



GEMEENTE  
VELSEN

# Verkeersonderzoek en aanpak proef Geslotenverklaring Grote Hout- of Koningsweg Velsen-Noord



VERSIE:	1.2
STATUS:	Definitief
DATUM:	14 februari 2023
AUTEUR:	Rogier Kuypers

## INHOUD

1.	Aanleiding.....	3
1.1	Doel van dit memo.....	3
1.2	Leeswijzer .....	3
2.	Verkeersonderzoek .....	4
2.1	Telling 2019.....	4
2.2	Verkeersonderzoek 2022 .....	4
3.	Proef geslotenverklaring Grote Hout- of Koningsweg .....	7
3.1	Uitgangspunten.....	7
3.2	Aandachtpunten instellen geslotenverklaring .....	7
3.3	Vorbereiding uitvoering proef (november 2022 - februari 2023) .....	9
3.4	Fase 1: Proef geslotenverklaring (mei, juni, juli 2023) .....	9
3.5	Fase 2: Evaluatie en doelstellingen (augustus/september 2023).....	9
3.6	Fase 3: Mogelijke inzet ANPR-handhaving.....	10
3.7	Communicatie proef .....	11
	Bijlage 1: Succesfactoren geslotenverklaring met ANPR-handhaving .....	12
	Bijlage 2: Maximale (indicatieve) omrijdtijd.....	13
	Bijlage 3: Memo uitkomsten verkeersonderzoek 2022 .....	13

# 1. Aanleiding

In Velsen-Noord wordt overlast ervaren door sluipverkeer, waardoor leefbaarheidsproblemen en verkeersonveilige situaties ontstaan. Een belangrijk deel van het sluipverkeer wordt veroorzaakt door werknemers van bedrijven in de directe omgeving. Met name in de avondspits (einde werktijd) rijden veel werknemers via de dorpskern van Velsen-Noord in de richting van rijksweg A22. Dit (sluip)verkeer is ongewenst in de kern van Velsen-Noord.

De afgelopen jaren zijn door de gemeenteraad moties ingediend om dit knelpunt onder de aandacht te brengen. Naar aanleiding van een motie in 2017 'terugdringen sluipverkeer door Velsen-Noord' is er een proef uitgevoerd met een verwijzingsbord op de Breedbandweg naar de (gewenste) route voor werknemers van Tata Steel. Deze proef heeft geen effect gesorteerd. Vervolgens is onderzocht naar mogelijke andere alternatieven om het sluipverkeer te weren. Het afsluiten van de Grote Hout- of Koningsweg tijdens de avondspits lijkt hierbij de beste optie.

De gemeente Velsen wil met deze maatregel aan de motie invulling geven door het uitvoeren van een proef.

Een onderdeel van de proef en het voorkomen van sluipverkeer door Velsen-Noord is de wijze waarop een goede naleving van de geslotenverklaring wordt bereikt. Vandaag de dag is het mogelijk om verkeersmaatregelen (zoals geslotenverklaring) te handhaven middels ANPR-camera's (camerahandhaving). De gemeente wenst als onderdeel van de proef mogelijkheden voor camerahandhaving te toetsen om bij een eventuele definitieve afsluiting in te kunnen zetten om een goede naleving van de geslotenverklaring te bereiken en het sluipverkeer definitief te beperken.

## 1.1 Doel van dit memo

Dit memo beschrijft de voorgenomen aanpak van de proef om te komen tot een verkeersafsluiting op de Grote Hout- of Koningsweg. Op basis van analyse van de huidige situatie en de uitgangspunten wordt voor het uitvoeren van deze proef een belangrijke basis gelegd. Op basis van dit memo vindt interne en externe afstemming plaats en wordt de projectaanpak definitief gemaakt.

Daarnaast wordt met dit projectplan een basis gelegd voor het uitvoeren van de proef en kunnen de verwachtingen intern en extern worden gemanaged. Het bevat een definiëring van het project en fungeert kaderstellend/ richtinggevend voor de vervolgstappen, de besluitvorming en implementatie.

## 1.2 Leeswijzer

In dit projectplan komt eerst de huidige situatie (nulmeting) aan de orde in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 volgen de uitgangspunten en aandachtspunten voor het instellen van de proef. In hoofdstuk 4 worden de verschillende fasen van de proef beschreven. In dit hoofdstuk wordt tevens ingegaan op de communicatie, doelstellingen en wordt afgesloten met een planning op hoofdlijnen.



