directe woonomgeving moet immers aantrekkelijk en leefbaar zijn voor mensen om te wonen en te leven. Gevolg is dat langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) alle ruimte krijgt, ook als dit mogelijk ten koste gaat van gemotoriseerd verkeer. Uiteraard moet hierbij wel rekening gehouden worden met minimale inrichtingseisen voor wegen. Immers, als bijvoorbeeld een vrachtauto door een straat moet rijden, moet dit wel fysiek mogelijk zijn.

Verkeer moet vanuit de woonwijken zo snel en veilig mogelijk naar een doorgaande route komen, via de ringstructuur en de dwarsverbindingen. Dit houdt in dat bepaalde routes door de woonwijken een functie ter ontsluiting van deze wijken behouden, dus als gebiedsontsluitingswegen zijn gecategoriseerd. Deze wegen zijn veelal tegelijkertijd de dwarsverbindingen tussen de buitenring, stedelijke ring en centrumring (zie figuur 3.8 en 4.1).

De verkeersstructuur binnen de ring moet logische en helder zijn. In de huidige situatie is er een groot aantal eenrichtingswegen binnen de ring van Beverwijk. Over het algemeen zijn eenrichtingswegen nadelig voor de bereikbaarheid en herkenbaarheid van de verkeersstructuur. Tevens wordt er in eenrichtingswegen gemiddeld genomen harder gereden dan op wegen met tweerichtingsverkeer, aangezien er geen tegenverkeer is. Tweerichtingswegen zijn daardoor over het algemeen veiliger. Het streven is dan ook om verkeer zoveel mogelijk in twee richtingen toe te staan. Voor bepaalde wegen moet echter vanwege ruimtegebrek eenrichtingsverkeer worden gehandhaafd of ingesteld, bijvoorbeeld alleen al om goede fiets- of parkeervoorzieningen aan te kunnen leggen. Bij de uitwerking moet per weg een zorgvuldige afweging worden gemaakt.

Binnen de buitenring worden bij voorkeur de verkeerslichten verwijderd. De gewenste kruispuntvormen zijn rotondes of voorrangskruispunten. Nadeel van rotondes is dat ze op gelijkwaardigheid van de kruispunttakken duiden. Op de binnenring zelf kunnen daarom zogenaamde voorrangspunten worden geïntroduceerd (zie inzet). Dat zijn uitgerekte rotondes, waarbij de hoofdverbinding voorrang heeft.

Per kruispunt moet een afweging van verkeersafwikkeling, beschikbare ruimte en veiligheid worden gemaakt. Binnen de verblijfsgebieden is de voorrang op kruispunten in principe niet geregeld en geldt voorrang voor



verkeer van rechts. De fiets krijgt op doorgaande fietsroutes daar waar mogelijk voorrang. Ook op rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.

In de huidige wegcategorisering uit 2000 zijn een groot aantal gebiedsontsluitingswegen opgenomen die inmiddels in de praktijk geen gebiedsontsluitende functie meer vervullen.⁴ Het gebruik van deze wegen is niet dermate hoog dat de ontsluitingsfunctie nog noodzakelijk is. In de nieuwe wegcategorisering zijn deze wegen gecategoriseerd als verblijfsgebied (erftoegangsweg 30 km/h). Daarmee wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid vergroot en meer ruimte gegeven aan de fiets.

Aandachtspunt is dat door een aantal van deze af te waarden straten busroutes lopen. Belangrijk uitgangspunt is dat gezien het bestaande profiel van deze straten de verblijfsfunctie op de eerste plaats moet komen te staan boven de functie die deze straten vervullen voor het openbaar vervoer. Het verblijven staat in deze straten centraal.

In het verleden is vaak geroepen dat busroutes niet samen gaan met verblijfsgebieden. De praktijk tot nu toe is daarom dat in deze woonstraten de bus maatgevend is, en niet de woonfunctie. Dit zie je terug in de inrichting van deze straten, waar er zoveel mogelijk aan gedaan is om de bus zo snel mogelijk te laten rijden, ook als dit ten koste gaat van het verblijfsklimaat. Gevolg is een onveilige en daarmee ongewenste verkeerssituatie: alles moet wijken voor de bus. Echter, het komt in den lande steeds meer voor dat busroutes ook door verblijfsgebieden lopen. Bij de inrichting van deze straten is uiteraard wel rekening gehouden met de toegankelijkheid voor de bus. Daarbij is voor lokale buslijnen een gegarandeerde reistijd belangrijker dan een snelle doorgang. In de praktijk komt dit neer andere snelheidsremmende maatregelen dan gebruikelijk is in verblijfsgebieden (passeerpunten, busvriendelijke drempels, voorrang). In hoofdstuk 5 komt dit ook aan bod.

In figuur 4.5 staat een overzicht van de straten die nog niet conform de nieuwe wegcategorisering zijn ingericht als verblijfsgebied. Ook zijn hier de straten aangegeven waar mogelijk integraal ruimtegebruik kan worden toegepast.

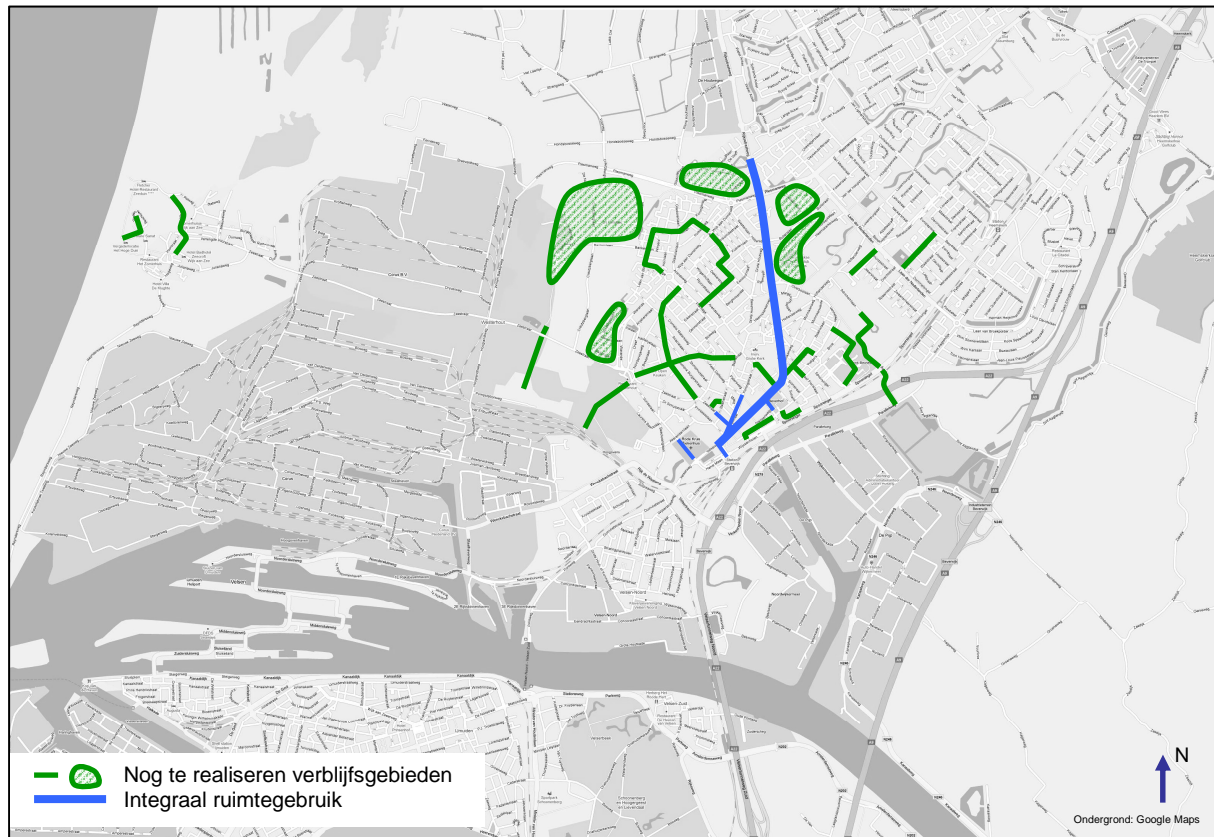
KERNPUNTEN BINNEN DE BUITENRING

In woonwijken verblijven belangrijker dan verplaatsen: ruimte voor langzaam verkeer

Daar waar mogelijk minder eenrichtingsverkeer

Vergroten verblijfsgebieden, aandacht voor busroutes

⁴ Het gaat om de volgende straten: Beijneslaan, Groenelaan, Populierenlaan, Florastraat, Duinwijklaan, Romerkerkweg, Huiderlaan, Oostertuinen (gedeelte), Grebbestraat (gedeelte), Laan van Kanaän, de route in Westertuinen (Plantage – Laan van Blois – Westertuinen – Siem van Duinhof), Van Loenenlaan (gedeelte), Hilbersplein, Peperstraat, Meerstraat, Bootsmanzij, Hendrik Mandeweg, Graaf Florislaan (gedeelte), Beatrixlaan, Italiëlaan, de Laan van Archeologie, de Zeecroft, de Rijckert Aertsweg en de Dorpsduinen.

Figuur 4.5 Nog te realiseren verblijfsgebieden (30km) en mogelijkheden voor integraal ruimtegebruik


4.2.5 Het centrum

Het centrum van Beverwijk neemt binnen het verkeersnetwerk een bijzondere positie in. Op deze locatie komen economische, ruimtelijke, sociale en verkeersbelangen samen. Voor het centrum is de detailhandelsvisie opgesteld die richting geeft aan de economisch-ruimtelijke ontwikkelingen. Het centrum moet verkeerskundig een gebied zijn waar zo weinig mogelijk verkeer komt, alleen het verkeer wat er moet zijn. Daarbij moet het centrum goed bereikbaar blijven voor bezoekers, met name de parkeerterreinen en toekomstige parkeergarages.

In de totstandkoming van dit GVVP is de nodige discussie geweest over de verkeerscirculatie in en rond het centrum van Beverwijk. Vanuit de gedachte een logische en herkenbare verkeersstructuur te bereiken is voorgesteld om op enkele wegen (al dan niet op de lange termijn) tweerichtingsverkeer mogelijk te maken. Dit leverde grote bezwaren op, zowel vanuit de tervisielegging als de politieke discussie. Daarom is dit spoor nu verlaten: de visie gaat in grote lijnen uit van de huidige verkeerscirculatie.

Een nieuw punt in de visie is de centrumring, zoals eerder beschreven in paragraaf 4.2.2. De centrumring is de drager van de verkeersstructuur in en rond het centrum. Via deze ring, waar alleen verkeer met herkomst of bestemming in het centrum komt, is het mogelijk om in de diverse delen van het centrum te komen, waaronder de parkeergarages en -terreinen. De ring moet daarom voor elke weggebruiker logisch en helder te volgen zijn. Vanwege de keuze om van de bestaande verkeersstructuur uit te gaan, zijn diverse eenrichtingsstraten onderdeel van de ring, specifiek de Schans / Jacob van Deventerstraat en de Baanstraat / Koningstraat. Voor de Breesstraat zijn een tweetal circulatievarianten uitgewerkt.

Schans / Jacob van Deventerstraat

De Schans behoudt éénrichtingsverkeer, uitgezonderd de fietsers. Dit betekent dat als tegenrichting de route Breesstraat – Jacob van Deventerstraat – Graaf Janstraat – Koudehorn onderdeel uit blijft maken van de centrumring. Tevens is deze route de ontsluiting voor het parkeerterrein Beverplein. Vanwege de vele langzaam verkeersbewegingen en voetgangers

in het gebied Breestraat - Beverhof en het afslaan van het verkeer voor het parkeerterrein Beverplein verdient dit extra aandacht in de uitwerking van een toekomstige inrichting van deze straten. De route moet overzichtelijker en daarmee veiliger worden. Om de veiligheid en doorstroming op de Jacob van Deventerstraat en de Graaf Florislaan te verbeteren moet overwogen worden of het parkeren en de aansluiting van het Beverplein een andere vorm kan krijgen. Ook kan gekeken worden naar de voorrangregeling op de route, waarbij de doorgaande route de voorrangroute wordt, al dan niet ondersteunt door een gepaste vormgeving op de kruispunten en tussenliggende wegvakken. Op de Breestraat is integraal ruimtegebruik een mogelijkheid om zowel het verblijfsklimaat en de veiligheid te vergroten en tegelijkertijd toch verkeer mogelijk te maken (zie alinea Breestraat verderop in deze paragraaf). Aandachtspunt hierbij is het winkelend publiek, die niet in de verdrukking mag komen.

Baanstraat / Koningstraat

De Baanstraat en de Koningstraat / Jan Alsweg vormen in twee richtingen de oost-westverbinding voor auto en fiets aan de noordzijde van het centrum, als onderdeel van de centrumring. In de huidige situatie levert dit al knelpunten op, qua veiligheid en doorstroming. Een andere inrichting is voor delen van deze straten noodzakelijk om de doorstroming te faciliteren maar ook om de veiligheid te vergroten. Tegelijkertijd moet het wonen en verblijven in deze straten redelijkerwijs mogelijk blijven. Tenslotte ligt het voor de hand om bij een herinrichting fietsverkeer in twee richtingen mogelijk te maken, zodat er in dit deel van het centrum een logische fietsstructuur ontstaat. Op een aantal ontmoetingspunten, zoals op de Koningstraat, bij de Zeestraat of bij de Markt, bestaan mogelijkheden om integraal ruimtegebruik toe te passen.

Op de Koningstraat bestaan nu al duidelijke doorstromingsknelpunten: laden en lossen gaat ten koste van de doorstroming en de huidige doorgaande functie. Op korte termijn moet hierin overleg met de belanghebbenden een oplossing voor komen, door de laad- en losmogelijkheden van de winkels in het centrum opnieuw te beschouwen. Uitgangspunt daarbij is dat in het verlengde van de Koningstraat de Peperstraat geschikt moet blijven als route voor bevoorradend verkeer.

Breestraat

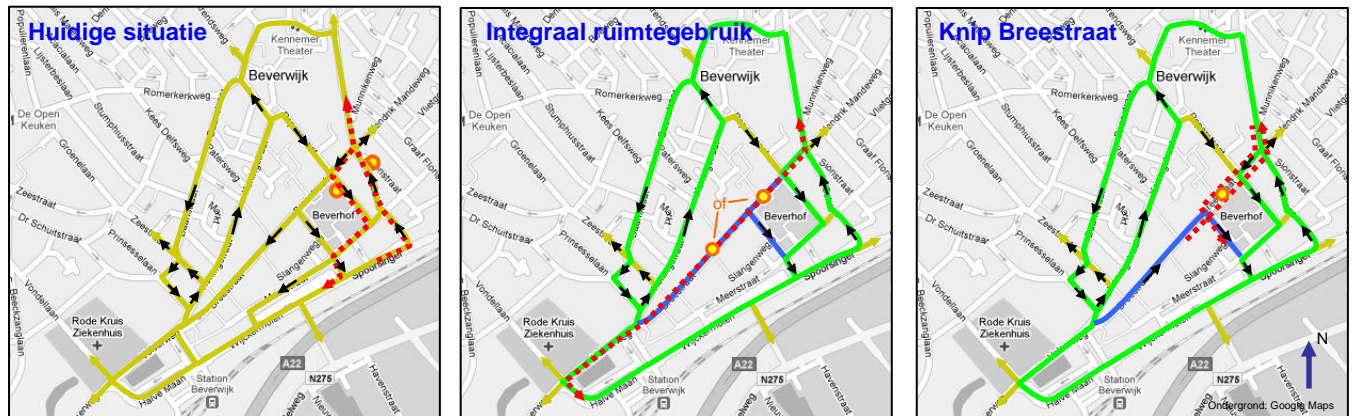
De Breestraat is geen onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur binnen het centrum van Beverwijk. Omdat het nu erg makkelijk is om de Breestraat als sluiproute te gebruiken, rijden er toch nog ongeveer 3000 motorvoertuigen per dag door de straat. Voor een groot deel van dit verkeer zijn er goede alternatieve routes via de Wijckermolen.

Vanuit de ondernemers en de klankbordgroepen bestaat de wens om de Breestraat toegankelijk te houden voor het autoverkeer en kort parkeren mogelijk te maken. Het autoverkeer levert een bijdrage aan de levendigheid op de Breestraat en verbetert de bereikbaarheid van de winkels voor bezoekers. Een autovrije Breestraat is daarmee geen optie. Anderzijds is er de wens om het verblijfsklimaat (leefbaarheid) te verbeteren. De Breestraat moet een aantrekkelijke inrichting hebben voor het winkelend en recreërend publiek. Alle partijen zijn het er over eens dat de Breestraat minder aantrekkelijk moet worden voor doorgaand verkeer (verkeer dat niets op de Breestraat te zoeken heeft en wat ook via de Wijckermolen kan rijden). Daarnaast bestaat de wens om een buslijn via de Breestraat te laten rijden en dat er evenementen op de Breestraat kunnen worden georganiseerd, zoals de jaarlijkse harddraverij.

