

# Tweejaarlijks verslag 2022-2023

Regionale mobiliteit IJmond



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Inleiding	2
1.2	Regionale mobiliteit	2
1.3	Raakvlak met luchtkwaliteit	2
<b>2</b>	<b>IJmondiale Stimuleringsmaatregelen</b>	<b>3</b>
2.1	IJmond Bereikbaar	4
2.2	Mobiliteitssamenwerking in de IJmond	4
2.2.1	Werkgeversaanpak	4
2.2.2	Mobiliteitsscan	4
2.2.3	IJmond fietscommunity	4
2.2.4	Samenrijden	5
2.2.5	Fietscampagnes	5
2.2.6	OV gebruik	5
2.2.7	Belangenbehartiging	5
<b>3</b>	<b>IJmondiale mobiliteitsnetwerken</b>	<b>6</b>
3.1	Programma fiets	7
3.2	Ambitie	7
3.3	Regionale doorfietsroutenetwerk	7
3.4	Doorfietsroute IJmond	8
3.4.1	Voortgang IJmondiaal doorfietsroutenetwerk	8
3.5	IJmond pont: het blauwe fietspad	9
3.6	Pontplein	9
3.8	Programma OV	10
3.9	OV in de regio	10
3.10	Programma auto	11
3.11	Onderzoek Spoorzone en QuickScan knoop Velsen	11
3.12	Velsertraverse	11

3.13 Actualisatie regionaal verkeersmodel.....	11
3.14 Onderzoek schone stadslogistiek .....	12
<b>4 Van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsprogramma .....</b>	<b>13</b>
4.1 Mobiliteitsfonds .....	14
4.2 Vernieuwde samenwerking .....	14
4.3 Spaarstop.....	14
4.4 Restant mobiliteitsfonds .....	14
4.5 Balans en vooruitzicht .....	14
4.6 Reserveringen mobiliteitsfonds .....	15



# 1

## Inleiding

### 1.1 Inleiding

De IJmondgemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen werken op het thema mobiliteit nauw samen aan de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en vitaliteit van de regio IJmond. Dit gebeurt via de regionale werkgroep (ambtelijk) en stuurgroep (bestuurlijk). Ambities, acties en maatregelen zijn opgetekend in de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond (2014). Daarnaast is in 2021 door de Provincie Noord-Holland samen met de regio's Zuid-Kennemerland en IJmond de Werkagenda Mobiliteit opgesteld. Dit zorgt voor verdere regionale verbinding en samenwerking.

De jaren 2022 en 2023 stonden in het teken van het weer oppakken van de samenwerking na corona en de daarmee gepaarde beperkende maatregelen. De start van het maken van een Programma Mobiliteit IJmond (PMIJ), de beoogde opvolger van de Regionale Mobiliteitsvisie IJmond, markeert dit streven.

Er zijn goede stappen gezet op verschillende vlakken: er wordt beter samengewerkt op het gebied van bovenregionale vertegenwoordiging. Als regio maken we afspraken over wie ons zowel ambtelijk als bestuurlijk vertegenwoordigt. Door het Programma Mobiliteit IJmond (PMIJ) wordt er nagedacht over welke onderwerpen wel en niet dienen terug te komen in de samenwerking.

Ook de werkgeversaanpak is doorgegaan en is gestroomlijnd ten opzichte van 2020-2021.

### 1.2 Regionale mobiliteit

Bevolkingsgroei, duurzaamheid en beperkte (milieu)ruimte zijn de kenmerkende uitdagingen voor de hele regio. Dit zijn onderwerpen die typisch gemeentegrens overschrijdend zijn. Daarom biedt het voordeel om samen op te trekken. Zo creëren we slagkracht richting bovenregionale gremia (denk aan de MRA en Provincie) en stemmen we zaken die in een gemeente spelen, maar andere gemeenten ook beïnvloeden tijdig op elkaar af.

Daarnaast is er de Werkagenda Mobiliteit 2021-2023 van de regio IJmond, Zuid-Kennemerland en de Provincie Noord-Holland. Enkele grotere projecten zijn hierin als gezamenlijke speerpunten vastgelegd en gekoppeld aan de actiehouders. De agenda wordt in 2024 herijkt met dezelfde partners.

