

Gemeente Heemskerk

# Advies vervolgmaatregelen Alkmaarseweg- Noord/Rijksstraatweg



*Omdat we ons verplaatsen*

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Heemskerk

# Advies vervolgmaatregelen Alkmaarseweg- Noord/Rijksstraatweg

Datum	4 december 2020
Kenmerk	007445.20201204.N4.04
Eerste versie	

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Heemskerk
Titel rapport	Advies vervolgmaatregelen Alkmaarseweg- Noord/Rijksstraatweg
Kenmerk	007445.20201204.N4.04
Datum publicatie	4 december 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Arthur Peijnenburg (Heemskerk), Hans Koning (Beverwijk), Cees van der Zee (Beverwijk)
Projectteam Goudappel Coffeng	Matthijs Dicke-Ogenia, Nick Vrijbloed, Leonie Zengerink

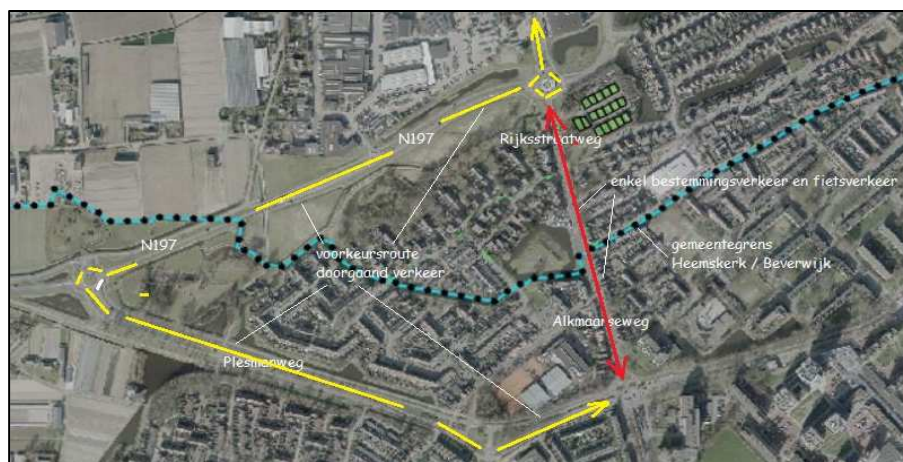
Inhoud	Pagina	
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Context	1
1.2	Uw vraag	2
1.3	Onze aanpak	2
1.4	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Desk Research</b>	<b>4</b>
2.1	Oude situatie RSW/AMW (vooraf aan reconstructie)	4
2.2	Huidige situatie RSW/AMW	5
2.2.1	Herwaardering naar 30 km/u	5
2.2.2	Fysieke knip voor motorvoertuigen	6
2.2.3	Extra 30 km/u maatregelen	7
2.2.4	Conclusie na tijdelijke maatregelen	8
2.3	Wegenscan huidige situatie	8
2.4	Toekomstige ontwikkelingen	10
<b>3</b>	<b>Schouw</b>	<b>12</b>
3.1	Resultaat van de schouw	13
3.2	Conclusies bevindingen schouw	14
<b>4</b>	<b>Oplossingsrichtingen</b>	<b>15</b>
4.1	Interne sessie met experts	15
4.2	Sessie met bewonersplatform RSW/AMW	16
4.2.1	Bevindingen Goudappel en Platform komen grotendeels overeen	17
4.2.2	Afzonderlijke oplossingen hebben vrijwel allemaal voor- en nadelen	17
4.2.3	Reactie van Platform na afloop bijeenkomst	17
<b>5</b>	<b>Het pakket met maatregelen</b>	<b>18</b>
5.1	Advies A: een knip is het meest effectief	18
5.2	Advies B: zonder knip de huidige situatie accepteren	19
5.2.1	Campagne om doorgaand verkeer te weren	20
5.2.2	Campagne om verkeersveiliger gedrag te stimuleren	21
5.2.3	Doorgaand verkeer lastiger maken om voor RSW/ASW te kiezen	21
5.2.4	Verbeteren verkeersveiligheid met fysieke maatregelen	21
<b>Bijlage 1</b>	<b>Schetsmatige uitwerking advies B</b>	<b>1</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Invulling campagne</b>	<b>1</b>

# 1

## Inleiding

### 1.1 Context

De afgelopen jaren waren de Rijksweg (deel gemeente Heemskerk) en de Alkmaarseweg noord (deel gemeente Beverwijk), afgekort ook wel de RSW/AMW, onderwerp van gesprek vanwege de verkeersveiligheid evenals de leefbaarheid van de omwonenden. Zo is in 2014 de volledige weg gehewaardeerd naar 30 km/u met bijpassend wegprofiel en is in het jaar 2019 een proef uitgevoerd met een tijdelijke afsluiting voor het autoverkeer. Deze zogenaamde “knip” was toegepast ten hoogte van het kruispunt Rijksweg - Maerten van Heemskerckstraat. Hoewel deze knip wel het gewenste effect gaf, bleken er een aantal nadelen aan te kleven. Zo was er sprake van sluipverkeer via de Maerten van Heemskerckstraat de woonwijk de Waterakkers in. Daarom hebben de gemeentes Beverwijk en Heemskerk nieuwe verkeerskundige maatregelen doorgevoerd. Zo zijn er tijdelijke wegversmallingen aangelegd (chicanes), bewegwijzeringsborden op de toegangswegen geplaatst om de voorkeursroute in noordelijke richting via de Plesmanweg en de Binnenduinrandweg (N197) aan te geven en zijn de verkeerslichten op het kruispunt Plesmanweg aangepast. Ondanks alle maatregelen is het gewenste resultaat nog niet behaald.



Figuur 1.1: Aanduiding Alkmaarseweg Noord/Rijksweg

## 1.2 Uw vraag

De gemeente Heemskerk en Beverwijk hadden vooraf aan de maatregelen te behalen doelstellingen opgesteld, die nu in de nieuwe situatie echter nog niet zijn behaald. Daarom is het nu de bestuurlijke wens van beide gemeenten onderzoek te laten uitvoeren naar effectieve gedragsfactoren, om vervolgens naar oplossingsrichtingen te gaan waarmee wel voldaan kan worden aan de te behalen doelstellingen.

De gestelde doelstellingen zijn:

- Veilige overstek voor voetgangers;
- Meer veiligheid voor fietsers;
- Verlagen aantal auto's naar ca. 3.000 – 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal;
- Verlagen van de snelheid van het autoverkeer naar ca. 30 kilometer per uur;
- Goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Naast de te behalen doelstellingen hebben de gemeentes ook gezamenlijk randvoorwaarden en kaders opgesteld. Het onderzoek moet namelijk resulteren in een tweetal uitvoerbare en betaalbare opties voor maatregelen, waarmee de doelstellingen worden bereikt. Beide opties worden onderbouwd en getoetst op de verkeerskundige haalbaarheid. Naast civieltechnische gegevens wordt ook een toets verwacht op basis van verkeersgedrag.

In ontwerpen moet zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met het in stand houden van het huidige wegprofiel, met name de parkeercapaciteit. Indien onmogelijk willen beide gemeentes dit graag op tafel hebben. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met woningen gefundeerd "op staal". Ook moet de straat toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer, terwijl het doorgaand verkeer (met name naar Castricum) gestimuleerd wordt om de randweg (Plesmanweg/Binnenduinrandweg) te gebruiken.

## 1.3 Onze aanpak

Onze aanpak bestaat uit vijf opvolgende stappen:

1. Desk research
2. Schouw op locatie
3. Interne brainstorm
4. Bespreken van oplossingsrichtingen met bewoners
5. Werksessie met de gemeente

Om de door de gemeentes opgestelde onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn wij gestart met een '**desk research**' waarin bestaande documenten, tellingen, analyses, persberichten en mogelijk opgehaalde (bewoners)informatie worden bekeken om inzicht te krijgen in de problematiek. Hierin inventariseren wij ook de huidige en de oude situatie (vooraf aan de reconstructie) en inventariseren wij ook eventuele toekomstige plannen waarop ingespeeld kan worden.

Om een beter inzicht te verkrijgen in de huidige situatie is een **schouw op locatie** uitgevoerd door de verkeerspsychologen Matthijs Dicke-Ogenia en Leonie Zengerink, en de verkeerskundigen Lianne van Toledo en Nick Vrijbloed. Onderdeel van de schouw waren een verkenning met de gemeente en een onafhankelijke schouw waarin te voet, op de fiets en met de auto verschillende inzichten zijn opgedaan. De resultaten uit de schouw bieden de nodige nuances voor de verdere analyse en uitwerking.