Op basis van het principe dat de Breestraat effectief 30 km/uur moet worden zijn er twee varianten opgesteld (zie figuur 4.6). In de eerste variant wordt de Breestraat zodanig ingericht dat er geen formele ruimtes worden afgescheiden voor auto, fiets en bus (integraal ruimtegebruik). De auto kan de weg in twee richtingen berijden, maar moet rekening houden met de andere verkeersdeelnemers. Ter hoogte van de Beverhof of midden op de Breestraat kan een bushalte komen. Deze variant vraagt een goede inrichting van de openbare ruimte. Risico van deze variant is dat er sluiptverkeer gebruik maakt van de Breestraat. Zeker bij een

niet goed functionerende ring of opstoppingen op de Wijckermolen, vormt de Breestraat een kortere route richting de Stedelijke ring of de Buitenring. De Bloksteeg kan ook een inrichting met integraal ruimtegebruik krijgen. Gezien de beperkte breedte van de weg en het fietsparkeren ligt het voor de hand hier het eenrichtingsverkeer in stand te houden.

Figuur 4.6 Verkeerscirculatie centrum en varianten Breestraat



In de tweede variant kunnen alle vervoerwijzen op de Breestraat komen, maar wordt doorgaand autoverkeer fysiek onmogelijk gemaakt. Ter hoogte van de Beverhof kan alleen de bus komen. Door de keuze voor deze verkeerscirculatie is de bushalte wel in twee richtingen te bereiken. De fietser kan natuurlijk de Breestraat in twee richtingen blijven berijden. De inrichting van het dwarsprofiel in de Breestraat kan op verschillende manieren worden uitgewerkt.

Gezien de functie van het winkelcentrum en de gewenste levendigheid in de Breestraat is het in beide varianten wenselijk op meerdere plekken geclusterd kortparkeren te realiseren. Vast staat wel dat verkeer op de Breestraat alleen zin heeft als parkeren mogelijk is. Anders heeft verkeer er niets te zoeken (uitgezonderd laden/lossen tijdens venstertijden en parkeren gehandicapten).

Beide varianten zijn verkeerskundig verantwoord. Een definitieve keuze kan gemaakt worden zodra er sprake is van een herinrichting. Het inrichten volgens de principes van integraal ruimtegebruik beantwoordt echter het beste bij de uitgangspunten (logische verkeersstructuur met zo weinig mogelijk eenrichtingsverkeer). Bij de uitwerking van het plan moeten de thema's verkeer, ruimtelijke ordening, economie en milieu integraal worden betrokken om een afgewogen keuze tussen de varianten te kunnen maken.

KERNPUNTEN CENTRUM

Zoveel mogelijk de huidige verkeersstructuur

Vormgeving centrumring moet logisch en helder zijn naar weggebruikers, maar ook rekening houden met verblijfsklimaat

Autoluwe Breestraat door shared space en/of een knip

4.2.6 De Pijp, de Bazaar en Tata Steel

Het bedrijventerrein De Pijp (de bedrijventerreinen Haven-West-/Oost en Velsen-Noord-I) kent veel havengebonden activiteiten. De ontsluiting van het gebied is momenteel niet optimaal door de verschillende verkeersstromen in het gebied, met verschillende herkomsten en bestemmingen. De verwachting is dat met name de Parallelweg maar ook de Wijckermeerweg het verkeer in de toekomst niet zonder vertragingen kan verwerken. Daarbij komt ook nog dat er verschillende inritten zijn, met als gevolg vertragingen door afslaand verkeer naar de aangrenzende percelen.

Als oplossingsrichting is als ontbrekende schakel in de buitenring een nieuwe rechtstreekse verbinding vanaf de N197 Velsertaverse langs de Lijndenweg naar de N246 in de lange termijn visie opgenomen. Deze kruist de haven met een (beweegbare) brug of tunnel.

Tegelijkertijd wordt de Parallelweg geknipt ter hoogte van de Lijndenweg. Op deze manier worden de Parallelweg en de Wijkermeerweg ontlast van doorgaand verkeer, zodat het verblijfsklimaat verbetert. Ook de bereikbaarheid van De Pijp en het gebied rond de meubelboulevard is hiermee gediend en het biedt mogelijkheden voor herontwikkeling rondom de bestaande en nieuwe infrastructuur. Verkeer dat vanuit het noordelijk deel van de Pijp en rond de Wijkermeerweg naar de snelwegen wil, kan gebruik maken van de nieuwe aansluiting op de A22 of de bestaande aansluiting van de Noorderweg op de A9. Verkeer vanuit het zuidelijk deel kan via de Velsertaverse de snelweg bereiken, maar heeft ook de keuze om via de N246 en de Noorderweg naar de A9 te rijden.

Totdat de rechtstreekse verbinding tussen N197 en N246 beschikbaar is, blijven de Parallelweg en de Wijkermeerweg de functie van buitenring vervullen. Zoals eerder aangegeven is de verwachting dat beide wegen dit verkeer niet kunnen verwerken. De doorstroming kan op korte termijn enigszins verbeterd worden door het aantal inritten te beperken en (met name op de Parallelweg) verkeer komende vanaf de inritten te verplichten rechtsaf te slaan. Echter aan het verblijfsklimaat kan niets gedaan worden, aangezien er voor dit verkeer geen redelijk en geschikt alternatief beschikbaar is.

Bij de herstructurering van industrieterrein De Pijp wordt bekeken welke functie het gebied in de toekomst moet krijgen. Aan de hand van deze keuze moet onderzocht worden welke bedrijven onevenredig veel bevoorravingsverkeer genereren. Per bedrijf moet bekeken worden wat de mogelijkheden voor de bevoorrading zijn en/of het bedrijf een andere nader te bepalen locatie kan krijgen. Uitgangspunt hierbij is wel dat de insteekhaven Zijkanaal A (De Pijp) een belangrijke factor blijft spelen bij de overslag van goederen (water – weg). Wellicht kan deze functie door de herstructurering worden versterkt, al dan niet in relatie tot de stedelijke distributie (zie 4.3.3).

Inrichting wegen bedrijventerreinen

Wegen op bedrijventerrein moeten in hoofdzaak geschikt zijn voor vrachtverkeer. Voor de hoofdontsluiting zijn er een aantal gebiedsontsluitingswegen, zoals de Wijkermeerweg, Noorderweg, Parallelweg en de Kanaalweg. De overige wegen kennen vanuit de historische structuur lange rechtdoorgaande stukken, breed opgezette kruispunten en weinig tot geen snelheidremmende maatregelen waardoor de snelheid van het overige verkeer vaak te hoog ligt. Dit in combinatie met de vele inritten, het ontbreken van voorzieningen voor langzaam verkeer en bedrijfsgebonden activiteiten die op of langs de weg plaatsvinden levert verkeersonveilige situaties op. Daardoor is er de noodzaak om toch een effectieve 30km-inrichting te realiseren.



Gezien de grote hoeveelheid vrachtverkeer is het op het eerste gezicht niet altijd mogelijk deze wegen goed in te richten als 30km-gebied. Het is immers niet wenselijk op de bedrijventerreinen zware verkeersremmende maatregelen te treffen. Toch zijn er inmiddels landelijk goede ervaringen met andere snelheidsbeperkende maatregelen dan de standaard 30km-drempels (publicatie 192 van het CROW). Daarbij kan gedacht worden aan de bestrating (klinkers in plaat van asfalt), visuele versmallingen met belijning, accentuering van kruisingen (met belijning of andere verharding) en vrachtwagenvriendelijke drempels. Ook het duidelijk en uniform aangeven van uitritten en parkeerstroken draagt bij aan een veiliger wegbeeld.

De wenselijkheid van fietsvoorzieningen (fietspad of fietsstroken) en trottoirs moet zorgvuldig per locatie worden afgewogen. Mede bepalend hierin is het aantal fietsers en voetgangers

dat er gebruik van maakt. Bij renovaties van de werkgebieden moeten deze afwegingen worden gemaakt.

De Beverwijkse Bazaar

Op weekenddagen leiden de bezoekersaantallen van de Beverwijkse Bazaar vaak tot tijdelijke knelpunten in de bereikbaarheid. Het grootste deel van de bezoekers van de Bazaar komt met de auto. Met de realisatie van de Oostelijke Doorverbinding gaan belangrijke stappen gezet worden om de bereikbaarheid van de Bazaar vanaf de A9 te verbeteren. Daarnaast moet worden onderzocht of met aanvullende maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement het verkeer nog beter kan worden gestuurd over de beschikbare routes/aansluitingen A9 en A22.

Aanvullend kan de bereikbaarheid voor niet-autobezoekers verbeterd worden. Initiatieven zoals de fast-flying-ferry naar Amsterdam zijn helaas niet succesvol gebleken. Om toch het openbaar vervoer te stimuleren moet er naast de bestaande buslijn tussen het station van Beverwijk en de Bazaar ook een verbeterde en meer aantrekkelijke voetgangersverbinding tussen station en Bazaar komen.

Tata Steel

Voor de ontsluiting van Tata Steel geldt dat de Velsertaverse e.o. het grote knelpunt is. Door het ontvlechten van het verkeer op de traverse, zoals opgenomen en de lange termijn visie, wordt de bereikbaarheid van Tata Steel verbeterd.

Door de N197 zijn de woonwijken van Beverwijk voor een belangrijk deel ontlast. Het is nu van belang om het verkeer van/naar de Caegpoort van Tata Steel zoveel mogelijk via de N197 te laten rijden, en niet de Oostelijke Doorverbinding onevenredig zwaar te belasten. Dit benadrukt nogmaals het belang van een goede oplossing bij de Velsertaverse.

KERNPUNTEN DE PIJP, DE BAZAAR EN TATA STEEL

Ontlasten Parallelweg en Wijkermeerweg door nieuwe verbinding N197-N246 als onderdeel van de buitenring

Niet doorgaande wegen op bedrijventerreinen inrichten als 30km-gebied

Verkeer Bazaar sturen door dynamisch verkeersmanagement, stimuleren gebruik Openbaar Vervoer

Ontvlechten verkeer Velsertaverse e.o. maakt Tata Steel beter bereikbaar

4.2.7 Wijk aan Zee

Wijk aan Zee kent een overzichtelijke en logische verkeerssituatie voor gemotoriseerd verkeer. Toch zijn er een aantal verbeterpunten, te weten het uitbreiden van het verblijfsgebied en de bereikbaarheid van het strand en de Noordpier.

Verblijfsgebieden

In Wijk aan Zee staat de verblijfsfunctie centraal. Gezien de ligging kent het dorp geen doorgaand verkeer, met uitzondering van recreatief verkeer van en naar de Reyndersweg en de Noordpier. Praktisch geheel Wijk aan Zee kan daarom binnen de bebouwde kom worden aangewezen als verblijfsgebied (30 km), om zo het leefklimaat en de verkeersveiligheid in het dorp nog verder te vergroten. Enkel de route tussen Zeestraat tot de Zeecroft en de Julianaweg tussen Zeecroft en Verlengde Voorstraat zijn nog aangewezen als gebiedsontsluitingsweg (50 km), als belangrijkste inprikkers voor verkeer van en naar het centrum van het dorp.

Ontsluiting Noordpier

Verkeer van en naar de Reyndersweg en de Noordpier rijdt nu dwars door de dorpskern van Wijk aan Zee, met als gevolg overlast in dit verblijfsgebied. Deze ongewenste situatie kan verbeterd worden door een alternatieve route naar de Reyndersweg en de Noordpier mogelijk te maken via het oude tracé van de Bosweg (suggestie uit inventarisatie problemen). Een deel van deze weg bestaat nog, het resterende deel zou langs de grens met Tata Steel kunnen worden gerealiseerd. Aangezien dit een kostbare ingreep is en er verschillende andere belangen in dit gebied spelen, waaronder de belangrijke natuurwaarde van dit gebied, moet er een onderzoek komen naar de (on)mogelijkheden van deze verbinding.

Bereikbaarheid op stranddagen

Op zomerse dagen wordt Wijk aan Zee druk bezocht. Op de Zeestraat staan op deze dagen wachtrijen en in Wijk aan Zee zijn de parkeerplaatsen druk bezet. Met de realisatie van de N197 is de verkeersproblematiek in het centrum van Beverwijk door strandverkeer grotendeels opgelost. Gezien het beperkt aantal dagen, waarop de problemen zich op de Zeestraat en in Wijk aan Zee voordoen zijn ingrijpende maatregelen zoals uitbreiding van infrastructuur niet reëel.

De huidige maatregelen volstaan om de verkeersstromen van en naar het strand op drukke dagen in goede banen te leiden. Op piekdagen wordt de Dorpsweide opengesteld voor parkerende strandbezoekers. Ook regelen verkeersregelaars het verkeer en zijn afhankelijk van de drukte diverse wegen met hekken en verkeersregelaars afgesloten als alle parkeerplaatsen bezet zijn. Dit systeem bouwt zich op vanaf de Reyndersweg tot maximaal de Zeestraat bij de rotonde met de N197. De Noordpier kent een tekort aan parkeergelegenheid, met name op piekdagen. Er wordt daarom naar gestreefd om extra parkeercapaciteit te realiseren voor de Noordpier in overleg met de gemeente Velsen.

Om de overlast van het verkeer verder te verminderen worden alternatieven, zoals het reizen per bus of fiets aangemoedigd. In de hoofdstukken 5 en 6 is dit verder uitgewerkt.

De bereikbaarheid van hulpdiensten van Wijk aan Zee is en blijft een belangrijk aandachtspunt. Zij moeten te allen tijde Wijk aan Zee goed kunnen bereiken, ook (juist) op stranddagen. Om dit te bereiken wordt met bebording aangegeven dat verkeer bij filevorming op de Zeestraat moet uitwijken naar de zijkant van de weg, zodat hulpdiensten op het middendeel doorgang kunnen vinden. In overleg met de hulpdiensten zal bezien worden of deze maatregel toereikend is of dat aanvullende maatregelen gewenst zijn.

KERNPUNTEN WIJK AAN ZEE

Vergroten verblijfsgebied

Onderzoek naar alternatieve ontsluiting Noordpier

Voor bereikbaarheid strand volstaan huidige maatregelen

4.3 Goederenverkeer

De unieke ligging van de IJmond aan belangrijke snelwegen, spoorlijn en het Noordzeekanaal en in de nabijheid van Schiphol maakt Beverwijk een potentieel aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Zo ook voor bedrijven die het nodige goederenverkeer aantrekken, zoals productie- en distributiebedrijven. Daarnaast speelt haven de Pijp een rol in de overslag van producten en goederen.

Al deze bedrijvigheid genereert vrachtverkeer op de wegen in en rond Beverwijk. Ook voor de bevoorrading van winkels en industrie komt vrachtverkeer in Beverwijk. Essentieel is dat de bedrijven en winkels bereikbaar zijn en blijven. Om dit te garanderen zijn reeds in de voorgaande paragrafen de nodige maatregelen beschreven.

Aanvullend spelen er nog een aantal aandachtspunten voor specifiek het goederenvervoer. Grote vrachtwagens veroorzaken bijvoorbeeld overlast in de woon- en verblijfsgebieden. Het gaat dan bijvoorbeeld om trillingen en stank- en geluidsoverlast. De routes voor goederenvervoer door de stad moeten daarom duidelijk zijn aangegeven, zowel op straat als via de routeplanners, zodat overlast in woonstraten of straten die niet geschikt zijn voor goederenvervoer wordt voorkomen.

Binnen het goederenvervoer zijn de volgende aspecten te onderscheiden:

- voorkeurroutes vrachtverkeer;
- goederenvervoer per spoor;
- stedelijke distributie;
- routing gevaarlijke stoffen;
- hulpdiensten.

4.3.1 Voorkeurroutes vrachtverkeer

Uitgangspunt is dat vrachtverkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de gebiedsontsluitingswegen, zoals beschreven in de figuren 4.1 en 4.2. Vrachtverkeer in Beverwijk maakt bij voorkeur (zo lang mogelijk) gebruik van de buitenring en afhankelijk van de bestemming vervolgens de stedelijke ring en uiteindelijk centrumring. Bij de vormgeving van kruispunten op de ringen is het vrachtverkeer een belangrijk aandachtspunt. Binnen de ring rijdt het vrachtverkeer zoveel mogelijk via de dwarsverbindingen.