Lokaal hebben de gemeenten de afgelopen twee jaar ook een actievere rol gepakt in duurzaamheid, waar mobiliteit dikwijls als thema langskomt. De rapportageverplichting personenmobiliteit (WPM), die in juli 2024 van kracht wordt, is de eerste stap om ook in de mobiliteitssector landelijk uitstoot te normeren, met de Omgevingsdienst als bevoegd gezag. De collega's weten elkaar te vinden om goed te blijven afstemmen welke organisatie waar taken heeft.

### 1.3 Raakvlak met luchtkwaliteit

De Omgevingsdienst IJmond heeft samen met de gemeenten Velsen, Heemskerk en Beverwijk in 2021 en met advies van de GGD het Programma Gezondheid en Luchtkwaliteit vastgesteld. Dit programma is de regionale uitvoeringsagenda bij het landelijke Schone Luchtakkoord, waarin onder andere Rijk, acht provincies en tientallen gemeenten afspraken hebben gemaakt om luchtvervuiling door stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof terug te dringen. Een belangrijk deel van de acties moet worden genomen in de mobiliteitssector. Een aantal maatregelen op mobiliteit en luchtkwaliteit raken elkaar. Verschillende projecten en acties van IJmond Bereikbaar leveren een bijdrage aan beide beleidsdoelen. Zo hebben we een impuls aan de werkgeversaanpak gegeven. Het aantal werknemers dat op de fiets is overgestapt is opgelopen tot ruim 3.000.

Een belangrijke mijlpaal in 2023 is bijvoorbeeld het afronden van de verkenning naar schone stadslogistiek. Eind 2023 is het aangeboden aan de wethouders in het platform Gezondheid en Luchtkwaliteit, en de wethouders mobiliteit.



# 2

## IJmondiale Stimuleringsmaatregelen

## 2.1 IJmond Bereikbaar

De coördinatie van de samenwerking wordt verzorgd door Omgevingsdienst IJmond, dat net als de gemeente partner is in het samenwerkingsverband IJmond Bereikbaar. Met dit brede programma werken Omgevingsdienst IJmond, de gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen en het bedrijfsleven aan de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en gezondheid van de regio.

De twee kerntaken van IJmond Bereikbaar zijn het organiseren van een effectieve samenwerking en het uitvoeren van de werkgeversaanpak. Voor die laatste taak ontvangt het programma subsidie vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

## 2.2 Mobiliteitssamenwerking in de IJmond

### 2.2.1 Werkgeversaanpak

IJmond Bereikbaar is eind 2014 gestart met een kleinschalige pilot richting werkgevers om fietsen te stimuleren. Inmiddels is het programma het kennisinstituut voor de regio op het thema Slim werken & Duurzaam reizen. Het bedrijfsleven is betrokken via de stichting IJmond Bereikbaar.

Activiteiten en maatregelen zijn gericht op:

- De nieuwe balans in (thuis)werken
- Bereikbaarheid
- Schoner vervoer
- OV-stimulering
- Fietsstimulering
- Goede informatievoorziening in relatie tot Minder Hinder

### 2.2.2 Mobiliteitsscan

IJmond Bereikbaar biedt bedrijven een gratis mobiliteitsscan aan. Deze scan bestaat uit een nulmeting bij de werkgever en een potentie-onderzoek onder de medewerkers: wanneer en hoe wordt er gereisd en waarom kiest men voor deze manier van vervoer. Op basis van de uitkomsten worden de meest kansrijke maatregelen in kaart gebracht die invloed hebben op het verminderen, veranderen en verduurzamen van vervoersbewegingen. Duurzame inzetbaarheid, vitaliteit en werknemerstevredenheid is voor veel organisaties een belangrijke bijvangst.

In 2022 en 2023 zijn veertien werkgevers geholpen met een scan. In totaal vertegenwoordigt deze groep ruim 3.500 werknemers. Ruim 20% van deze groep geeft aan de auto in te willen ruilen voor de fiets of het OV als primair vervoersmiddel. Voorwaarde daarvoor is dat de juiste infrastructuur aanwezig is en de werkgever helpt om de overstap te maken via een passende mobiliteitsregeling.