Vervolgens is een **interne brainstorm** gehouden met experts van Goudappel Coffeng om oplossingsrichtingen te bepalen. Met het **bewonersplatform RSW/AMW** is een sessie geweest waarbij de situatie besproken is en waar Goudappel Coffeng haar bevindingen en oplossingsrichtingen heeft getoond. Daarbij zijn de bevindingen aangevuld met de ervaringen van het platform en heeft Goudappel Coffeng ook de voorgestelde oplossingen van het platform met hen doorgenomen. De hieruit volgende oplossingsrichtingen zijn in een **werksessie met de gemeenten** besproken en verder aangescherpt.

Bovenstaande stappen resulteren uiteindelijk in de oplossingsrichtingen onderbouwd in de voor u liggende rapportage.

## 1.4 Leeswijzer

De rapportage gaat in op de Rijksstraatweg/Alkmaarseweg-Noord in Heemskerk en Beverwijk. De rapportage is als volgt opgedeeld:

- In **Hoofdstuk 2** wordt ingegaan op de '**desk research**' waarin de oude en de huidige situatie zijn geanalyseerd;
- **Hoofdstuk 3** staat in het teken van de resultaten afkomstig uit de uitgevoerde **schouw**. Wij gaan in op onze bevindingen en de gevolgen hiervan op het verdere verloop van de studie;
- We komen tot **oplossingsrichtingen** in **hoofdstuk 4**. Dit is het resultaat van de interne brainstorm van Goudappel Coffeng, de bijeenkomst met het Platform, en een sessie met de gemeenten;
- In **hoofdstuk 5** stellen we **een samenhangend pakket van maatregelen** voor, die voldoen aan de eisen en doelstellingen zoals omschreven in de opdracht.

# 2

## Desk Research

### 2.1 Oude situatie RSW/AMW (vooraf aan reconstructie)

Voor de herwaardering van de RSW/AMW naar 30 km/u (uitgevoerd in 2014) was de straat ingericht met een doorstromingskarakter, ondanks dat het de kenmerken bezat van een gebiedsontsluitingsweg (zie figuur 2.1). De weg was in de oude situatie 9.30 meter breed, vormgegeven in asfalt en aan weerszijden was sprake van langsparkeren en vrijliggende fietspaden. Het doel in de oude situatie was dan ook duidelijk om zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer over de RSW/AMW te laten rijden en het te scheiden van het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De snelheid die toendertijd gehanteerd werd lag op de 50 km/u. Met het oude ontwerp lagen de etmaalintensiteiten in 2013 op 11.000 gemotoriseerde voertuigen per dag. In de oude situatie werd de RSW/AMW ook nog gebruikt door lijnbus 79 (voorheen 167).



*Figuur 2.1: Oude situatie (10 november 2013) van de RSW/AMW voor de herwaardering naar 30 km/u (bron: Street Smart)*

Zoals ook is te zien in figuur 2.1 beschikte de RSW/AMW in de oude situatie over één duidelijke functie: de doorstroming van het autoverkeer bevorderen. Om de



verkeersveiligheid alsmede de leefbaarheid voor bewoners te verbeteren is er uiteindelijk voor gekozen de RSW/AMW te herwaardenen naar 30 km/u met een daarbij horend wegprofiel.

## 2.2 Huidige situatie RSW/AMW

### 2.2.1 Herwaardering naar 30 km/u

In het jaar 2014 is de RSW/AMW geherwaardeerd van een 50 km/u gebiedsontsluitingsweg naar een 30 km/u erftoegangsweg+. Het huidige wegvak (zie figuur 2.2) is ingericht als 30 km/uur gebied met de volgende maatregelen:

- het vervangen van asfalt door rode klinkerkeien om de snelheid te verlagen;
- het brengen van fietsers op de rijbaan met de realisatie van suggestiestroken van 1,70 meter breed;
- een bijkomende versmalling van de weg naar een wegbreedte van 6,40 meter
- het aanbrengen van kruispuntplateaus met een maximale hoogte van 8 cm vanwege de aanwezigheid van de lijnbus;
- het trottoir verbreden naar minimaal 2,0 meter breed.

Het doel van de herwaardering en het toepassen van een ander wegprofiel was om de verkeersintensiteiten naar 5.000 motorvoertuigen per etmaal te verlagen. Mocht dit niet lukken, waren al aanvullende oplossingen bedacht (zie volgende paragrafen).



*Figuur 2.2: Huidige situatie (1 december 2019) na de RSW/AMW voor de herwaardering naar 30 km/u (bron: Street Smart)*

Na de evaluatie van de herwaardering bleek de doelstelling niet behaald. De etmaal intensiteiten bleven boven de 5.000 motorvoertuigbewegingen. Het werd duidelijk dat de RSW/AMW een zeer aantrekkelijke route blijft, omdat het een korte en rechte route is van Beverwijk via Heemskerk naar Castricum. Wanneer het volledige infrastructurele netwerk rondom de RSW/AMW wordt geanalyseerd, wordt het ook duidelijk dat de Rijksweg de belangrijke route is richting Castricum en de Alkmaarseweg direct leidt

naar het centrum van Beverwijk en de Spoorsingel (Beverwijk). Deze leidt op zijn beurt naar de A22 richting Haarlem/Amsterdam en Alkmaar. Het verkeer kiest er dus voor de kortste en snelste route te nemen via de RSW/AMW.

### 2.2.2 Fysieke knip voor motorvoertuigen

Aangezien de doelstellingen na het herwaarderden nog niet werden behaald, was gekozen voor een harde maatregel met “zekere” resultaten, namelijk een fysieke knip voor motorvoertuigen (zie figuur 2.3). Het was aangetoond dat het realiseren van een knip de etmaalintensiteiten flink zal verlagen. Deze knip is uiteindelijk in 2019 aangelegd. Om het draagvlak voor een dergelijke maatregel te peilen onder de bewoners is een enquête uitgezet. In de enquête werd gevraagd of bewoners waren voor extra 30 km/u maatregelen, of juist voor de een fysieke afsluiting. Naar aanleiding van de enquête is gekozen voor een tijdelijke fysieke afsluiting van drie maanden (zie figuur 2.3).



*Figuur 2.3: Tijdelijke knip RSW/AMW ten hoogte van het kruispunt Rijksstraatweg - Maerten van Heemskerckstraat*

In de periode van drie maanden waarin de fysieke knip op de RSW/AMW van kracht was heeft de gemeente verkeerstellingen laten uitvoeren. De tellingen zijn weergegeven in tabel 2.1, waaruit bleek dat de intensiteiten op de RSW/AMW drastisch waren afgenomen ten opzichte van de situatie voor de knip. Aan de hand van deze cijfers kan direct één conclusie worden getrokken: het grootste aandeel verkeer op de RSW/AMW is doorgaand verkeer. Slechts een klein deel zijn aan- of omwonenden.

De tijdelijke knip had alleen ook nadelige gevolgen: sluipverkeer op de Kuikensweg en het Bastion. Dit leverde in deze straten een stijging van het aantal motorvoertuigen per etmaal op (zie tabel 2.1), met uiteindelijk klachten van bewoners tot gevolg.

locatie	etmaal voor knip	etmaal na knip	verschil etmaal
Laan van der Mensenrechten	344	368	+7%
Bastion	514	878	+71%
Alkmaarseweg Noord (519)	6.492	1.432	-78%
Alkmaarseweg Zuid (317)	8.370	6.872	-18%
M. van Heemskerckstraat (170)	1.718	1.162	-32%
Kingsfor Smithstraat	930	538	-42%
Plesmanweg	6.842	10.224	+49%
Kuikensweg	2.012	2.755	+37%
Rijksstraatweg	7.596	1.865	-75%
Bleriotlaan	2.523	2.226	-12%

Tabel 2.1: De door de gemeenten beschikbaar gestelde verkeerstellingen (2019) gepresenteerd in motorvoertuigbewegingen (mvt).

Ondanks dat de tijdelijke knip resulteerde in sluipverkeer in de omliggende wijk, leverde de maatregel wel degelijk het gewenste resultaat op. De knip resulteerde namelijk in een afname van de verkeersintensiteiten op de RSW/AMW. Daarnaast resulteert een knip vaak in een toename van het sluipverkeer in de eerste maanden na realisatie. De frequente gebruiker van de weg moet namelijk gewend raken aan de nieuwe situatie. Daarnaast zit de route via de RSW/AMW zo in het systeem van de gebruiker dat ze, ondanks de knip, in eerste instantie toch voor deze route kiezen. Dit heeft uiteindelijk sluipverkeer door de wijk tot gevolg, aangezien ze er op een later moment achter komen dat de route niet in gebruik is en ze om moeten rijden. Na een aantal maanden neemt het sluipverkeer uiteindelijk af, omdat de frequente gebruiker dan wel gewend is aan de nieuwe situatie.

