

# Mobiliteitsvisie Beverwijk

Visie op een bereikbaar, veilig & toegankelijk Beverwijk

Datum: 10 november 2021



# Voorwoord

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

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

De gemeente zet in op snelle fietsroutes, hoogwaardig openbaar vervoer en het beter benutten van de bestaande wegen in en rond Beverwijk. Daarbij hebben we onze partners, zoals omliggende gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, Connexion en NS hard nodig. Maar bovenal vinden wij het binnen Beverwijk belangrijk dat iedereen zelf de keuze heeft in het bepalen van de wijze waarop ze zich wil verplaatsen.

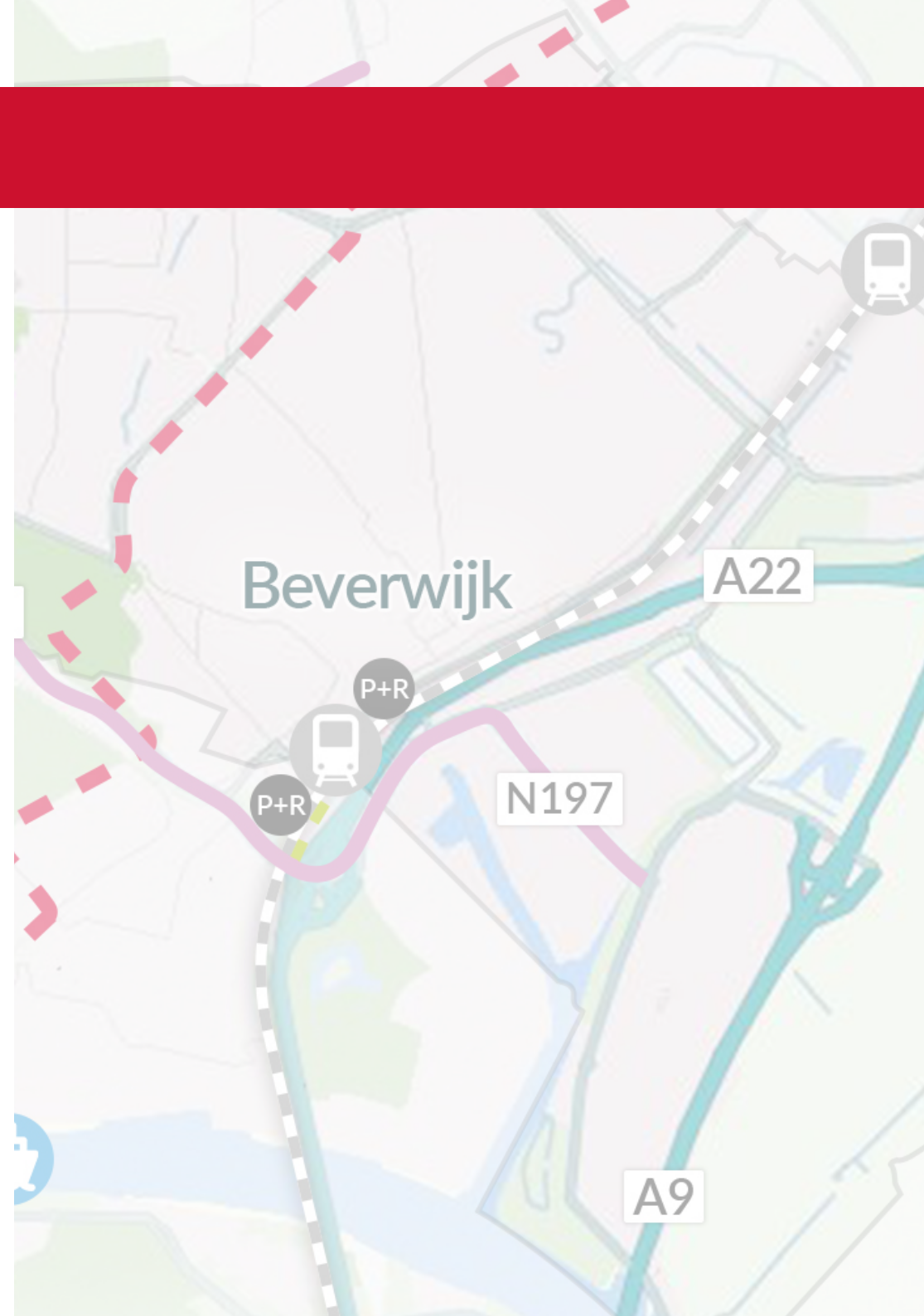
Voor u ligt een visie waarmee wij denken de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen gaan. Bij het opstellen van deze visie zijn al veel mensen betrokken, maar ik ben heel benieuwd wat u er van vindt. Laat het ons weten.

Brigitte van den Berg  
Wethouder Verkeer en Vervoer



# Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk Beverwijk	8
3. Zelfredzaam Beverwijk	12
4. Gezond en leefbaar Beverwijk	14
5. Duurzaam Beverwijk	19
6. Bereikbaar en toegankelijk Beverwijk	22
7. Van visie naar uitvoering	25
Bijlage 1: participatieverslag	27



# 1. Inleiding

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

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

Mobiliteit is een middel dat bijdraagt aan ál deze doelen. Daarbij is het zaak om te zoeken naar de juiste balans. Te veel inzetten op het één, maakt het moeilijk om het ander te bereiken. In deze mobiliteitsvisie worden dus afwegingen gemaakt die bijdragen aan de juiste balans.

## 1.1 Scope van de mobiliteitsvisie

In voorliggend document, 'Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk Beverwijk', legt gemeente Beverwijk haar ambities voor mobiliteit voor de periode tot 2030 vast. De gemeente geeft met deze mobiliteitsvisie uitwerking aan de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven en speelt daarmee in op nieuwe ontwikkelingen.

In 2011 verscheen het laatste Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) voor de gemeente Beverwijk. In dat plan werd heel concreet uitgewerkt hoe

de verkeersstructuur in Beverwijk eruit moest zien en hoe wegen moesten worden (her)ingericht. Deze zaken komen niet aan bod in deze mobiliteitsvisie. In deze visie beschrijft de gemeente wat ze wil bereiken op het gebied van mobiliteit. Daarna kan er een nieuw verkeerscirculatieplan worden opgesteld waarin de netwerken voor de verschillende vervoerswijzen worden uitgewerkt.

## 1.2 Relatie met de Omgevingsvisie

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

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

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

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

### 1.3 Leeswijzer

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

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

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

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

#### Omgevingswet

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

In een Omgevingsvisie legt een gemeente haar ambities en beleidsdoelen voor de leefomgeving vast voor de lange termijn. Deze mobiliteitsvisie dient als bouwsteen voor de Omgevingsvisie van de gemeente Beverwijk, door de uitgangspunten en ambities op het gebied van mobiliteit vast te leggen. De afweging ten opzichte van en in relatie tot andere beleidsterreinen vindt plaats in de Omgevingsvisie.