### 2.2.3 IJmond fietscommunity

IJmond Bereikbaar stimuleert werknemers om vaker de fiets te pakken voor woon-werk verkeer en zakelijke reizen. Om dit te bereiken is de IJmond-fietscommunity opgericht. Via een app worden ritten die beginnen of eindigen op de werkplek geregistreerd. Hoe verder de rit, hoe meer punten de fietser verdient. De community is inmiddels uitgegroeid tot 3.134 fietsers (1.443 begin 2022). Hiermee zijn in twee jaar tijd 300.000 spitsmijdingen gerealiseerd (dit zijn reizigers die aangaven normaalgesproken met de auto naar werk te reizen en nu in de ochtend en/of avond spits met de fiets reizen) en 1.126 ton CO<sub>2</sub> uitstoot voorkomen. Samen legden de fietsers zo'n 7 miljoen kilometer af, inclusief fietsritten buiten de spitstijden.

#### **2.2.4 Samenrijden**

IJmond Bereikbaar stimuleert werknemers om samen te rijden voor het woon-werkverkeer. Dat doen we door het aanbieden van een samenrij-community. Dit is een app die gebruikers inzicht geeft in werknemers die (grosfweg) rond dezelfde tijd hetzelfde traject af willen leggen. Zo kunnen de gebruikers kiezen om samen te rijden, in plaats van alleen. De samenrij-community kent eind 2023 1.100 (917 begin 2022) actieve gebruikers. In totaal zijn er in twee jaar tijd 5.000 spitsmijdingen gerealiseerd en is er 130 ton CO<sub>2</sub> bespaard.

#### **2.2.5 Fietscampagnes**

Om inwoners in de hele IJmond meer te stimuleren de fiets te pakken, is in 2023 een publiekscampagne gehouden. Zes maanden lang konden volwassenen via een app punten verdienen met elke fietsrit. De punten kwamen overeen met een geldbedrag, dat kon worden ingewisseld bij lokale ondernemers of gedoneerd aan lokale goede doelen. In de weken dat de Velsertaverse groot onderhoud nodig had, sloegen Rijkswaterstaat en IJmond Bereikbaar de handen ineen. Automobilisten werden extra gewezen op de fietsactie om een deel van de verkeersoverlast te voorkomen. In totaal hebben 436 mensen de overstap van auto naar fiets gemaakt en samen meer dan 148.000 kilometer gefietst met de actie.

#### **2.2.6 OV gebruik**

In 2022 heeft IJmond Bereikbaar een onderzoek uitgevoerd om te bekijken waar last-mile voorzieningen langs de Kennemerlijn bij kunnen dragen aan een toename van het OV gebruik. Uit het onderzoek blijkt dat er vooral kansen liggen voor voorzieningen tussen station Heemskerk of Uitgeest en bedrijventerrein de Trompet en tussen station Beverwijk en de bedrijventerreinen in Beverwijk en Velsen-Noord. Dit heeft te maken met een combinatie van bereidheid vanuit de werkgevers en werknemers om over te stappen van de auto naar het OV, de bereikbaarheid van het bedrijventerrein per fiets en de mogelijkheid om fietsen op een veilige manier op het station te stallen.

#### **2.2.7 Belangenbehartiging**

De leden van IJmond Bereikbaar hebben de belangenbehartiging op de verschillende niveaus verdeeld. Zo sluit vanaf september 2023 Heemskerk ambtelijk en bestuurlijk aan bij de overleggen voor het platform mobiliteit van de metropoolregio Amsterdam (MRA). In de periode hiervoor was deze taak aan gemeente Velsen toebedeeld.

Daarnaast trekken we regionaal op bij het opstellen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). De maatregelen die in het RMP zijn opgenomen, zijn afgestemd met de gemeenten.





# 3

## IJmondiale mobiliteitsnetwerken

### 3.1 Programma fiets

Fietsen is en blijft de grote winnaar als het gaat om bereikbaarheid, CO2-reductie en vitaliteit. Het is dan ook niet voor niets dat de IJmondgemeenten zwaar inzetten op het faciliteren van de fietser. Veilige fietspaden met zo min mogelijk obstakels zijn een belangrijke voorwaarde om zoveel mogelijk mensen te laten kiezen voor de fiets. In de IJmond maken de ponten over het Noordzeekanaal ook onderdeel uit van deze fietsroute. Een betrouwbare en regelmatige (lees: iedere 10 minuten) afvaart is heel belangrijk.