De werkgebieden en bedrijventerreinen moeten goed toegankelijk zijn voor vrachtverkeer. De wegen moeten voldoende breed zijn en er geldt in principe een maximum snelheid van 30 km/h met gelijkwaardige kruispunten (zonder geregelde voorrang, met uitzondering van de gebiedsontsluitingswegen). Voor fietsers worden op de hoofdroutes op bedrijventerreinen fietsvoorzieningen (bij voorkeur vrijliggende fietspaden) aangelegd. Daarnaast moeten ook de winkelgebieden toegankelijk blijven voor het bevoorradersverkeer, zonder dat dit tot grote overlast leidt voor de omwonenden en overige weggebruikers.

4.3.2 Goederenvervoer per spoor

Het goederenvervoer per spoor vindt voornamelijk plaats van en naar Tata Steel. De keerspooren langs het Spoorsingel zijn momenteel te kort voor enkele goederentreinen van en naar Tata Steel. Binnenkort vindt een verlenging plaats, waarmee tegelijkertijd de fietsverbinding Sint Aagtenpoort ongelijkvloers en autovrij wordt gemaakt.

Een tweede probleem is de gelijkvloerse kruising van de belangrijkste toegangsweg van Beverwijk – de Velsertaverse – met het Tata-spoor. Met name in de spits veroorzaakt dit grote opstoppingen. Binnen de wensstructuur wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising, waardoor het knelpunt vervalt.

4.3.3 Stedelijke distributie

Stedelijke distributie is het noodzakelijke vervoer dat nodig is om te voldoen aan de vraag van bewoners, winkels, bedrijven en bouwlocaties en diensten in stedelijke gebied. Bij stedelijke distributie kan worden gedacht aan het invoeren van venstertijden voor bevoorrading, de afsluiting van binnensteden voor (bevoorradend) verkeer, het stellen van eisen aan gewicht en afmeting van bevoorradend verkeer en het opzetten van een stedelijke distributiecentrum. Vanuit dit centrum bevoorraden kleine vrachtwagens de binnenstad.

Door de beperkte ruimte, toename van verkeer, tegengestelde belangen, milieuaspecten en leefbaarheid van de stad zijn afspraken tussen partijen nodig om stedelijke distributie in goede banen te leiden.

Het opzetten van een stedelijk distributiecentrum op een nader te bepalen locatie kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid en een verbeterde bevoorrading van bedrijven in het centrum. Vanuit een goed bereikbare en buiten het centrum gelegen locatie kan centraal de binnenstedelijke distributie opgezet worden. De gemeente juicht dergelijke initiatieven om het goederenvervoer duurzamer af te kunnen wikkelen door het gebruik van innovatieve en milieuvriendelijke oplossingen toe en zal deze stimuleren.

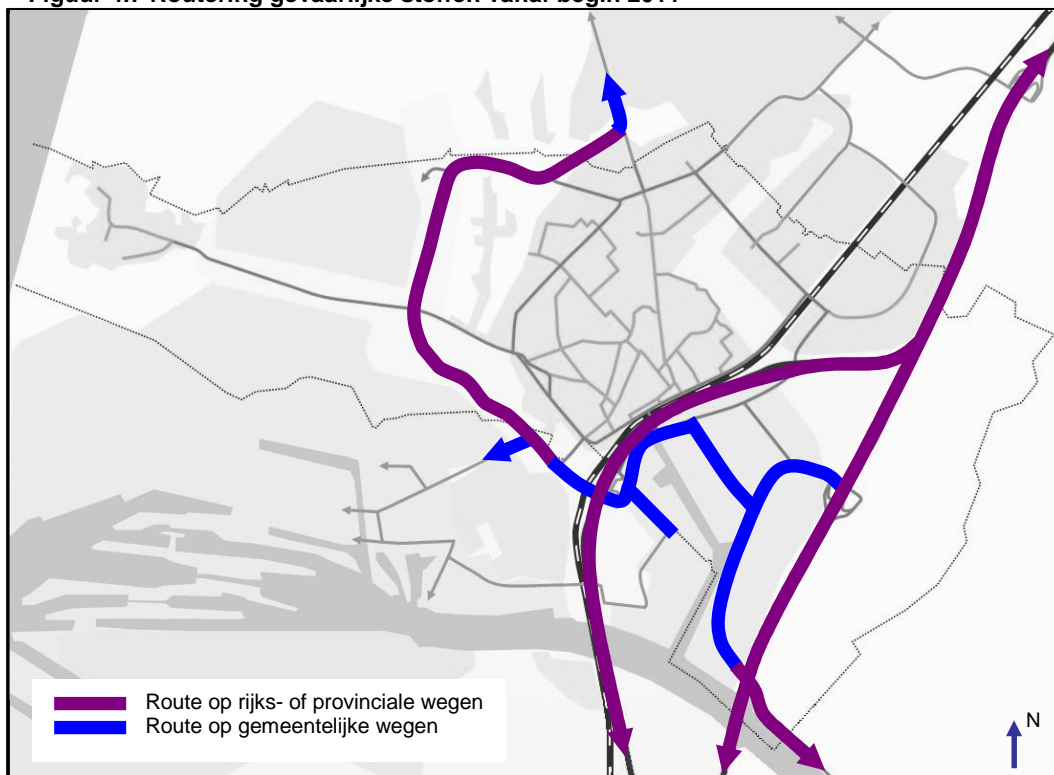
Bij autoluwe winkelgebieden moet rekening gehouden worden met de bevoorrading van winkels en bedrijven in het (deels) af te sluiten gebied. Bevoorrading moet plaatsvinden in venstertijden, af te stemmen met de regio. In de praktijk komt dit meestal neer op een venstertijd in de ochtendperiode (tot 11.00 uur). De aanrijdroutes voor het centrum zijn via de ringstructuur, doch afhankelijk van de te kiezen verkeerscirculatie in het centrum.

4.3.4 Routing gevaarlijk stoffen

Gevaarlijke stoffen worden vervoerd over de weg, het spoor of het water. In Nederland zijn de meeste rijkswegen en provinciale wegen door de overheid aangewezen als routes waarlangs gevaarlijke stoffen kunnen worden getransporteerd. Deze gevaarlijke stoffen zijn in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen als routeplichtig. Gemeenten hebben de mogelijkheid aansluitend hierop routes aan te wijzen. Binnen de gemeente Beverwijk zijn routes vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (zie figuur 4.7). Dit betekent dat binnen de grenzen van deze gemeenten gevaarlijke stoffen uitsluitend vervoerd mogen worden over de aangegeven wegen. Om van deze vaste routes af te wijken heeft de vervoerder een ontheffing nodig, bijvoorbeeld voor het laden en lossen.

De opening van de N917 is aanleiding geweest om de routes voor de gevaarlijke stoffen te heroverwegen. De provinciale weg N197 is, gezien het feit dat het een provinciale weg betreft, automatisch aangewezen als route gevaarlijke stoffen. De N197 is daarom de logische voorkeurreoute in plaats van de oude route via de Laan der Nederlanden. Ook is de ontbrekende schakel op de Noorderweg nu in de routing opgenomen. De routing gevaarlijke stoffen is / wordt in 2010 herzien in opdracht van de Milieudienst IJmond.

Figuur 4.7 Routing gevaarlijke stoffen vanaf begin 2011



KERNPUNTEN GOEDERENVERKEER

Vrachtverkeer via gebiedsontsluitingswegen

Bedrijventerreinen ingericht als verblijfsgebieden (30 km)

Gemeente ondersteunt initiatieven stedelijke distributie

Gevaarlijke stoffen om de stad heen

4.4 Nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is een belangrijk aandachtspunt. De aanrijdtijden van hulpdiensten komen steeds vaker onder druk te staan als gevolg van het niet goed functioneren van het wegennet. Dit kan betekenen dat wettelijke uitruktijden niet gehaald worden. Bij de verdere uitwerking van het GVVP en de afweging van maatregelen dienen de consequenties voor de hulpdiensten nadrukkelijk te worden meegenomen.



5 Openbaar vervoer, fiets en voetganger

In dit hoofdstuk is de visie voor het netwerk van het openbaar vervoer en het netwerk voor de fiets verder uitgewerkt. Ook wordt ingegaan op de voetganger binnen het verkeersnetwerk.

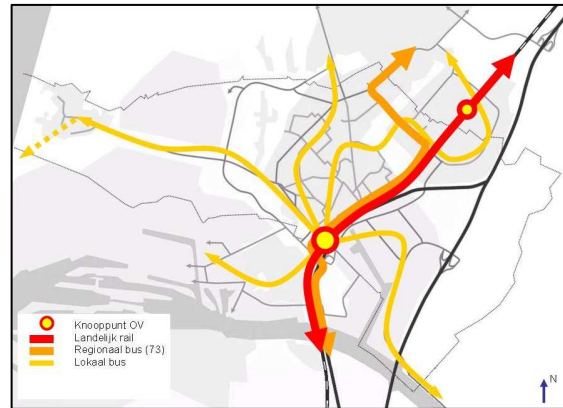
5.1 Openbaar vervoer

5.1.1 Netwerk openbaar vervoer

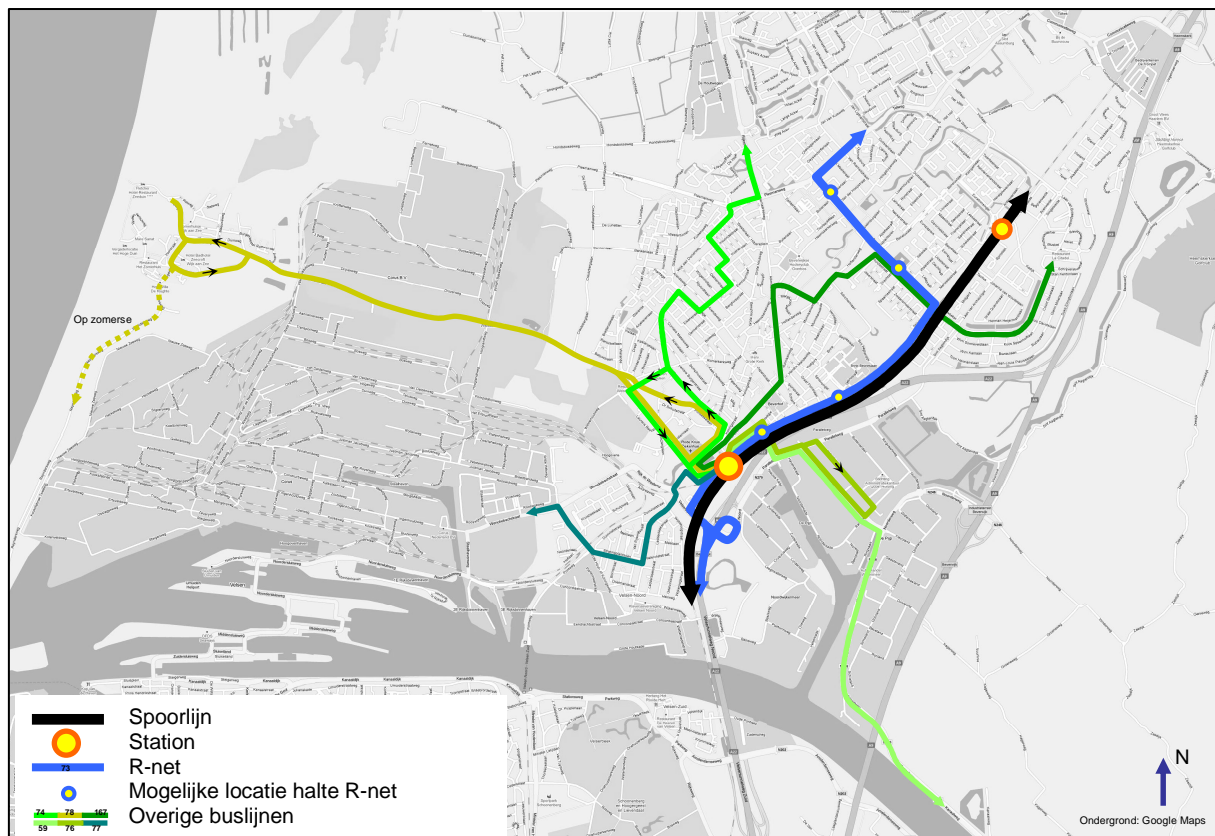
In figuur 3.11 – tevens 5.1 – is de visie op het netwerk voor het openbaar vervoer op de lange termijn weergegeven. Deze visie is vertaald naar een netwerk voor het openbaar vervoer in figuur 5.2.

Voor alle vormen van openbaar vervoer in Beverwijk geldt dat de gemeente geen opdrachtgever is, maar wel meepraat over ontwikkelingsmogelijkheden. De opdrachtgever voor busvervoer is de provincie Noord-Holland en voor treinvervoer het Rijk. Gemeentelijk uitgangspunt is dat de huidige bedieningsgraad per openbaar vervoer niet mag verslechteren.

Figuur 5.1 Visie openbaar vervoer (figuur 3.11)



Figuur 5.2 Netwerk openbaar vervoer



Reizigers per openbaar vervoer moeten veelal overstappen tijdens de reis. Ondanks de beperkte invloed van de gemeente op het regelen van openbaar vervoer streven we ernaar dat de verschillende vormen van openbaar vervoer logisch op elkaar aansluiten (bus op bus

en bus op trein v.v.), ook bij kleine vertragingen. Dit draagt er aan bij dat het reizen per openbaar vervoer aantrekkelijk blijft.

In het netwerk voor openbaar vervoer worden een aantal kernpunten onderscheiden, die in de volgende paragraaf uitwerkt zijn. Allereerst de spoorverbindingen en de rol van de stations in het OV-netwerk. Daarnaast de busverbindingen, waaronder RegioNet, de centrumhalte, de infrastructuur en de netwerkwijzigingen.

5.1.2 Spoorverbindingen

In het gewenste netwerk wordt vanzelfsprekend uitgegaan van het handhaven van de huidige spoorverbindingen. Beverwijk moet haar Intercitystatus behouden, zodat er snelle verbindingen blijven met Haarlem, Alkmaar en mogelijk ook in de toekomst met Amsterdam. Een verhoging van de frequentie in vorm van metroachtige verbindingen met de genoemde steden draagt bij aan een hoger gebruik van het openbaar vervoer op de belangrijkste regionale woonwerkrelaties.

Het station van Beverwijk vormt de belangrijkste spil in het openbaar vervoernetwerk van de IJmond. De gehele stationsomgeving is en wordt opgewaardeerd, waaronder het nieuwe busstation. Ook is rekening gehouden met onder andere voldoende hoogwaardige fietsenstallingen, om zodoende ketenmobiliteit te versterken (overstap fiets - Openbaar Vervoer).

Naast station Beverwijk vormt voor veel inwoners station Heemskerk een goed alternatief. Station Heemskerk speelt een belangrijke rol in de ontsluiting per openbaar vervoer van het noordoostelijk deel van Beverwijk, met name Oosterwijk en de Broekpolder. Hier halteren alleen de stoptreinen. De gemeente Heemskerk heeft de wens om het station per bus te ontsluiten. De gemeente Beverwijk steunt deze wens, echter onder voorwaarde dat het niet ten koste gaat van de bedieningsgraad van de Broekpolder.

5.1.3 Busverbindingen

De bus speelt een belangrijke rol in het voor- en natransport richting de stations. Daarnaast vervult de bus een belangrijke sociale functie voor mensen die zijn aangewezen op het openbaar vervoer. Het ontsluit enkele belangrijke voorzieningen, waaronder het centrum van Beverwijk. Binnen de wensstructuur zijn enkele wijzigingen opgenomen die de kwaliteit van het openbaar vervoer moeten verhogen, waarbij zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen (figuur 3.10) ontsloten worden, maar dat ook past binnen de prOVielen van de provincie Noord-Holland (zie 2.4.2). Aangezien de provincie opdrachtgever is voor het openbaar busvervoer in Beverwijk moeten alle voorgestelde wijzigingen aan de provincie worden voorgelegd.

RandstadNet (R-net lijn 73)

R-net gaat uit van snelle en frequente regionale buslijnen in de noordelijke Randstad. De trekker van R-net is de concessiehouder (voor de IJmond de provincie Noord-Holland). In R-net is zijn de belangrijkste OV-verbindingen in de Randstad zijn opgenomen.