## 2. Verkeersonderzoek

### 2.1 Telling 2019

Om de huidige situatie en mate van sluipverkeer in kaart te brengen zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Een verkeerstelling op de Grote Hout- of Koningsweg (tussen Wenckebachstraat en Schulpweg) is uitgevoerd in november 2019<sup>1</sup>. Deze telling geeft ons het volgende inzicht:

- Op de Grote Hout- of Koningsweg is een gemiddelde etmaalintensiteit op een werkdag vastgesteld van ca. 3.600 motorvoertuigen;
- Het meeste verkeer op de Grote Hout- of Koningsweg rijdt op een werkdag in zuidoostelijk richting (ca. 62% van het totaal);
- Er is een duidelijk piek zichtbaar op doordeweekse dagen in de avondspits tussen 15 en 17 uur;
- In het weekend is het aanmerkelijk rustiger op de Grote Hout- of Koningsweg (ca. 1.200 m.v.t.).



Afbeelding: Gemiddelde verkeersintensiteit Grote Hout- of Koningsweg per uur van de werkdag

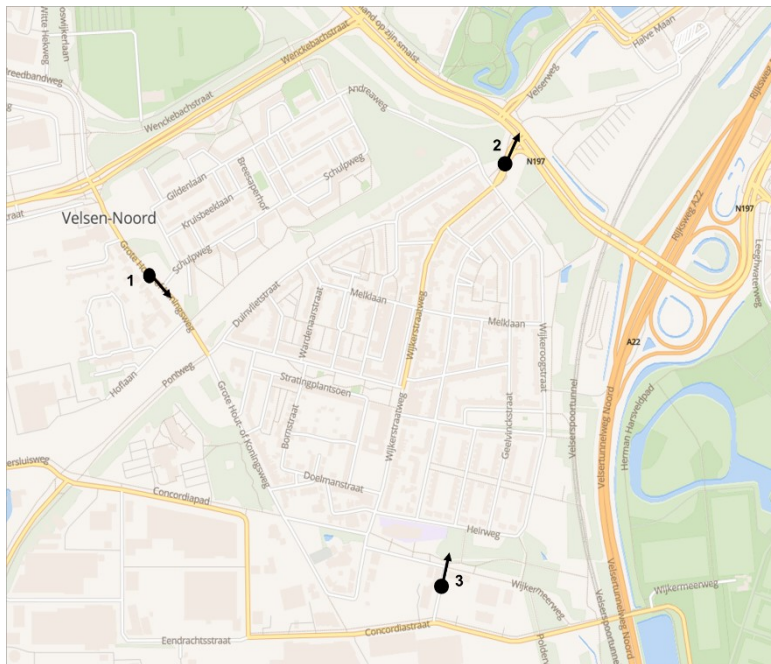
### 2.2 Verkeersonderzoek 2022

De cijfers van de verkeerstelling in 2019 zijn enigszins gedateerd en geven geen inzicht in de verdeling tussen doorgaand (sluip)verkeer en bestemmingsverkeer in Velsen-Noord. In de periode 16 tot en met 25 mei 2022 is aanvullend kentekenonderzoek gedaan naar de verkeersintensiteiten en het doorgaand verkeer door Velsen-Noord. Dit aanvullend verkeersonderzoek is uitgevoerd mede op verzoek van de interne projectgroep.

In **bijlage 3** is een memo opgenomen met de uitkomsten van dit verkeersonderzoek.

<sup>1</sup> Tellingen durende 14-11-2019 en 04-12-2019, uitgevoerd met behulp van tetslangen.

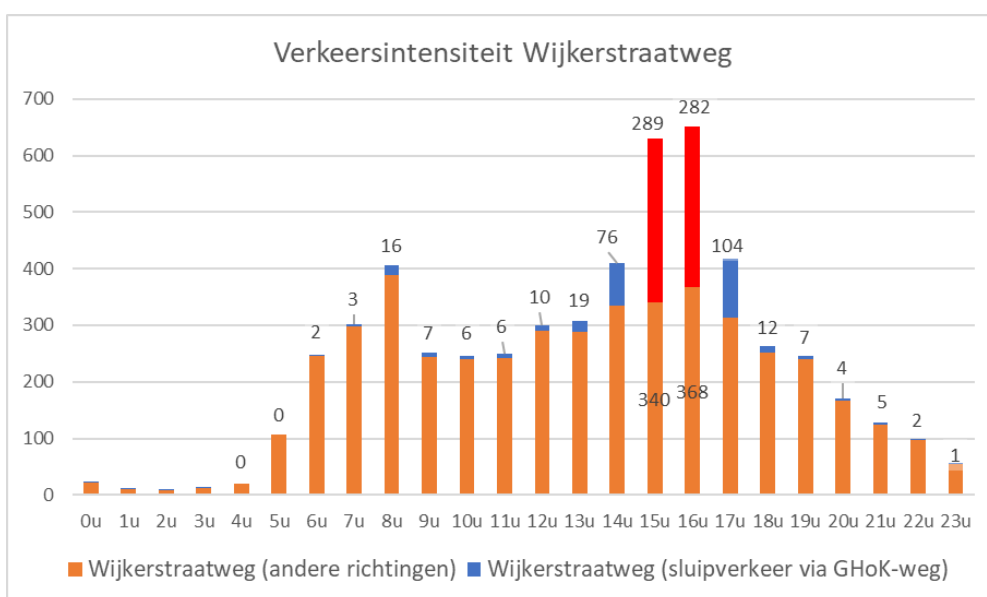
Het onderzoek met camera's heeft plaatsgevonden op de locaties in onderstaande afbeelding.