### 3.2 Ambitie

In de IJmond wonen mensen bovengemiddeld ver van hun werk ten opzichte van andere regio's in de MRA. Van de hele MRA wordt in de IJmond bovendien het vaakst de auto gepakt, en werken mensen het minst vaak thuis.<sup>1</sup> Er is dus nog een wereld te winnen als het gaat om het stimuleren van de fiets.

Met de verdere opkomst van de elektrische fiets zijn mensen bereid grotere afstanden op de fiets af te leggen: tot wel 15 km voor woon-werkverkeer. Werkgevers spelen hier op in door een fietsenplan op te stellen met een bijdrage aan een e-bike of gewone fiets, of de vervanging van een accu op te nemen als extra vergoeding. Ook het zakelijk leasen van een e-bike kan aantrekkelijk zijn.

### 3.3 Regionale doorfietsrouten netwerk

Op de regionale doorfietsroutes bieden we hoogwaardige kwaliteit voor de fietser. Niet alleen lokaal fietsverkeer, ook de snelle fietsers en

regioreizigers worden bediend. De routes worden uitgevoerd in breed, soepel lopend asfalt met zo veel mogelijk voorrang bij kruisingen. Zo wordt fietsen in de IJmond steeds leuker en vanzelfsprekender. Naast de infrastructurele maatregelen ten gunste van de fiets, zorgt IJmond Bereikbaar voor alle relevante informatie voor werkgevers waarmee zij het fietsen bij hun medewerkers kunnen stimuleren.



---

<sup>1</sup> Bron: Landelijk Reizigers Onderzoek 2022 – resultaten

### 3.4 Doorfietsroute IJmond

In 2022 en 2023 is de realisatie van de doorfietsroutes in de IJmond op een aantal vlakken gevorderd, maar werden ook projecten uitgesteld, zoals het Pontplein in Velsen of de Jan van Kuikweg in Heemskerk. De voorbereiding van projecten die vanaf 2024 worden uitgevoerd heeft meer tijd in beslag genomen.

#### REALISATIE IN 2022 EN 2023

<i>Projectnaam:</i>	Rotonde Warande/Zeestraat
<i>Projectleiding:</i>	Gemeente Beverwijk
<i>Projectfase:</i>	Gerealiseerd

#### REALISATIE VOORZIEN IN 2024

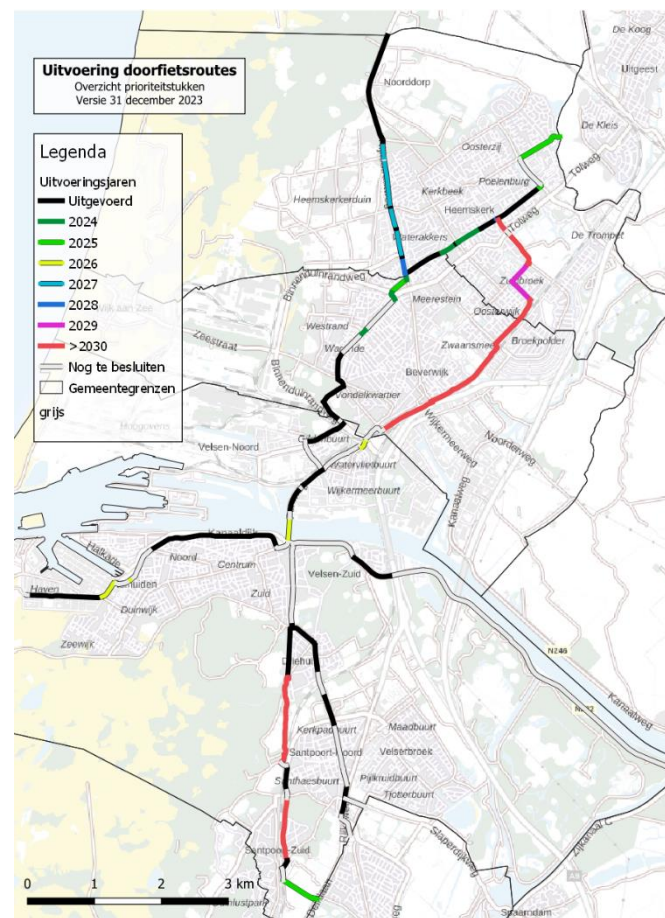
<i>Projectnaam:</i>	Rotonde Plesmanweg/Wijk aan Duinerweg
<i>Projectleiding:</i>	Gemeente Beverwijk
<i>Projectfase:</i>	Realisatie
<i>Projectnaam:</i>	Rotonde Plantage/Warande
<i>Projectleiding:</i>	Gemeente Beverwijk
<i>Projectfase:</i>	Realisatie
<i>Projectnaam:</i>	Jan van Kuikweg
<i>Projectleiding:</i>	Heemskerk
<i>Projectfase:</i>	Realisatie