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

# BEVERWIJK

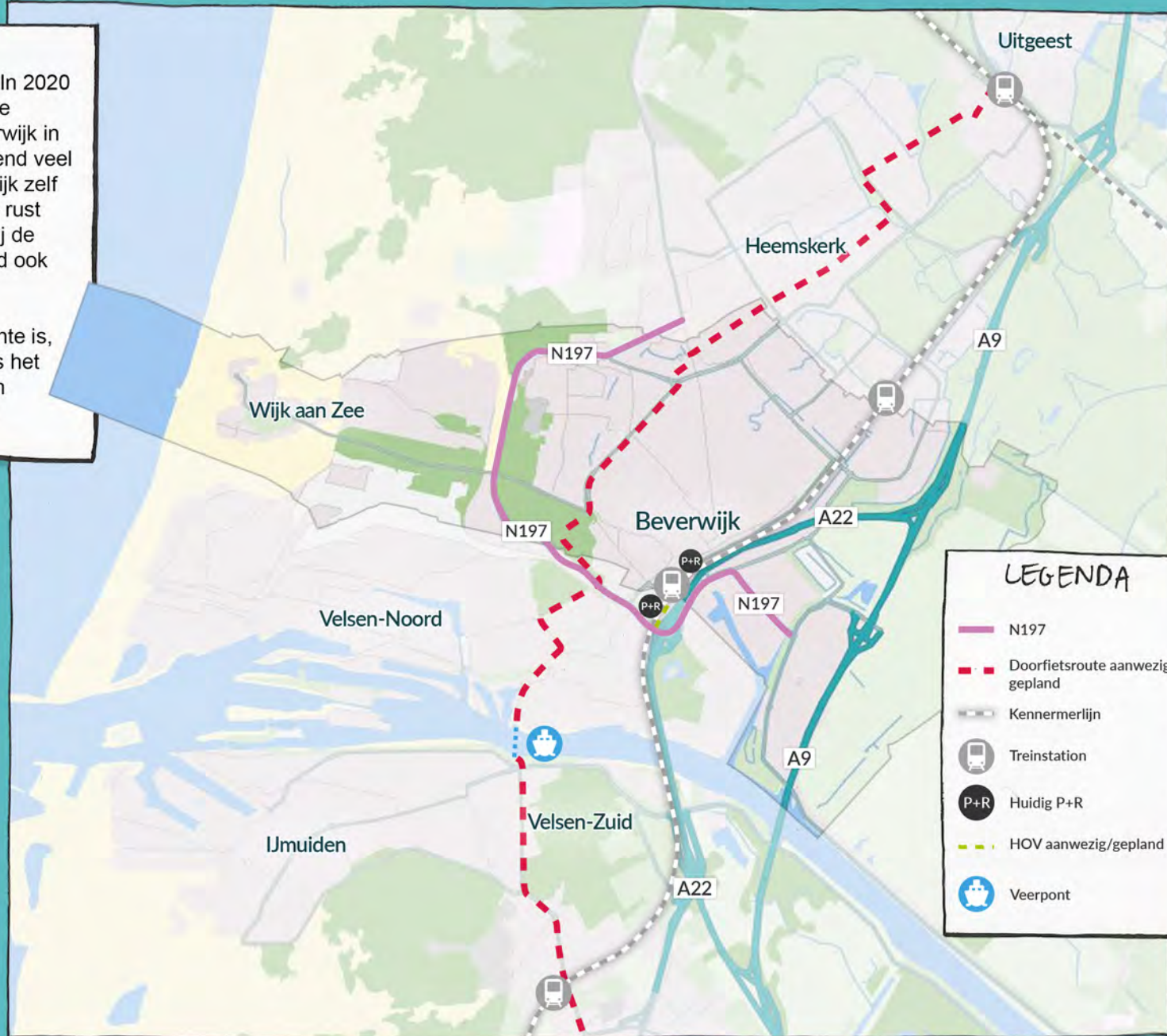
## SITUATIE ANNO 2021

### HUIDIGE SITUATIE

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

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

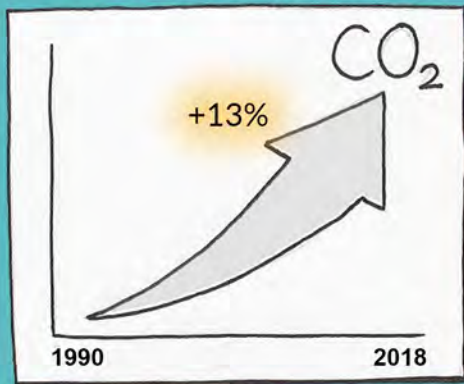
### DE LIGGING



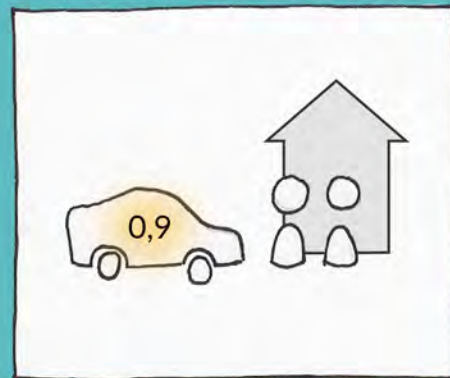
# BEVERWIJK

## FEITEN OP EEN RIJ

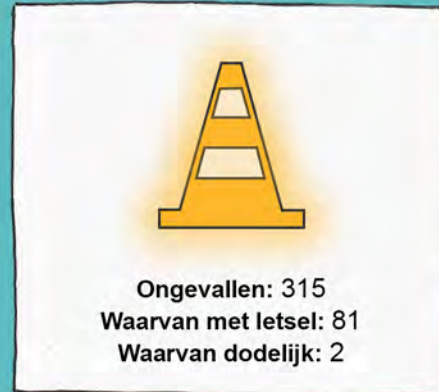
Uitstoot van het wegverkeer<sup>1</sup>



Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden in 2019<sup>2</sup>



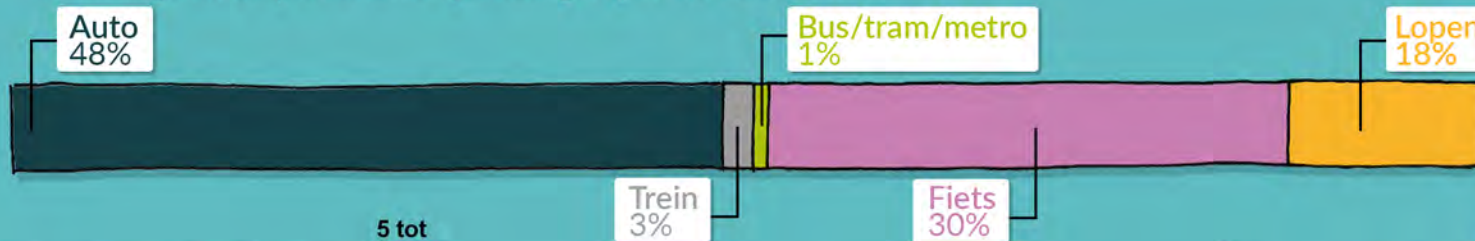
Verkeersveiligheid in 2019<sup>3</sup>



Herontwikkeling Spoorzone



Verdeling van de personenverplaatsingen per vervoersmiddel<sup>4</sup>



Heemskerk



Waar werken inwoners van gemeente Beverwijk?<sup>8</sup>

IN DE STAD

3,2 km



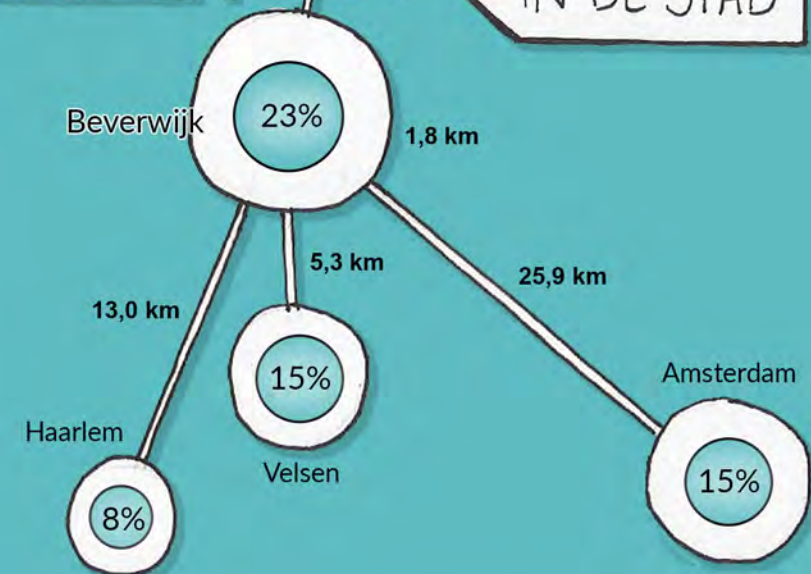
### BEVERWIJK



5.411 reizigers per dag (gemiddelde werkdag)<sup>6</sup>

47% van de reizigers beoordeelt het station met een

7 of hoger<sup>7</sup>



## 2. Visie op een bereikbaar, veilig en toegankelijk Beverwijk

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

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

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

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

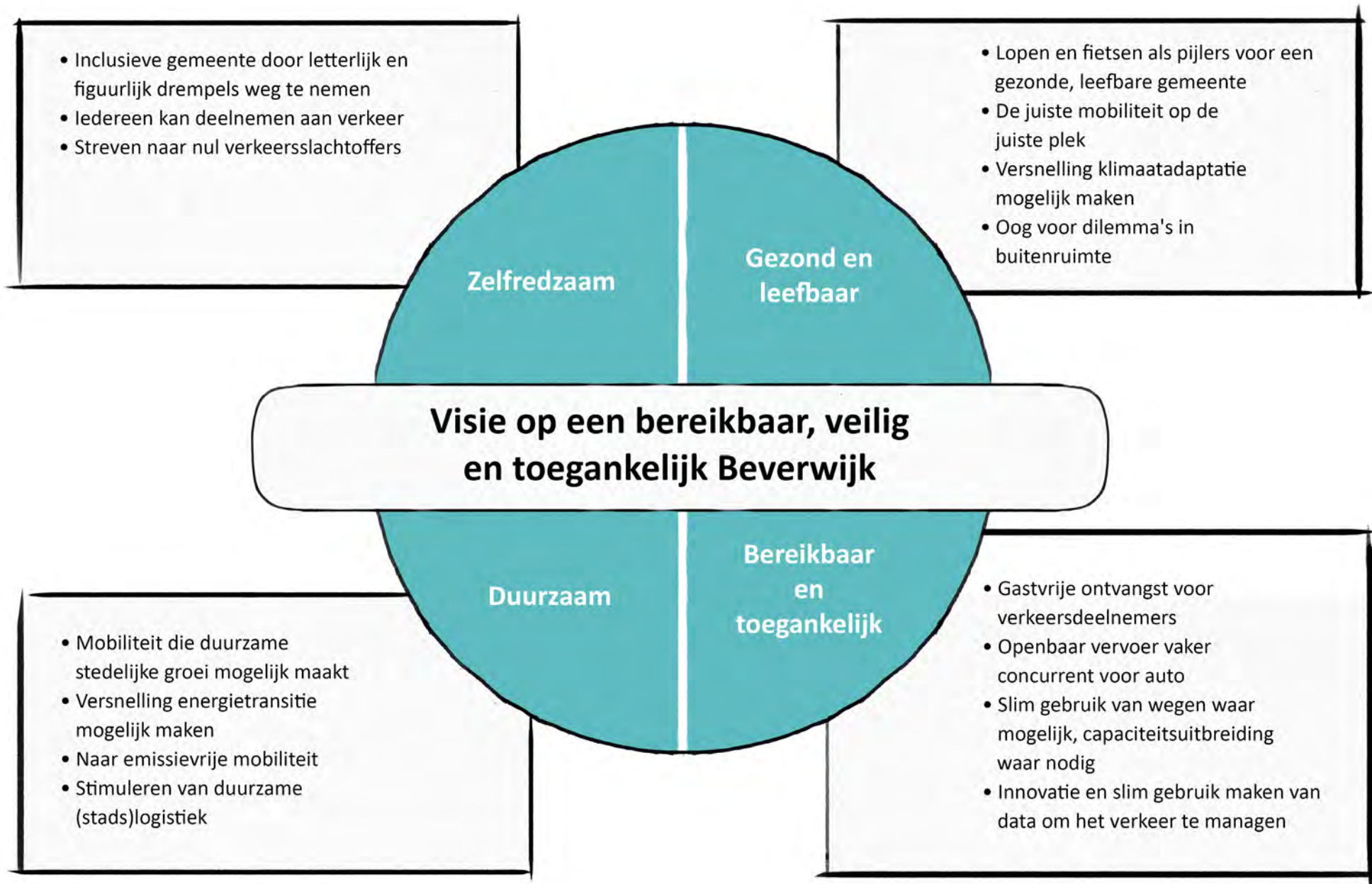
**Zelfredzaam Beverwijk:** de gemeente vindt dat iedereen moet kunnen deelnemen in de maatschappij en aan activiteiten. Om dat mogelijk te maken moeten alle doelgroepen, van jong tot oud, zich veilig en prettig kunnen voelen in het verkeer. Beverwijk is een inclusieve gemeente waar iedereen toegang heeft tot de voorzieningen en activiteiten die men nodig heeft. Daarbij streeft de gemeente naar nul verkeersslachtoffers in 2030.