Door het positieve resultaat op de Alkmaarseweg en Rijksstraatweg blijft het toepassen van een knip op de RSW/AMW wel een optie. Hierbij moet overwogen worden in welke mate het leidt tot extra verkeer op de omliggende wegen en op welke locatie een knip het meest geschikt is. Door het toepassen van een knip wordt het omrijden via de Binnenduinrandweg (N197)/Plesmanweg namelijk wel een logische keuze.

### 2.2.3 Extra 30 km/u maatregelen

Vanwege onder andere een toename van het verkeer in de omliggende wijken is de knip op de RSW/AMW verwijderd. Om de doelstellingen alsnog te behalen hebben de gemeenten extra maatregelen genomen:

- Het zodanig aanpassen van de verkeerslichten op het kruispunt Plesmanweg dat verkeer minder lang groen licht heeft. Dit is alleen doorgevoerd voor verkeer vanaf de RSW/AMW op het kruispunt;
- Het plaatsen van drie smalle vluchtheuvels (chicanes), zichtbaar door zuiltjes op de heuvels en markeringen op de weg (zie figuur 2.4). Dit met als doel de snelheid eruit te halen op de RSW/AMW. De chicanes zijn ter hoogte van de Elzenhof, de Krayenhofflaan en de Kuikensweg geplaatst;

- Het aanpassen van bebording en bewegwijzering om de voorkeursroute via de Plesmanweg/Binnenduinrandweg (N197) aan te geven;
- Het opheffen van de afslaanrichtingen op het kruispunt Plesmanweg richting de RSW/AMW (zowel links- als rechtsaf).



*Figuur 2.4: De aangelegde chicane ten hoogte van het Elzenhof als extra 30 km/u maatregel.*

#### 2.2.4 Conclusie na tijdelijke maatregelen

Na alle genomen maatregelen zijn de doelstellingen nog niet gehaald. Momenteel gebruiken circa 6.000 tot 7.000 motorvoertuigen per dag de RSW/AMW. Door de hoge intensiteit is er sprake van een verkeersonveilige situatie voor overstekende voetgangers. Ook ontstaan er wachtrijen voor auto's, waardoor fietsers in de verdrukking komt. Daarnaast is de snelheid op met name de open delen hoog, nemen auto's risico bij het inhalen van fietsers (inclusief versnellen) en geven ze ten hoogte van de chicanes vaak extra gas om door te kunnen rijden.

Het verlagen van de intensiteit en het verbeteren van de (verkeers)veiligheid zijn aandachtspunten waar de gemeenten veel waarde aan hechten om te verbeteren. Om dit te bereiken is het van belang extra aanvullende maatregelen te nemen.

### 2.3 Wegescan huidige situatie

Met de Wegescan is de wegvakcapaciteit van de Rijksstraatweg/Alkmaarseweg bepaald. Met deze analyse wordt voor alle relevante vormgevingsaspecten van een weg beoordeeld wat de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit per etmaal is. Bij het overschrijden van de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit kunnen knelpunten ontstaan met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid.

Niet elke weg is hetzelfde. Binnen de Wegenscan wordt rekening gehouden met specifieke kenmerken van wegvakken. Hoe breed is de rijbaan? Welke functies liggen aan de weg? Zijn fietsvoorzieningen aanwezig? Vragen die aan bod komen in de analyse van de Wegenscan. Samengevat is met behulp van de Wegenscan getoetst op de volgende elementen:

1. de functie van de weg;
2. het gebruik van de weg;
3. de vormgeving van het wegprofiel;
4. de kenmerken van de omgeving.

De Wegenscan bevat hulpmiddelen voor het beoordelen van de relatie vorm-functie van de weg. Hiermee is de RSW/AMW op het gebied van verkeersveiligheid en de bijbehorende capaciteitsgrenzen op wegvakniveau bepaald. Voor alle relevante vormgevingsaspecten van een weg (zie tabel 2.2) is beoordeeld bij welke intensiteit van het gemotoriseerde verkeer knelpunten ontstaan voor bijvoorbeeld de oversteekbaarheid, veiligheid voor fietsverkeer, soepele afwikkeling op kruispunten et cetera. De uiteindelijke conclusie uit de tabel is de maximaal wenselijke verkeersintensiteit.

<b>vormgevingsaspecten</b>	<b>Rijksstraatweg/Alkmaarseweg</b>
type weg	<b>erftoegangsweg</b>
positie fiets	suggestiestrook
positie voetganger	trottoir
breedte	6,4 m
maximumsnelheid	30 km/h
verharding	klinkers
parkeren	aan weerszijde langsparkeren
intensiteit fietsers & voetgangers	gemiddeld
intensiteit oversteek fietsers & voetgangers	gemiddeld
rijrichtingscheiding	geen
banden en zijmarkering	banden
<b>intensiteitsgrens</b>	<b>4.000 mvt</b>

*Tabel 2.2: Relevante vormgevingsaspecten voor bepaling intensiteitsgrens*

De vormgevingsaspecten van de RSW/AMW resulteren in de in figuur 2.5 weergegeven resultaten. Op de bermschade (schade aan trottoir) na voldoet de RSW/AMW aan de vormgevingsaspecten van een 30 km/u erftoegangsweg. De rijrichtingscheiding, verharding en de fietsvoorzieningen zijn slechter beoordeeld, wat komt door de voor een erftoegangsweg redelijk hoge intensiteiten op de RSW/AMW. Qua ontwerp voldoet het wegprofiel wel aan de eisen. De fietsvoorzieningen kunnen verbeterd worden door het realiseren van fietsstroken conform de richtlijnen. Een fietsstrook dient echter minimaal 2,0 meter breed te zijn. De RSW/AMW is in totaal slechts 6,4 meter breed. Aangezien de RSW/AMW is vormgegeven als een tweerichtingsweg, is er te weinig ruimte om de weg te voorzien van fietsstroken. Belijning plaatsen over de huidige grens van de

suggestiestroken is ook geen optie, aangezien deze 1,70 meter breed zijn. Dit is niet conform de richtlijnen (minimaal 2,0 meter breed) en zorgt ervoor dat de fietser juist nog meer in de bedrukking komt.

Het is van belang een verkeersveilige situatie te faciliteren op de RSW/AMW. Het realiseren van een rijbaanscheiding en aanpassen van het materiaal naar asfalt is ook niet wenselijk, aangezien dit ervoor zorgt dat automobilisten harder kunnen rijden. Momenteel is het gezien het profiel van de weg mogelijk 39 km/u te rijden (zie figuur 2.5). Uit de verkeerstellingen blijkt de gemeten V85 op de RSW/AMW dan ook rond de 39 km/u te liggen. Het is juist het doel deze snelheid te verlagen en niet ervoor te zorgen dat automobilisten nog harder kunnen rijden. Ondanks dat het snelheidsverschil van circa 10 km/u niet wenselijk is, is het niet een opmerkelijk groot verschil waardoor de verkeersveiligheid ernstig in het geding is.



Figuur 2.5: Resultaten afkomstig uit de Wegenscan voor de RSW/AMW

## 2.4 Toekomstige ontwikkelingen

In het jaar 2019 hebben de gemeenteraden van Beverwijk en Heemskerk ingestemd met het 'Uitvoeringsprogramma Doorfietsroute westelijke variant'. Via de Maerten van Heemskerckstraat, de RSW/AMW en de Kuikensweg wordt de westelijke doorfietsroute IJmond aangelegd. Deze doorfietsroute zal Heemskerk via Beverwijk met Velsen-Noord verbinden. In het kader van de regionale doorfietsroute wordt de Maerten van Heemskerckstraat heringericht (zie figuur 2.6). De volledige straat wordt vormgegeven als een fietsstraat waar de auto te gast is.





*Figuur 2.6: Nieuw ontwerp Maerten van Heemskerckstraat*

De doorfietsroute en het herinrichten van de Maerten van Heemskerckstraat zijn ontwikkelingen waar de RSW/AMW ook van kan profiteren. De doorfietsroute gaat namelijk tussen de Maerten van Heemskerckstraat en de Kuikenseweg via de RSW/AMW. Om voor automobilisten te verduidelijken dat dit deel een doorfietsroute betreft is het aan te raden de kruisingen met de Kuikenseweg en de Maerten van Heemskerckstraat hier ook op in te richten. Hogere intensiteiten fietsers moeten namelijk veilig de RSW/AMW op kunnen fietsen zonder dat er verkeersonveilige situaties ontstaan. Dit is mogelijk een interessante kans om te benutten.

# 3

## Schouw

Op **dinsdag 15 september tussen 13.00 en 17.00 uur** is een schouw op de RSW/AMW uitgevoerd. Dit was een droge en warme dag (plusminus 30 graden). Zowel vanuit verkeerskundig (Nick Vrijbloed en Lianne van Toledo) als gedragskundig (Matthijs Dicke en Leonie Zengerink) oogpunt is de huidige situatie geschouwd in de praktijk. Op deze wijze is inzicht verkregen in daadwerkelijk vertoond gedrag op de RWS/AMW en kan direct de koppeling worden gelegd met de verkeerskundige/fysieke omgeving.