#### 3.4.1 Voortgang IJmondiaal doorfietsroutenetwerk

De realisatie van het doorfietsroutenetwerk is een samenwerking tussen Provincie Noord-Holland en de IJmond gemeenten. De provincie coördineert, de gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering. De afbeelding rechts toont de voortgang en voorgenomen planning aan van het IJmondiale doorfietsroutenetwerk.

Provincie Noord-Holland geeft aan bij de (financiële) ondersteuning van doorfietsroutes de komende jaren meer aan te sturen op de integrale aanpak van één prioritaire route.

De gebruiker is hiermee geholpen. Als de doorfietsroute af en voorzien is van bebording, wordt het makkelijker om de meest comfortabele route door de regio te vinden en aan te houden.



### 3.5 IJmond pont: het blauwe fietspad

De IJmondpont is van groot belang voor fietsers in de hele regio. Op de corridor Alkmaar - Haarlem is de pont een essentiële schakel om het fietsen aantrekkelijk te maken voor lokaal fietsverkeer, maar ook voor de doorfietsroute. De alternatieven om het kanaal over te steken, zoals de sluizenroute en het pontje bij Buitenhuisen, leveren tientallen minuten extra reistijd op. Ze vallen daarom in het niet bij het gemak en de efficiëntie van de IJmondpont.

#### Hard werk voor tweede pont

De tweede pont, die op tijdelijke basis in de vaart was, is in juli 2023 door de GVB uit de dienstregeling gehaald. Er bestonden geen mogelijkheden om de reservepont die dienstdeed als tweede pont in de vaart te houden.

Sindsdien heeft met name de gemeente Velsen er alles aan gedaan om een lange termijnoplossing te vinden met de partijen die daarvoor nodig zijn.

#### Perspectief bestelling

Naar verwachting duurt het vanaf bestelling zo'n anderhalf jaar voor een nieuwe tweede pont in de vaart kan worden genomen. De



bestelling kan worden gedaan als de financiering rond is. De onderhandelingen hier.

### 3.6 Pontplein

Het Pontplein is niet alleen belangrijk voor gemotoriseerd verkeer. Iedere dag rijden er 35.000 – 40.000 voertuigen, waarvan een groot deel transport richting het economisch belangrijke havengebied. Daarnaast is het met gemiddeld 5.000 fietsers per dag ook een belangrijke schakel in het doorfietsroute-netwerk.

Het ontwerp van het huidige kruispunt belemmert een soepele doorgang van zowel gemotoriseerd als ongemotoriseerd verkeer. De Gemeente Velsen heeft een ontwerp laten maken voor een nieuw, ongelijkvloers pontplein, waarin gemotoriseerd en fietsverkeer gescheiden zijn. Echter kon er onvoldoende financiering worden gevonden om de ambitieuze plannen uit te voeren. Er moet daarom een nieuw ontwerp worden gemaakt.

### 3.8 Programma OV

Voor de regio IJmond blijft Beverwijk met het stationsplein en het busplein het centrale knooppunt voor reizigers met het openbaar vervoer. Gemeente Heemskerk heeft haar station aan dezelfde Kennemerlijn (route Alkmaar-Haarlem v.v.). Gemeente Velsen heeft drie stations aan de Kennemerlijn en is tevens goed bereikbaar met de bus (o.a. twee R-netlijnen).