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

**Duurzaam:** in 2040 is de gemeente Beverwijk energieneutraal. Alle sectoren moeten bijdragen om die doelstelling te behalen, dus ook mobiliteit. Reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gerealiseerd door meer te lopen, fietsen en met het ov te reizen en minder met de auto. En verplaatsingen die wel met de auto plaatsvinden, moeten zo veel mogelijk met emissievrije auto's gemaakt worden. Ook voor de logistieke sector geldt een stevige doelstelling voor CO<sub>2</sub>-reductie.

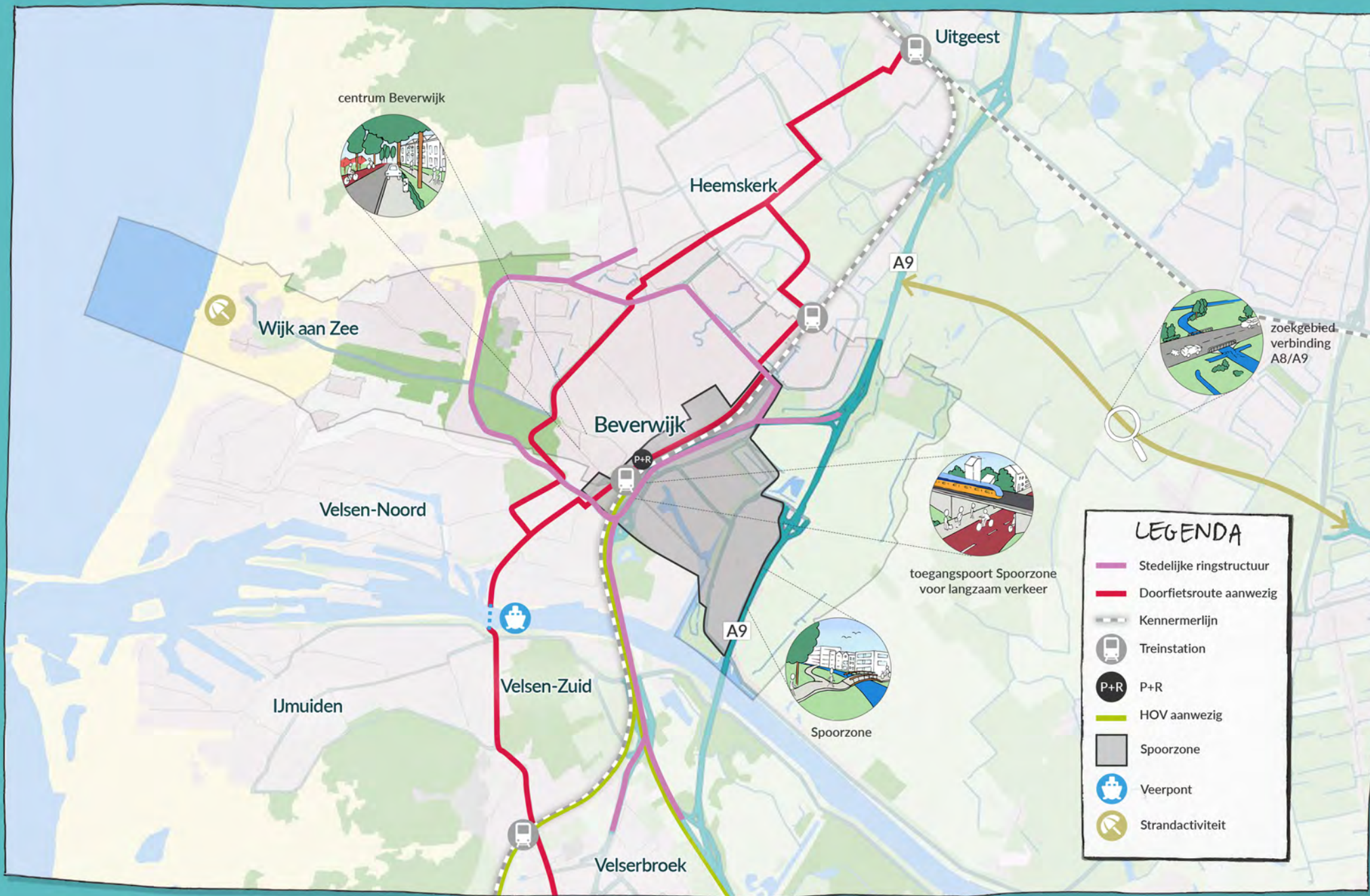
**Bereikbaar & toegankelijk:** Beverwijk blijft goed bereikbaar voor alle modaliteiten. Bereikbaarheid draagt bij aan de economisch sterke positie en regionale aantrekkingskracht van Beverwijk. Niet alle soorten mobiliteit kunnen onbeperkt worden gefaciliteerd. Door duurzame en ruimte-efficiënte vormen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





# BEVERWIJK

## TOEKOMSTIGE SITUATIE

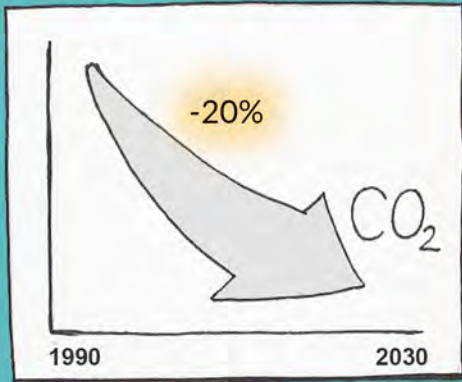


**LEGENDA**

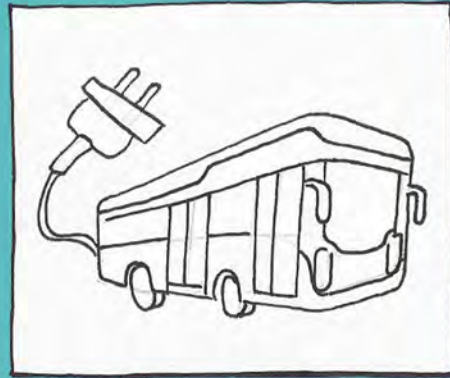
-  Stedelijke ringstructuur
-  Doorfietsroute aanwezig
-  Kennermerlijn
-  Treinstation
-  P+R
-  HOV aanwezig
-  Spoorzone
-  Veerpont
-  Strandactiviteit

# BEVERWIJK AMBITIES 2030

Uitstoot door mobiliteit<sup>1</sup>



Bussen 100% emissievrij<sup>2</sup>



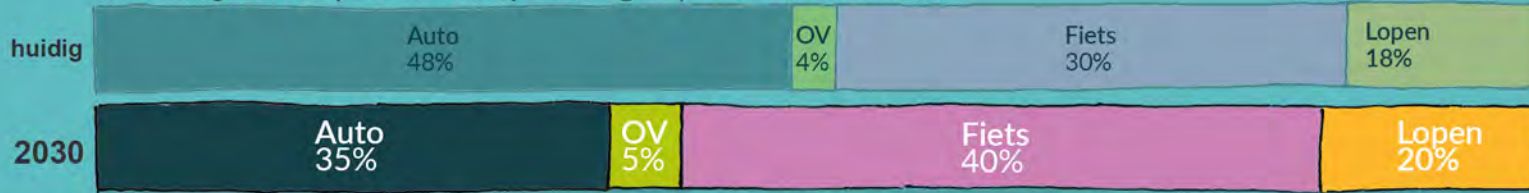
Elektrisch rijden in 2030<sup>3</sup>



Verkeersveiligheid in 2030



Verdeling van de personenverplaatsingen per vervoersmiddel



## BEVERWIJK



### Reizigerswaardering

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



ingang oostzijde Station



toegangspoort Spoorzone



centrum Beverwijk



verbinding A8/A9

Gerealiseerde ontwikkelingen

Bronnen: <sup>1</sup>conform het Energieakkoord en Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, <sup>2</sup>conform het Klimaatakkoord <sup>3</sup>Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

# 3. Zelfredzaam Beverwijk

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

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

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

## 3.1 Inclusieve gemeente door letterlijk en figuurlijk drempels weg te nemen

Het wordt steeds belangrijker dat de openbare ruimte toegankelijk is voor iedereen. De gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met de toenemende vergrijzing. In 2040 is meer dan een kwart van de inwoners van Beverwijk 65 jaar of ouder<sup>1</sup>. Bovendien blijven ouderen langer vitaal en actief. Wanneer onvoldoende aandacht is voor hun uitdagingen en behoeften, worden zij beperkt in hun bewegingsvrijheid en kunnen zij de aansluiting met de samenleving verliezen. Eenzaamheid, een groot probleem onder ouderen, kan daardoor erger worden. Daarnaast moet er aandacht zijn

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

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

## 3.2 In Beverwijk kan iedereen deelnemen aan het verkeer

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

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

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

Veilig kunnen deelnemen aan het verkeer is belangrijk voor iedereen. Toenemende snelheidsverschillen op het fietspad, bijvoorbeeld door de groei van het aantal e-bikes, leiden steeds vaker tot gevaarlijke situaties. De gemeente zet daarom in op het veiliger maken van de infrastructuur (zie paragraaf 4.3). Daarnaast wordt er voorlichting gegeven over het verantwoord gebruik van de elektrische fiets. Dit gebeurt via het programma 'Doortrappen' van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waar de gemeente Beverwijk aan deelneemt.

### 3.3 Streven naar nul verkeersslachtoffers

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

---

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

*Inwoner gemeente Beverwijk, straatinterview (7 oktober 2020)*

---

Ook in Beverwijk is sinds 2017 een duidelijke stijging van het aantal verkeersongevallen zichtbaar. Dit is in drie jaar tijd met bijna 30% toegenomen<sup>2</sup>. Daarom sluit Beverwijk zich aan bij de landelijke doelstelling om te streven naar nul verkeersslachtoffers. De gemeente gaat zich de komende jaren inzetten om de verkeersveiligheid in Beverwijk en Wijk aan Zee te verbeteren. Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn of haar bestemming komen.