In Beverwijk behoort lijn 73 tot R-net⁵. De huidige route van lijn 73 loopt via de Alkmaarseweg. De wensen voor een andere inrichting van de Alkmaarseweg (zie 4.2.3) stroken niet met een snellere doorstroming en hogere frequentie. Vandaar dat in het netwerk de route via de Spoorsingel / Laan der Nederlanden is opgenomen als voorkeursroute voor R-net. Hierbij wordt daar waar mogelijk en noodzakelijk uitgegaan van vrije infrastructuur voor de bus, zoals in ieder geval een busbaan langs de route Wijckermolen / Spoorsingel tot aan de Schans. Op het resterende deel van de Spoorsingel en op de Laan der Nederlanden en de Plesmanweg moet bezien worden of de bus met het gewone verkeer kan meerijden. Uiteraard krijgt de bus dan wel voorrang in de verkeersregeling van de kruispunten.

⁵ Voorheen viel lijn 73 onder MRA-net (Metropoolregio Amsterdam) en daarvoor onder RegioNet

Uitgangspunt voor R-net is een gegarandeerde snelle reistijd. Daarbij horen minder haltes, maar de resterende haltes krijgen wel een hoger voorzieningenniveau (onder andere dynamische informatie over actuele vertrektijden, fietsparkeervoorzieningen en weersbestendige wachtgelegenheid). In combinatie met een frequente dienstregeling zullen deze haltes een grotere aantrekkingskracht en daarmee een groter gebruikerspotentieel krijgen. Gezien de nieuwe routing is er behoefte aan een bushalte nabij de Wijkerbaan en bij Zwaansmeer / Oosterwijk op de Laan der Nederlanden. Naast een centrumhalte ter hoogte van het Meerplein moet bezien worden of er nog een halte op de Spoorsingel kan komen ter ontsluiting van het SOMA-gebied en het Marlo-terrein.

Ook onderdeel van R-net is de busbaan Wijkerpoort, die vanaf het busstation via de Wijkerpoort naar de Velsertaverse moet komen te lopen. Door deze busbaan hoeven bussen niet meer via het kruispunt van de N197 met de Velsersweg te rijden. Bussen kunnen rechtstreeks vanaf het busstation naar de aansluiting met de A22 rijden. Onder leiding van de provincie Noord-Holland wordt deze busbaan nu samen met de gemeente Velsen voorbereid, zodat deze binnen een aantal jaren kan worden geopend.

Overige buslijnen

In het netwerk is de route van de buslijn tussen Beverwijk en de Broekpolder aangepast, zodat deze zowel de Breestraat als een gedeelte van de Alkmaarseweg bedient. Door de veranderde route van lijn 73 moeten andere buslijnen de bediening van bepaalde delen van Beverwijk overnemen, met name het gebied rond het Kennemertheater. Ook bestaat er de wens om een bus over de Breestraat te laten rijden (zie 4.2.5). De halte moet een prominente plaats krijgen in de Breestraat en een hoogwaardige uitstraling krijgen. Het vormt samen met de RegioNet halte ter hoogte van het Meerplein een belangrijke knoop binnen het centrum voor OV-reizigers met als bestemming het winkelgebied van Beverwijk.

Ontsluiting Noordpier

Op zomerse dagen is er een groot aantal bezoekers dat naar de Noordpier wil. De Noordpier is nu alleen per auto of fiets te bereiken. Gezien de beperkte parkeercapaciteit leidt dit er vaak toe dat de weg naar de Noordpier compleet vol staat en dat deze afgesloten moet worden. Ook veroorzaakt het autoverkeer problemen in de dorpskern van Wijk aan Zee (zie 4.2.7). De bestaande buslijn naar Wijk aan Zee kan wellicht op dergelijke dagen doorrijden naar de Noordpier, om zodoende een goed alternatief voor de auto te bieden.

Toegankelijkheid bushaltes

De toegankelijkheid van het openbaar busvervoer is de afgelopen jaren verbeterd (zie ook paragraaf 2.4.2). Materieel is inmiddels toegankelijk gemaakt, net als een deel van de bushaltes. De resterende haltes moeten de komende jaren voor mindervaliden toegankelijk worden gemaakt.

30 km/h op busroutes

Op de kaart van het wensbeeld autoverkeer zijn enkele busroutes gecategoriseerd als erftoegangsweg (30 km). De gebiedsontsluitende functie van deze wegen is namelijk zeer beperkt, de verblijfsfunctie is juist dominant. In paragraaf 4.2.4 is dit al aangegeven. Veel van de wegen die het betreft zijn nu al relatief smal en ingericht met snelheidsremmende maatregelen, waardoor de feitelijke snelheid van de bus nu al lager ligt dan de maximum snelheid van 50 km/uur. In principe is het mogelijk een bus door een 30km-zone te laten rijden, mits de bus een gegarandeerde reistijd heeft. Dit kan bijvoorbeeld door het toepassen van busvriendelijke drempels (met uitzondering van R-net). Het advies is wel dit in overleg met de concessiebeheerder, omwonenden (wijkgroep) en vervoerder nader te bekijken. Ontsluiting van de wijken per openbaar vervoer is van groot belang om alle inwoners van Beverwijk een mogelijkheid te geven met het openbaar vervoer te reizen. Daarbij is een snelle reistijd uiteraard van belang. Echter, voor de ontsluitende lijnen door de woonwijken is een snelle reistijd van minder belang dan voor de doorgaande hoogwaardige R-net lijn 73.

OV-taxi

De provincie Noord-Holland heeft bezuinigingen aangekondigd op het collectief vraagafhankelijk vervoer, oftewel de OV-taxi. Doordat de concessie in de IJmond reeds verleend is, worden de komende jaren in de IJmond echter nog geen bijzondere ontwikkelingen. Wat de gevolgen van de bezuinigingen zijn na het verlopen van de concessie is nog onduidelijk. Dit punt behoudt continu aandacht.



KERNPUNTEN OPENBAAR VERVOER

- Handhaven huidige spoorverbindingen
- Station als knooppunt voor de regio
- R-net (lijn 73) via Laan der Nederlanden
- Centrumhaltes Meerplein en Breestraat
- Doortrekken buslijn Wijk aan Zee naar Noordpier

5.2 Fiets

Alle verplaatsingen in de gemeente moeten op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden, zeker de verplaatsingen met de fiets. Verplaatsingen per fiets zijn vanuit gebruik van de fiets moet daarom gestimuleerd en gefaciliteerd worden. Dit kan door het bieden van geschikte routes, die comfortabel, herkenbaar en veilig zijn. Het bestaande uitvoeringsprogramma fietsnetwerk biedt daar voldoende mogelijkheden voor (zie 2.4.3). Dit netwerk is de basis voor deze paragraaf. In bijlage 2 staat de huidige stand van zaken van het uitvoeringsprogramma fietsnetwerk.

5.2.1 Fietsnetwerk

Het gebruik van de fiets is te stimuleren met een herkenbare fietsinfrastructuur, waarbij een aantal eisen van belang zijn. Deze eisen zijn de basis voor het fietsnetwerk in Beverwijk.

Vijf eisen aan een goed fietsnetwerk

Samenhang: De fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstroken en woonstraten) vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers. De routes worden ondersteund met bewegwijzering en verlichting.

Directheid: De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe routes opleveren.

Aantrekkelijkheid: De fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts.

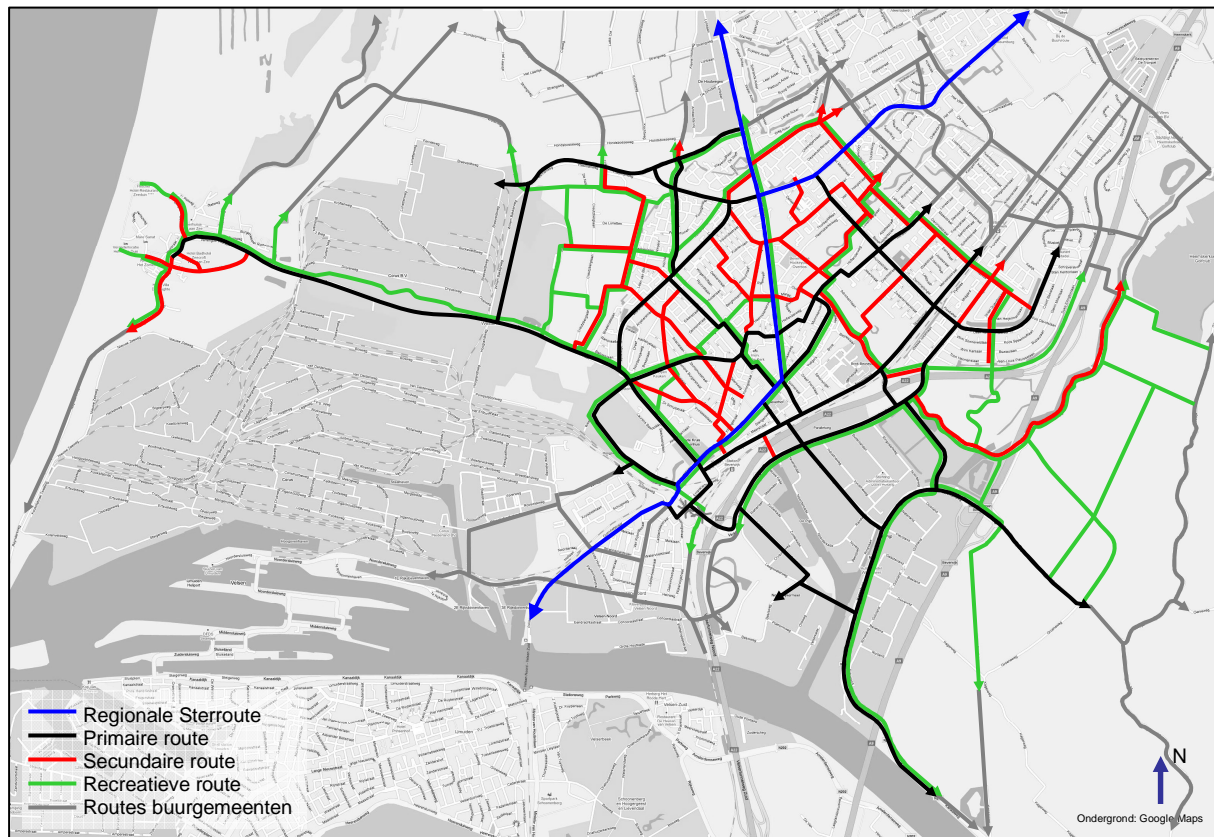
Veiligheid: De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het Duurzaam Veilig principe van homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen. Ook de sociale veiligheid moet goed zijn: verlichting is daarbij een noodzakelijk hulpmiddel, zeker wat betreft de utilitaire routes.

Comfort: De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Het hoofdnet wordt uitgevoerd met voorzieningen van voldoende breedte in comfortabele verharding.

In figuur 5.3 is het fietsnetwerk voor de lange termijn weergegeven. In dit netwerk zijn de belangrijkste herkomsten en bestemmingen en de belangrijkste fietsrelaties opgenomen. Er

is een onderscheid gemaakt tussen een regionale doorgaande route, een primaire stedelijke hoofdroute en secundaire wijkontsluitende routes. Ook zijn de recreatieve routes aangegeven. Deze hiërarchie maakt ook een prioritering van maatregelen mogelijk.

Figuur 5.3 Fietsnetwerk



Het fietsnetwerk in Beverwijk volgt gedeeltelijk de hoofdstructuur voor de auto en wordt aangevuld met speciale kortsluitende hoofdroutes voor fietsers. Fietsstroken of fietspaden langs de hoofdstructuur van de auto zijn nodig uit oogpunt van veiligheid (conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig). Met de extra kortsluitende hoofdroutes speciaal voor fietsers wordt de maaswijdte van het netwerk voor de fiets verkleind, zodat men altijd snel op een primaire fietsroute kan komen.

Zowel de primaire en secundaire routes behoren tot het utilitaire fietsnetwerk: de gebruiksroutes voor dagelijks verkeer. Een primaire route is hoofdzakelijk bedoeld voor doorgaand stedelijk fietsverkeer. De belangrijkste herkomsten en bestemmingen zijn via dit netwerk snel te bereiken. De secundaire route ontsluit en verbindt de wijken. Deze utilitaire routes moeten geschikt zijn voor dagelijks gebruik. Dit houdt in dat ze niet alleen comfortabel, snel, logisch en herkenbaar moeten zijn, maar ook voorzien moeten zijn van verlichting. De recreatieve routes zijn de routes voor niet-dagelijks recreatief gebruik. Deze routes ontsluiten de belangrijkste toeristisch-recreatieve bestemmingen, zoals het strand, de groen- en recreatiegebieden en het centrum. Een groot deel van de recreatieve routes valt samen met het utilitaire netwerk. Op de delen die niet samen vallen blijft comfort een belangrijke voorwaarde, maar verlichting en snelheid zijn bijvoorbeeld niet noodzakelijk.

Uit een vergelijking met de huidige situatie komen de knelpunten en ontbrekende schakels in het fietsroutenet naar voren. Daar waar het fietsnetwerk niet compleet is moeten nieuwe fietsroutes worden aangelegd. De aandachtspunten van belang bij de aanleg en reconstructie van fietsroutes zijn opgenomen in bijlage 5.

5.2.2 Regionale Sterfietsroute

In het netwerk is een regionale Sterfietsroute aangegeven. Met deze hoge kwaliteitsroute wordt het fietsgebruik voor de langere afstanden gestimuleerd. Deze fietsroute moet van zeer hoge kwaliteit zijn (zo mogelijk in de voorrang, voldoende brede fietspaden, etc.) en verbindt Velsen, Beverwijk en Heemskerk (Uitgeest / Castricum). Het vormt gelijktijdig de slagader van het fietsnetwerk in Beverwijk. Bij de uitwerking moet naar de inpassingmogelijkheden worden gekeken. Het voortzetten van de route richting Heemskerk (Rijksstraatweg en Plesmanweg) en Velsen (richting de pont) moet nog nader met de buurgemeenten worden afgestemd.

5.2.3 Ontbrekende schakels

Het wensnetwerk voor de fiets, voorziet in de aanleg van enkele (ontbrekende) schakels. De belangrijkste netwerkwijzigingen zijn:

- binnenstad – de Pijp;
- verbinding N197-N246;
- Beverwijk – Velsen;
- de N197;
- recreatieve verbindingen.

Binnenstad – De Pijp

De verbinding tussen de Binnenstad en de Meubelboulevard en de Pijp is momenteel niet goed, met name voor langzaam verkeer. Alleen de smalle Viaductweg is nu beschikbaar als route. Om enerzijds de relatie tussen de Binnenstad en de Pijp te verbeteren en anderzijds het fietsgebruik op deze woon-werkrelatie te stimuleren moet er in het verlengde van de Wijkermeerweg een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer komen.

Aanvullend is een tweede extra verbinding gewenst voor langzaam verkeer langs de Velsertaverse in de gemeente Velsen, om het langzaam verkeer tussen Tata Steel, Velsen-Noord en de Pijp beter te faciliteren. Dit verkeer moet nu omrijden via de Viaductweg of de Velsense Wijkermeerweg.

Verbinding N197-N246

Voor autoverkeer is een extra verbinding gewenst tussen de N197 bij de Velsertaverse via een verbinding over het water naar de N246 (zie paragraaf 4.2.2 en 4.2.6). Voor een verbeterde ontsluiting van de bedrijventerreinen langs de A9 is deze verbinding ook gewenst voor langzaam verkeer. Niet alleen het fietsgebruik op deze woon-werkrelatie wordt hiermee gestimuleerd, er ontstaat ook een kortere en veiligere route van en naar de Kanaalweg en Zaanstad.

Beverwijk – Velsen

De route voor langzaam verkeer van en naar Velsen-Noord en de pont loopt nu via Holland op z'n Smalst en het kruispunt N197 – Wenckebachstraat ofwel via het kruispunt Velsersweg – N197 – Wijkerstraatweg. Met name bij de Velsersweg moet langzaam verkeer lang wachten om het kruispunt over te steken. Ook is een gelijkvloerse overstek per definitie onveiliger dan een ongelijkvloerse overstek. Bij een tunnel moet de sociale veiligheid niet uit het oog verloren worden. Dit laatste geldt ook voor de huidige provisorische route via de Emplacementsweg.

In het netwerk is daarom een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer met de N197 opgenomen. Gezien de ruimtelijke inpassing ligt het voor de hand om deze route via de Wijkerpoort te laten lopen.

De N197

Momenteel ontbreekt een directe fietsverbinding langs de N197 tussen de Plesmanweg en de Zeestraat. Voor utilitair en recreatief fietsverkeer tussen het noorden van Beverwijk / Heemskerk en Wijk aan Zee wordt dit als groot gemis ervaren. Fietsers moeten nu via de minder geschikte Creutzberglaan rijden, via de recreatieve fietspaden (groen- en waterplan of verbindingen in duinen) of in de nabije toekomst via Westelijk Beverwijk. In de wensstructuur is daarom een primaire route direct langs de N197 opgenomen. In overleg met de provincie zal bekeken moeten worden hoe deze route vorm kan krijgen.