### 3.9 OV in de regio

#### **Intercity verdween van Kennemerlijn**

Na de coronapandemie was de NS genoodzaakt de dienstregeling af te schalen. De intercity op de Kennemerlijn van Haarlem naar Alkmaar, die reed als pilot, verdween hierdoor uit de dienstregeling. Gemeente Beverwijk heeft zich namens de regio de afgelopen jaren hard gemaakt voor de terugkeer van de intercity, maar helaas blijft deze afwezig in de dienstregeling van 2024.

De regionale inzet richting de NS heeft er wel voor gezorgd dat de NS heeft aangegeven dat het aantal OV-fietsen op station Heemskerk wordt uitgebreid in 2024.

#### **Busvervoer boven het kanaal kwetsbaar**

De bus routes door Beverwijk en Heemskerk blijven kwetsbaar. Er startte een pilot om met de bus tijdens spijstijden langs bedrijventerrein De Trompet te rijden, maar er waren te weinig reizigers om de halte structureel op te nemen. De halte verdwijnt dus weer. Ook lijn 71 tussen station Beverwijk en station Uitgeest rijdt in de avond en in het weekend maar één keer per uur, half zo vaak als de aansluitende trein. Dit geldt ook voor lijn 73 naar station Castricum. De gemeente Heemskerk heeft de provincie en Connexxion een aantal maal gevraagd naar de beide stations minimaal 2x per uur te rijden. Helaas is het verzoek tot heden niet ingewilligd. Wel ligt er de toezegging dit verzoek mee te nemen in de komende concessieverlening.

#### **Regionaal OV-toekomstbeeld**

Het Regionaal OV Toekomstbeeld beschrijft daarnaast voor de gehele regio het wensbeeld in 2040. Voor de IJmond staat een nieuwe, snellere busverbinding van IJmuiden naar Haarlem/Schiphol genoemd (ambitie 2030).



#### **OV knooppunten Kennemerlijn**

Gedeputeerde Jeroen Olthof heeft in 2023 een brandbrief over het versoberen van de treinverbindingen in Noord-Holland naar de directie van de NS gestuurd. De oproep was om de voorgenomen versoeringen niet door te laten gaan. Gemeente Beverwijk heeft namens alle IJmond gemeenten de brief mede ondertekend. Het resultaat is dat de intercity in de spits weer terugkeert vanaf december 2024.

### 3.10 Programma auto

De A9-corridor inclusief de A22 vormt de dragende verbinding in het verkeerssysteem van de regio IJmond. Bepalend zijn de Velsler- en Wijkertunnel als onderdoorgang van het Noordzeekanaal. De robuustheid en toekomstvastheid van deze tunnels zijn essentieel.

De ruimtelijke ontwikkeling in de MRA is fors. In het Multimodale Toekomstbeeld wordt een toekomstbeeld voor 2040 geschetst waarin de infrastructuur sterk overbelast is. Daarentegen zijn de verwachtingen over rijks investeringen de afgelopen twee jaar gedaald. Er wordt meer ingezet op een groeiende beheer- en onderhoudsopgave van bruggen, tunnels en viaducten. 'Nieuw asfalt', uitbreidingen van bestaande infrastructuur, wordt juist minder ondersteund.

De regio werkt zelf aan ontwikkelingen zoals de Spoorzone in Beverwijk en van Pont tot Park in IJmuiden. Deze plannen zorgen, bovenop de natuurlijke groei van het aantal inwoners voor extra druk op de invulling van de ruimte, het doorstromen van het verkeer en de luchtkwaliteit.

### 3.11 Onderzoek Spoorzone en Quickscan Velserverbinding

In 2022 heeft Goudappel onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling van de drukte op het regionale wegennetwerk. De resultaten waren duidelijk: autonome bevolkingsgroei veroorzaakt naar verwachting een sterke toename in de verkeersdruk, al in 2030. De snelwegen met hun afslagen, waaronder de Parkweg, Velsertaverse en Communicatieweg, worden allemaal getroffen.