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

---

<sup>2</sup> Bron: VIA 2020, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers

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

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

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

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

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

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

## 4. Gezond en leefbaar Beverwijk

Mobiliteit draagt voor een groot deel bij aan de leefbaarheid van een stad. Door verplaatsingen kan je vrienden en familie bezoeken, naar de markt, naar school, en kunnen winkels en horeca worden bevoorrad. Tegelijkertijd staat de leefbaarheid ook onder druk vanwege die mobiliteit. Gemotoriseerd verkeer zorgt voor uitstoot van schadelijke stoffen, verkeersonveilige situaties en de infrastructuur zorgt voor barrières in de stad. Daarnaast neemt mobiliteit ruimte in beslag. Ruimte is schaars en daarom moeten er keuzes gemaakt worden. Beverwijk vindt een leefbare en groene inrichting van de openbare ruimte belangrijk. Daarom staan de meest duurzame vervoersmiddelen centraal: lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Alle bestemmingen zijn eenvoudig, veilig en snel te bereiken met deze vervoersmiddelen. Per gebied in de gemeente worden andere afwegingen gemaakt, die passen bij de opgaven en ambities voor dat gebied (zie tekstkader).

### Centrum

Het centrum is een verblijfsgebied. Veiligheid voor voetgangers en fietsers en de verblijfskwaliteit staan voorop. Voor fietsers moeten er voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen zijn. Ook bereikbaarheid met de auto is belangrijk, voor bewoners en bezoekers van het centrum. Doorgaand autoverkeer moet zo veel mogelijk worden voorkomen in het centrum. Daarnaast moet de snelheid van het verkeer in het centrum omlaag, passend bij het karakter van een verblijfsgebied. De gemeente gaat met ondernemers in gesprek over bevoorraden binnen venstertijden.

### Woonwijken

In woongebieden staat verkeersveiligheid en comfortabel wonen centraal. Hieronder valt dat kinderen prettig en veilig kunnen spelen. Daarom wordt de snelheid in woongebieden zoveel mogelijk teruggebracht naar maximaal 30 km/u. Daarnaast is er in verschillende woonwijken te weinig parkeergelegenheid. Dit leidt tot overlast en overvolle straten. Daarom wordt een inventarisatie gedaan naar het verbeteren van de parkeersituatie in woonwijken. Maatregelen die genomen zouden

kunnen worden zijn het realiseren van centrale parkeervoorzieningen, waar ook elektrische laadpalen en deelauto's zijn.

### Bedrijventerreinen

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

### Spoorzone

Met de ontwikkeling van nieuwe stedelijke gebieden, zoals de Spoorzone, heeft de gemeente een hogere ambitie. Bij nieuwe stedelijke gebieden waar gewoond en gewerkt wordt is een duurzame en gezonde leefomgeving de voorwaarde. Hierbij past ook slim en duurzaam omgaan met mobiliteit. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer staan centraal in de Spoorzone en krijgen veel meer ruimte dan nu het geval is. De inzet van de gemeente is om doorgaand verkeer om het gebied heen te leiden, bijvoorbeeld door realisatie van een nieuwe aansluiting op de A22 bij Broekpolder en het doortrekken van de Leeghwaterweg over Zijkanaal A naar de Kanaalweg. Inzet is tevens om de snelheid op de A22 te verlagen naar 70 km/h en het autobezit en -gebruik in het gebied laag te houden.

### Wijk aan Zee

Het dorp Wijk aan Zee wordt gekenmerkt door een historisch en verkeersluw centrum met daaromheen een aantal woonbuurten met en variatie aan bouwperiodes. In het strandseizoen (met een piek in de zomer maar door meer activiteiten op en rond het strand begint dit steeds eerder en eindigt later) neemt de verkeersdruk op het dorp toe en kan het centrum niet worden gemeden door strandverkeer. Dit verkeer dient zo goed mogelijk verwezen te worden naar de grote parkeerplaatsen en naar de Noordpier in Velsen-Noord. Gratis parkeren is het uitgangspunt

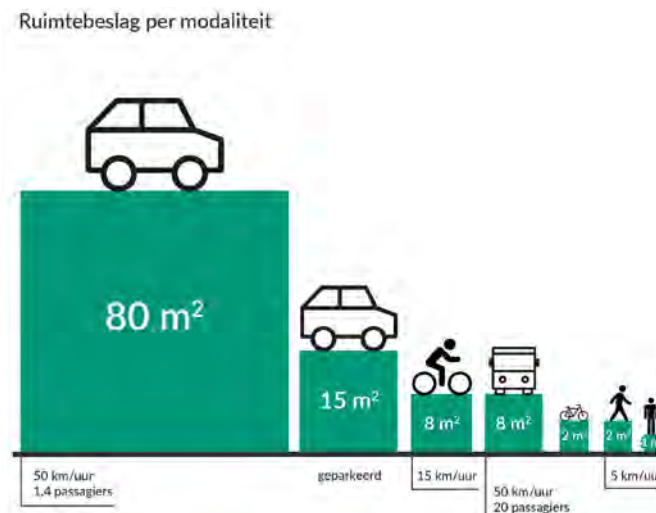
maar op piekdagen biedt de Dorpsweide tegen een lage prijs voldoende extra parkeercapaciteit. Het gebruik van de fiets voor strandbezoek zal verder gestimuleerd worden door goede fietsroutes naar Wijk aan Zee en de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerplekken. Dit is niet alleen voor badgasten maar ook voor inwoners en bezoekers van Wijk aan Zee van belang. Voor de minder mobiele inwoners van Wijk aan zee is een frequente busverbinding van en naar het dorp belangrijk. Ook voor bezoekers en badgasten is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van belang.

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

Beverwijk moet een gezonde en leefbare gemeente zijn, waar ook woningbouwontwikkelingen mogelijk zijn. Om die groei en leefbaarheid te faciliteren zet de gemeente in op ruimte-efficiëntie en actieve mobiliteit. Actieve vervoersmiddelen worden optimaal gefaciliteerd, zodat bewoners verleid worden om vaker te lopen of fietsen.

Zie figuur 4.1 voor een indicatie van het ruimtegebruik van verschillende vervoersmiddelen. Het figuur geeft weer dat een 50 km/u rijdende auto circa 80 m<sup>2</sup> per persoon inneemt. Dat komt door de afstand die een rijdende auto moet houden ten opzichte van medeweggebruikers en de omgeving.

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



Figuur 4.1: Ruimtegebruik per vervoersmiddel

Een Beverwijker verplaatst zich gemiddeld 2,2 keer per dag. 48% van die verplaatsingen wordt gedaan met de auto, 30% met de fiets en 18% lopend<sup>3</sup>. Dit noemen we de modal split. Eén op de vier Beverwijkers woont en werkt in Beverwijk op gemiddeld 1,8 kilometer van zijn/haar werk. Dat is voor de meeste personen een gemakkelijk fietsbare of loopbare afstand<sup>4</sup>.

#### Waar werken inwoners van de gemeente Beverwijk?

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

<sup>3</sup> OVIn bewerking Goudappel Coffeng (2015). Modal Split per gemeente

<sup>4</sup> CBS (2020). Banen van werknemers naar woon- en werkregio.

Om Beverwijk ook in de toekomst voldoende bereikbaar te houden zet de gemeente in op een transitie naar actieve mobiliteit. Elke bereikbaarheidsopgave wordt integraal aangepakt voor alle vervoerswijzen. De infrastructuur voor fietsers en voetgangers is hoogwaardig, fijnmazig en heeft zo min mogelijk barrières. De individuele keuze- vrijheid hebben om zelf te bepalen en te kiezen op welke manier men zich wil verplaatsten, blijft hierin het uitgangspunt.

De gemeente heeft bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de Spoorzone, een hogere ambitie om mobiliteit zo slim en duurzaam mogelijk in te richten. Dit sluit niet alleen aan bij de pijler van de visie op een gezonde en leefbare stad, maar is ook noodzakelijk om een gebied zoals de Spoorzone te kunnen ontwikkelen tot een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. Daarbij wordt rekening gehouden met het effect op omliggende gebieden. De keuzes die daarbij horen worden via kansencarten inzichtelijk gemaakt. Een methode om dit op een systematische manier te doen, is bijvoorbeeld de STOMP-methode. Daarmee wordt voor alle vervoerswijzen concreet gemaakt wat de opgaven en ambities zijn en hoe die een plek moeten krijgen in het gebied.

De gemeente probeert door middel van faciliteren en verleiding in te zetten op het verhogen van het gebruik van de fiets als vervoermiddel. Hierdoor stijgt het fietsgebruik geleidelijk van 30% naar 40% en van het OV-gebruik van 4% naar 5%. Lopen als modaliteit stijgt iets van 18% naar 20%. Uiteindelijk daalt door stimulering van de andere vervoerswijzen het aandeel autogebruik van 48% in 2021 naar 35% tot 2030. Om deze verandering in modal split mogelijk te maken worden stapsgewijs maatregelen genomen, die er allereerst toe leiden dat lopen, fietsen en OV- gebruik positief gestimuleerd worden. Gedragsbeïnvloeding moet er vooral op gericht zijn om mensen actief te motiveren meer te gaan lopen en fietsen.



Figuur 4.2: STOMP-methode: stappen, trappen, openbaar vervoer, MaaS en deelmobiliteit, privéauto.



Voorbeeld van comfortabele, aantrekkelijke fietsinfrastructuur: vrijliggende fietsroute in Veenendaal, Fietsstad 2020. Door de brede fietspaden en goede verlichting voelen fietsers zich hier veilig (Bron foto: Fietsersbond).

## 4.2 De juiste mobiliteit op de juiste plek

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



Vanuit het principe ‘de juiste mobiliteit op de juiste plek’ wordt de keuze gemaakt om de centrumring van Beverwijk onaantrekkelijker te maken voor verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn. Dit kan betekenen dat de snelheid op de centrumring omlaag gaat en dat de fietser en voetganger meer ruimte krijgen. Het centrum blijft ook goed bereikbaar met de auto. Dit is van belang voor bewoners en bezoekers van het centrum. Wel wordt rustiger rijden in het centrum gestimuleerd.