Afbeelding: Locaties camera's kentekenonderzoek

Met het aanvullend onderzoek is tevens inzicht ontstaan in het aandeel sluipverkeer door Velsen-Noord. In de analyse van de data is zowel gekeken naar het sluipverkeer op de Wijkersstraatweg als de Grote Hout- of Koningsweg.

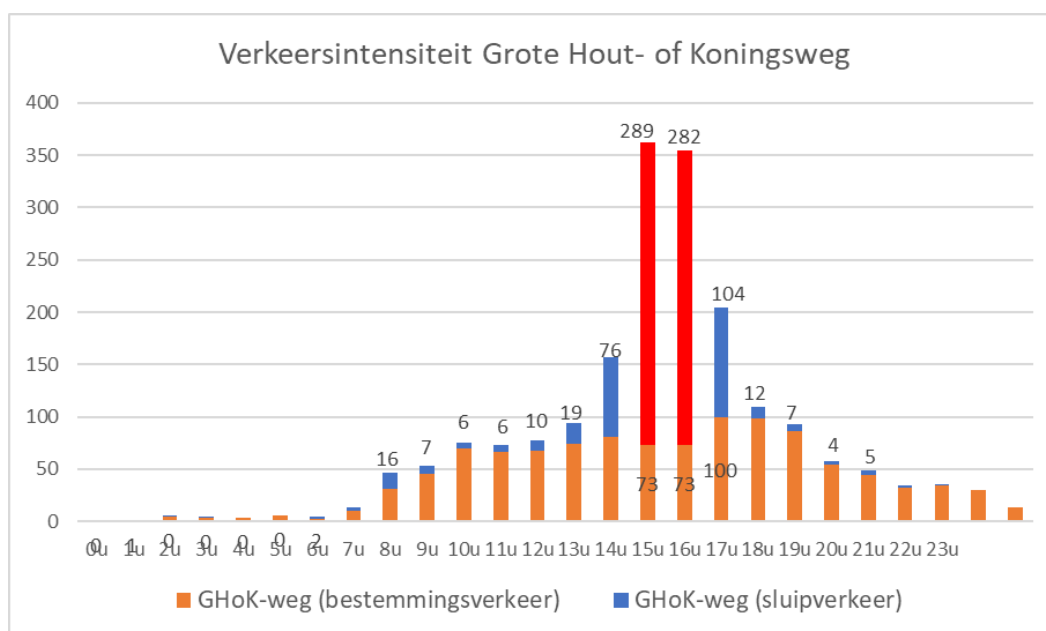
Voor het maken van onderstaande grafieken zijn 3 representatieve meetdagen gehanteerd. Het betreft een weergave van de gemiddelde intensiteiten die door de camera's zijn vastgesteld op maandag 23 mei, dinsdag 24 mei en woensdag 25 mei. De genoemde aantallen en gemiddelden wijken af van de totaalgemiddelden zoals opgenomen in bijlage 3, maar geven wel een goed beeld van het (sluip)verkeer over ieder uur van de dag.



Afbeelding: Gemiddelde verkeerintensiteit Wijkersstraatweg (blauw/rood is sluipverkeer via de GHoK-weg)

Voor wat betreft het (sluip)verkeer op de Wijckerstraatweg zijn met dit kentekenonderzoek de volgende inzichten ontstaan:

- Er is een duidelijke piek in de verkeersintensiteit zichtbaar tussen 15.00 en 17.00 uur. Gedurende deze 2 uur rijden er ca. 1.200 motorvoertuigen door de Wijckerstraatweg.
- Een groot aandeel van dit verkeer (ca. 42%) betreft sluipverkeer dat rijdt via de Grote Hout- of Koningsweg. Het betreft ca. 500 m.v.t. Op een piekmoment bedraagt het aandeel sluipverkeer op de Wijckerstraatweg (via GHoK-weg) 48%.