In het onderzoek zijn ook vijf maatregelen onderzocht die de overlast voor de regio kunnen beperken. Ook voor de uitvoering van het programma Spoorzone, is het reduceren van de verkeersdruk rond de A22 een noodzakelijke voorwaarde. Een mogelijkheid is om het verkeer meer over de A9 te laten rijden. De eerste maatregel die verder wordt onderzocht en uitgewerkt, is de Velserverbinding (verbinding A208-A9). Met deze maatregel wordt de A208 verknoopt met de A9, waardoor het knooppunt Velsen robuuster wordt. Velsen en Haarlem zijn trekker van een Quickscan in 2024, een onderzoek dat de kansen, kosten en mogelijkheden nader verkent.

### 3.12 Velsertaverse

De Velsertaverse is één van de belangrijkste ontsluitingsaders voor autoverkeer in de regio. Regelmatig stroopt het verkeer hier op. In 2023 is gedurende 10 weken groot onderhoud gepleegd aan de Velsertaverse. Ook de verkeerslichten zijn opnieuw afgesteld voor betere doorstroming. In 2023 zijn er aanvullende afspraken gemaakt over twee aanvullende aanpassingen:

- De aanleg van een fietsonderdoorgang onder de Velsertaverse gaat zorgen voor minder conflicten tussen de fietsers enerzijds en het wegverkeer anderzijds.
- De directe OV-verbinding tussen station Beverwijk en Velsertunnel zorgt ervoor dat het busverkeer het autoverkeer minder kruist. Daarnaast wint het busverkeer zo'n twee minuten aan reistijd.

### 3.13 Actualisatie regionaal verkeersmodel

Omgevingsdienst is namens IJmond Bereikbaar in het regionaal verkeersoverleg tussen de IJmondgemeentes en Provincie Noord-Holland. Periodiek vernieuwt dit samenwerkingsverband het regionale verkeersmodel. Het model wordt gebruikt als basis voor de verplichte geluidsbelastingkaart.



### 3.14 Onderzoek schone stadslogistiek

De IJmondgemeenten zijn ondertekenaar van het Schone Luchtakkoord. Als gevolg daarvan is het Programma Gezondheid en Luchtkwaliteit IJmond opgesteld. Hierin zijn acties afgesproken om de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Eén van de acties is een onderzoek naar schone stadslogistiek voor verbetering van de luchtkwaliteit. Ook in de eerdergenoemde Werkagenda Mobiliteit IJmond staat zo'n onderzoek tussen de maatregelen.

Dit onderzoek is in 2023 uitgevoerd als eerste verkenning. Van drie maatregelen, venstertijden, milieuzones en zero-emissiezones, is een eerste schets gemaakt van de kosten en baten voor de kernen van Heemskerk, Beverwijk en Velsen. De onderzochte maatregelen hebben gevolgen voor vrachtwagens en mogelijk bestelbussen, maar niet voor personenauto's. Ook hebben vertegenwoordigers van diverse ondernemersverenigingen input geleverd in een klankbordsessie.

De verkenning liet zien dat een milieuzone of zero-emissiezone kan bijdragen aan uitstootvermindering en verbeterde luchtkwaliteit. Er is nog wel meer inzicht nodig in de kosten-baten verhouding om tot een gewogen beslissing te kunnen komen. Er wordt dus nog nagedacht over mogelijke vervolgstappen of vervolgonderzoeken.





# 4

## Van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsprogramma



#### 4.1 Mobiliteitsfonds

In 2016 is het Mobiliteitsfonds opgericht om ervoor te zorgen dat er samen geld gespaard wordt voor de uitvoering van de Regionale Mobiliteitsvisie. Door samen te sparen, kunnen regionale mobiliteitsontwikkelingen makkelijker worden gefinancierd. In de praktijk blijkt dat het mobiliteitsfonds ook werkt als hefboom om projecten van de grond te krijgen en financiering van derde partijen te realiseren. De inleg per gemeente was gebaseerd op het aantal inwoners en de arbeidsplaatsen.

#### 4.2 Vernieuwde samenwerking

In 2023 hebben we een start gemaakt met het vormgeven van een nieuwe regionale samenwerking. Het idee is om over te stappen van een regionale mobiliteitsvisie naar een regionaal uitvoeringsprogramma, onder de naam Programma Mobiliteit IJmond. De gemeenten hebben ieder voor zich al een visie vastgelegd waarin wordt ingegaan op mobiliteit. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuwe wijze van financieren.