Wenselijk is ook een ongelijkvloerse fietsverbinding met de N197 bij de Creutzberglaan, die bij de aanleg van de N197 is komen te vervallen. Voor fietsers tussen Beverwijk en het Heemskerkerduin is deze oversteek gewenst en om dit op een veilige manier te laten plaatsvinden is een ongelijkvloerse verbinding noodzakelijk. De in voorbereiding zijnde ongelijkvloerse kruising met de N197 bij de Kleine Houtweg / Gladiolenlaan is ook onderdeel van de wensstructuur (opening gepland in 2012).

Recreatieve verbindingen

De recreatieve verbindingen vallen veelal samen met het utilitaire netwerk. Aanvullend worden er vanuit het groen- en waterplan diverse recreatieve fietsroutes gerealiseerd. Daarnaast komen er nieuwe routes met de herinrichting van De Buitenlanden en het Sint Aagtenpark. Tenslotte zijn de 4 groene routes uit de Structuurvisie (zie 2.4.3) opgenomen, te weten de Polderroute (oostelijk deel gemeente), de Strandroute (Beverwijk - Wijk aan Zee), de Duinenroute (noord-zuid door de duinen) en de Landgoederenroute (noord-zuid door de binnenduinrand).

De bereikbaarheid van Wijk aan Zee voor recreatief verkeer per fiets is goed. Ook hier moet continu aandacht blijven voor comfortabele en snelle fietspaden. Aanvullend op de bestaande verbindingen is een recreatieve route gewenst tussen de Waterweg en Wijk aan Zee, tussen Tata Steel en de duinen. Met name voor recreatief verkeer uit Heemskerk dat naar Wijk aan Zee wil is dit een belangrijke schakel. Bij het strand zijn mogelijkheden voor nog meer stallingvoorzieningen (bijvoorbeeld een extra fietsenstalling aan het einde van de Rijckert Aertsweg). Langs de Reyndersweg is in juni 2010 een fietspad naar de Noordpier gereed gekomen. In combinatie met een bootverbinding over het kanaal is dit een schakel in de lange afstand kustroute. Dit fietspad zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid met de fiets.

5.2.4 Overige kernpunten fietsbeleid

Wegencategorisering

De indeling van de wegen in verschillende categorieën (wegencategorisering) met elk verschillende kenmerken is ook bedoeld om de veiligheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Een goede wegencategorisering betekent óók: meer veiligheid voor fietsers en het comfort van fietspaden of -stroken op drukke wegen. De wegencategorisering is te vinden in figuur 4.1 en 4.2.

Fietsverkeer zo veel mogelijk in twee richtingen

In de huidige situatie geldt ook voor fietsers op een aantal wegen een verbod om in twee richtingen te rijden. Veelal is er onvoldoende ruimte in het profiel. Voorstel is om toch te streven zoveel mogelijk in fietsverkeer twee richtingen mogelijk te maken. Ten eerste moet de fietser juist prioriteit krijgen en niet worden geremd in de bereikbaarheid. Ten tweede blijken fietsers zich in de praktijk niet aan het eenrichtingsverkeer te houden. Het eenrichtingsverkeer is veelal ingevoerd om de verkeersveiligheid van fietsers te verbeteren. Dit leidt tot negeren van het verbod en daarmee tot nog onveiligere situaties.

Minder verkeerslichten, meer prioriteit voor fietsers

De afstelling van de verkeerslichten is niet altijd voordelig voor de fietser. Momenteel wordt onderzocht op welke kruispunten de afstelling van de verkeerslichten geoptimaliseerd kan worden (of zelfs de lichten kunnen worden verwijderd), zodat de wachttijd voor de fietser verbetert, en voor het overige verkeer niet onevenredig verslechterd. Op sommige locaties worden wachttijdvoorspellers en mogelijk regensensoren toegepast. Als basisprincipe binnen de ring geldt om de verkeerslichten te verwijderen en voor voorrangskruispunten of rotondes (met fietsers in de voorrang) te kiezen. Daar waar binnen de ring uit capaciteitsoverwegingen verkeerslichten noodzakelijk zijn, is het mogelijk om prioriteit te geven aan het fietsverkeer.

Fietsstraat, vrijliggende fietspaden in verblijfsgebieden

Binnen een verblijfsgebied (30 km) komen langs de wegen in principe geen fietsvoorzieningen. Daar waar echter een utilitaire fietsroute ligt, moet de prioriteit voor de fietser in de vormgeving tot uitdrukking komen. Dit kan door een solitair fietspad, danwel door een fietsstraat (zie inzet). Bij een fietsstraat kan het bestemmingsverkeer over deze weg rijden, maar wel met aangepaste snelheid: de fietser heeft prioriteit (fietsers meer naar het midden). Comfort en herkenbaarheid zijn aanvullende belangrijke kenmerken voor de fietsstraat.



Bij de inpassing van de fietsroutes (materialisering, dimensionering) moet er aandacht zijn voor de omgeving en het karakter van de straat van gevel tot gevel. Daarbij is niet alleen de verkeersfunctie van belang, maar ook het historisch en stedenbouwkundig beeld van de straat en de buurt. Op utilitaire routes door verblijfsgebieden is een fietsstraat het uitgangspunt. Primaire routes krijgen een rijloper van rood asfalt. Secundaire routes krijgen een open verharding. Op de secundaire routes kan overwogen worden om het fietsstraatprincipe los te laten als er andere doorslaggevende redenen zijn die tot een andere inrichting van de openbare ruimte leiden (historie, karakter). Op projectbasis kan dit afgewogen worden. Belangrijk is dat in deze gevallen er wel nog recht wordt gedaan aan de fietsroute in z'n geheel, zodat het beleidsuitgangspunt om het fietsgebruik te stimuleren ook uiteindelijk op straat in de verharding zichtbaar is.

Goede stallingvoorzieningen

Als je het fietsgebruik wilt stimuleren, moeten er naast goede fietsroutes ook goede fietsstallingen zijn bij de belangrijkste bestemmingen. Het gaat dan om zowel onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen. Met name in en rond de Breestraat moeten voldoende hoogwaardige stallingen worden gerealiseerd. Gezien de gestrektheid van het centrum en de functie (dagelijkse boodschappen) wordt geadviseerd te werken met kwalitatief goede fietsrekken dichtbij de winkels, ingepast in de omgeving. Voor een centrale fietsenstalling (gratis en bewaakt) in het centrum is naar verwachting te weinig belangstelling. Wel kan een kleinschalige stalling bij de realisatie van nieuwe parkeervoorzieningen worden meegenomen. Bij het station wordt in ieder geval een stallingsvoorziening gerealiseerd, voor de functies van het Stationsgebied (station, stadhuis). Fietsers kunnen hier gratis de fiets stallen. Tenslotte moeten er ook bij de belangrijke voorzieningen zoals het theater, de bibliotheek, het ziekenhuis en de buurthuizen voldoende stallingsmogelijkheden zijn.



In Wijk aan Zee moeten bij de strandopgangen voldoende hoogwaardige stallingen aanwezig zijn. In overleg met de Dorpsraad zal aanvullend onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor een (mogelijk gratis) bewaakte stalling in Wijk aan Zee.

Bromfiets op rijbaan

Vanwege de snelheidsverschillen en de veelal geringe breedte van de fietsvoorzieningen is het ongewenst dat zowel fietsers als bromfietzers op dezelfde fietspaden en rijden. Binnen de bebouwde kom rijden daarom al enkele jaren de bromfietzers op de rijbaan. Dit is conform de landelijke richtlijnen.

Onderhoud en gladheidsbestrijding

Het spreekt voor zich dat fietsroutes goed onderhouden moeten zijn. Ook een adequate gladheidsbestrijding op de utilitaire routes is noodzakelijk om ook in winterse omstandigheden de fiets een goed alternatief te laten zijn voor de auto. Ook moet tijdens werk in uitvoering aan utilitaire fietsroutes, net als bij werkzaamheden op routes voor het autoverkeer, een passend alternatief geboden worden.

KERNPUNTEN FIETS

Fietsroutes: samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel

Utilitair netwerk van primaire en secundaire routes, aangevuld met recreatief netwerk

Fietsverkeer zoveel mogelijk in 2 richtingen

Fietsstraten in verblijfsgebieden, rekening houdende met karakter omgeving

Goede gratis stallingen

Onderzoek naar bewaakte stalling Wijk aan Zee

5.3 Voetganger

Voetgangers moeten in principe overal goed kunnen komen. Daarom is voor voetgangers geen netwerk aangegeven. Langs de hoofdwegen voor het autoverkeer moeten afzonderlijke trottoirs worden aangelegd. Algemene problemen voor voetgangers zijn te herleiden tot de toegankelijkheid. Met name mindervaliden kunnen door obstakels of onvoldoende breedte slecht van de beschikbare ruimte gebruik maken. Elke straat moet daarom minimaal één trottoir hebben dat minimaal 1,50 m breed en obstakel vrij is. In winkelgebieden moeten uitstallingen op trottoirs rekening houden met deze minimale toegankelijkheid. Daar waar nodig worden verlaagde banden en markering voor visueel gehandicapten projectmatig meegenomen bij reconstructies.

Verbinding binnenstad - meubelboulevard

De relatie tussen de binnenstad en de meubelboulevard is in de huidige situatie niet sterk aanwezig (zie ook paragraaf 5.2.3). Vanuit de Structuurvisie is er de wens om de relatie te versterken. Een van de maatregelen is het realiseren van een nieuwe langzaam verkeersverbinding (fiets en voetganger) in het verlengde van de Wijkermeerweg. Deze kan als alternatief dienen voor de Viaductweg.

Conflictpunten

Voor voetgangers moeten er minder potentiële conflictpunten zijn. Met name de oversteekplaatsen op doorgaande gebiedsontsluitingswegen moeten veilig en verantwoord zijn vormgegeven. Daarnaast moeten de looproutes van, naar en in het centrum nader bekeken worden. De routes moeten een logische structuur gaan vormen. Eventuele ontbrekende schakels moeten worden opgeheven, zoals op de route De Pijp - Station NS - Centrum - Kennemertheater. Vanuit de Detailhandelsvisie en de plannen Meerplein wordt daarnaast gestreefd naar een zogenaamd winkel 8-tje rondom het Meerplein en de Breestraat, waarbij winkelbezoekers een rondje kunnen lopen.

Zebrapaden (voetgangersoversteekplaatsen)

In de regel leg je zebrapaden binnen de bebouwde kom aan op plaatsen waar voetgangers oversteekproblemen ervaren. Niet elke locatie is geschikt voor een zebrapad. Ook moet je ervoor waken dat er met een zebrapad schijnveiligheid wordt geboden, dat wil zeggen dat de voetganger denkt dat er veilig overgestoken kan worden, maar dat dat in de praktijk niet zo is. Zebrapaden kunnen daarom alleen worden aangelegd als voldaan wordt aan onderstaande criteria:

- De locatie ligt binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom ligt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te hoog voor gelijkvloerse oversteekplaatsen.
- De locatie moet in een veel gebruikte voetgangersroute liggen. Als een zebra niet veel gebruikt wordt, verwacht een automobilist niet dat er voetgangers kunnen oversteken (er steekt immers praktisch nooit iemand over), wat gevaarlijk kan zijn als er toch wel iemand wil oversteken.
- De zebra moet altijd in combinatie met snelheidsremming zoals: een rotonde, op de aansluitende tak van een T-kruising, in combinatie met drempels, in combinatie met een middeneiland / slinger in de weg, enzovoort.
- De zebra ligt niet binnen 100 meter van een kruispunt met verkeerslichten of een andere zebra.
- De zebra ligt niet op zeer drukke wegen met twee of meer rijstroken per richting. De oversteektijd voor voetgangers wordt daarmee te lang, waardoor de veiligheid in het geding kan komen. De voorkeur gaat dan uit naar oversteekgelegenheden bij geregelde kruispunten.
- De locatie moet goed zichtbaar zijn.
- Zebra's komen in principe niet voor in verblijfsgebieden / 30km-zones. De verkeersintensiteit behoort in verblijfsgebieden meestal niet dermate hoog te zijn dat zebrapaden nodig zijn.
- Wegen in twee fasen oversteken biedt voor ouderen en invaliden grote verbeteringen. Bij veel gebruikte oversteken is het wenselijk om de positie van voetgangers te versterken door de aanleg van een zebrapad of ongeregelde oversteekplaats met middeneiland.

KERNPUNTEN VOETGANGER

Voetgangers moeten in principe overal goed kunnen komen

Verbeteren verbinding binnenstad – woonboulevard

Zebrapaden alleen mogelijk onder bepaalde voorwaarden

6 Flankerend beleid

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat van invloed is op het verkeersbeleid van dit GVVP. Het gaat om flankerend beleid ten aanzien van parkeren, mobiliteitsmanagement, gedragsbeïnvloeding, handhaving en milieu. Sommige knelpunten vragen immers om meer dan alleen fysieke maatregelen.

6.1 Parkeren

Het onderdeel parkeren is in het GVVP niet nader uitgewerkt, dit vormt onderdeel van het parkeerbeleidsplan, dat in een apart beleidstraject tot stand komt. De hoofdlijnen van het parkeerbeleid zijn hierna kort beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar de parkeervisie.

Het programma Vitale Stad beoogt de herstructurering van de oude wijken, de Pijp en het centrumgebied van Beverwijk. Het centrum van Beverwijk heeft een regionaal karakter en vormt een knooppunt voor de omgeving. De Breesstraat, het Meerplein en het Stationsgebied krijgen een kwaliteitsimpuls om de regionale functie van Beverwijk te versterken.

Alle plannen voor het centrumgebied staan of vallen met een goed onderbouwde parkeervisie. Veel van de geplande ontwikkelingen liggen op locaties waar nu maaiveld parkeren aanwezig is. Parkeren moet dus ondergronds of in ieder geval in gebouwde parkeervoorzieningen worden ondergebracht. In het centrum van Beverwijk kiezen moet het parkeren zoveel mogelijk ondergronds komen, zodat ruimtelijke kwaliteit van het centrumgebied nog meer wordt versterkt.



In het parkeerbeleid wordt aanvullend gekozen voor een gerichte doelgroepenbenadering met maatwerk: parkeren in de woonwijken in de regel alleen voor bewoners en hun bezoek, de parkeergarages in het centrum voor bezoekers van de binnenstad en aan de rand van het centrum / de stad de parkeervoorzieningen voor langparkeerders (werknemers en P&R).

6.2 Mobiliteits- en vervoermanagement

Mobiliteitsmanagement biedt de mogelijkheid om het autogebruik in het woon-werkverkeer te verminderen en geeft bedrijven aan op welke wijze zij hieraan invulling kunnen geven. Dit geldt zeker voor situaties waar het openbaar vervoer een of in beperkte mate een oplossing kan bieden. Vervoermanagement is op dit moment vrijblijvend als het gaat om bestaande bedrijven, omdat instrumentarium ontbreekt om bestaande bedrijven te bewegen tot vervoermanagementplannen te komen. Bezien zal worden (in nauwe samenwerking met de regionale overheden en de organisatie Verkeeradvies) op welke wijze voor bestaande, maar ook nieuwe bedrijven, invulling kan worden gegeven aan vervoermanagement door een gericht stimuleringsbeleid voor de realisatie van onder meer fietsvoorzieningen, parkeerplaatsen voor carpoolers en dergelijke.

De landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement⁶ biedt diverse handreikingen voor mobiliteitsmanagement onder het credo "Slim werken, Slim reizen". Deze variëren van het stimuleren van alternatieve vervoerwijzen tot het Nieuwe werken en sturing door arbeidsvoorwaarden en reiskostenvergoedingen.

Onder leiding van de Milieudienst IJmond wordt eind 2010 het platform IJmond Duurzaam Bereikbaar opgericht. Het stimuleren van maatregelen ten aanzien van mobiliteitsmanagement in de IJmond zal een belangrijk item zijn voor het platform.