Afbeelding: Gemiddelde verkeerintensiteit Wijckerstraatweg (blauw/rood is sluipverkeer via de GHoK-weg)

Eénzelfde analyse is uitgevoerd voor het verkeer op de Grote Hout- of Koningsweg. De pieken in de verkeersintensiteit zijn hier ook zichtbaar tussen 15.00 en 17.00 uur.

- Van dit verkeer op de Grote Hout- of Koningsweg tussen 15.00 en 17.00 uur is ca. 75% sluipverkeer (rode kolommen in bovenstaande afbeelding).
- Gedurende deze uren rijdt er ook bestemmingsverkeer Velsen-Noord in. In absolute aantallen ligt dit bestemmingsverkeer op deze meetmomenten tussen 140 en 180 motorvoertuigen.

Op basis van het kentekenonderzoek is vastgesteld dat tussen 15.00 en 17.00 uur het meeste (sluip)verkeer door Velsen-noord rijdt. De proef geslotenverklaring richt zich daarom op deze tijden.

Op basis van het kentekenonderzoek is tevens vastgesteld dat er beperkt (sluip)verkeer is via de Vlettenliedenstraat, dat via de Wijckerstraatweg naar de N197/A22 rijdt. Deze gegevens zijn van belang om gedurende de proef te monitoren of het (sluip)verkeer via de deze route toeneemt.

### 3. Proef geslotenverklaring Grote Hout- of Koningsweg

#### 3.1 Uitgangspunten

Voor het instellen van de proef zijn, onder andere op basis van voorbereidende overleggen met het wijkplatform Velsen-Noord in 2021, de volgende (voorlopige) uitgangspunten gedefinieerd:

- De afsluiting van de Grote Hout- of Koningsweg wordt ingesteld op doordeweekse dagen (ma-vrij) gedurende de avondspits in zuidoostelijke rijrichting.
- De afsluiting wordt niet fysiek afgedwongen (bv. door middel van pollers/slagbomen) in verband met de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en technische uitvoerbaarheid<sup>2</sup>.
- De afsluiting geldt voor iedereen. Er wordt vooralsnog ten tijde van de proef geen ontheffingregeling opgezet, mede om de uitvoering van de handhaving op straat uitvoerbaar te houden.
- De afsluiting wordt ingesteld bij wijze van proef. Afhankelijk van de resultaten van een (tussentijdse) evaluatie wordt een meer definitief vervolg gegeven aan de afsluiting, mogelijk door middel van handhaving met een ANPR-camera.

#### 3.2 Aandachtspunten instellen geslotenverklaring

Het instellen van een geslotenverklaring heeft grote impact op het gebruik van de weg. Een deel van het gebruik van de weg is ongewenst sluipverkeer, maar een ander deel van de gebruikers is bestemmingsverkeer (bewoners, werknemers en bezoekers Velsen-Noord).

De maatregel wordt ingesteld om het sluipverkeer door Velsen-Noord in de avondspits te voorkomen. Voor een deel van het bestemmingsverkeer betekent dat door het instellen van de geslotenverklaring zal moeten worden omgereden om de bestemming te bereiken. De indicatie omrijdtijd bedraagt ca. 6 minuten (zie bijlage 2), maar kan oplopen op drukkeren momenten door filevorming.

Het instellen van de geslotenverklaring kent de volgende aandachtspunten:

- **Verkeersbesluit:** Voor het instellen van de geslotenverklaring dient een verkeersbesluit te worden genomen. Voor dit besluit dient vooraf advies te worden gevraagd aan de politie. De politie beoordeelt de verkeersmaatregel op basis van wegenverkeerswetgeving. De politie heeft een positief advies gegeven over het instellen van deze proef. Het verkeersbesluit staat open voor bezwaar.
- **Bereikbaarheid vrachtverkeer Vattenfall:** Het vrachtverkeer met als bestemming Vattenfall dient te rijden via de Grote Hout- of Koningsweg. Vrachtverkeer via de kern van Velsen-Noord is ongewenst. Hiervoor dient een maatwerkoplossing te worden bedacht om vrachtverkeer naar Vattenfall tijdens de avondspits mogelijk te maken.
- **Bereikbaarheid bouwverkeer De Schouw/riool- en wegwerkzaamheden Pen-dorp en Banjaertstraat e.o.:** In november 2022 is gestart met de bouw van de nieuwbouwwoningen De Schouw. De toegang van het bouwterrein is aan de Schulpen en Gildenlaan. Daarnaast starten in april de riool- en wegwerkzaamheden in het Pen-dorp en in de Banjaertstraat e.o.. Vrachtverkeer naar deze werken dient via de Wenckebachstraat/Grote Hout- of Koningsweg te rijden. Ook hier dient een maatwerkoplossing te worden bedacht. Aangezien de geslotenverklaring pas om 15:00 gaat gelden, zal de impact voor de proef beperkt blijven.
- **Duidelijkheid voor gebruiker:** De verkeersmaatregel wordt met bebording duidelijk gemaakt. Deze bebording (incl. voorankondigingen) moeten worden aangebracht op de toe leidende wegen (in ieder geval de Wenckebachstraat en Breedbandweg).