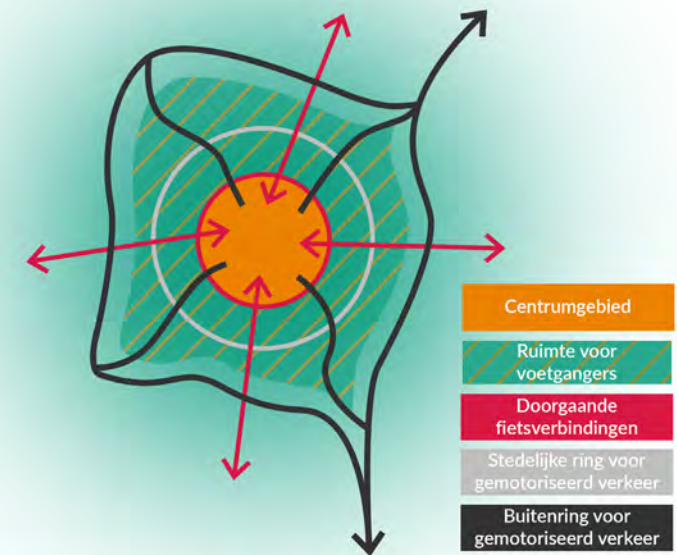
Ook buiten het centrum verbetert de gemeente de voorzieningen voor fietser en voetgangers. De routes binnen Beverwijk zijn voor fietsers en voetgangers zo direct en veilig mogelijk. De gemeente zet bijvoorbeeld in op het inrichten van fietsstraten. Er zijn in Beverwijk meerdere straten als fietsstraat ingericht, maar daar kunnen er in de toekomst nog meer bijkomen. In fietsstraten hebben fietsers voorrang en zijn de auto's te gast. Op die manier nodigt het meer uit tot fietsen en minder tot het gebruiken van de auto.

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

Om de concurrentiepositie van de fiets en de voetganger ten opzichte van de auto te versterken, wordt de verbinding tussen verschillende delen binnen van de gemeente Beverwijk voor fietsers en voetganger gemakkelijker gemaakt. Voor de auto wordt een goede doorstroming gerealiseerd op de ontsluitingswegen rondom de stad. Zo wordt een optimale bereikbaarheid gefaciliteerd en blijven tegelijkertijd het centrum en de woonwijken leefbaar. Door de ontwikkelingen van de elektrische fiets is fietsen voor grotere afstanden ook een steeds aantrekkelijker alternatief. Daarom worden ook de verbindingen met onder andere Heemskerk en Velsen versterkt voor de fiets. Het gebruik van de fiets of lopen als vervoersmiddel kan hierdoor verder worden gefaciliteerd. Niet alleen door gedragsbeïnvloeding, maar ook door het aanleggen van betere verbindingen voor langzaam verkeer. De gemeente is gestart met de aanleg van- en het onderzoek naar verschillende doorfietsroutes. Dit doet de gemeente in samenwerking met IJmond Bereikbaar. Zie hoofdstuk 6 over deze regionale samenwerking.

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

*Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)*



Figuur 4.3: Principeschets van verkeerscirculatie in Beverwijk

### 4.3 Versnelling klimaatadaptatie mogelijk maken

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

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

In de Omgevingsvisie worden uiteindelijk keuzes gemaakt over het inrichten van de leefomgeving. Mobiliteit is een van de ruimteclaims, maar kan ook bijdragen aan klimaatadaptatie.

Parkeerplekken kunnen worden vormgegeven als groenstroken met waterdoorlaatbare verharding zodat water gemakkelijker de grond in kan filtreren. Beverwijk is hiermee de laatste jaren al aan de slag gegaan en heeft dit reeds toegepast op het parkeerterrein de Halve Maan. Ook de infrastructuur zelf kan helpen bij klimaatadaptatie, door circulaire materialen te gebruiken en door het toepassen van waterdoorlaatbare verharding.

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

#### 4.4 Oog voor dilemma's in de openbare ruimte

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

De beschikbare ruimte moet zo efficiënt mogelijk verdeeld worden op een manier die bijdraagt aan een leefbare gemeente. Daarom zet Beverwijk in op duurzame vervoersmiddelen, groen en klimaatadaptatie. Zoals in paragraaf 3.1 worden fietsers en voetgangers optimaal gefaciliteerd. Echter is voldoende parkeergelegenheid in de buurt van de woning ook van belang. In sommige woonwijken, met name bij nieuwbouw, kan worden onderzocht of er ruimte is voor een centrale parkeervoorziening, eventueel in combinatie met een mobiliteitshub (zie paragraaf 4.1). Dit mag ook op korte afstand van de bestemming liggen. Omdat de auto op enige afstand geparkeerd is, zorgt dit er tevens voor dat lopen en fietsen aantrekkelijker worden. Een belangrijk vereiste voor een centrale parkeervoorziening is dat het sociaal veilig is.

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

---

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

*Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)*

---

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen mobiliteitshubs en deelmobiliteit worden gezien als alternatieven voor het realiseren van parkeerplekken voor privéauto's. Dit leidt dan tot een lagere druk op de openbare ruimte. De gemeente moedigt ontwikkelaars aan om naast deelauto's juist ook gedeelde vervoersmiddelen aan te bieden. Het is tevens belangrijk om inwoners meer bekend te maken met deelmobiliteit, zodat zij deze concepten meer gaan vertrouwen en gebruiken. Pilots elders in het land, bijvoorbeeld in Rotterdam, hebben uitgewezen dat men positiever tegenover deelmobiliteit gaat staan, als men ook de voordelen ervan goed kan ervaren (zoals meer ruimte en groen op straat en toch een auto ter beschikking).

# 5. Duurzaam Beverwijk

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

Alle sectoren moeten daar een bijdrage aan leveren, dus zo ook mobiliteit. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van wegverkeer in Beverwijk is echter tussen 1990 en 2018 met 13% toegenomen<sup>5</sup>. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland hebben de provincies en gemeenten afgesproken dat de CO<sub>2</sub> uitstoot door mobiliteit in 2030 met 20% moet zijn afgenomen ten opzichte van 1990<sup>6</sup>. Met de focus op duurzame vervoersmiddelen en ruimtelijke planning levert Beverwijk haar bijdrage aan deze doelen. Door lopen en fietsen te faciliteren, kan iedere inwoner van de gemeente Beverwijk meekomen in deze mobiliteitstransitie. Technologische ontwikkelingen dragen ook bij aan deze mobiliteitstransitie. Elektrische fietsen maken het mogelijk om grotere afstanden gemakkelijk te fietsen en concurreren op die manier met de auto. De elektrische auto zorgt ervoor dat er bij het gebruik van de auto minder schadelijke stoffen vrijkomen en applicaties als Google Maps bieden op elk moment de meest gunstige route van A naar B waardoor mensen flexibeler zijn in hun reis. Technologische ontwikkelingen en de indeling van de openbare ruimte - waardoor lopen, fietsen en het openbaar vervoer gemakkelijker, prettiger en sneller zijn - zorgt ervoor dat deze transitie niet wordt opgelegd maar 'natuurlijk' verloopt.

## 5.1 Mobiliteit die duurzame stedelijke groei mogelijk maakt

Om Beverwijk duurzaam te laten groeien zet de gemeente in op het mengen van functies bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij nieuwe ruimtelijke projecten moeten dagelijkse voorzieningen in maximaal tien minuten lopen te bereiken zijn en moet het centrum van Beverwijk in maximaal vijftien minuten fietsen te bereiken zijn. De voorkeur van de gemeente Beverwijk is

om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden op locaties die goed bereikbaar zijn met (hoogwaardig) openbaar vervoer, zoals het station van Beverwijk of nieuw te ontwikkelen mobiliteitshubs.

### Mobiliteitshubs

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

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

Behalve dat (duurzame) vervoersmiddelen aan elkaar worden verknoopt, is de locatie veel meer dan alleen een vervoersknooppunt. Zo kunnen er bijvoorbeeld pakketbrievbussen worden geplaatst waar online bestellingen opgehaald worden, kan er ruimte gemaakt worden voor volkstuinen, speeltuinen en zitgelegenheden, (kleinschalige) retail en cafés, openbare toiletten of elektrische laadpalen.

<sup>5</sup> Rijksoverheid (2020). [www.emmissieregistratie.nl](http://www.emmissieregistratie.nl). Geraadpleegd in december 2020

<sup>6</sup> Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, 24 augustus 2020

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

*Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)*

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

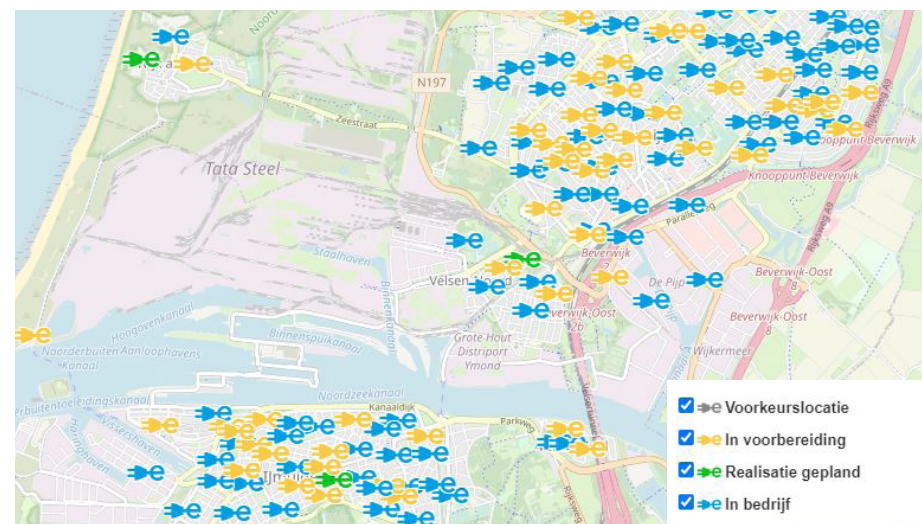
Ook industrie en bedrijventerreinen in en rondom Beverwijk zijn en blijven duurzaam bereikbaar. Hiervoor werkt de gemeente Beverwijk samen met IJmond Bereikbaar aan het betrekken van werkgevers. IJmond Bereikbaar heeft een zeer actieve werkgeversaanpak waarmee de afgelopen jaren al mooie resultaten zijn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

