



## ➤ Knelpunten

In de Regionale Mobiliteitsvisie zetten we uiteen met welke knelpunten de IJmond heeft te maken en hoe we deze komende jaren willen oplossen. We kijken daarbij ook naar knelpunten, die we in de toekomst verwachten. We onderscheiden twee soorten knelpunten; infrastructuur en de leefbaarheid.

### Infrastructuur

Het gaat hierbij om de rijkswegen A9, A22, de provinciale wegen N197, N202, N203, N208, maar ook bijvoorbeeld de Communicatieweg in Heemskerk. Piekmomenten, zoals de spits leggen een grote druk op dit wegennet. Maar ook een calamiteit kan ervoor zorgen dat de regio snel vaststaat.

### Leefbaarheid

Verkeer heeft een duidelijk effect op de leefbaarheid in de IJmond. Het gaat daarbij om de invloed van het verkeer op luchtkwaliteit, geluid en veiligheid. Onze infrastructuur verbindt niet alleen mensen, maar het kan ook een barrière vormen. De IJmond kent barrières als de A22 zone (spoor, A22, Parallelweg) in Beverwijk, de N203 door Uitgeest, de Velertraverse (tussen Velsen-Noord en Beverwijk) de secundaire route door Santpoort Noord en Driehuis en het Noordzeekanaal.

### Uitvoeringsprogramma

In de Regionale Mobiliteitsvisie koppelen we ambities aan (bestaande) knelpunten. Ook houden we rekening met ontwikkelingen die vragen om investeringen in de bereikbaarheid van belangrijke centra voor wonen, werken, recreëren, winkelen en zorg. Om deze ambities in te vullen, zijn de juiste maatregelen en voorzieningen nodig. De maatregelen zetten we uiteen in een uitvoeringsprogramma. Via [www.ijmondbereikbaar.nl](http://www.ijmondbereikbaar.nl) blijft u op de hoogte.



### ➤ Waarom een Regionale Mobiliteitsvisie

De vier IJmondgemeenten, Beverwijk Heemskerk, Uitgeest en Velsen, zetten zich met eigen, gemeente specifieke plannen in voor het bereikbaar en leefbaar houden van hun woon-, werk- en recreatiegebieden. Maar verkeer houdt, net als geluidhinder en luchtverontreiniging, niet op bij de gemeentegrens. Gezamenlijke problemen lost de IJmond dan ook gezamenlijk op. Met die insteek stelden de vier IJmondgemeenten een Regionale Mobiliteitsvisie op, met een doorkijk tot 2030. Daarin stellen zij dat de IJmond een ambitieuze regio is waar veel (economische) ontwikkelingen plaats gaan vinden. De IJmond moet als regio bereikbaar blijven en haar inwoners een prettige leefomgeving bieden.

### Meer informatie

De volledige Regionale Mobiliteitsvisie is te downloaden op [www.ijmondbereikbaar.nl](http://www.ijmondbereikbaar.nl). Hier vindt u ook meer informatie over IJmond Bereikbaar en de projecten die staan gepland.

### ➤ Wat is IJmond Bereikbaar

Om de regionale bereikbaarheid te borgen en de verkeers- en vervoersvoorzieningen te verbeteren, werken de vier IJmondgemeenten samen met het regionale bedrijfsleven. Samen vormen zij IJmond Bereikbaar. De aanpak en structuur van IJmond Bereikbaar staat garant voor een nieuwe impuls voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de IJmond. De partijen binnen IJmond Bereikbaar werken verder samen met de provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat.

**IJmond bereikb>>r**  
goed op weg

# Regionale Mobiliteitsvisie IJmond



**IJmond bereikb>>r**  
goed op weg



## Ambities

We hebben acht ambities geformuleerd om de wegcapaciteit beter te benutten, de leefbaarheid te verbeteren en de milieubelasting te verminderen. Daarbij hebben we gekeken naar de mobiliteitsvraag bij inwoners, werknemers en bezoekers.

Primair zetten we in op initiatieven en maatregelen waarmee we het autogebruik tijdens de spits kunnen verminderen. Bijvoorbeeld door aandacht te geven aan de mogelijkheden van thuiswerken, of het spits mijden, maar ook door het fietsgebruik op de korte afstand te stimuleren.

Vervolgens zetten we ons in om voor de knelpunten, die dan nog niet zijn opgelost, goede oplossingen uit te werken op een wijze die recht doet aan de belangen van milieu, leefbaarheid en veiligheid.

### Onze ambities zijn:

#### 1 Op de corridors in de IJmond hebben automobilisten maximaal 10 minuten vertraging.

Een goede (auto)bereikbaarheid is essentieel voor het functioneren van de IJmond. We vinden dat de IJmond goed bereikbaar is als de vertraging in de IJmond maximaal 10 minuten is ten opzichte van een 'free flow' situatie.

#### 2 We beschikken over een wegennet dat weggebruikers alternatieven biedt bij verkeersopstoppingen of een calamiteit.

Het stelsel van hoofdwegen voor het (vracht)autoverkeer in en rond de IJmond is kwetsbaar. Bij een ongeval op bijvoorbeeld de A9 of in de Velsertunnel ontstaan al snel lange files op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. Files op de A9 leidt tot extra verkeer op de N202. Het is voor de IJmond van groot belang om deze kwetsbare situatie te verbeteren.