---

<sup>2</sup> De noordwestelijke rijrichting moet vrij toegankelijk blijven.

Bebording wordt door weggebruikers vaak over het hoofd gezien, waardoor het effect op het weren (sluip)verkeer minder effectief is (lees: overtredingen). Bij voorkeur zal de geslotenverklaring worden ondersteund met behulp van infrastructurele maatregelen die de geslotenverklaring (visueel) ondersteunen, bijvoorbeeld met afwijkende bestrating of markering op het wegdek. Tijdens de proef worden geen infrastructurele maatregelen voorzien, maar zal wel worden ingezet op duidelijke communicatie.

Ondersteuning van deze geslotenverklaring door navigatiesystemen is niet mogelijk. De weg zal op navigatiesystemen, ook tijdens de afsluiting, als beoogde voorkeursroute kunnen worden gepresenteerd, omdat navigatiesystemen niet inspelen op niet-permanente (tijdelijke) afsluitingen.

- **Logisch voor gebruiker:** De verkeersmaatregel dient logisch te zijn voor de gebruiker en in het verwachtingspatroon van de automobilist te liggen om een goede naleving te krijgen. Gezien de beperkte afsluiting (ma – vr 15 tot 17 uur) betekent dit een uitgebreide communicatie naar de omgeving en op straat (vooraankondigingen). Als de weggebruiker deze informatie heeft gemist en zich op de Grote Hout- of Koningsweg bevindt, is er ter plaatse geen (logische) keermogelijkheid meer.
- **Acceptatie door gebruiker:** De acceptatie van de maatregel (en daarmee de naleving) hangt samen met het geboden alternatief. Voor het sluipverkeer betekent dit het accepteren van meer reistijd door op piekmomenten aan te sluiten op de file op de N197. Voor bewoners van Velsen-Noord heeft de geslotenverklaring een maximale omrijdroute met de auto van maximaal 2,3 km (ca. 6 min.), zie bijlage 2. Echter, als dit in de praktijk betekent dat ook bewoners moeten aansluiten in de file op de Wenckebachstraat/N197 kan de reistijd behoorlijk oplopen.
- **Draagvlak:** Het bewonersplatform Velsen-Noord adviseert positief over de proef. Met andere stakeholders zal afstemming plaatsvinden (zie communicatieplan). Over het algemeen is er draagvlak voor het voorkomen van sluipverkeer, als dit geen impact heeft op de ‘eigen’ bewegingsvrijheid.
- **Handhaving:** Handhaving van een geslotenverklaring is een noodzakelijk onderdeel voor het bereiken van een goede naleving van de verkeersmaatregel. Op moment dat handhaving (tijdelijk) niet wordt uitgevoerd, zal het sluipverkeer toenemen<sup>3</sup>.

In bijlage 1 is een opsomming opgenomen van de succesfactoren voor het bereiken van een goede naleving van de geslotenverklaring.

De geslotenverklaring wordt ingezet als proef op basis waarvan proefondervindelijk ervaring opgedaan wordt en mogelijke vervolgstappen kunnen worden bepaald. Aandachtspunten bij het uitvoeren van de proef zijn:

- Met handhaving is besproken voldoende inzet te leveren gedurende de proefperiode van 3 maanden. Een verschuiving van prioriteiten kan ertoe leiden dat deze inzet gedurende de proefperiode als ontoereikend wordt ervaren.
- Ondanks de inzet om de proef breed kenbaar te maken onder weggebruikers (communicatie/bebording) wordt niet iedereen bereikt. Hierdoor komen weggebruikers er pas op de Grote Hout- of Koningsweg achter dat de straat is afgesloten. De acceptatie en het draagvlak van de maatregelen hangt samen met de bekendheid van de proef.
- Er is geen draai- of keermogelijkheid ter hoogte van het ingaan van de geslotenverklaring aanwezig. Draai- en keerbewegingen op de Grote Hout- of Koningsweg zijn ongewenst, gezien het mogelijke effect op verkeersonveilige situaties. Dit betekent dat weggebruikers geïnformeerd moeten worden op de Wenckebachstraat met behulp van bebording (vooraankondigingen).
- Het instellen van de geslotenverklaring pakt niet de bron van het verkeersknelpunt aan (capaciteitstekort N197). Het betreft symptoombestrijding door ongewenst (sluip)verkeer te voorkomen. Daarmee wordt de druk op het verkeersknelpunt feitelijk alleen maar vergroot. Het risico is dat hierdoor de filedruk en extra reistijd via de Wenckebachstraat/N197 toeneemt.

---

<sup>3</sup> Betreffen ervaringen van andere projecten (zie bv. evaluatie geslotenverklaring in Rheden).



### 3.3 Voorbereiding uitvoering proef (november 2022 - februari 2023)

De geslotenverklaring wordt de komende weken voorbereid. Een belangrijke stap in deze voorbereiding is het publiceren van het verkeersbesluit. Dit besluit staat 6 weken open voor bezwaar. De proef vangt aan na het afronden van de bezwaarprocedure.

Gelijktijdig met het verkeersbesluit vindt communicatie plaats naar Velsen-Noord Het betreft:

- Afstemming ondernemers/winkeliers Velsen-Noord: Met vertegenwoordigers van ondernemers/winkeliers wordt de aanpak en verloop van de proef afgestemd.
- Afstemming met Vattenfall over toegankelijkheid van hun bedrijf tijdens spitsafsluiting Grote Hout- of Koningsweg (doelgroep 2).
- Tatasteel: Het bestaande contact met Tatasteel wordt benut om deze proef bij medewerkers van Tatasteel onder de aandacht te brengen via hun eigen communicatiekanalen. Dit contact loopt in afstemming met Omgevingsdienst IJmond (doelgroep 3).

### 3.4 Fase 1: Proef geslotenverklaring (mei, juni, juli 2023)

Fase 1 van het project betreft het een 'proefopstelling', waarbij proefondervindelijk ervaring wordt opgedaan en effecten worden gemonitord. De proef vangt aan in het tweede kwartaal van 2023.

De inzet van handhaving is onmisbaar bij het instellen van een verkeersmaatregel als een geslotenverklaring. Gedurende de proef vindt er steekproefsgewijs handhaving plaats. In de beginperiode is meer inzet van onze handhavers voorzien, om sneller gedragsverandering te bereiken.

#### *Monitoring*

Gedurende deze proef is monitoring van de effecten noodzakelijk. Het meest belangrijke onderdeel van deze monitoring is het vaststellen van de verkeersintensiteit op de Grote Hout- of Koningsweg en de effecten op de Wijkerstraatweg waar zich het verkeersknelpunt het meeste manifesteert. Het monitoren van verkeersintensiteit gebeurt met behulp van een telsing.

Gedurende de proef zal voor een periode van tenminste een week opnieuw een kentekenonderzoek worden uitgevoerd. Hierdoor ontstaat ook inzicht op het sluipverkeer. De mogelijke sluiproute via de Vlettenliedenstraat wordt gemonitord.

### 3.5 Fase 2: Evaluatie en doelstellingen (augustus/september 2023)

Na 3 maanden vindt een evaluatie van de proef plaats. Gedurende deze evaluatie wordt de spitsafsluiting (tijdelijk) weggehaald.

Het doel van de geslotenverklaring is het voorkomen van sluipverkeer door Velsen-Noord. Dit wordt bereikt door te sturen op een zo groot mogelijk effect (lees: naleving) van de geslotenverklaring. In fase 1 gebeurt dit door handhaving door BOA's die steekproefsgewijs controle uitvoeren.

In de evaluatie wordt naast het effect op het sluipverkeer door Velsen-Noord ook betrokken wat het effect van de proef is op de omgeving. In de evaluatie dienen de volgende vragen worden beantwoord:

- Wat is het effect op de verkeersintensiteit in de avondspit op de Grote Hout- of Koningsweg en op het (sluip)verkeer op de Wijkerstraatweg? Is het verkeersknelpunt op de Wijkerstraatweg (filevorming) door de afsluiting verholpen?
- Welk effect heeft de verkeersafsluiting op andere wegen en ontstaan er mogelijk nieuwe sluiproutes?