## 5.2 Versnelling energietransitie mogelijk maken

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

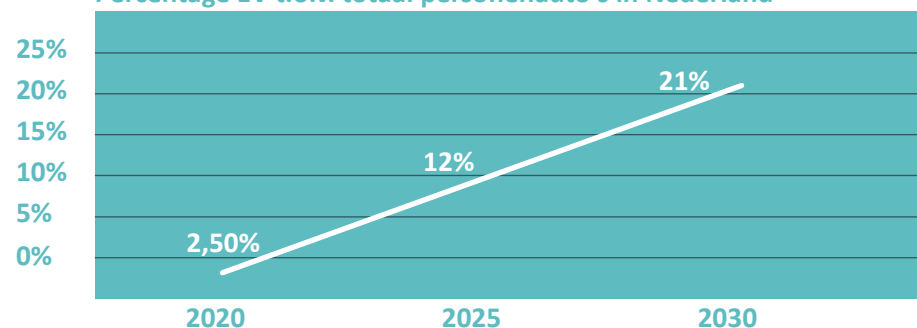
De mogelijkheden voor elektrisch openbaar vervoer op regionale schaal zijn anno 2021 nog een uitdaging. Relatief lange laadtijden zorgen voor een

logistieke en operationele uitdaging. Ook voor zware en lange (inter)nationale vrachttransporten zijn goede alternatieven nog in ontwikkeling. Er zijn in de gemeente Beverwijk wel logistieke bedrijven en werkgevers die hierin voorop lopen en ambitieuze doelstellingen hebben. De gemeente volgt de visie van MRA-E en ontwikkelingen op de markt (zoals snelladen, waterstof etc.) op de voet, zodat de gemeente hier snel op kan inspelen.



Figuur 5.1: Laadkaart MRA-E

## Percentage EV t.o.v. totaal personenauto's in Nederland



Figuur 5.2: Groeiprognoze EV's in Nederland (Bron: prognosecijfers RDW en CBS, 2020)

### 5.3 Naar emissievrije mobiliteit

De elektrische auto groeit de afgelopen jaren sterk in populariteit. Er rijden inmiddels 240.000 zero-emissie personenauto's rond in Nederland (waarvan 145.000 volledig elektrisch). In 2030 moeten alle nieuw verkochte personenauto's zero-emissie zijn. Volgens prognoses van het CBS en RDW zal daardoor 21% van het Nederlandse wagenpark in 2030 bestaan uit elektrische voertuigen. In Beverwijk is momenteel 1% van de geregistreerde auto's elektrisch, en 1% hybride. Landelijk is dit iets meer dan 2%.

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

De gemeente Beverwijk conformeert zich aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord en de afspraken van de NAL. Bovendien heeft de gemeente de doelstelling om in 2040 CO2 neutraal te zijn. Daarom is het belangrijk om de transitie naar elektrisch vervoer mogelijk te maken. In de komende jaren zullen dan ook veel laadpunten worden bijgeplaatst. De Metropoolregio Amsterdam heeft een prognose gemaakt van het aantal laadpunten per gemeente om de toename van elektrisch vervoer te accommoderen. Zie tabel 5.1 voor de prognose van het aantal laadpunten. Belangrijke opmerking hierbij is dat het in onderstaande tabel gaat om het aantal laadpunten. Eén laadpaal heeft meestal twee laadpunten. De gemeente Beverwijk maakt de komende jaren een laadstrategie waarbij vraag, aanbod en ruimtelijke inpassing van laadpunten worden geconcretiseerd.

Tabel 5.1: Groeiprognose laadpunten (Bron: MRA-E, 2020)

	2020	2025	2030
Aantal laadpunten	84	271	942

### 5.4 Stimuleren van duurzame (stads)logistiek

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

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

De gemeente Beverwijk kijkt, in samenwerking met de regio, hoe de logistieke processen efficiënter en schoner kunnen worden. Door bedrijven te laten samenwerken kunnen het aantal transportbewegingen, de vrachten en de vervoerswijze efficiënter op elkaar worden afgestemd. Door grotere en ook kleinschalige overslagpunten kunnen grote voertuigen eenvoudig en snel hun vrachten op kleinere en schone voertuigen overladen. Hierbij is het van belang dat nu al locaties hiervoor worden bedacht en ontwikkeld. Zo is er nog voldoende ruimte voor een efficiënte overslag van goederen, óók wanneer in de toekomst de druk op de openbare ruimte nog verder toeneemt. Voor pakketbezorging binnen Beverwijk kan gedacht worden aan bezorging door bakfietsen of andere kleine elektrische voertuigen. Deze ambities komen onder andere uit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek die de gemeente Beverwijk heeft ondertekend<sup>7</sup>.

<sup>7</sup><https://www.odijmond.nl/@9891/ondertekening-green/>

# 6. Bereikbaar en toegankelijk Beverwijk

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

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

Voor al deze mensen wil Beverwijk een goed bereikbare en toegankelijke gemeente zijn. Over de weg zijn de A9 en A22 belangrijk om Beverwijk te ontsluiten richting Amsterdam en de rest van de Randstad. Met de Kennemer spoorlijn is Beverwijk via de trein verbonden met Alkmaar en met Haarlem, Amsterdam en verder. En over water is onze haven goed bereikbaar voor havenfaciliteiten zoals overslag en transport.

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

---

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

*Inwoner gemeente Beverwijk, online enquête (november 2019)*

---

## 6.1 Gastvrije ontvangst voor verkeersdeelnemers

De afgelopen jaren is al veel geïnvesteerd in een goede bereikbaarheid van Beverwijk. Zo is de nieuwe fietsstalling bij het station gerealiseerd en wordt gewerkt aan de doorfietsroute IJmond en de Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbindingen (HOV) bij het station. De HOV-verbindingen zijn snelle buslijnen die vaker rijden. Ook komt er een nieuwe busbaan, die elke busrit van en naar de tunnel een paar minuten sneller maakt. Samen met de regionale partners blijft de gemeente zich inzetten voor goede regionale verbindingen. Denk aan een aansluiting van de N208 op de A9 en een betere verbinding tussen de IJmondregio en de Zaanstreek. De gemeente Beverwijk vindt het belangrijk om hierbij rekening te houden met de leefbaarheid van woon- en werkgebieden.

Wel maakt de gemeente Beverwijk keuzes op welke plaatsen zij welke vormen van vervoer wil faciliteren, conform het principe ‘de juiste mobiliteit op de juiste plek’ (zie hoofdstuk 3). Doorgaand verkeer door of vlak langs woonwijken is bijvoorbeeld niet wenselijk. Voor de bereikbaarheid van Beverwijk is het goed functioneren van het hoofdwegennet en de belangrijkste ontsluitingswegen essentieel. Daarom werkt de gemeente aan een optimale inrichting en werking van de ringstructuur. De ringstructuur bestaat uit de buitenring, de stedelijke ring en de centrumring. De buitenring en de stedelijke ring zijn verkeersaders waar een goede doorstroming belangrijk is. Wanneer de A22 wordt afgewaardeerd ontstaat bovendien de mogelijkheid voor een extra aansluiting ter hoogte van De Meerlanden en wordt de buitenring hier aangehaakt op de stedelijke ring. Dit wordt verder uitgewerkt in een nieuw verkeerscirculatieplan.

Verder heeft de gemeente in het Stationsgebied aandacht voor de actieve vervoerswijzen: ingezet wordt op het mogelijk maken van een oostelijke ingang van het station vanaf de Parallelweg. Hiermee wordt voldaan aan de ambitie om de Spoorzone onderdeel te laten zijn van het centrum van Beverwijk. Zo

wordt het makkelijk om je op een duurzame manier te verplaatsen. Ook in de rest van de gemeente is aandacht voor betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers (zie hoofdstuk 3).

---

*“Graag meer en snellere intercity’s naar Amsterdam”*

*Inwoner gemeente Beverwijk, straatinterview (7 oktober 2020)*

---

## 6.2 Openbaar vervoer vaker concurrent voor auto

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

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

Vanuit IJmond Bereikbaar is ook meegewerkt aan het Regionale OV Toekomstbeeld Noord-Holland en Flevoland, een gezamenlijke lange termijnvisie op de toekomst van het openbaar vervoer in de regio. Hierin is opgenomen dat tussen Alkmaar en Haarlem twee keer per uur een Intercity en twee keer per uur een Sprinter moet rijden. Hiermee wordt het spoor op de Kennemerlijn optimaal benut. Ook zijn in het OV Toekomstbeeld betere HOV-busverbindingen opgenomen naar Haarlem en naar Schiphol/Amsterdam-

Zuid (over de A9). De gemeente blijft, samen met IJmond Bereikbaar, lobbyen bij het Rijk en de Provincie om dit voor elkaar te krijgen. Momenteel loopt een onderzoek naar de haalbaarheid van deze HOV-verbindingen.

Station Beverwijk is meer dan een treinstation: het is een belangrijk regionaal vervoersknooppunt, waar naast de trein ook veel busverbindingen zijn. Al enige tijd werkt de gemeente Beverwijk samen met de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen aan HOV op dit knooppunt. Om HOV mogelijk te maken, worden tussen Beverwijk en Velsen twee nieuwe busbanen aangelegd, waarvan een tussen station Beverwijk en de Velsertaverse komt. Door de aanleg van de busbanen hoeven de bussen minder afstand af te leggen en neemt de rijtijd af. Tevens zorgen de busbanen voor een verbeterde verkeersveiligheid, omdat de bussen niet meer over de drukke kruisingen hoeven rijden.