We zijn de schouw gestart met een verkennende ronde (te voet) in de RSW/AMW. Arthur Peijnenburg (gemeente Heemskerk) en Hans Koning (gemeente Beverwijk) waren hier bij aanwezig. De belangrijkste problemen en aandachtspunten zijn toegelicht, wat het mogelijk maakt om deze in de juiste context te plaatsen en direct vragen te stellen ter verduidelijking.

Na afloop van de verkenning met de beide gemeenten heeft Goudappel Coffeng de schouw verder onafhankelijk uitgevoerd: te fiets, te voet, met de auto en stilzittend om te observeren. Hiermee is vanuit verschillende oogpunten naar de problematiek gekeken. Ook zijn met de auto de diverse aanrijroutes en alternatieven (Plesmanweg en Binnenduinrandweg) voor de RSW/AMW geschouwd vanuit alle mogelijke aanrijrichtingen.

Het is aannemelijk dat er vanwege de coronamaatregelen minder verkeer door de straat reed dan in de reguliere situatie. Dat is een nadeel waar het gaat om het gedrag van verkeersdeelnemers bij drukte. Voor de inrichtingsaspecten en interactie tussen weggebruikers is dit geen probleem. Deze waren goed waar te nemen.

Tijdens de schouw was de Maerten van Heemskerckstraat opgebroken en niet toegankelijk voor verkeer.



### 3.1 Resultaat van de schouw

De schouw heeft geleid tot de volgende inzichten.

- **Gewoontegedrag lijkt voornaamste oorzaak voor gebruik RSW/AMW.** Bij het volgen van de bewegwijzering wordt je via de Plesmanweg/Binnenduinrandweg geleid. Verkeersdeelnemers die niet bekend zijn met de omgeving worden dus niet via de RSW/AMW gestuurd. Het is dus aannemelijk dat het verkeer dat door de RSW/AMW rijdt, bekend is met de situatie en uit Beverwijk/Heemskerk en omgeving komen. Wel blijkt dat navigatie (Google Maps) en verouderde of niet bijgewerkte navigatiesystemen in auto's je door de RSW/AMW leidt, maar onbekend is in welke mate de passanten gebruik maken van navigatie.
- **Ontmoediging gebruik RSW/AMW ontbreekt:** Je krijgt een "welkom" gevoel bij het inrijden, ondanks dat je bij het inrijden aan de noordkant wel een drempel moet passeren en aan de zuidkant licht naar links moet afwijken bij het inrijden. De straat is echter breed genoeg met genoeg zicht richting het einde van de straat. Het beschikt nog steeds over het goede overzicht in een rechte lijn, wat het oude lint typeerde.
- **Alternatief is niet aantrekkelijk:** Het is niet aantrekkelijk om de alternatieve route (Plesmanweg/Binnenduinrandweg) te nemen. Dit geldt voor beide richtingen. Bij normale verkeersintensiteiten is de route tenminste een minuut langer rijden (ondanks dat de verkeerslichten bij de Alkmaarseweg al afgesteld zijn met een langere wachttijd). Je mag 'maar' 50 km/u (en een klein stukje 80 km/u) en komt obstakels tegen zoals een drempel en een rotonde. Ook qua afstand is het bijna het dubbele. Daarnaast ziet de weg er op sommige plekken wat onverzorgd uit (tijdelijke situaties en rood/witte paaltjes). Als je de keuze moet maken, is de oude weg snel gekozen, aangezien dit wat betreft reistijd voordeliger is.
- **De gemeente heeft bijna alles gedaan wat mogelijk is om de snelheid omlaag te krijgen, echter de omstandigheden zijn niet gunstig om de snelheid fors lager te krijgen.** Alleen de drempels zouden hoger kunnen. Dit is nog een overblijfsel van de periode dat de bus door de straat reed.
- **Kenmerken (wegprofiel en ontwerp) van RSW/AMW passen niet bij het gewenste rijgedrag**
  - Door de **lange, brede, rechte weg** en het goede uitzicht (goed ruimtelijk gevoel) is het lastig 30 km/u te blijven rijden. Het maakt de **snelheidsbeleving laag**, waardoor je als automobilist de neiging hebt om harder te rijden dan 30 km/u. Het valt ook op dat een deel van de automobilisten de maximale snelheid van 30 km/u overschrijdt. Fietsers en voetgangers krijgen hierdoor een onveilig gevoel, in het bijzonder als auto's inhalen. Enkele drempels zijn aanwezig, maar deze remmen onvoldoende af (door de geringe hoogte).
  - **Fietsers vallen onvoldoende op.** De **suggestiestroken** vallen onvoldoende op (zeker bij schaduwwerking), waardoor je als automobilist onvoldoende geattendeerd wordt op fietsers en je het gevoel krijgt dat de auto op 1 staat. Ook hierdoor krijg je de neiging harder te rijden en minder rekening te houden met fietsers. De kans op onbewust blokkeren van de suggestiestrook ter hoogte van het geregelde kruising wordt hiermee vergroot. Er ontstaat ruimtegebrek voor fietsers als een wachtrij ontstaat bij de verkeerslichten. De ingang van de Alkmaarseweg-

Noord / Rijksweg vanaf het kruispunt (aan de Beverwijk kant) geeft aan dat je een **fietsstraat** inrijdt. Het ontwerp aan die zijde lijkt ook enigszins op dat van een fietsstraat vanwege hetzelfde materiaalgebruik. De huidige intensiteiten liggen echter te hoog (boven 3.000 motorvoertuigen per werkdag etmaal) voor een fietsstraat. Om deze reden komt de fietser momenteel ook in de verdrinking en is de auto juist de baas. De auto krijgt niet het idee dat hij 'te gast' is, zoals de bedoeling is bij een fietsstraat.

- **De kruispunten hebben een lage attentiewaarde:** De kruispunten hebben een lage attentiewaarde, waardoor sommige dwarswegen over het hoofd gezien worden. Ter hoogte van de Krayenhofflaan leidt de **chicane** zelfs af, waardoor de aandacht juist naar de chicane in plaats van het kruispunt trekt. Tijdens de schouw is weinig verkeer gezien vanuit de zijstraten. Hierdoor hebben verkeersdeelnemers waarschijnlijk de verwachting dat de kans klein is dat er verkeer uit de zijstraten komt. 'Er komt toch bijna nooit iemand uit, dus ik kan er wel langs rijden zonder te stoppen'. Op sommige plekken staan ook geparkeerde auto's die de **zichtlijnen** naar de zijstraten blokkeren.
  - De aangelegde **chicanes lijken juist versnellend te werken:** nog net even er langs rijden, voordat een tegenligger komt. **Fietsers komen hier juist in de verdrinking.**
  - **Oversteken als voetganger voelt onveilig:** Ter hoogte van de Maerten van Heemskerckstraat bevindt zich verderop een school, maar de schoolzone begint pas in de Maerten van Heemskerckstraat. Voor automobilisten is niet zichtbaar dat hier leerlingen moeten oversteken en er ontbreekt een oversteek. De drempel heeft daarnaast weinig remmend effect. Automobilisten rijden dus relatief hard langs, waardoor het vrijwel onmogelijk is (om als kind) over te steken. Ook als fietsers voelt dit niet veilig.
- **Overig**
- Het overgrote deel van het verkeer is doorgaand verkeer. Tijdens de schouw viel op dat er met name veel verkeer van noord naar zuid rijdt over de RSW/AMW. In de ochtend is dit het tegenovergestelde.
  - Vanaf de zuidkant komt het overgrote deel van het verkeer vanuit Beverwijk op de doorgaande richting het kruispunt Plesmanweg – Alkmaarseweg overgestoken.
  - Daarnaast viel ook op dat op dit kruispunt verkeer uit oostelijke richting komt via de rechtsaffer, die niet meer in gebruik is. Het kan zijn dat mensen deze verboden keuze vergoelijken door het ontbreken van een verbodsbord voor rechtsafslaan. Daarnaast is de volle lens op het verkeerslicht tegenstrijdig met de verwachting dat je alleen rechtdoor zou mogen (de andere strook heeft wel een pijl rechtdoor).

## 3.2 Conclusies bevindingen schouw

Uit de schouw is geconcludeerd dat het veel te aantrekkelijk is voor de auto om de Rijksweg te gebruiken en het momenteel ook nog onvoldoende wordt ontmoedigd. Daarnaast is het alternatief niet interessant genoeg, waardoor automobilisten blijven kiezen voor het oude lint. De inrichting van de straat zelf maakt ook dat er te hard wordt gereden, kruisingen 'over het hoofd' worden gezien, en dat te weinig aandacht is voor andere weggebruikers (fietsers, overstekende voetgangers).