- Hoe hebben stakeholders de proef ervaren en hoe staan zij tegenover het (permanent) instellen van de spitsafsluiting? Zijn er nog verbeterpunten?
- Wordt het doorrijdverbod met bijbehorende handhaving goed nageleefd? Is de geslotenverklaring voor weggebruikers voldoende duidelijk en welke verbeterkansen liggen er ten aanzien van de handhaving?

In deze fase wordt beoordeeld of en op welke wijze de proef een vervolg en meer permanente status krijgt.

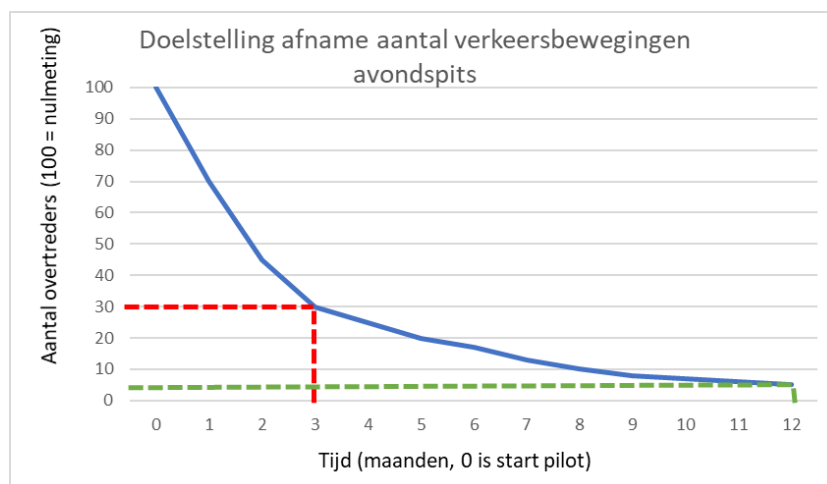
Daarbij wordt tevens de afweging gemaakt of de inzet van ANPR-handhaving op basis van de (tussentijdse) resultaten, als proportioneel, subsidiair en doeltreffend worden beschouwd.

- Proportionaliteit: Staat de inzet van ANPR-handhaving in verhouding tot de inbreuk?
- Subsidariteit: Is dit de manier om de gewenste naleving te bereiken, of zijn er nog andere manieren?
- Doeltreffendheid: Bereiken we met de inzet van ANPR-handhaving wat we willen bereiken?

### Doelstellingen proef:

Voor het evalueren van de proef zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Het instellen van de geslotenverklaring heeft effect op het aantal verkeersbewegingen in de avondspits en daarmee een positief effect op de leefbaarheid in Velsen-Noord. Er is sprake zijn van een afname van doorgaand (sluip)verkeer van tenminste 70% tussen 15.00 en 17.00 uur, zowel op de Grote Hout- of Koningsweg als de Wijkerstraatweg;
- De afstemming met stakeholders geeft een positief beeld of er komen aandachtspunten naar voren die bij een definitieve inrichting van de geslotenverklaring kunnen worden weggenomen.
- Stakeholders beschouwen de bereikbaarheid van Velsen-Noord als voldoende, lees: er is ongemak maar geen onoverkomelijke situaties. NB: Het feit dat ook bestemmingsverkeer moet omrijden is een logisch gevolg van het instellen van de geslotenverklaring.



Tabel: Doelstelling aantal verkeersbewegingen avondspit Grote Hout- of Koningsweg

### 3.6 Fase 3: Mogelijke inzet ANPR-handhaving

Gemeentelijke BOA's kunnen vanuit Domein I handhaven op het rijden in voetgangersgebieden en het negeren van geslotenverklaringen, waaronder de handhaving van geslotenverklaringen. Door de groeiende omvang van de handhavingstaken zijn gemeenten op zoek naar andere, efficiëntere manieren van handhaving. Handhaving met behulp van camera's is hiervan een voorbeeld.

Voor het handhaven van de geslotenverklaring gaat het om constatering van overtredingen van bord C12 (RVV-borden). Verbalisering hiervan is een bevoegdheid van de Buitengewoon Opsporings Ambtenaar (BOA), waarbij de handhaving het middel is om de leefbaarheid te verbeteren.

