

From: "5.1.2.e"
Sent: Thu, 10 Jul 2025 09:29:32 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e@beverwijk.nl>
Subject: FW: antwoord inspraak 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e
Verzonden: woensdag 23 april 2025 15:31
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e@beverwijk.nl>
Onderwerp: antwoord inspraak 5.1.2.e

Hey 5.1.2.e

Hieronder mijn concept antwoord op een van de door jou doorgestuurde brieven.
Wellicht helpt het je bij het opstellen van de nota van beantwoording.

Groetjes 5.1.2.e

Beste heer/mevrouw 5.1.2.e

Allereest willen u hartelijk bedanken voor uw zienswijze over de voorgenomen maatregelen aan de Alkmaarseweg-Zuid. We begrijpen uw zorgen en waarderen het dat u de tijd heeft genomen om uw standpunten met ons te delen. Wij willen hieronder graag ingaan op de verschillende punten die u heeft aangekaart.

1. Verkeersverschuiving en toename van drukte elders in Beverwijk

U geeft aan dat het verlagen van de snelheid en het invoeren van snelheidsremmende maatregelen mogelijk kan leiden tot een verschuiving van verkeer naar andere wegen in Beverwijk, zoals de 5.1.2.e. Om een beeld te krijgen van de mate waarop verkeer anders gaat rijden wanneer aanpassingen worden gedaan aan de Alkmaarseweg maken wij gebruik van een verkeersmodel. Dit model geeft schematisch weer wat effecten zijn op het netwerk van verschillende verkeersmaatregelen zoals een afwaardering. Uit dit model (inclusief verwijderen knip op de Rijksstraatweg) maken wij op dat van de 10000 voertuigen welke momenteel over de 5.1.2.e rijden er bij het doorvoeren van de aanpassingen dit zal stijgen naar ongeveer 10500, ongeveer een stijging van 5%.

We kunnen ons echter voorstellen dat u als bewoner van de 5.1.2.e hier niet op zit te wachten. Echter zal zoals u zelf ook aangeeft een deel van het verkeer gaan zoeken naar een nieuwe route. Als kanttekening, binnen deze model zijn de maatregelen welke genomen moeten worden ter hoogte van de knip nog niet meegerekend aangezien deze nog niet bekend zijn. Dit zou ook een effect hebben op de hoeveelheid verkeer welke uiteindelijk de binnenring kiest in plaats van de N197.

Aangezien de 5.1.2.e onderdeel uitmaakt van de binnenring heeft de weg een primaire ontsluitende functie en wordt de weg ingezet om het onderliggend wegennetwerk te ontzien van sluipe en doorgaande verkeer.

Ook is de 5.1.2.e geschikter voor deze ontsluitende functie dan een Alkmaarseweg waar het profiel vele malen smaller is en woningen dicht op de weg staan. Daarnaast kent de 5.1.2.e minder gelijkwaardige aansluitingen op andere 50km/uur wegen dan de huidige Alkmaarseweg wat de ontsluitende functie bevordert.

Wanneer de gemeente Beverwijk kiest voor het instant houden van de optimale auto bereikbaarheid zal dit voor mensen altijd de eerste keuzen blijven bij het maken van een verplaatsing en zal het al maar drukker worden op de weg. Door inrichting te wijzigen wordt meer aangestuurd op het mobiliteitsgedrag dat wordt gewenst in plaats van het gedrag dat momenteel wordt geconstateerd. Over de jaren heen de mobiliteitskeuze veranderen en daarmee ook de verkeersdruk op de ring en andere wegen afnemen.

3. Nadelen voor de hulpdiensten en OV

De impact van verkeersdrempels en andere kruispuntsvormen op de hulpdiensten en het OV nemen we zeer serieus. Hierom verzoeken wij deze partijen altijd te adviseren op ontwerpen. Zij hebben meegedacht en positief geadviseerd op het voorliggende ontwerp. Het nadeel van een eventueel hogere opkomsttijd beperkt zich vooral tot de politie, aangezien de politie wendbare voertuigen bezit die op kortere afstanden meer snelheid kunnen maken, zonder daarbij rekening te moeten houden met kantelgevaar of een zware belading.

Daarnaast beseffen de nood en hulpdiensten ook dat het langzamer laten rijden van verkeer een van de meest effectieve maatregelen om de inzet van nood en hulpdiensten te voorkomen.

Daarnaast zullen zeker brandweer en ambulance minimaal effect ervaren van de afwaardering deze voertuigen zijn veelal zwaar of hebben een hoog kantelpunt waardoor snelheid relatief gematigd blijft.

Het OV zal nauwelijks reistijdverlies ervaren door de komst van rotondes en de velen haltes welke worden aangedaan over de lengte van de Alkmaarseweg waardoor veel busverkeer niet op snelheid komt, ook wordt in de huidige situatie veel gestopt voor de verkeerslichten wat binnen het huidige voorstel niet meer nodig zal zijn. To slot zijn de drempels ingericht op 50km/uur als eis vanuit het OV om willen van ARBO technische redenen waardoor deze geen invloed hebben op de snelheid welke wordt gereden door het OV en de nood en hulpdiensten.

Tot slot

We willen u nogmaals bedanken voor de uitgebreide zienswijze. Het blijft voor ons lastig om zowel aan onze mobiliteitsvisie te voldoen als gehoor te geven aan uw wensen. In deze visie staat dat wij de centrumring waar de Alkmaarseweg deels onderdeel van is willen ontzien van doorgaand verkeer wat meer via de ring moet gaan rijden en meer willen toespitsen op bestemmingsverkeer. Binnen deze centrale gedachte is het GOW30 ontwerp op de Alkmaarseweg ingebracht. We begrijpen dat dit niet helemaal het antwoord is waarop u had gehoopt maar verwachte mede door bovenstaande toelichting uw begrip.

(optioneel indien verzonden voor de 25^{ste})

Zoals u heeft aangegeven en ik hierboven bevestig heeft de inrichting van wegen veel effect op de verkeersdruk in en om Beverwijk.

Om samen te komen tot een beter inrichting van heel Beverwijk gaan we bezig met het verkeerscirculatieplan waarvoor momenteel de participatie ook loopt. Hier halen we op wat de bewoners vinden van onderwerpen als verkeersdruk, verkeersveiligheid en waar eventueel verbeteringen mogelijk zijn.

De participatie voor het verkeerscirculatieplan is te vinden via de volgende link: <https://bit.ly/vcp-beverwijk>.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Gemeente Beverwijk

Postbus 450

1940 AL Beverwijk

www.beverwijk.nl