# 4

## Oplossingsrichtingen

Om tot oplossingsrichtingen te komen voor de RSW/AMW zijn in totaal twee sessies georganiseerd:

1. Een interne sessie met experts van Goudappel Coffeng waarin aanvullende ideeën zijn vergaard;
2. Een sessie met het bewonersplatform RSW/AMW waarin de ideeën van het platform zijn vergaard en mogelijke oplossingsrichtingen zijn gedeeld door Goudappel Coffeng.

De in deze sessies vergaarde oplossingsrichtingen zijn hieronder kort benoemd, aangezien deze mede hebben geleid tot de uiteindelijke pakketten met maatregelen.

### 4.1 Interne sessie met experts

Op 25 september heeft het kernteam van Goudappel Coffeng een interne sessie georganiseerd met eigen collega's waarin bevindingen zijn besproken en oplossingen zijn bekeken. De sessie is gehouden met Danny van Beusekom (verkeerskundig adviseur en kent de situatie goed), Rico Andriess (verkeersveiligheidsauditor) en Thomas Groot (verkeerskundig ontwerper).

Naar aanleiding van de interne sessie is geconcludeerd dat de RSW/AMW aantrekkelijker is dan de rondweg, waardoor verkeer welen niet realistisch is zonder het nemen van harde maatregelen. Het is daarom van belang maatregelen te nemen om de RSW/AMW veilig te maken voor alle weggebruikers, uitgaande van een intensiteit van circa 6.000 motorvoertuigen per dag. Daarbij is het nemen van maatregelen om de snelheid eruit te halen en de fietser en voetganger een veiligere positie te geven essentieel.

De experts zijn tot de volgende oplossingsrichtingen gekomen:

- Het realiseren van een **fysieke knip** net voorbij de rotonde (noordelijke kant) of net voorbij het kruispunt met de Plesmanweg (zuidelijke kant) om de doorgaande richting eruit te halen. Dit wordt vanuit de experts gezien als de meest kansrijke oplossing.
- Wanneer een fysieke knip niet gewenst is bestaat ook de mogelijkheid van een **dynamische knip** met een verzinkbare paal in het wegdek, die toegepast kan worden

tijdens de spits. Een dergelijke aanpassing houdt de RSW/AMW toegankelijk voor nood- en hulpdiensten.

- Een **deel van de RSW/AMW vormgeven als éénrichtingsverkeer** om ingaand verkeer te weren. Dit haalt in één richting de doorgaande route eruit.
- Het **aanleggen van een bypass naar de rotonde** (naar Castricum) om de doorgaande beweging te ontmoedigen. Er lijkt ruimte om deze slinger aan te leggen (rechterkant). Het is eventueel mogelijk de rotonde weg te halen waardoor je meer fysieke ruimte creëert. Dit maakt het mogelijk de RSW/AMW en de Waterakker (oostelijke tak rotonde) samen te voegen en als één tak vorm te geven.
- Het deel van **de RSW/AMW zien als een deel van de keten**. Het is een doorgaande route van Castricum naar Beverwijk en de A22. Om deze belangrijke doorgaande route minder aantrekkelijk te maken is het aan te raden de Alkmaarseweg ten zuiden van de Plesmanweg ook te herwaarderen naar 30 km/u en een bijpassend profiel te geven. Dit maakt de volledige doorgaande route minder aantrekkelijk.
- Dwarsroutes herkenbaar en belangrijk maken.
  - De **doorfietsroute** die de RSW/AMW kruist (van Maerten van Heemskerckstraat naar Kuikenseweg) **een prominente rol geven**. Het is van belang de fietser hier overduidelijk in de voorrang te zetten, aangezien dit een positief resultaat op de verkeersveiligheid oplevert.
  - Aan de Maerten van Heemskerckstraat zit een school, wat resulteert in overstekende voetgangers op de RSW/AMW ten hoogte van het kruispunt met de Maerten van Heemskerckstraat. **Benut de looprouten naar de school** door een voetgangersoversteek te realiseren en duidelijk weer te geven dat het een schoolzone betreft. Dit kan ook door het plaatsen van een klaarover op het kruispunt in de ochtend- en avondspits.
- De **RSW/AMW voorzien van “verblijfsfuncties”** in de vorm van pleintjes, bloembakken, bomen en bijpassend straatmeubilair. Dit zal resulteren in lagere snelheden door dergelijke optische versmallingen. Mensen letten namelijk meer op door de omgeving.
- Snelheid remmen door de open delen minder open te maken. Door gebruik van groen, de rechtstand van de weg er uit te halen.
- Het **voeren van campagnes** om maatregelen uit te leggen. Daarin tevens aangeven waarom het van belang is de Plesmanweg en niet de RSW/AMW te gebruiken.

## 4.2 Sessie met bewonersplatform RSW/AMW

Goudappel Coffeng heeft het platform RSW/AMW betrokken bij het onderzoek. Leden van het platform zijn bewoners die dagelijks te maken hebben met de situatie op de RSW/AMW. Zij geven inzicht in de problematiek, hebben ideeën voor oplossingen en kunnen van oplossingen aangedragen door Goudappel Coffeng aangeven of ze deze haalbaar achten.

Op 28 september heeft Goudappel Coffeng een online gesprek gehouden met een afvaardiging van het bewonersplatform RSW/AMW. Vanuit het Platform waren zeven leden aanwezig, waarvan één direct aanwonende en zes afkomstig uit de omliggende

straten. Daarnaast waren Matthijs Dicke, Leonie Zengerink en Nick Vrijbloed namens Goudappel Coffeng aanwezig.

Het meest storend vindt het platform de obstakels (chicanes) en de gevaarlijke en onoverzichtelijke kruispunten. De verkeersonveiligheid wordt in hoofdlijnen veroorzaakt door:

- Te hoge intensiteiten;
- Snelheidsovertredingen;
- Onveiligheid overstekende fietsers/voetgangers en
- Onveiligheid bij zijstraten (kruispunten)

#### **4.2.1 Bevindingen Goudappel en Platform komen grotendeels overeen**

Goudappel Coffeng heeft haar bevindingen gepresenteerd, waarna het platform aanvullingen heeft gedaan. Op wat kleine aanvullingen na, blijken de bevindingen overeen te komen. Aanvullingen/opmerkingen:

- Niet alleen de spitsen zijn druk, maar ook zaterdag. Goudappel Coffeng heeft alleen op een doordeweekse dag geschouwd.
- Er is weinig ruimte voor fietsers bij de rotonde aan de noordzijde, waardoor kans op afsnijden bestaat wanneer fietsers daar de straat inrijden.
- Het fietspad bij de Botter acker is een gevaarlijk punt. Fietsers krijgen geen voorrang en zichtlijnen worden geblokkeerd door geparkeerde auto's.
- Het platform geeft aan dat tijdens de tijdelijke knip geen klachten zijn geweest (voor zover bekend) over de toegankelijkheid voor hulpdiensten. Zij vragen zich daarom af of volledige (doorgaande) toegankelijkheid noodzakelijk is.

#### **4.2.2 Afzonderlijke oplossingen hebben vrijwel allemaal voor- en nadelen**

Mogelijke oplossingen en achtergronden voorgesteld door het platform zijn besproken. Een aantal van deze ideeën had naast voordelen ook nadelen. Meestal ten aanzien van de snelheid. Ideeën om onderdelen van de weg veiliger te maken leiden er vaak toe dat de snelheid van automobilisten omhoog gaat. Dat maakt de situatie vervolgens weer minder veilig en de impact van een eventueel ongeval groter. Goudappel Coffeng neemt een aantal van de voorgestelde oplossingen mee en integreert de bruikbare elementen in een totaalpakket aan oplossingen die de situatie over de hele linie verbeteren.

Een van de oplossingen van het platform benadrukte de dwarsverbindingen van fiets en voetgangers, ook een van de voorgestelde oplossingen van Goudappel Coffeng.

#### **4.2.3 Reactie van Platform na afloop bijeenkomst**

Het platform geeft aan dat ze ten tijde van de sessie nog niet kunnen beoordelen of de oplossingen de juiste zijn voordat het totaalplan er ligt. Hun wens is om in een later stadium (conceptrapport) nogmaals geconsulteerd te worden, maar dat staat los van het advies van Goudappel Coffeng.