## 6.3 Slim gebruik van wegen waar mogelijk, capaciteitsuitbreiding waar nodig

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

De bereikbaarheid voor auto’s kan worden verbeterd door de huidige wegen beter te gebruiken. Belangrijk is dat de juiste mobiliteit op de juiste plek wordt gefaciliteerd. De huidige functie en inrichting van de A22 past niet bij de gewenste omgevingskwaliteit, wanneer straks de Spoorzone is ontwikkeld tot een onderdeel van de stad waar mensen wonen, werken en recreëren. De gemeente vindt het daarom belangrijk om de A22 af te waarderen. Door deze weg in te richten als een 70 km/uur weg kan een extra aansluiting worden gerealiseerd en wordt de A22 onderdeel van de ringstructuur van Beverwijk, die daarmee aan de oostzijde wordt afgerond. Een extra aansluiting biedt tevens

een ontlastend effect voor knelpunten elders, zoals bij de Velsertaverse. De A22 kan verder ontlast worden door de N208 aan te sluiten op de A9. Hiermee krijgt de A22 minder een functie voor doorgaand verkeer en past de weg beter bij de functie en de plek in het stedelijk netwerk. Dit komt dan ten goede een aan aantrekkelijker woon- en leefomgeving in de Spoorzone. Daarnaast zet de gemeente Beverwijk al jaren in op een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9. Dit blijft onverminderd belangrijk voor een goede ontsluiting van de woningbouwlocaties en de bedrijventerreinen in de gemeente.

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

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

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

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

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



# 7. Van visie naar uitvoering

## 7.1 Regionale samenwerking

In dit visiedocument beschrijft de gemeente Beverwijk haar ambities op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Om die ambities te behalen is er nog een hoop werk te doen. Maar de gemeente hoeft het niet alleen te doen. Voor veel ambities kan, of moet, worden samengewerkt met partijen in de regio en daarbuiten. Daarom wordt in de regio IJmond samengewerkt tussen de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen aan het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. Hiervoor is het programma IJmond Bereikbaar opgericht. De belangrijkste functie van IJmond Bereikbaar is het vertegenwoordigen van de gezamenlijke belangen van de regio IJmond op hogere niveaus. Voor investeringen in de infrastructuur voor bijvoorbeeld de fiets en het openbaar vervoer werkt IJmond Bereikbaar samen met de provincie en het Rijk. Onder meer voor het Regionaal OV Toekomstbeeld en het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) van de Metropoolregio Amsterdam levert IJmond Bereikbaar input. Een deel van de maatregelen die hieruit voortvloeien, vindt plaats binnen de gemeente Beverwijk.

Tabel 7.1: Regionale samenwerking

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

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

## 7.2 Werken aan structurele gedragsbeïnvloeding

We streven naar meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Nu maken mensen vaak een individuele mobiliteitskeuze die nadelig is voor het collectieve belang. Denk aan negatieve effecten op het gebied van milieu, ruimtegebruik, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Idealiter maken reizigers steeds vaker individuele mobiliteitskeuzes die ook goed zijn voor het collectieve belang. Dit kan zijn: niet reizen of reizen op een meer duurzame wijze. Onder dit laatste verstaan we collectieve vervoerswijzen, deelvervoer en vervoer met minder emissie, zoals het ov, de fiets of elektrisch autorijden.

Om Beverwijk bereikbaar, veilig, duurzaam en leefbaar te houden moeten we inzetten op structurele gedragsverandering. Bij structurele gedragsverandering staat de reiziger centraal. Deze reist over de grenzen van onze regio's, gemeenten en projecten heen. Dit vergt dus ook een gezamenlijke aanpak. Het doel hierbij is gedrag – dat veelal onbewust tot stand komt – blijvend te veranderen. We richten ons dus op structurele gedragsverandering in plaats van tijdelijke gedragsverandering zoals gedurende een project. Dit kan bijvoorbeeld door het opzetten van een team structurele gedragsverandering dat een rol kan spelen in de gebiedsgerichte realisatie. Bijvoorbeeld door het meedenken in de gebiedsanalyse en de opzet van regionale maatregelpakketten en de reizigersbenadering. Ook kan er een gezamenlijk participatie- en communicatiestrategie worden ontwikkeld, gericht op hoe Beverwijk samen met de reiziger gaat communiceren.

### 7.3 Uitvoeringsprogramma

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

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

# Bijlage 1: participatieverslag

## Notitie participatieproces Mobiliteitsvisie Beverwijk

---

Onderwerp: Notitie participatieproces Mobiliteitsvisie Beverwijk

Projectnummer: 369174

Datum: 10-03-2021

---

### 1 Inleiding

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

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

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

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

#### *Locaties straatinterviews:*

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

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

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

### 1.1 Straatinterviews

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



*Figuur 1: de straatinterviewteams*

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

### 1.2 Stadsgesprekken

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



*Figuur 2: screenshot van een van de digitale stadsgesprekken*

### **1.3 Leeswijzer**

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

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

## 2 Algemene indruk

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

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

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

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

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

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

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

## 3 Bevindingen per thema

### 3.1 Verkeersveiligheid

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

---

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

---

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

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

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

Voorbeelden:

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

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

---

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

---

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



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

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

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



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

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

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

### 3.2 Bereikbaarheid Beverwijk

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

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

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

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

---

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

---

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

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

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

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

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

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

---

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

---

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

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

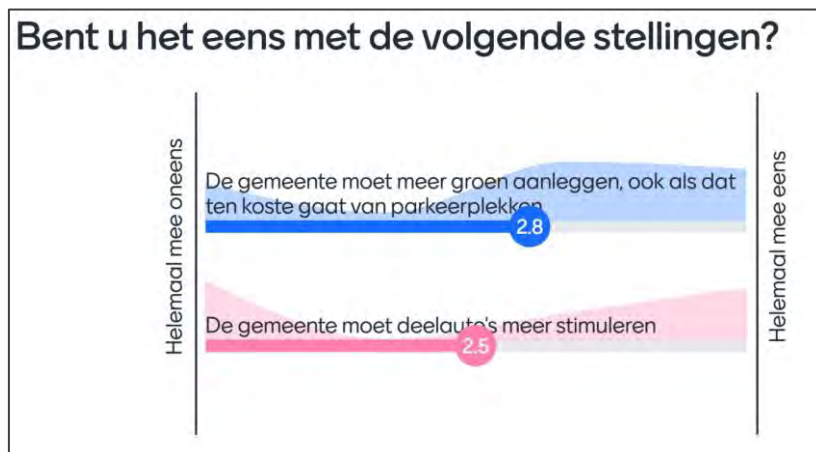
### **3.3 Duurzaamheid en leefbaarheid**

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

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

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

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



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

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

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

### 3.4 Regionale bereikbaarheid

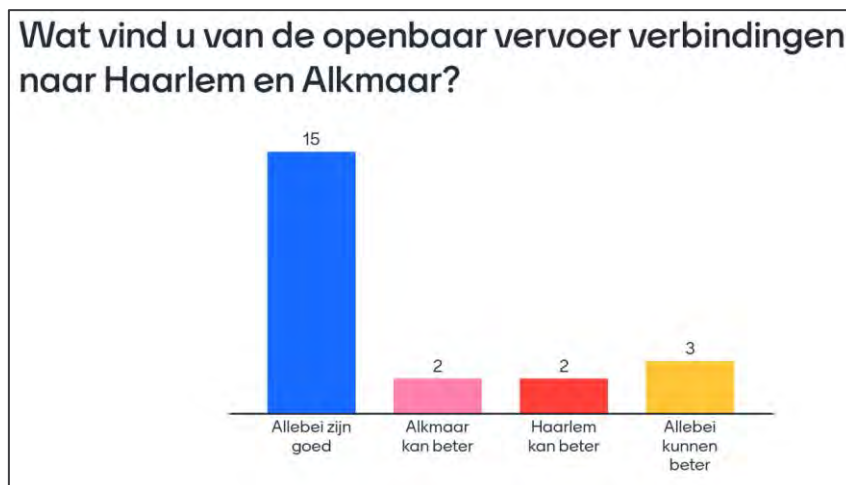
Beverwijk ligt gunstig ten opzichte van een aantal grote (internationale) werkgelegenheidslocaties, zoals Amsterdam en luchthaven Schiphol. Veel mensen hechten dan ook belang aan goede verbindingen naar deze locaties. Ook Haarlem werd in dit verband genoemd.

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

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

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

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



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

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

#### **4 Vervolg**

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

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

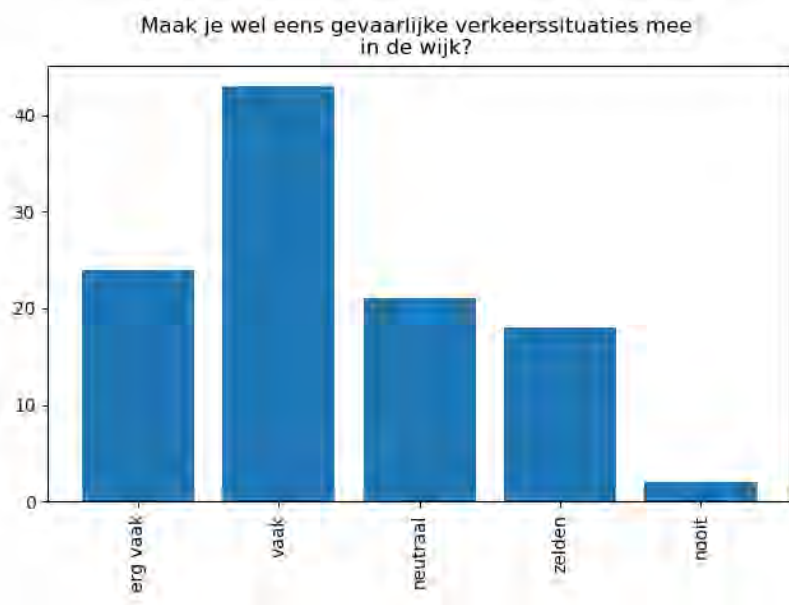
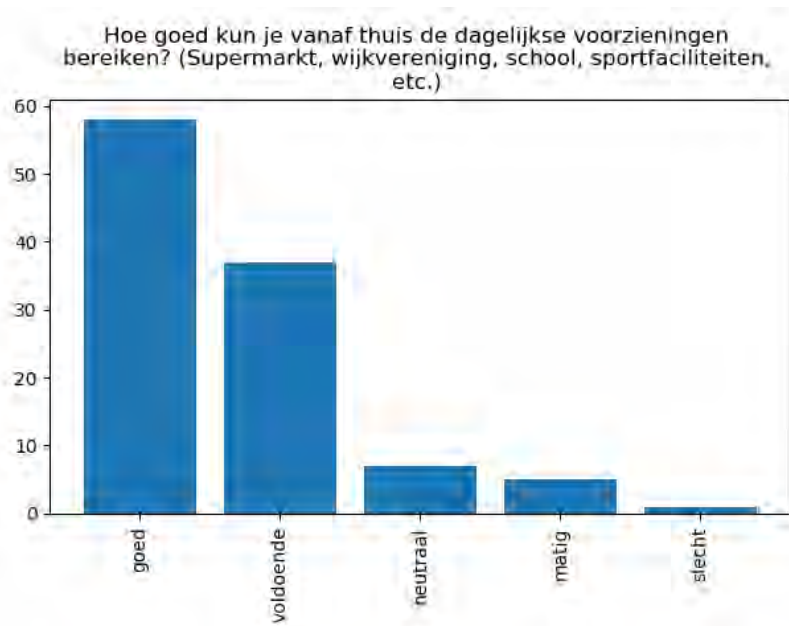
## Verantwoording