#### 3 De A9 komt niet meer voor in de file top 10.

De A9 is cruciaal voor de bereikbaarheid van de IJmond. We willen het doorgaand verkeer zoveel als mogelijk afwikkelen via de A9. Op dit moment staat de A9 echter op de vierde plaats in de file top 50. Zonder maatregelen nemen deze problemen, door de groei van het autoverkeer, alleen maar toe. Vanuit de IJmond spannen we ons in om de files op de A9 te verminderen.

#### 4 Het doorgaand verkeer maakt gebruik van de A9 en de A22 functioneert als een regionale stroomweg voor de IJmond.

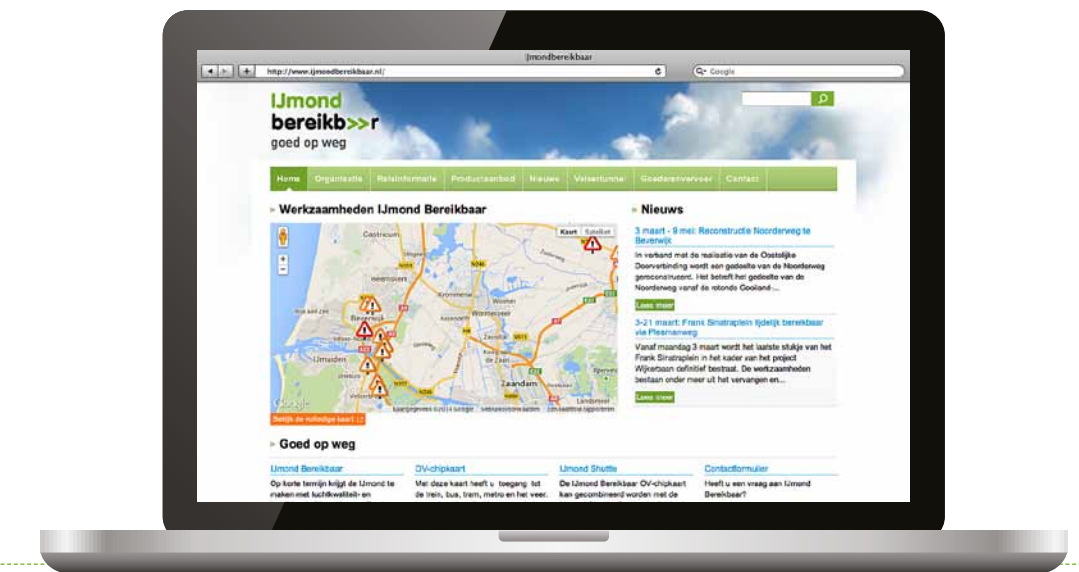
Op dit moment functioneren de A9 en de A22 beiden als autosnelwegen. Veel verkeer tussen Haarlem en de A9 ten noorden van Uitgeest (vice versa) maakt nu gebruik van de A22. De bereikbaarheid van de IJmondgemeenten en het regionale bedrijfsleven staat daardoor onder druk. Dit is op te lossen met maatregelen, waarmee het voor de IJmond doorgaand verkeer zoveel als mogelijk via de A9 wordt afgewikkeld.

## 'Verkeer heeft effect op de leefbaarheid in de IJmond.'



## www.ijmondbereikbaar.nl

@Verkeer\_IJmond



#### 5 De helft van de verplaatsingen tot 7,5 km vindt plaats op de fiets (van 35% naar 50%).

Het aantal korte ritten met de auto in de IJmond is hoog. Zo is een kwart van het aantal autobewegingen op de Velsertaverse een korte rit. Op afstanden tot 7,5 kilometer concurreren auto en fiets met elkaar. Nu kiest 35% van de weggebruikers voor de fiets bij korte afstanden. Naar 2030 toe, willen we dat nog meer mensen gebruik gaan maken van de fiets. Hiervoor zetten we in op het optimaal faciliteren van de fietser.

#### 6 In de IJmond wordt meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, gelijk aan het gemiddelde in de Randstad (van 6% naar 9%).

In de IJmond is het gebruik van het openbaar vervoer lager dan in de rest van de Randstad. We willen dat de huidige gebruikers het openbaar vervoer blijven gebruiken, maar dat ook niet-gebruikers hiervoor gaan kiezen. Hiervoor zetten we in op verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer. In gebieden die niet met het (reguliere) openbaar vervoer bereikbaar zijn, zetten we in op maatwerk via WMO-, doelgroepen- en bedrijfsvervoer.

#### 7 Het bedrijfsleven zet mobiliteitsmanagement in.

Het vervoer van en naar bedrijven heeft een belangrijk aandeel in de bereikbaarheid. Om deze bereikbaarheid te verbeteren hebben bedrijven een eigen verantwoordelijkheid. Via mobiliteitsmanagement optimaliseren bedrijven de eigen de personen- en goederenstromen. Een samenwerking tussen overheid en het bedrijfsleven is hier van belang.

#### 8 De leefbaarheid in de IJmond verbetert.

Om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren willen wij dat het autoverkeer niet bijdraagt aan het overschrijden van de luchtkwaliteitsnormen. Ook willen we dat het geluidsniveau van verkeer bij geluidgehinderde woningen vermindert en dat barrières zijn opgeheven. De barrières in de IJmond, zoals het Noordzeekanaal, willen we tegengaan door infrastructurele maatregelen te nemen.