# 5

## Het pakket met maatregelen

De afgelopen 10 jaar hebben de gemeenten Heemskerk en Beverwijk maatregelen genomen op de RSW/AMW om de vooraf geformuleerde doelstellingen te behalen, met wisselende resultaten. Met deze maatregelen is het in ieder geval gelukt om de snelheid te verlagen, de intensiteiten te doen afnemen en de RSW/AMW geschikter te maken voor fietsers en voetgangers. Op het huidige profiel van de weg, dat in 2014 is toegepast, is ook weinig aan te merken. Het wegprofiel past namelijk bij een 30 km/u erftoegangsweg. Er is gekozen voor gebakken klinkers in plaats van asfalt, met het toepassen van suggestiestroken delen de fietser en de automobilist de weg, er zijn plateaus geplaatst om de snelheid naar beneden te halen en de straat is smaller vormgegeven met een profielbreedte van 6,4 meter. De huidige intensiteiten op de RSW/AMW zijn aan de hoge kant, maar zijn passend voor de huidige functie van de weg. Het profiel is ook geschikt om hoge intensiteiten af te kunnen wikkelen.

De doelstellingen van beide gemeenten is terecht: het gebruik van de rondweg door doorgaand verkeer ontlast de RSW/ASW enorm en verbetert de verkeersveiligheid. Om deze doelstellingen te behalen heeft Goudappel Coffeng twee adviezen opgesteld.

### 5.1 Advies A: een knip is het meest effectief

Naar aanleiding van het uitgevoerde 'desk research', de schouw en de sessies met experts en het bewonersplatform is de volgende conclusie tot stand gekomen:

Het meest effectief is het toepassen van een knip. Daarmee wordt doorgaand verkeer geweerd. Dit reduceert het aantal voertuigen aanzienlijk en verbetert de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. Het realiseren van een knip biedt tevens de mogelijkheid de Alkmaarseweg tussen de Kuikensweg en de Maerten van Heemskerckstraat aan te laten sluiten bij het westelijke tracé van de doorfietsroute IJmond. Wanneer er niet voor een knip wordt gekozen, adviseren wij niet aan te sluiten bij de doorfietsroute en een hierbij passende herinrichting. Een fiets in de voorrang zonder knip is namelijk onlogisch en daarmee onveilig en onhaalbaar.

Daarnaast resulteerde de tijdelijk toegepaste knip uit 2019 in een drastische verlaging van de verkeersintensiteiten op de RSW/AMW. De meningen over de situatie tijdens de proef zijn echter verdeeld. Gegeven die historie hebben wij tevens een tweede advies geformuleerd waarmee is gezocht naar een oplossing die voor de meeste mensen resulteert in de beste oplossing.

### **Communicatie richting bewoners wat betreft een knip**

Om sluipverkeer door fout rijden/vergissingen te voorkomen, is communicatie over de knip onmisbaar. Zowel voorafgaand als na invoering van de knip moet geïnformeerd worden over de (aankomende) afsluiting. Naast communicatie via lokale (sociale) media moeten weggebruikers van de Plesmanweg en het noordelijke deel van de Rijksweg ter plaatse (vroegtijdig) geïnformeerd worden dat de RSW/AMW niet gebruikt kan worden als doorgaande route en wat het alternatief is, door middel van bebording.

Het voortijdig en tijdens op een juiste wijze informeren zal waarschijnlijk resulteren in minder sluipverkeer, maar zal dit echter niet wegnemen. Bij het realiseren van een knip is met name in de eerste maanden sluipverkeer namelijk niet te voorkomen.

## **5.2 Advies B: zonder knip de huidige situatie accepteren**

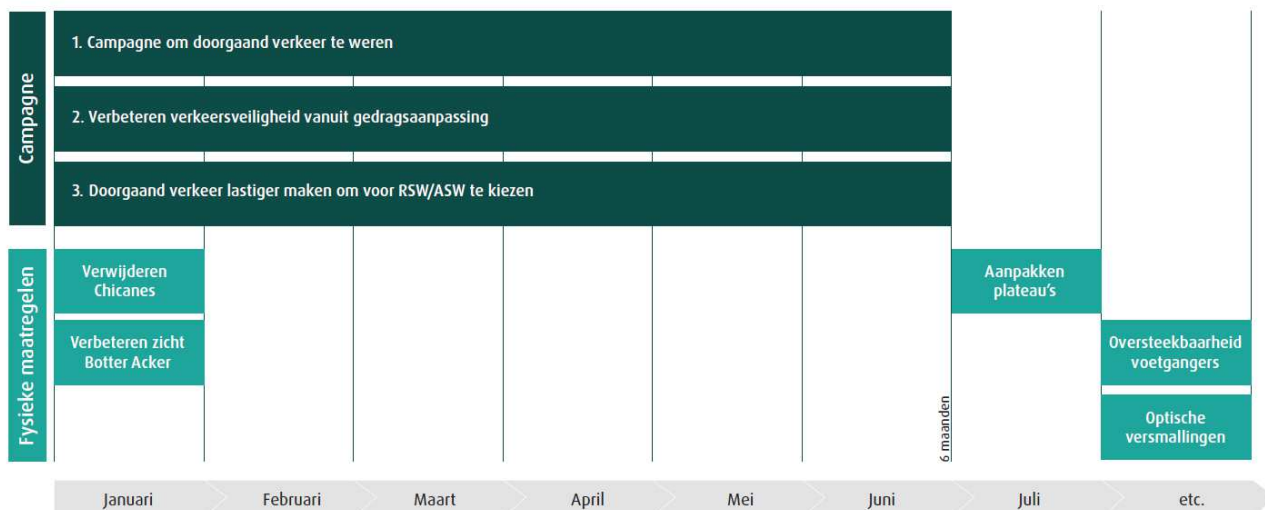
Wegen niet fysiek afsluiten betekent de huidige intensiteit als uitgangspunt te nemen en maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren gegeven deze intensiteit. Met het nemen van de huidige situatie als uitgangspunt wordt de doorfietsroute IJmond niet gefaciliteerd.

De aanpak bestaat uit een opbouw van maatregelen in de tijd: van zacht naar hard, van verleiden naar afdwingen. De effectiviteit van de zachte maatregelen bepaalt of meer dwingende maatregelen nodig zijn.

De maatregelen zijn opgebouwd uit:

1. Campagne om doorgaand verkeer te weren
2. Campagne om verkeersveiliger gedrag te stimuleren
3. Doorgaand verkeer lastiger maken om voor RSW/ASW te kiezen
4. Verbeteren verkeersveiligheid met infrastructurele maatregelen

De infrastructurele maatregelen hebben meer tijd nodig om gerealiseerd te worden. Eerst worden de campagnes gestart en een tweetal eenvoudig uit te voeren fysieke maatregelen. Na een half jaar wordt bekeken of er meer dwingender maatregelen nodig zijn, zoals het aanpakken van de plateau's (verhogen, kleur), het verbeteren van de oversteekbaarheid van de voetganger en het realiseren van optische versmallingen.



*Figuur 5.1: Verdeling en planning in de tijd van de uit te voeren maatregelen*

### 5.2.1 Campagne om doorgaand verkeer te weren

De campagne om doorgaand verkeer te weren heeft als doel het doorgaand verkeer er bewust van te maken dat het ongewenst is via de RSW/AMW te rijden. Uitgangspunt wordt een boodschap dat:

- doorgaand verkeer ongewenst is vanwege de verkeersveiligheid
- dat de RSW/AMW bewust onaantrekkelijk wordt gemaakt voor doorgaand verkeer
- dat bij een te laag resultaat meer dwingende maatregelen worden genomen

Via verschillende kanalen wordt aan het doorgaand verkeer de boodschap afgegeven. Regionale TV, krant, social media. Op een ludieke manier aftrappen met de campagne helpt om aandacht te genereren en reuring te veroorzaken. Vervolgens moet een duidelijke boodschap gegeven worden.

Een campagne speelt in op de vrijwilligheid van weggebruikers. Het zal niet lukken al het doorgaand verkeer te weren. Een aanzienlijke afname van verkeer is (is samenwerking met ondersteunende fysieke maatregelen) te halen.

De campagne moet goed aansluiten bij de fase waarin de 'herinrichting' zit. Op de korte termijn is het niet denkbaar dat heel veel weggebruikers vrijwillig om zullen rijden, dit moet langzaam groeien. Op het moment dat er een nieuwe fase gestart wordt en de weg ook steeds onaantrekkelijker gemaakt wordt, is het goed om meer richting sturing op het nemen van de alternatieve route te gaan. De RSW/AMW moet langzaamaan steeds minder interessant zijn. Het effect van een campagne gaat ook het beste werken op het moment dat daadwerkelijk veranderingen in de omgeving worden aangebracht.



### 5.2.2 Campagne om verkeersveiliger gedrag te stimuleren

Naast een campagne om doorgaand verkeer te weren is een campagne nodig om het verkeersgedrag van de weggebruiker te verbeteren. Deze campagne moet gericht zijn op:

- Verminderen snelheid
- Fietsers niet inhalen (als automobilist) en al helemaal niet bij twee elkaar tegemoet rijdende fietsers
- Opletten op de kruispunten

Deze campagne kan deels op dezelfde manier gevoerd worden als de campagne om doorgaand verkeer te weren. Aanvullend kan langs de weg informatie geplaatst worden in de vorm van motto borden.