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

## Bijlage 1 Resultaten online enquête

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

### Zelfredzaamheid en verkeersveiligheid



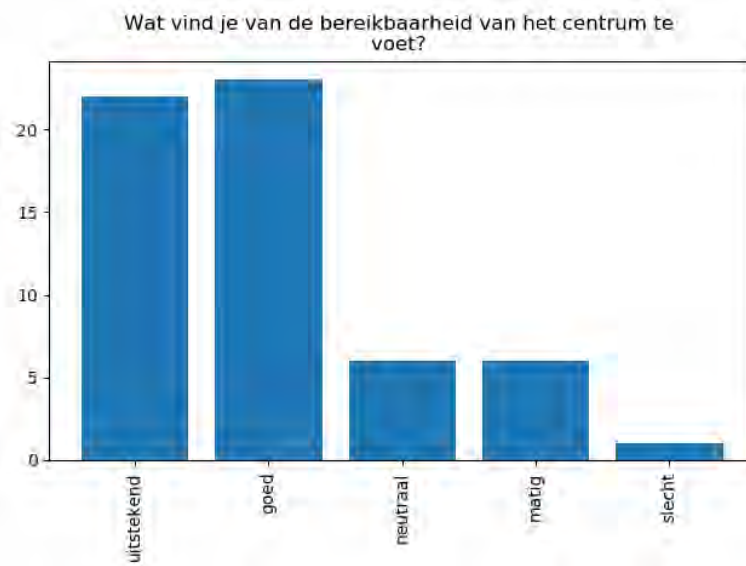
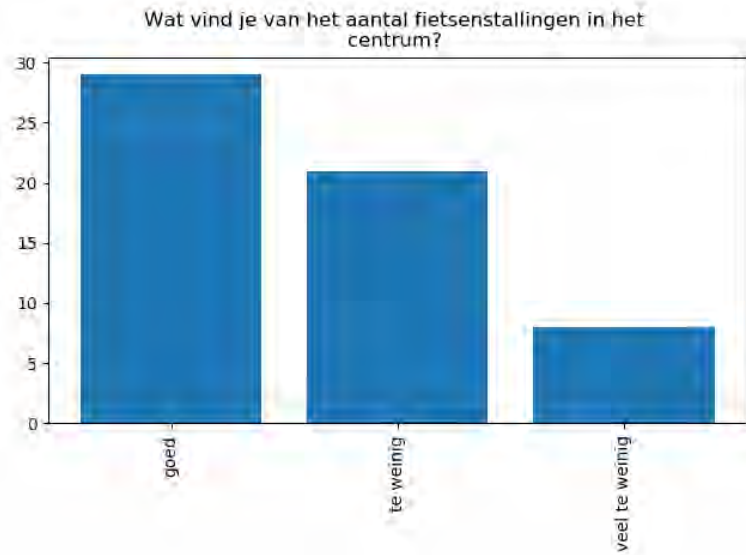


*Wat is volgens jou het grootste aandachtspunt op het gebied van verkeer en vervoer in je wijk? [open vraag: respondenten konden hier zelf een antwoord formuleren]*

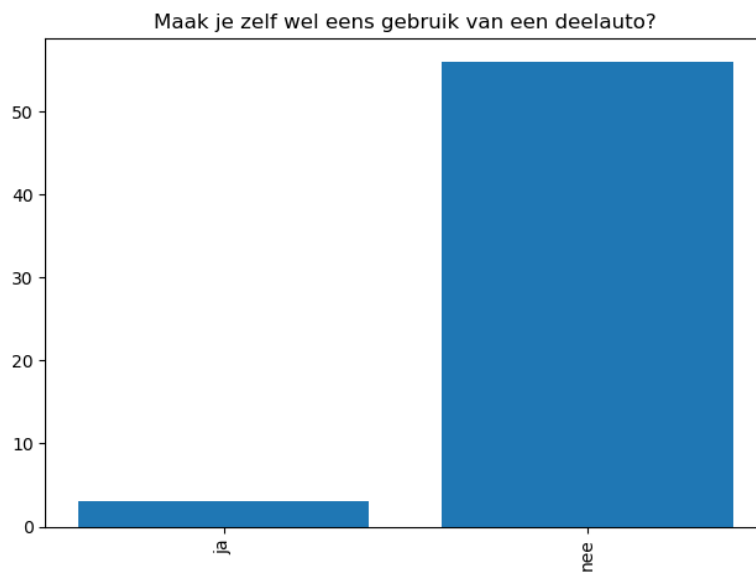
De onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderwerpen die het vaakst genoemd zijn door de respondenten. 107 respondenten hebben bij deze vraag een antwoord ingevuld.

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

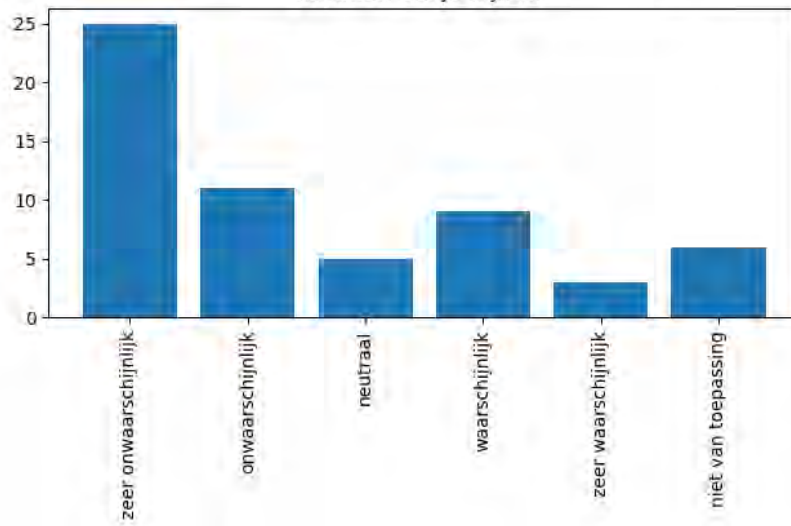
## Gezond en leefbaar



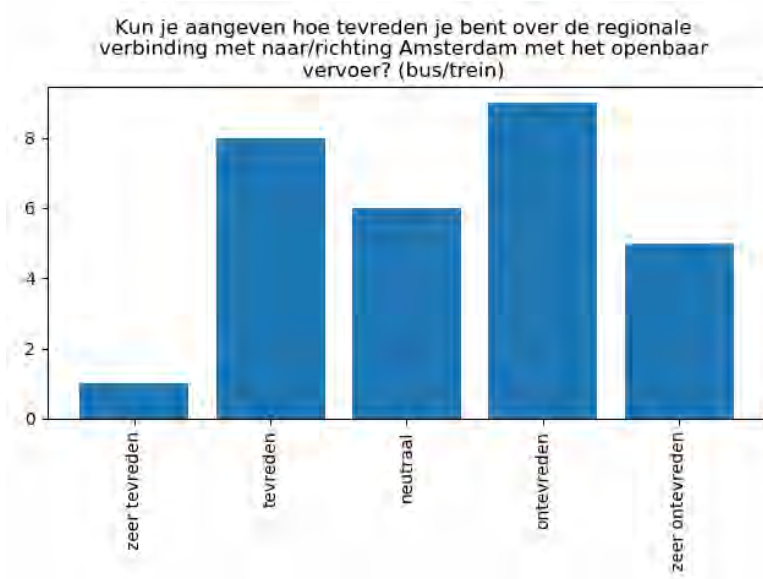
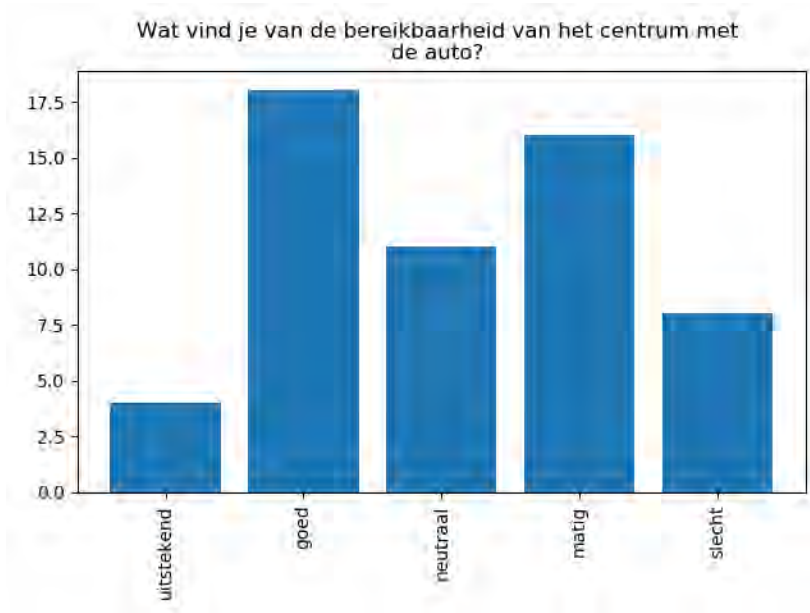
Duurzaam



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



**Bereikbaar & toegankelijk**



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

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

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