⁶ Kijk voor meer info op www.tfmm.nl

Dit GVVP wil stimuleren dat bij nieuwe bedrijfsvestigingen met meer dan 50 medewerkers een vervoermanagementplan wordt opgesteld. Het feit dat je over de eigen mobiliteitsbehoefte na moet denken en dit moet uitwerken draagt er aan bij dat er meer bewust met mobiliteit wordt omgegaan. Bij een verantwoorde keuze voor de mobiliteitsbehoefte van bedrijven hebben de weggebruikers daar uiteindelijk allemaal profijt van, inclusief het bedrijfsleven zelf. Tot nu toe is er geen verplichting en kunnen bedrijven vrijblijvend over de eigen mobiliteit nadenken. We zien dat door dit vrijwillige karakter vervoermanagement bij bedrijven de afgelopen jaren niet van de grond is gekomen. Een verplichting voor een vervoermanagementplan is wellicht mogelijk, maar daar wordt nu nog niet voor gekozen. In overleg met het bedrijfsleven moet eerst geprobeerd worden om alsnog vorm te geven aan vervoermanagement bij bedrijven. Doel moet zijn om individuele bedrijven te verleiden tot het nemen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Hetzelfde geldt overigens voor grote publieksaantrekkende functies, zoals scholen of een schouwburg.

De bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer van de werkgebieden laat in de huidige situatie te wensen over. Met onder andere een nieuwe langzaam verkeerverbinding in het verlengde van de Wijkmeerweg wordt de bereikbaarheid per fiets en voor voetgangers verbeterd. Parkmanagement wordt gezien als mogelijkheid om als bedrijven gezamenlijk de bereikbaarheid te verbeteren. Tata Steel heeft als voorbeeld al bussen rijden die werknemers van en naar het werk brengen. Door parkmanagement kunnen bedrijven gezamenlijk initiatief nemen om de bereikbaarheid voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren.

6.3 Gedragsbeïnvloeding

Naast handhaving kan educatie bijdragen aan het gedrag op de weg. Als onderdeel van Duurzaam Veilig is verkeerseducatie hét middel om structureel aandacht te geven aan verkeersveiligheid, met name op scholen. Voorlichting aan specifieke doelgroepen en handhaving zijn noodzakelijk om tegemoet te komen aan de maatschappelijke aandacht die er voor verkeersveiligheid is.



Voorlichting en educatie

Het succes van het verkeersveiligheidsbeleid staat of valt met het gedrag van weggebruikers. Voorlichting en educatie kunnen weggebruikers helpen om een beter beeld te krijgen van de risico's die aan hun gedrag kleven en om de regels beter over te dragen. Een verkeersexamen op de basisschool en daarna een theorie-examen voor brommer en auto is onvoldoende. Het streven is permanente verkeerseducatie, waarbij er voor verschillende doelgroepen een toegespitst lespakket komt in samenwerking met schoolbegeleidingsdiensten.

Maatregelen

Binnen de filosofie van Duurzaam Veilig wordt naast infrastructurele maatregelen tevens een belangrijke rol toebedeeld aan mensgerichte maatregelen en educatie. De gemeente Beverwijk ondersteunt deze beleidslijn door samen te werken met de plaatselijke afdeling van de verkeersveiligheidsorganisatie VVN. In tabel 6.1 is een overzicht opgenomen van de mogelijke activiteiten.

Schoolomgevingen

Het doel is de locaties van de scholen in Beverwijk objectief én subjectief duurzaam veiliger te maken. Resultaat is voor elk van de locaties een maatregelenpakket voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Zo wordt de (subjectieve) verkeersveiligheid rondom scholen en op de schoolroutes verbeterd, mogen/kunnen kinderen (eerder) zelfstandig naar school én is een bewustwordingsproces bij ouders, leerlingen en scholen in gang gezet. Samenwerking met de schoolleiding/het team en de (verkeers)ouders is een cruciale voorwaarde voor het slagen van een dergelijk project.

Algemene richtlijnen: Veilig Verkeer Nederland / Fietsersbond

- de route naar school is veilig
- de straat voor school is veilig
- er is een veilige oversteekplaats...
- ...en een veilige schooluitgang
- kinderen hebben onbelemmerd uitzicht
- kunnen veilig in of uitstappen
- voor ouders is er voldoende wachtruimte
- er zijn fietsenrekken voor ouders...
- ...en voor de kinderen is er een goede fietsenstalling met voldoende rekken
- de schoolbus krijgt de beste parkeerplek
- de school heeft een verkeersouder en een verkeerscommissie
- en er is handhaving van de regels

Tabel 6.1: Mogelijke maatregelen verkeersprojecten gericht op onderwijs/educatie

type activiteit	mogelijke concrete acties
educatie (algemeen)	de scholen zijn weer begonnen affiches van campagnes VVN voorlichting over permanente educatie
educatie (automobilist)	caravancursus cursus defensief rijgedrag snelheidsdisplays educatie (basisonderwijs) verkeersproef basisonderwijs verkeersbrigadiers verkeersouders jeugdverkeerskrant permanente verkeerslessen en verkeersslang project van 8 naar 1 verkeerskwis verkeersslang
educatie (bromfietzers)	bromfietsopleiding brom veilig type activiteit mogelijke concrete acties
educatie (fietsers)	dode hoek zwaar verkeer t.b.v. basisonderwijs
educatie (ouderen)	BROEM-cursus
educatie (voortgezet onderwijs)	VEVO-project
handhaving (speerpunt voertuigcontrole)	fietsencontrole basisonderwijs
organisatie (overig)	verkeerspuzzeltocht
organisatie (voorlichting)	verkeerskwis bedrijven en verenigingen verkeersveilig manifestatie nationale straatspeeldag

6.4 Handhaving

Handhaving is een goed middel om gedrag te beïnvloeden. Een hogere pakkans resulteert in een betere naleving van regels, waardoor er minder slachtoffers vallen. Door nauwe samenwerking met politie en justitie kan actiever worden gestuurd op bepaalde doelen en doelgroepen, waardoor de effectiviteit van maatregelen toeneemt (bijvoorbeeld een campagne over fietsverlichting en tegelijk strenge controles). Nieuwe vormen van bestuurlijke verkeershandhaving zijn in de toekomst niet uitgesloten, maar is afhankelijk van landelijke ontwikkelingen. Om de verkeershandhaving beter af te stemmen op bepaalde thema's, locaties en wegen is periodiek overleg tussen gemeente en politie / openbaar ministerie noodzakelijk.

6.5 Milieu

Wettelijke milieunormen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluid zijn maatgevend voor dit GVVP, zoals ook in paragraaf 2.4.1 is gemeld. Alle maatregelen die uit dit GVVP voortvloeien moeten aan de wettelijke normen voldoen. Veel van de maatregelen, zoals bijvoorbeeld de afwaardering van de Alkmaarseweg, hebben niet alleen verkeerskundige voordelen, maar ook milieukundig (minder verkeer = minder overlast). Het kan echter voorkomen dat er op projectbasis keuzes gemaakt moeten worden die vanuit milieunormen noodzakelijk zijn en die tegenstrijdig zijn met de wensen voor de inrichting.

KERNPUNTEN FLANKEREND VERKEERSBELEID

Parkeerbeleidsplan en parkeergarages centrum

Stimuleren mobiliteitsmanagement

Vervoermanagementplan stimuleren voor bedrijven met meer dan 50 medewerkers en voorzieningen met veel bezoekers

Voorlichting en educatie, met name op scholen

Aandacht voor schoolomgeving

Handhaving inzetten op speerpunten beleid

Milieunormen leidend voor projecten

7 Kaders voor de uitvoering

Dit hoofdstuk staat stil bij de kaders voor de uitvoering: wat er voor nodig is om de projecten en maatregelen, zoals die in de voorgaande hoofdstukken zijn beschreven, te realiseren.

7.1 Visie op uitvoering

Eerst benutten, dan bouwen

Bij het oplossen van knelpunten, met name op het gebied van bereikbaarheid, geldt dat eerst wordt gezocht naar het beter benutten van maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, parkeerbeleid, mobiliteitsmanagement en het benutten van de bestaande infrastructuur. Blijkt het met deze maatregelen niet oplosbaar, dan kan nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Deze visie op uitvoering sluit aan bij de zogenaamde Ladder van Verdaas (zie figuur 6.1), een landelijk veelgebruikt model voor de aanpak van verkeersproblemen.

Veiligheid en milieu

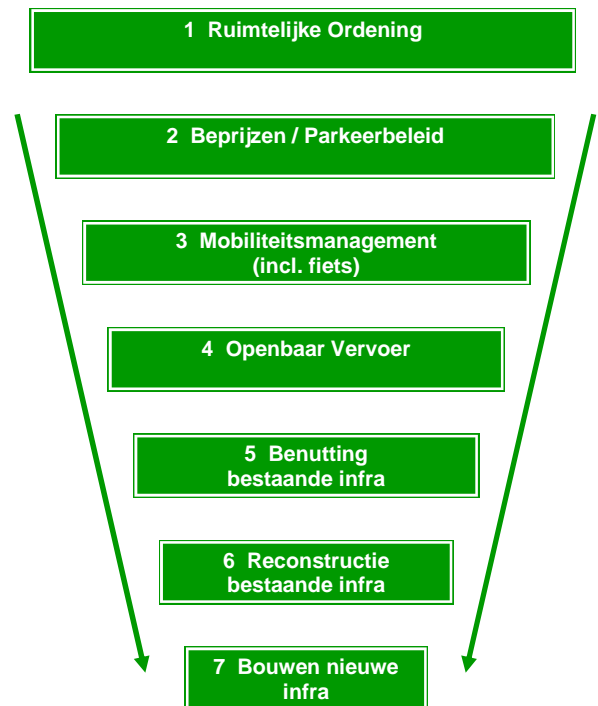
Bij de uitwerking van de projecten en maatregelen is aandacht voor verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit een (wettelijke) vereiste. Waar nodig moeten aanvullende maatregelen worden getroffen.

Werk met werk maken

Bij de uitvoering van projecten uit het GVVP wordt uit efficiëntieoverwegingen zo veel mogelijk aansluiting gezocht bij de uitvoering van ruimtelijke projecten of onderhoudswerkzaamheden.

Communicatie

Bij de verdere uitwerking van projecten uit dit GVVP moeten direct belanghebbenden (bewoners, ondernemers) nauw betrokken worden conform de wijkgerichte aanpak. Zij zijn degene die na realisatie het succes van een project ervaren en hebben de kennis van de huidige situatie. Per project moet worden bekeken op welke wijze de inbreng van belanghebbenden kan worden ingevuld.



Figuur 6.1 De ladder van Verdaas

7.2 Instrumentarium

De gemeente Beverwijk heeft zelf instrumenten in huis om de doelstellingen uit dit GVVP te realiseren. Het gaat dan om het ruimtelijke instrumentarium, de eigen rol als wegbeheerder, parkeerregulering en verkeerseducatie. Voor de uitvoering van projecten is overleg en samenwerking met onder andere de andere wegbeheerders, vervoerders, bewoners en/of het bedrijfsleven noodzakelijk.

In dit GVVP is nadrukkelijk gekozen voor een integrale werkwijze. Binnen de gemeente kan gekeken worden wat er vanuit andere beleidsvelden (groen, stedelijke ontwikkelingen e.d.) gedaan kan worden om de doelstellingen te bereiken. Integrale projecten kunnen vaak win-winprojecten worden, bijvoorbeeld als een weg wordt opengemaakt voor rioleringswerkzaamheden, de weg gelijk te herinrichten. Naast de samenwerking binnen gemeente, geldt hetzelfde voor de samenwerking met ontwikkelaars en het bedrijfsleven. Overleg met collega-wegbeheerders en vervoerders wordt gestart vanuit regionaal verband.

Nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Het directe juridische verkeer- en vervoersinstrumentarium van de gemeente beperkt zich tot het nemen van verkeersbesluiten en het treffen van verkeersmaatregelen op gemeentelijke wegen. Via het RO-instrumentarium beschikt de gemeente echter wel over instrumenten in de integrale uitvoering van beleid, en mogelijkheden tot sturen op mobiliteit. In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht geworden. De nieuwe Wro regelt dat rijk, provincies en gemeenten een structuurvisie opstellen. Dit is een strategisch beleidsdocument over de ruimtelijke ontwikkelingen in een bepaald gebied. Een structuurvisie komt in de plaats van de planologische kernbeslissing (Rijk), het streekplan (provincie) en het structuurplan (gemeente). Beleidsdoelen uit de structuurvisie worden gerealiseerd in het bestemmingsplan of in een projectbesluit (dat op zijn beurt altijd weer gevolgd moet worden door een bestemmingsplan). Het maken van bestemmingsplannen blijft primair de taak van de gemeente. In het bestemmingsplan kan de gemeente sturen in de wijze waarop zij de ruimte wil inrichten, waaronder de ruimte voor verkeer. Beverwijk heeft in 2010 de structuurvisie Beverwijk 2010+ 'Verleiden tot Verblijven' vastgesteld (zie paragraaf 2.4.3).

Mobiliteitstoets

Binnen dit GVVP is ingezet op een versterking van de samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer. Voorgesteld wordt om bij alle plannen voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen op gemeentelijk en regionaal niveau een mobiliteitstoets uit te voeren. De Mobiliteitstoets is een soort gereedschapskist die dient als hulpmiddel om verkeer- en vervoeraspecten tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te integreren. De Mobiliteitstoets is gestructureerd naar 3 invalshoeken: bedrijventerreinen, woonlocaties en voorzieningen. Bij elk van deze invalshoeken wordt zoveel mogelijk aandacht geschonken aan zowel de personenverkeer- en vervoeraspecten als aan het goederenverkeer- en vervoer. Daarbij wordt rekening gehouden met effecten op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De in de Mobiliteitstoets opgenomen instrumenten en mogelijke maatregelen zijn ingedeeld volgens de planontwikkelingsfasen. De Mobiliteitstoets kan fungeren als de basis voor de ruimtelijke onderbouwing in bestemmingsplannen.

Aanleg nieuwe infrastructuur

Een taak van de gemeente is de verantwoordelijkheid voor de realisatie van nieuwe infrastructuur in de vorm van bouw en renovatie. Door toenemende druk op de openbare ruimte en de kaders waarbinnen realisatie van infrastructuur moet plaatsvinden, is sprake van toenemende complexiteit. In eerste instantie lijkt de bouw van infrastructuur op zichzelf te staan en zich te beperken tot het technische ontwerp. Dit is onterecht: er is een sterke wisselwerking tussen ontwerp, gedrag en de omgeving. Ontwerp en inrichting van infrastructuur bepalen de mate en wijze van gebruik van die infrastructuur. Een weg met voldoende capaciteit en goede doorstroming werkt verkeersaantrekkend en zal leiden tot minder verkeer op alternatieve routes. Een slecht betegeld fietspad zal minder worden gebruikt dan een vlak geasfalteerd fietspad. En op een weg met lange rechtstanden en breed profiel zal harder worden gereden dan op een bochtiger en smallere weg.

Vormgeving van de infrastructuur en gedrag op en gebruik van die infrastructuur zijn dus sterk met elkaar verweven. Realisatie van infrastructuur is daarmee een instrument in het sturen van mobiliteit. Bevorderen van het fietsgebruik stelt eisen aan de vormgeving van fietsvoorzieningen, het weren van doorgaand verkeer moet consequenties hebben voor de inrichting van zowel de sluiproute als de voorkeursroute enzovoort.

Naast een relatie met gedrag heeft de bouw en renovatie van infrastructuur een wisselwerking met de omgeving. Hoe een weg er uit moet komen zien verschilt immers per gebied. In waardevolle natuur- en recreatiegebieden zoals het duinlandschap rond Wijk aan Zee zal die afweging er anders uitzien dan op bedrijventerrein De Pijp. De omgeving bepaalt het ontwerp, het ontwerp de invloed op de omgeving.

Ontwerp van infrastructuur vraagt dus om maatwerk. Vertrekpunt in het ontwerp zijn de landelijke richtlijnen voor infrastructuur (zoals de Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen, zie inzet). Binnen de bandbreedtes die de richtlijnen bieden kiest de gemeente Beverwijk er voor om recht te doen aan de functie van de weg (of het fietspad, de bushalte enzovoort) en de omgeving, en op die manier uitvoering te geven aan het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. De afweging en invulling hiervan vindt plaats op het niveau van specifieke projecten.



Onderhoud en beheer van wegen en fietspaden

De staat van onderhoud van infrastructuur heeft gevolgen voor functionaliteit en verkeersveiligheid. Een weg moet voldoen aan de eisen die daaraan mogen worden gesteld. De staat van onderhoud heeft ook invloed op keuzes en het gedrag van reizigers. Een goed onderhouden fietspad nodigt meer uit tot fietsgebruik dan een hobbelig tegelpad. Een schone en goed onderhouden abri biedt meer kwaliteit dan een vervallen bushokje. Daarmee is onderhoud van infrastructuur niet alleen een functionele voorwaarde maar ook een sturend instrument in de beleidsuitvoering. Zo zal de gemeente de komende jaren investeren in de kwaliteit van bestaande en nieuwe fietsvoorzieningen om het fietsgebruik verder te stimuleren en in de toegankelijkheid van bushaltes om meer mensen in de bus te krijgen. Ook de klachtenafhandeling moet adequaat en snel blijven.