De schoolkinderen betrekken in deze campagne zal het effect verhogen. Zowel voor de kinderen als hun ouders leerzaam, maar ook effectiever richting de automobilist.

### 5.2.3 Doorgaand verkeer lastiger maken om voor RSW/ASW te kiezen

Een eenvoudig uit te voeren maatregel is om aan de zuidkant de Alkmaarseweg niet meer toegankelijk maken voor rechtdoorgaand verkeer vanaf zuidelijk deel Alkmaarseweg. De VRI's geven alleen gelegenheid om linksaf of rechtsaf te gaan. Aanvullend kan rechtdoor rijden fysiek onmogelijk gemaakt worden.

Het voordeel van deze maatregel is dat verkeer om de RSW/AMW geleid wordt en veel moeite moet doen om toch over de RSW/AMW te rijden. Die moeite weegt niet op tegen een eenvoudige rit via de ringweg.

Deze maatregel kan achterwege gelaten worden als de campagne tot de gewenste daling in intensiteiten leidt. Zo niet dan is de maatregel in te zetten en onderdeel te maken van de campagne.

Verkeer kan dan nog via Plesmanweg oost, daar vlak voor de Texaco keren en rechtsaf AMW in. Als te vaak gekeerd wordt bij Texaco dan kan er voor gekozen worden rechtsaf slaan vanaf Plesmanweg naar RSW/AMW te verbieden. Overigens is dat in de huidige situatie al verboden.

Als daarmee wel verkeer van zuid naar noord gewend wordt, maar niet de gewoonte ontstaat om ook vanuit noord de rondweg te nemen dan is een optie dat uitgaand verkeer op de Alkmaarseweg alleen naar rechts mag.

Sluipverkeer door deze maatregel is niet geheel te voorkomen maar wordt wel aanzienlijk verminderd zonder een fysieke knip toe te passen.

### 5.2.4 Verbeteren verkeersveiligheid met fysieke maatregelen

Tegelijkertijd moet er gewerkt worden aan infrastructurele aanpassingen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

1. het verwijderen van de huidige chicanes;
2. het verbeteren van het zicht op de Botter Acker;

3. bestaande plateaus op kruispunten behouden, ophogen en van kleur voorzien;
4. het verbeteren van de oversteekbaarheid van voetgangers ten hoogte van basisschool De Lunetten;
5. het creëren van optische versmallingen;

Alle fysieke maatregelen zijn weergegeven in een aanzet voor een schetsontwerp, weergegeven in bijlage 1.

### Verwijderen chicanes

We adviseren de chicanes te verwijderen. Automobilisten gebruiken deze niet op de manier waarop ze bedoeld zijn en dat leidt tot hogere snelheden en minder oplettendheid.

### Zichtbaarheid Botter Acker verbeteren

Het zicht op het fietspad vanuit Botter Acker wordt ontnomen door geparkeerde auto's (zie figuur 5.2). Eén parkeerplek opofferen voor een verbetering van de zichtbaarheid op fietsers in de voorrang maakt de situatie veel overzichtelijker.



*Figuur 5.2: geparkeerde auto ontnemt zicht op kruispunt waar fietser van rechts voorrang heeft*

### Bestaande plateaus op kruispunten behouden, ophogen en van kleur voorzien

Het doel is om het rijgedrag in de straat aan te passen. Er moet namelijk langzamer worden gereden door de automobilist en rekening worden gehouden met fietsers en voetgangers.

De meeste winst kan worden behaald door de plateaus steviger en hoger vorm te geven dan de huidige 8 cm. Dit zal resulteren in de gewenste snelheidsvermindering ten hoogte van de kruispunten. Wij adviseren sinusvormige 12 cm verkeersdrempels te plaatsen, eventueel in Prefab (zie figuur 5.3). Het voordeel van het toepassen van prefab verkeersdrempels t.o.v. gestrate drempels is dat er geen sprake is van vervorming door

aanrijdbelastingen waardoor er een besparing is op de onderhoudskosten. Daarnaast zijn deze verkeersdrempels gemaakt uit kunststof, wat tevens een positief effect heeft op het verminderen van trillingen.



*Figuur 5.3: Verhogen en verstevigen huidige plateaus (referentie: struykverwoinfra.nl, vormvaste sinusdrempels met SVT-markering)*

In diverse besprekingen is het voorstel naar voren gekomen om mini rotondes toe te passen. Wij raden dit af.

1. het heeft geen toegevoegde waarde ten opzichte van de voorgestelde plateaus en kleurgebruik;
2. het risico bestaat dat deze ten onrechte de indruk wekken dat verkeer van rechts geen voorrang heeft als je eenmaal op de rotonde rijdt. Dit kan tot onoverzichtelijke situaties leiden;
3. De minirotonde remt het verkeer niet af

### **Oversteekbaarheid voetgangers verbeteren**

Aan de Maerten van Heemskerckstraat ligt een basisschool, namelijk de De Lunetten. Uit opmerkingen van het bewonersplatform blijkt dat in de ochtend en middag veel ouders en kinderen de Rijksstraatweg moeten oversteken ten hoogte van het kruispunt met de Maerten van Heemskerckstraat van en naar school. Door de hoge intensiteiten is oversteken op de Rijksstraatweg bijna onmogelijk. Van een erftoegangsweg 30 km/u is het echter een uitgangspunt dat er veel kris-kras bewegingen zijn van langzaam verkeer en dat voetgangers zonder voorzieningen over moeten kunnen steken. Wanneer dit niet mogelijk is, is het mogelijk maatwerk toe te passen. Dit is ook het geval voor de RSW/AMW. Het is van belang deze voetgangersstroom een goede oversteekplek te geven op de RSW/AMW.

Een voorbeeld van een schoolzone op een kruispunt is weergegeven in figuur 5.4. Voor het plateau wordt aan beide zijden aangegeven dat het een schoolzone betreft. Het plateau is in een andere kleur vormgegeven. Dit kan in eerste instantie eenvoudig met verf, waarmee de schoolzone kan worden getest als pilot. Aan de noordkant van het plateau, waar de meeste voetgangers over willen steken, wordt een zebrapad aangelegd. Dit zorgt ervoor dat voetgangers een duidelijke locatie hebben om over te steken, waardoor automobilisten ook sneller geneigd zijn af te remmen en goed op te letten.



*Figuur 5.4: Voorbeeld van het weergeven van een schoolzone op een kruispunt (bron:DalfsenNet.nl)*

In de eerste fase na het implementeren van de schoolzone is het aan te raden tijdelijk klaarovers te plaatsen op het kruispunt (dient vanuit de school te komen). Nieuwe situaties moeten namelijk in het systeem komen van automobilisten, waardoor het mogelijk is dat ze in de eerste fase van de pilot nog niet geneigd zijn af te remmen. Het plaatsen van de klaarover zorgt ervoor dat voetgangers veilig over kunnen steken en automobilisten gewend raken aan de nieuwe situatie.

Om automobilisten verder te attenderen op de aanwezigheid van kinderen en overstekende voetgangers dient de oversteek te worden ondersteund door bebording en paaltjes (zie figuur 5.4). Hiermee wordt geattendeerd op voetgangers en spelende kinderen waardoor het waarschijnlijker is dat de automobilist de snelheid vermindert.

### **Optische wegversmallingen**

Om snelheden te verlagen op rechte stukken tussen de plateau's in raden wij op deze locaties optische wegversmallingen te creëren. Deze open stukken kunnen namelijk 'uitnodigend' zijn voor hardrijders om de snelheid te verhogen. Aangezien het fysiek versmallen van de rijbaan geen optie is, raden wij aan optische versmallingen toe te

passen. Ook een optische versmalling kan namelijk een remmend effect op de snelheid hebben.

Het gebruik van belijning op de weg als suggestiestrook of fietsstrook raden we echter af. Zo'n strook zou minimaal 2 meter breed moeten zijn om de fietser een veilige plek te geven. De RSW/AMW is niet breed genoeg om aan beide kanten deze twee meter aan te houden.

Een voorbeeld waarmee een optische versmalling gerealiseerd kan worden in het plaatsen van lage bloembakken langs de kant van de weg. Het is echter wel van belang deze niet direct langs de weg te situeren om ongelukken te voorkomen. Wij raden aan, mocht gekozen worden voor een dergelijke oplossing, de lage bloembakken 0,5 meter van de weg af te plaatsen.