#### 4.3 Spaarstop

In 2020 heeft de raad van Heemskerk besloten om haar bijdrage te stoppen, een besluit dat navolging vond in Beverwijk en Velsen. In 2021 is het mobiliteitsfonds geëvalueerd door onderzoeksbureau APPM. Uit de conclusies blijkt dat de deelnemers wel meerwaarde in regionale samenwerking zien. Ook blijkt dat een andere vorm van samen onderzoeken financieren kansrijker

zou zijn, namelijk in de vorm van een structureel samenwerkingsbudget.

#### 4.4 Restant mobiliteitsfonds

Op dit moment wordt de regionale samenwerking bekostigd met het restant van het mobiliteitsfonds. Er worden met het restant geen bijdragen meer gedaan aan uitvoer van infrastructurele projecten. Daarentegen kunnen er wel aanvragen gedaan worden voor onderzoeken, de regiobijdrages voor programma's waar de IJmond lid van is en de regionale werkgeversaanpak.

#### 4.5 Balans en vooruitzicht

Onderstaand overzicht geeft de huidige stand weer van het mobiliteitsfonds en de uitgaven die hebben plaatsgevonden in 2022 en 2023. De reserveringen zijn hier nog niet in opgenomen, die staan in een apart overzicht.

Post		
<b>Restant op rekening 31-12-2021</b>		<b>€1.249.762</b>
Bij: inkomsten 2022		€-
Af: uitgaven 2022		€-70.254
Formatiedekking ODIJ	€20.000	
Onderzoek Spoorzone	€21.754	
Actualisatie verkeersmodel	€28.500	
<b>Restant op rekening 31-12-2022</b>		<b>€1.179.508</b>
Bij: inkomsten 2023		€30.435
Rentebaten schatkist 2023	€30.435	
Af: uitgaven 2023		€180.842
Formatiedekking ODIJ	€20.000	
Goudappel controle VENOM 2023	€750	
Bijdrage werkgeversaanpak 2023-2024	€112.292	
Programma mobiliteit IJmond	€47.800	
<b>Restant op rekening 31-12-2023</b>		<b>€1.029.101</b>

#### 4.6 Reserveringen mobiliteitsfonds

In een aantal gevallen is er al geld gereserveerd, maar is dit nog niet daadwerkelijk uitgegeven. Het volgende overzicht weergeeft deze reserveringen.

Post	Bedrag
Reservering fietsonderdoorgang Velsertraverse <sup>2</sup>	€600.000
Bijdrage tweede IJmondpont 2022-2023	€271.500
Vervolgonderzoek A9/A22	€25.000
Formatie ODIJ 2024-2025	€40.000
Green Deal fiets	€7.500
Onderzoek ZE-logistiek	€9.500
<b>Totaal reserveringen</b>	<b>€953.500</b>
<b>Beschikbaar in fonds</b>	<b>€75.601</b>

<sup>2</sup> De fietsonderdoorgang wordt aangelegd in samenwerking met Provincie Noord-Holland. Afspraak is dat de middelen pas gebruikt worden als de provincie de eigen begroting overschreidt.

**Contactpersoon:** Nick Ruiter

Postbus 325

1940 AH Beverwijk

0251-263 863

ijmondbereikbaar@odijmond.nl |

[nruiter@odijmond.nl](mailto:nruiter@odijmond.nl)

[www.ijmondbereikbaar.nl](http://www.ijmondbereikbaar.nl)

30 januari 2024 | versie 1.0

In de IJmond werken Omgevingsdienst IJmond, gemeenten Beverwijk, Heemskerk en Velsen en het bedrijfsleven samen aan slimme en duurzame mobiliteit. Dit gebeurt binnen het programma IJmond Bereikbaar. Met het programma stimuleren we via werkgevers en werknemers om minder, buiten de spits en/of met schoner vervoer te reizen.

**Kijk voor meer informatie op [www.ijmondbereikbaar.nl](http://www.ijmondbereikbaar.nl).**