Daarbij moet niet alleen gekeken worden naar de fysieke staat van de verharding en het wegmeubilair, maar ook naar de gladheidsbestrijding. Ook in de winter moeten alle hoofdroutes, zowel voor de auto als voor de fiets, berijdbaar zijn.

Bewegwijzering

Bewegwijzering is van belang voor de bezoeker aan de stad en de wijken. Duidelijkheid, eenvoud en natuurlijk onderhoud zorgen voor comfort en veiligheid van de bezoeker. De gemeente is verantwoordelijk voor de bewegwijzering van lokale en interlokale doelen en voor de wijk en stadsplattegronden. Technologische ontwikkelingen in auto's zullen van invloed zijn op de wensen van de weggebruiker ten aanzien van bewegwijzering. Veel mensen hebben via internet al de mogelijkheid voor het gebruiken van een routeplanner en een groeiend aantal mensen beschikt over een navigatiesysteem. Het aantal mensen dat gebruik maakt van de bewegwijzering neemt hierdoor af. Desondanks zal er nog een lange periode behoefte zijn aan een basissysteem dat de weggebruiker informeert.



Bij de belangrijke toegangswegen van Beverwijk staan stadsplattegronden, inclusief een parkeergelegenheid. Ondanks dat het gebruik van navigatiesystemen almaar toeneemt, blijven deze plattegronden noodzakelijk voor een optimale bewegwijzering.

Op nieuwe bedrijventerreinen of bij renovaties van bestaande bedrijventerreinen wordt op de (hoofd)ontsluitingswegen geen afzonderlijke bewegwijzering naar bedrijven meer toegepast, maar uitsluitend verwijzing naar straatnamen. Op de bedrijventerreinen kunnen bedrijven (gezamenlijk) kiezen voor een verwijzingsstelsel, bijvoorbeeld als onderdeel van Parkmanagement. Dit systeem staat qua locaties en vormgeving onder regie van de gemeente om te voorkomen dat er een rommelig en verwarrend beeld ontstaat voor de bezoekers van het terrein. Het kan samen met de gemeenten Heemskerk en Velsen (en indien noodzakelijk nog overige wegbeheerders) worden opgepakt, zodat er één integrale bewegwijzering ontstaat.

Aansluitend moet er terughoudend worden omgegaan met reclame-uitingen op en langs doorgaande wegen. De vele uitingen kunnen van invloed zijn op de overzichtelijkheid van de

weg en daarmee de verkeersveiligheid, maar ook op de helderheid van de verkeerskundig noodzakelijke aanduidingen en bewegwijzering.

7.3 Monitoring en evaluatie

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen, maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop binnen de gemeente in samenwerking met externe partijen (rijk, provincie, regio, vervoerders etc.) deze doelen worden gerealiseerd. De gemeente Beverwijk wil een duidelijke link leggen tussen de gewenste effecten van het beleid en de concrete prestaties (activiteiten) die daarvoor worden geleverd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties inzichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beiden. Met andere woorden: in welke mate leveren de prestaties een bijdrage aan de gerealiseerde effecten? De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Daarmee maken monitoring en evaluatie de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

Mede gezien de ontwikkelingen in het centrum staat de bereikbaarheid onder spanning. De komende jaren zal dit extra aandacht vragen. Er zal frequent geëvalueerd moeten worden en bijstelling zo nodig bijstelling moeten plaatsvinden. Voorgesteld wordt om tweejaarlijks het beleid uit dit GVVP te monitoren en evalueren. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd.

KERNPUNTEN KADERS VOOR UITVOERING

Ladder van Verdaas

Werk met werk

Mobiliteitstoets nieuwe ontwikkelingen

Richtlijnen ontwerp infrastructuur

Vormgeving en onderhoud van wegen beïnvloeden gedrag weggebruiker

Uniforme bewegwijzering

Na realisatie ook monitoren en evalueren

Bijlagen

1. Uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten
2. Stand van zaken uitvoeringsprogramma fietsstructuur
3. Benuttingsmaatregelen Velsertaverse en Verkeersplein-Noord
4. Knippen of niet?
5. Aandachtspunten fietsroutes



Bijlage 1: Uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten

Om tot een goed en gedragen plan te komen moet van meet af aan gestudeerd worden vanuit de juiste basis. Die basis bestaat uit wat al vast ligt (uitgangspunten), wat verkend moet worden (vraagpunten) en waar rekening mee moet worden gehouden (aandachtspunten). In de definitiefase van het plan zijn deze aspecten verkend. De uitgangspuntennotitie GVVP is op 1 juli 2008 vastgesteld (collegebesluit 2008/16361).

Vooraf

Als onderdeel van de definitiefase zijn de eerste concrete stappen gezet in het planproces. Deze stappen hebben geresulteerd in opgaven voor de ontwerpfasen. Deze opgaven in termen van uitgangspunten, vraagpunten en aandachtspunten worden in deze bijlage beschreven. De opgaven kunnen gezien worden als inhoudelijke, maatschappelijke en bestuurlijke opdrachten voor het projectteam. Deze opgaven zijn afgeleid en bediscussieerd in achtereenvolgens de volgende stappen:

- Startmiddag projectgroep 13 maart 2008: in een uitgebreide startbijeenkomst hebben diverse projectgroepleden vanuit de gemeente met invalshoeken economie, milieu, ruimte en verkeer opgaven geformuleerd.
- Herijken beleidskaders: alle relevante beleidsdocumenten zijn gescreend op nieuwe ontwikkelingen.
- Bestuurlijk debat met raadsleden 9 april 2008: aan de hand van stellingen en een stemwijzer hebben een aantal leden van de raad de uitgangspunten voor het GVVP bediscussieerd.
- Klankbordgroep maatschappelijk 19 mei 2008 en bewoners 21 mei 2008: vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en belangengroepen in Beverwijk en bewoners hebben aangegeven wat zij belangrijk vinden voor het op te stellen GVVP.

Het resultaat is een overzicht van variabelen voor de ontwerpfasen, onderverdeeld naar de vier pijlers ruimte, economie, verkeer en milieu. Het overzicht heeft het karakter van een verzameling van rijpe en groene aspecten. Het fungeert feitelijk als checklist waarmee planners en ontwerpers aan de slag kunnen.

Ruimte

Uitgangspunten

Ga voor het plan uit van:

- Ruimtelijke vastgesteld beleid, waaronder Vitale Stad en Broekpolder. Ook andere ontwikkelingen die consequenties hebben voor verkeer worden meegenomen (denk aan schaalvergroting Bazaar).
- Verkeer is onderdeel van de openbare ruimte (RO, verkeer en groen werken nauw samen). Verkeers technisch ontwerp is onderdeel van ontwerp openbare ruimte.
- Verkeersoplossingen kiezen die passen in de ruimtelijke context (karakteristiek van het stadsdeel en aandacht voor historie).
- Gezamenlijke referentie voor milieu/verkeer zijn de grondslagen van het milieubeleid Beverwijk.
- Sluit voor de uitvoering van projecten aan bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen.
- Verbeteren relatie tussen het Centrum, de Pijp, Woonboulevard, Kop van de haven.

Vraagpunten

Beantwoord in/met het plan de vraag:

- Kan Beverwijk tot 2020 blijven voortborduren op de bestaande ontsluitingsstructuur, dan wel zijn ingrijpendere maatregelen (naast de geplande uitbreiding van infrastructuur zoals de Westelijke Randweg) nodig?
- Wat is de juiste balans tussen ruimtelijke activiteiten en fiets-, openbaar vervoer en autostructuren? (relatie met Structuurvisie) En hoe voorkom je dat de gehele openbare ruimte wordt opgeslokt door verkeersbewegingen?
- Wat is de rol van de ruimtelijke structuur van de stad in de kansen voor openbaar vervoer?
- Hoe kunnen we de wegen ruimtelijk herkenbaar inrichten, zodat zo min mogelijk verkeersborden en verwijzingsborden nodig zijn? Een eenvoudige inrichting van de openbare ruimte is helder en overzichtelijk, maar moet wel 'begrepen' worden.

- Hoe moeten de stadsentrees verkeerskundig en ruimtelijk worden vormgegeven in relatie tot de identiteit van de omgeving?
- Kan er een woon-, werk- en centrumring worden onderscheiden binnen Beverwijk?
- Welke mogelijkheden biedt een afgewaardeerde A22?

Aandachtspunten

Houdt in de uitwerking van het plan rekening met:

- Waar mogelijk verkeerssluw houden van de woonomgeving van bewoners; tegen gaan van verstopping, sluiproutes, te hard rijden, fout parkeren enzovoort.
- De mogelijke nieuwe uitbreidingen: volgend uit de Structuurvisie
- Toename van het aantal eenpersoonshuishoudens.
- Grote verkeersstromen als gevolg van Bazaar.
- Streven naar een herkenbare inrichting van wegen.

Economie

Uitgangspunten

Ga voor het plan uit van:

- Behoud en verbetering van de binnenstad als een aantrekkelijk winkel-, woon- en recreatiegebied, waardoor de economische positie wordt versterkt.
- Meer (ontwikkelings)ruimte voor bestaande bedrijven door revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen.
- De zichtbare toename van het aantal mensen dat in Beverwijk werkt en het streven naar enige afname van de uitgaande pendel.
- Goede autobereikbaarheid van de binnenstad van diverse kanten.

Vraagpunten

Beantwoord in/met het plan de vraag:

- Hoe kan het GVVP de juiste condities scheppen voor versterking van economische activiteiten in binnenstad en op bedrijventerreinen?
- Wat is de rol van de diverse vervoerswijzen in het faciliteren van economische activiteiten? (ligging omvang en bereikbaarheid van parkeervoorzieningen in/nabij de binnenstad en andere winkelcentra en leisurefuncties (o.a. Wijk aan Zee) en de bedrijventerreinen)
- Groei van recreatie versus meer verkeer door de stad (Bazaar, strand).
- Beverwijk als centrumgemeente van de regio, hoe te behouden?
- Wat is een goede ruimtelijke / verkeerskundige oplossing voor de Breestraat gezien de winkelfunctie?
- Laden en lossen op de Breestraat?
- Fietsparkeren in centrum faciliteren.

Aandachtspunten

Houdt in de uitwerking van het plan rekening met:

- Ontsluiting van de bedrijventerreinen over de weg, het spoor en over water.
- Verbeteren ontsluitings- en parkeermogelijkheden bij wijkwinkelcentra, parkeerring?
- Voldoende stallingsplaatsen van voldoende kwaliteit voor fiets en auto in de binnenstad (parkeergarages en bewaakte fietsenstallingen) en Wijk aan Zee.
- De mogelijkheden voor collectief bedrijfs- en goederenvervoer en wat te doen met gevaarlijke stoffen.
- Breestraat afgesloten voor markt en harddraverij.
- Zijn er mogelijkheden om verblijfsfunctie van de Parallelweg te verbeteren?

Verkeer

Uitgangspunten

Ga voor het plan uit van:

- Vertaling van nationaal, provinciaal en regionaal beleid naar lokaal beleid.
- Snel het verkeer stad in en stad uit helpen. De inzet daarbij is dat zo min mogelijk belangen van individuele huishoudens worden opgeofferd voor automobilititeit.
- Een verkeersveilige, bruikbare en bereikbare binnenstad vanuit verschillende richtingen, waarbij voldoende parkeerruimte hoort.
- Op korte termijn uitbreiding/verandering van de parkeercapaciteit in/nabij het centrum met een hoge kwaliteit (ook voor fietsparkeren).

- De mogelijkheid voor bewoners van Beverwijk om hun auto voor of nabij de eigen woning te parkeren (mits dit ruimtelijk visueel acceptabel is). Dat geldt niet persé voor bewoners van de binnenstad.
- Verkeer is emotie en daarom niet alleen een afweging op basis van cijfers.
- Kies voor herkenbare structuren voor auto, bus en fiets (logisch en makkelijk bereikbaar) door een duidelijke opbouw en vormgeving van het dwarsprofiel, lengteprofiel en inrichting.
- Doorgaand verkeer door de stad ontmoedigen.
- Verkeer uit wijken snel naar ring ruimte voor spelend kind.

Vraagpunten

Beantwoord in/met het plan de vraag:

- Hoe kunnen we de verkeersstructuur aan laten sluiten bij de gewenste ontwikkelingen in het centrum (Breestraat autoluw, zo ja, hoe?)
- Wat is de beoogde rol van fiets en openbaar vervoer in de mobiliteitsbehoefte?
- Welke klantgroepen zijn er voor het openbaar vervoer en kennen we hun wensen voldoende?
- Hoe kan het gebruik van fiets en OV worden bevorderd?
- Wat zijn de conflicten in fiets- openbaar vervoer en autonetwerk? Op basis van welke criteria worden keuzes in prioritering gemaakt
- Is het wenselijk om structuren voor fiets, auto en OV te ontvlechten en zo ja welke mogelijkheden zijn er.
- Hoe worden barrières spoorlijn en hoofdadere autoverkeer voor het langzaam verkeer geslecht?
- Is de beoogde hoofd fietsstructuur nog actueel en wat te doen om het te complementeren en de kwaliteit te verhogen. Denk hierbij naast verkeerskundige aspecten ook aan comfort, zoals het toepassen van asfalt, maar bijvoorbeeld ook aan het gebruik van duurzame grondstoffen en de infiltratie van neerslag.
- Wat zijn de beoogde OV netwerken en kwaliteiten? (input OV concessie, in het bijzonder RegioNet lijn 73)
- Hoe is de relatie tussen ruimtelijke activiteiten en de exploitbaarheid van het OV? (relatie met Structuurvisie)
- Wat is het beoogde autonetwerk en welke kwaliteiten horen daarbij?
- Wat te doen met vrachtverkeer in het centrum en de bevoorrading?
- Is de bestaande wegcategorisering nog actueel en wat te doen met 'wijkontsluitingswegen'?
- Wat zijn de mogelijkheden van Shared Space (integraal ruimtegebruik) voor Beverwijk?

Aandachtspunten

Houdt in de uitwerking van het plan rekening met:

- Een goede externe ontsluiting per auto/OV vanuit de regio: Stedelijke Knoop.
- Uitstralingseffecten van capaciteitsproblemen en verstoringen op de A22 richting het onderliggend wegennet en vice versa (o.a. Bazaar).
- Ontsluiting A22 probleem in Broekpolder zuid-west (woonwijk)
- Externe veiligheid.
- Sociale veiligheid, onder andere in tunnels.
- Sluipverkeer in woongebieden.
- Dynamische routekeuze en parkeerring.
- Een eenduidige en herkenbare vormgeving van de wegenstructuur.
- De routing van bevoorradersverkeer van- en naar de binnenstad, inclusief mogelijkheden voor venstertijden.
- Het weren van doorgaand verkeer in het centrum van Beverwijk en de kwetsbare delen van het buitengebied.
- Inbedding van de actualisatie van het parkeerbeleid.
- De toename van parkeerproblemen in de wijken (verblijfsgebieden), terwijl tegelijkertijd voldoende ruimte behouden moet blijven voor groen en speelgebieden.
- De omvang en de kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen bij centra en woningen.
- De kwaliteit van voetgangersroutes in binnenstad zelf en naar de verschillende parkeerterreinen.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de toegankelijkheid van wijkcentra en publieke voorzieningen voor ouderen en minder validen.
- Toename rollators, aanpassingen trottoirs.
- De bereikbaarheid van zorginstellingen met het Openbaar vervoer.
- Verkeersveiligheid op schoolroutes en rondom scholen.
- Verkeersveiligheid in buitengebieden.
- De gewenste fysieke maatregelen op basis van Duurzaam Veilig.
- Handhavingaspecten.
- Bereikbaarheid voor hulpdiensten.
- Communicatie en educatie (lokaal en aansluitend bij regio).
- Beheer en onderhoud en de mogelijkheden om werk met werk maken.
- Zorgvuldige communicatie over oplossingsrichtingen.
- Ruimtegebrek verkeer, dimensionering wegen en parkeren.

Milieu

Uitgangspunten

Ga voor het plan uit van:

- Het bevriezen van de leefbaarheid op het huidige niveau (toets milieumodel).
- Reductie van 6% CO2 conform het Klimaatbeleidsplan. Dat betekent dat het (interne) autoverkeer moet worden teruggedrongen waar dat kan en fiets, lopen en openbaar vervoer worden gestimuleerd.
- Het oplossen van de luchtkwaliteitsproblemen?
- Het oplossen van de geluidsknelpunten?