### Fietsers beschermen

Naast overstekende voetgangers hebben automobilisten op het kruispunt met de Maerten van Heemskerckstraat, én het kruispunt met de Kuikensweg, ook te maken met hogere intensiteiten fietsers dan op de rest van de RSW/AMW. Dit komt door de aanwezigheid van de doorfietsroute IJmond. Om ervoor te zorgen dat fietsers veilig de RSW/AMW op kunnen rijden en automobilisten afremmen is het eigenlijk de bedoeling de fietsers in de voorrang te zetten en beide kruispunten vorm te geven als een bajonetkruispunt. Echter, aangezien er in deze variant niet voor een knip is gekozen, is het niet mogelijk de Alkmaarseweg te herinrichten en beide kruispunten vorm te geven als een bajonetkruispunt.

Om de fietsers op beide kruispunten nog enigszins te beschermen raden wij aan de doorfietsroute visueel te accentueren (zie figuur 5.5). Dit kan in samenwerking met het plaatsen van bepaalde paaltjes/fietsjes (kunst) of een andere visuele weergave. Dit is echter bedoeld om automobilisten te attenderen op de aanwezigheid van fietsers, maar resulteert niet in een daadwerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid. Om de verkeersveiligheid voor fietsers op een juiste wijze te waarborgen adviseren wij een knip in combinatie met het herinrichten van de kruispunten en de Alkmaarseweg conform de inrichtingseisen passend bij een doorfietsroute.

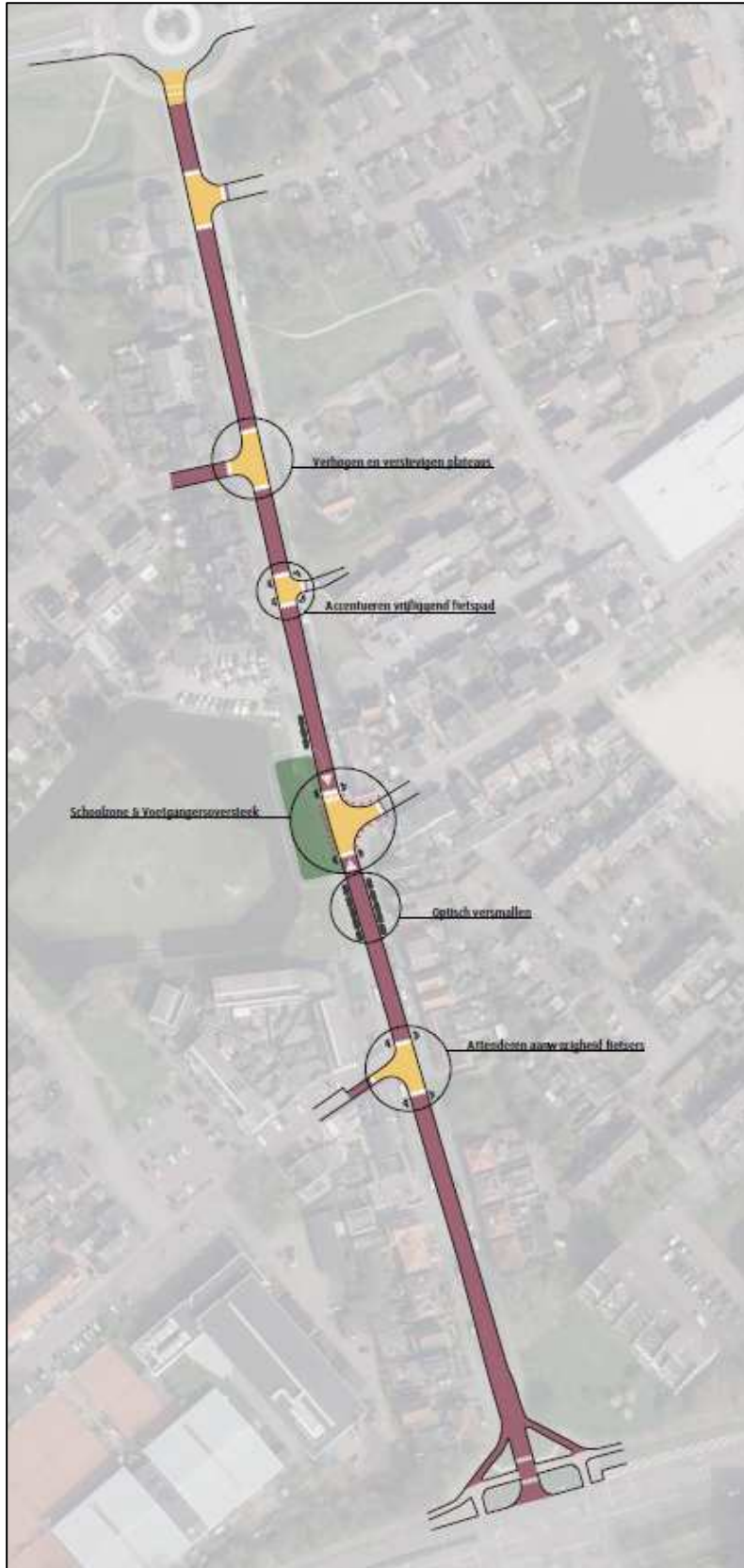


*Figuur 5.5: Op een visuele wijze attenderen op de aanwezigheid van een doorfietsroute (bron: Gemeente Groningen)*

# Bijlage 1

## Schetsmatige uitwerking advies B





## Bijlage 2

# Invulling campagne

**De te brengen boodschap:** Gebruik een pakkende slogan of titel voor de gedragscampagne die blijft hangen en de boodschap in zich heeft. Het werkt het beste als je een boodschap levert vanuit diverse afzenders. Te denken valt aan buurtbewoners, fietsers, de gemeenten Heemskerk en Beverwijk, of de kinderen van de school of uit de buurt. Geef een duidelijke boodschap mee over het ongewenste gedrag en welke consequenties dit met zich meebrengt. Probeer wel te voorkomen dat de campagne te belerend is. Hiermee voorkom je dat er juist weerstand ontstaat. Wat dat betreft is het een interessant idee om de kinderen uit de buurt in te zetten voor het bedenken van een positieve campagne. Een boodschap van kinderen komt heel anders over dan die van boze buurtbewoners.

**Aandacht genereren en herhalen:** We hebben geconcludeerd dat gewoontegedrag een grote rol speelt bij het gebruiken van de RSW/AMW. Dit is het moeilijkste gedrag om te doorbreken. Er moet daarom veel reuring zijn bij start van de campagne. Betrek wethouders, wijkagenten, VVN, of de Fietsersbond bij de start om vanuit zoveel mogelijk kanalen aandacht te genereren. Gedurende enkele weken is het goed om extra aandacht te genereren op locatie tijdens speciale actiedagen. (school)kinderen) gaan bij de (aan te leggen) oversteek waarbij ze spandoeken gebruiken en 'handhaven' op gedrag. Tijdens een van de actiedagen kunnen ze bijvoorbeeld een lasergun ter beschikking krijgen, waarbij **beloningen of ludieke straffen** worden uitgedeeld aan passerende automobilisten. Een grote rode of groene duim in de lucht kan al voldoende zijn, maar hier zijn diverse voorbeelden voor te bedenken. Om de zoveel tijd is het ook goed om een opfrisactie te houden. Herhaling is onmisbaar. Het doel van deze actie is vooral om aandacht te genereren en via media de boodschap versterken.

**Gebruik social media:** Diverse social media kanalen kunnen ingezet worden om aandacht te genereren voor je campagne. Een gericht uitgestuurde campagne via Facebook kan zelfs gebruikt worden om een zo groot mogelijke groep te bereiken en de herhaling zo groot mogelijk. Op basis van locatiegegevens van Facebookgebruikers krijgt je doelgroep op de tijdlijn de campagne te zien.



**Op welke plekken voer je campagne?**

Het liefst wil je bij de aanrijroutes al sturen op het te nemen van de alternatieve route:

Op het moment dat de keuze gemaakt wordt om de RSW/AMW in plaats van het alternatief te gebruiken. Bij de start van de maatregelen heeft dit nog niet zoveel zin.

Hoe onaantrekkelijker de RSW/AMW wordt en het alternatief aantrekkelijker, hoe meer de campagne buiten het gebied gevoerd kan worden. Je moet wel iets te bieden hebben (snellere reistijd), want de ervaring kan maar 1 keer goed zijn. Laat vervolgens zien wat de voordelen zijn voor het gebruik van de ringweg t.o.v. de RSW/AMW. Voornamelijk het tonen van de reistijd zal een van de te communiceren boodschappen zijn. Locaties voor deze boodschap zijn de beslispunten waarop een routekeuze gemaakt wordt, maar ook plekken in de RSW/AMW, zoals de verkeerslichten die dan (naar verwachting) lange wachttijden kennen. Dat is een goed moment om de bestuurder na te laten denken over zijn gemaakte keuze.

Vestiging Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0570) 666 222  
F +31 (0570) 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)