Vraagpunten

Beantwoord in/met het plan de vraag:

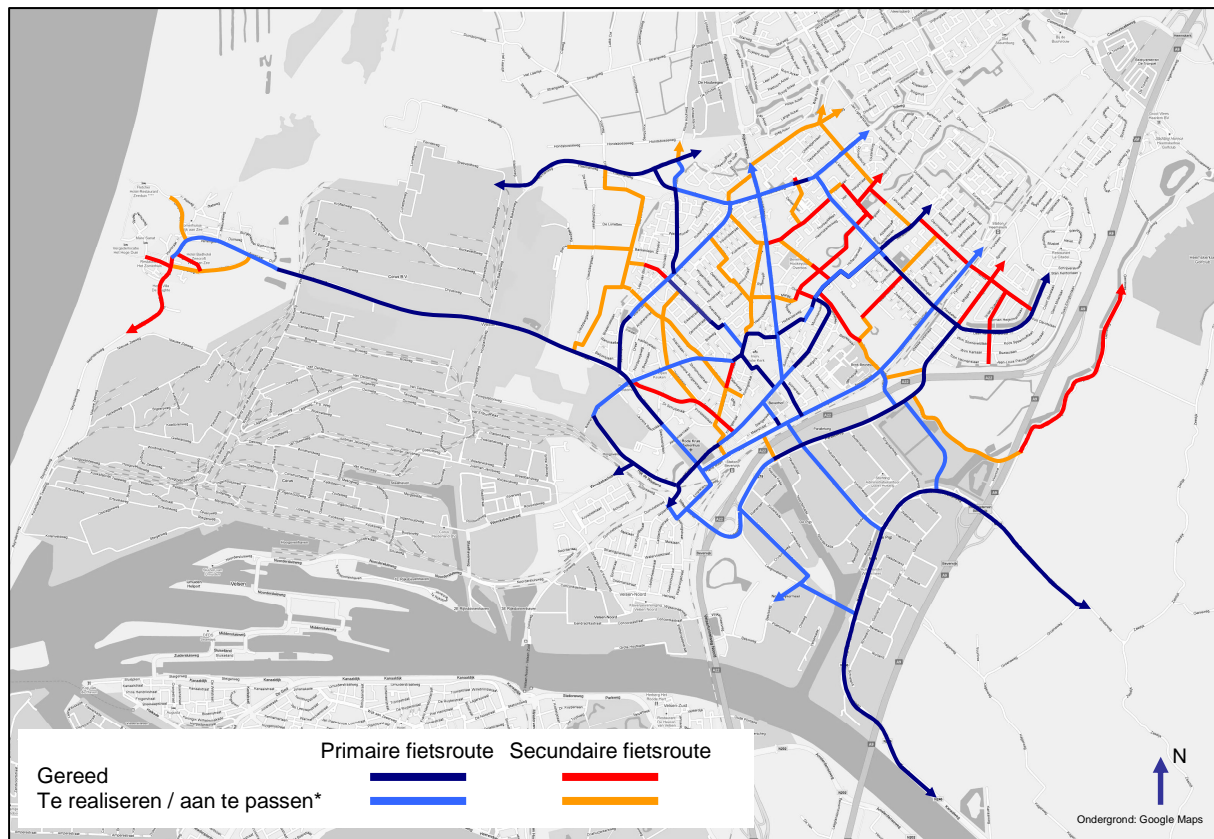
- Wat zijn de gevolgen van netwerkscenario's c.q. ingrepen in de hoofdstructuur voor milieu? (luchtkwaliteit, geluidsbelastingen).
- Wat zijn de gevolgen van de ruimtelijke plannen voor het milieu?
- Op welke creatieve manieren kan het gebruik van fiets/OV/lopen worden gestimuleerd en welke effecten mogen daarvan worden verwacht?
- Welke maatregelen zijn mogelijk om de gevolgen voor het milieu van de netwerkscenario's c.q. ingrepen en ruimtelijke plannen te compenseren?
- Wat zijn de kansen voor een distributiesysteem waardoor de binnenstad ontlast wordt van grote vrachtwagens voor de aan- en (in mindere mate) afvoer van goederen?
- Wat zijn de kansen voor vervoermanagement bij bedrijven om het niet-noodzakelijke autogebruik terug te dringen?
- Vervoer over water? (bijvoorbeeld: Tata Steel – De Pijp en IJmond – Zaanstad/Amsterdam).

Aandachtspunten

Houdt in de uitwerking van het plan rekening met:

- Het bevorderen van een goed en gezond woonklimaat.
- De externe veiligheid (LPG-tankstations), routing gevaarlijke stoffen onder andere naar Tata Steel.
- Flora, fauna en archeologie als toetsingselementen.
- Milieueffecten, geluid, luchtkwaliteit en wateraspecten (opvang en verwerking van neerslag anders dan via het riool). Probeer bestaande urgente knelpunten integraal met verkeersplannen op te lossen Denk hierbij aan de actieplannen EU omgevingslawaaai.

Bijlage 2: Stand van zaken uitvoeringsprogramma fietsstructuur



* Op een aantal fietsroutes zijn wel voorzieningen voor fietsers, maar deze voldoen niet aan de verkeerskundige richtlijnen. Ook deze routes zijn gemarkeerd als "aan te passen".



Bijlage 3: Benuttingsmaatregelen Velsertaverse en Verkeersplein-Noord

Reconstructie aansluiting A22

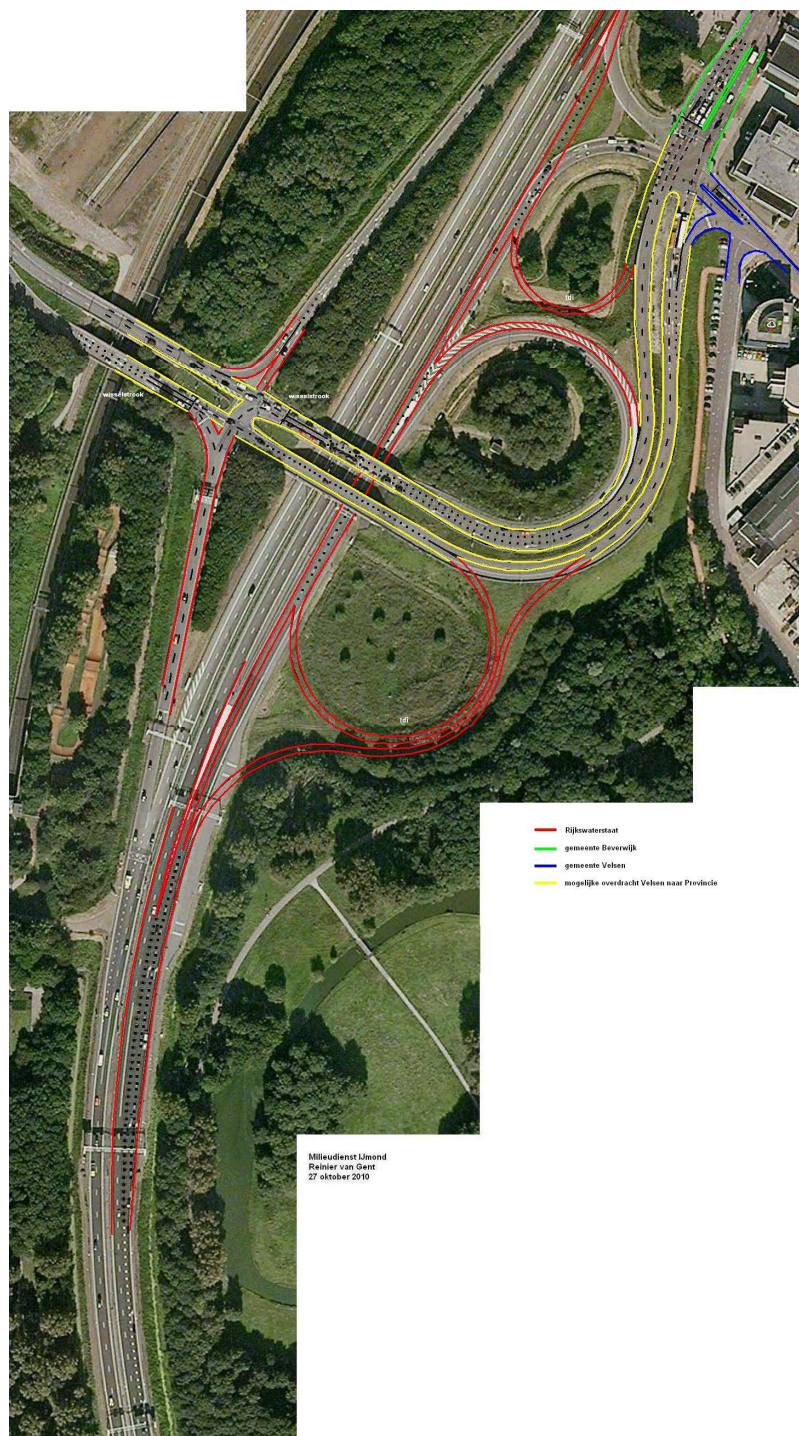
Begin 2009 is een overleg gestart onder de naam Traversetafel. Aanleiding van dit overleg was de zorg van de gemeente Velsen, Beverwijk en het regionale bedrijfsleven over de autonome groei van het vracht- en autoverkeer op in het bijzonder de Velsertaverse. De Traverse is een belangrijke verbinding als het gaat om de bereikbaarheid van Velsen-Noord, Beverwijk en het Industrieterrain IJmond. Afgelopen jaar onderzochten we verschillende mogelijkheden hoe het verkeer in de toekomst beter kan doorstromen. Een betere doorstroming verbetert niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de luchtkwaliteit.

Uiteindelijk is gekozen voor een reconstructie van de aansluiting van de A22 op het regionale verkeersnetwerk. Deze maatregel scoort zowel verkeerskundig als milieukundig positief en kan op korte termijn gerealiseerd worden. De uitvoering kan vlot verlopen doordat het benodigde dijklichaam er al ligt en er verder weinig ruimtelijke obstakels zijn.

De reconstructie is uitgedacht samen met de wegbeheerders van Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeenten Velsen en Beverwijk. Een eerste ontwerp is gemaakt. Samenwerking is cruciaal om deze reconstructie echt tot uitvoering te brengen. Momenteel wordt daarvoor een uitvoeringsconvenant opgesteld. Tegelijk wordt een programma van eisen opgesteld, waarmee de aanbesteding van de uitvoering kan worden gedaan.

Rijstrookindeling Velsertaverse afhankelijk van verkeersaanbod

Omdat een goede doorstroming van verkeer bijdraagt aan de verbetering van de luchtkwaliteit, is in 2010 het initiatief gestart om de rijstrookindeling op het kruispunt Velsertaverse - A22 te laten bepalen door het verkeersaanbod. Afhankelijk van de drukte op de weg worden nu één of twee rijstroken ingezet om het verkeer richting Velsertunnel of Beverwijk af te handelen. Daarvoor is een wisselstrook ingesteld.



De wisselstrook zorgt ervoor dat er, afhankelijk van de drukte op de weg, nu twee rijstroken rechtdoor richting Beverwijk en is één rijstrook linksaf richting Velsertunnel beschikbaar is, óf dat er één rijstrook richting Beverwijk en twee rijstroken richting Velsertunnel beschikbaar is. De verkeerslichten bepalen zelf welke rijstrookindeling op welk moment de beste is. Dit is de eerste wisselstrook in Nederland die zo werkt.

De mogelijkheden voor een wisselstrook aan de andere zijde van de aansluiting (komende vanaf Beverwijk / Velsen-Noord) worden nog onderzocht.

Bijlage 4: Knippen of niet?

Met het verkeersmodel is onderzocht wat de effecten zijn van het toepassen van een sectorenmodel in Beverwijk. Dit model houdt in dat Beverwijk in deelgebieden wordt ingedeeld, die fysiek van elkaar gescheiden zijn met knippen in wegen, zodat doorgaand verkeer binnen de stedelijke ring onmogelijk wordt en het fietsgebruik gestimuleerd wordt.

Uit figuur 3.4 en de onderstaande figuren blijkt dat zonder ingrijpende maatregelen het doorgaand verkeer gebruik maakt van de stedelijke ring. Knippen op wegen is niet noodzakelijk, mits de buitenring goed doorstroomt.

Desondanks is onderzocht wat het effect is van een fysieke knip, bijvoorbeeld op de Alkmaarseweg. Een fysieke knip in het noordelijk deel van de Alkmaarseweg (ten noorden van de Plesmanweg op grondgebied van de gemeente Heemskerk) is niet nodig en zelfs onwenselijk. Een knip draagt niet bij tot de gewenste duidelijkheid in de verkeersstructuur. Het leidt verder tot onnodige omrijdbewegingen en belast daarmee het milieu. Het verlagen van de snelheid op dit deel van de Alkmaarseweg kan in overweging worden genomen. Belangrijker is echter de vormgeving van de rotonde Rijksstraatweg – N197 – Water Acker: het doorgaande verkeer moet daar gestuurd worden naar de N197. De vormgeving van de rotonde moet daar op aansluiten, bijvoorbeeld door deze route met een bypass de doorgaande verbinding te laten zijn.

Een knip in het zuidelijk deel van de Alkmaarseweg leidt tot het gebruik van diverse onwenselijke routes door verblijfsgebieden. Ook hier geldt dat een knip een te ingrijpende maatregel is met veel negatieve effecten op leefbaarheid en veiligheid. Bovendien vormt de Alkmaarseweg van oudsher een belangrijke verbinding in Beverwijk. Een knip is ook vanuit dat oogpunt hier niet gewenst. Op delen van de Alkmaarseweg kan – als daar vanuit de omgeving aanleiding voor is (bijvoorbeeld school, belangrijke fietsoversteek e.d.) – de snelheid verder worden teruggebracht.

Figuur: Knippen in Alkmaarseweg



Knip Alkmaarseweg Noord



Knip Alkmaarseweg Zuid

Rood is toename verkeer, groen is afname verkeer – RVMK 2015

Samenvattend is het knippen van wegen in Beverwijk niet nodig om doorgaand verkeer naar de daarvoor bedoelde wegen te leiden. Fysieke afsluitingen leiden tot sluipverkeer en daarmee negatieve effecten voor leefbaarheid en veiligheid in woonstraten die daar niet geschikt voor zijn. Tenslotte leidt het tot veel onnodige omrijdkilometers en draagt niet bij aan een heldere verkeersstructuur in de stad. Wel tonen de berekeningen aan dat er binnen de stedelijke ring mogelijkheden zijn om vrijer om te gaan met de functie van wegen. In combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen, aanknopingspunten vanuit het fietsnetwerk of de huidige omgeving kan de snelheid ook op delen van gebiedsontsluitingswegen worden teruggebracht tot 30 km. Dit geeft onder meer mogelijkheden om de fietser binnen de ring meer prioriteit te geven, eenrichtingswegen weer toegankelijk te maken in twee richtingen en het toepassen van integraal ruimtegebruik.



Bijlage 5: Aandachtspunten fietsroutes

Daar waar het fietsnetwerk niet compleet is moeten nieuwe fietsroutes worden aangelegd. Bij de aanleg en reconstructie van fietsroutes zijn onderstaande aandachtspunten van belang.

- Langs hoofdfietsroutes zijn woningen bij voorkeur georiënteerd op de route en niet op de tuin (straatgericht wonen) in verband met de sociale veiligheid.
- Fietsroutes zijn georiënteerd op belangrijke voorzieningen, zoals scholen, centra, stations en belangrijke openbaarvervoer halten.
- Goede aansluiting op bestaande fietsroutes (met name de regionale fietsroutes vormen uitgangspunt voor het wensnetwerk).
- Het onderliggend fietsnetwerk heeft een maaswijdte van circa 250 m. (gemiddelde hemelsbrede afstand tussen twee parallelle fietsroutes).
- Minimalisering van confrontaties met drukke autoroutes. Drukke wegen worden waar mogelijk ongelijkvloers of met een rotonde gekruist.
- Kruisingen van auto- en fietsroutes altijd haaks.
- Bij opbrekingen van de weg (wegwerkzaamheden) zijn deugdelijke voorzieningen voor fietsers vereist. De fietser moet kunnen blijven fietsen. Niet alleen bij wegwerkzaamheden maar ook bij werk aan terreinen en gebouwen langs de weg.
- Door afzonderlijke bewegwijzering en aangepaste verlichting wordt de herkenbaarheid en kwaliteit van het fietsnetwerk vergroot.
- Fietsbergingen bij woningen en voorzieningen zijn goed te bereiken vanaf de fietsroutes en zijn makkelijk toegankelijk. De kwaliteit van de stalling en de kwantiteit/grootte van de stalling moet in de behoefte voorzien.