De proef wordt bij wijze van proef ingesteld en geëvalueerd om te effecten te kunnen bepalen, incl. mogelijke verbetervoorstellen. De uitkomst van de proef kan resulteren in een permanente spitsafsluiting op de Grote Hout- of Koningsweg. Daarbij wordt de afweging gemaakt of de inzet van ANPR-handhaving op basis van de (tussentijdse) resultaten, als proportioneel en doeltreffend worden beschouwd. Met de camera als hulpmiddel van de BOA wordt de controle op naleving efficiënt uitgevoerd en de inzet van BOA's (structureel) beperkt. Indien zal worden gehandhaafd met een camera dient daarvoor een besluitvormingstraject te worden doorlopen (parket CVOM en lokale driehoek). Tevens dient bij het handhaven met camera's de privacy te worden geborgd. Dergelijk camera's worden in veel gemeenten ingezet voor de controle. De overtreddersfoto's worden eerst gecontroleerd door een BOA, voordat overtredingen worden afgedaan als waarschuwing of boete (via CJIB). Er is dus ook met toepassing van ANPR-camera's een rol voor de handhaaforganisatie weggelegd.

Voor de uitvoerbaarheid van de handhaving is voor de proef bepaald dat er geen ontheffingen worden verleend voor de spitsafsluiting. Dit betekent in de praktijk dat iedereen moet worden staande gehouden, waarbij de ontheffingen op straat gecontroleerd moeten worden. Met behulp van een ANPR-camera kan ook automatisch worden vastgesteld of een voertuig eventueel een ontheffing heeft. Het besluitvormingstraject en inkooptraject t.b.v. het ANPR-systeem heeft een doorlooptijd van ca. 3 á 4 maanden. Een eventuele definitieve geslotenverklaring kan eind 2023 operationeel zijn.

### **3.7 Communicatie proef**

Gezien de impact van deze proef op weggebruikers en het belang van tijdig en volledig informeren van belanghebbenden, wordt voor het uitvoeren van deze proef een uitgebreid communicatieplan opgesteld.

## Bijlage 1: Succesfactoren geslotenverklaring met ANPR-handhaving

Afhankelijk van de resultaten van de eerste fase van de proef zal een definitieve geslotenverklaring worden gehandhaafd met behulp van ANPR-camera's.

De ervaringen met het toepassen van ANPR-handhaving voor het bereiken van een goed naleving in andere steden zijn positief<sup>4</sup>. Wel bestaan er enkele factoren die de ANPR-handhaving al dan niet succesvol maken. Bij handhaving gaat het om het bereiken van een goede naleving van (verkeers)regels. Als zich te veel overtredingen voordoen doet dat afbreuk aan het doel van de toegangscontrole, namelijk het voorkomen van (sluip)verkeer. Voor het bereiken van succes (voldoende naleving) dient aan onderstaande succesfactoren te worden voldaan.

### Logische en acceptatie verkeersmaatregel:

De verkeersmaatregel<sup>5</sup> dient voor de weggebruiker logisch te zijn. Een verkeersmaatregel die in de beleving van de weggebruiker niet logisch is, zal slechter worden nageleefd. Dit betekent dat er (onbedoeld) overtredingen zullen plaatsvinden.

- De verkeersmaatregel zal in het verwachtingspatroon van de automobilist moeten liggen;
- Ter hoogte van het afgesloten voetgangersgebied en/of straat is bij voorkeur een keuzemogelijkheid (of draaimogelijkheid) gecreëerd om de geslotenverklaring niet in te (hoeven) rijden;
- De mate van naleving van een verkeersmaatregel hangt samen met de acceptatie van de maatregel. Een grotere acceptatie van de maatregel wordt bereikt door het kunnen bieden van een aantrekkelijk alternatief.

### Duidelijkheid voor de gebruiker:

Naast het feit dat een verkeersmaatregel logisch moet zijn, is een voorwaarde voor het succes van ANPR-handhaving dat de maatregel duidelijk is. Een onduidelijke maatregel levert verwarring op en zal slechter worden nageleefd. Een duidelijkheid situatie wordt bereikt door:

- Eenvoudige en begrijpelijke regels, zoals eenduidige venstertijden;
- Het beperken van de het aantal ontheffingen: Hoe meer ontheffingen worden verleend, hoe groter de kans is op het 'meerijden' door niet-ontheffinghouders;
- Een duidelijke inrichting van de openbare ruimte of het wegprofiel dat ondersteunend is aan de verkeersmaatregel. Alleen het plaatsen van een verkeersbord blijkt in de praktijk onvoldoende voor een goede naleving van de verkeersmaatregel.
- Het heeft nadrukkelijk de voorkeur dat de verkeersmaatregel ook is opgenomen in navigatiesystemen, waardoor weggebruikers niet onbedoeld door een voetgangersgebied of geslotenverklaring worden geleid.

### Bekendheid met handhaving:

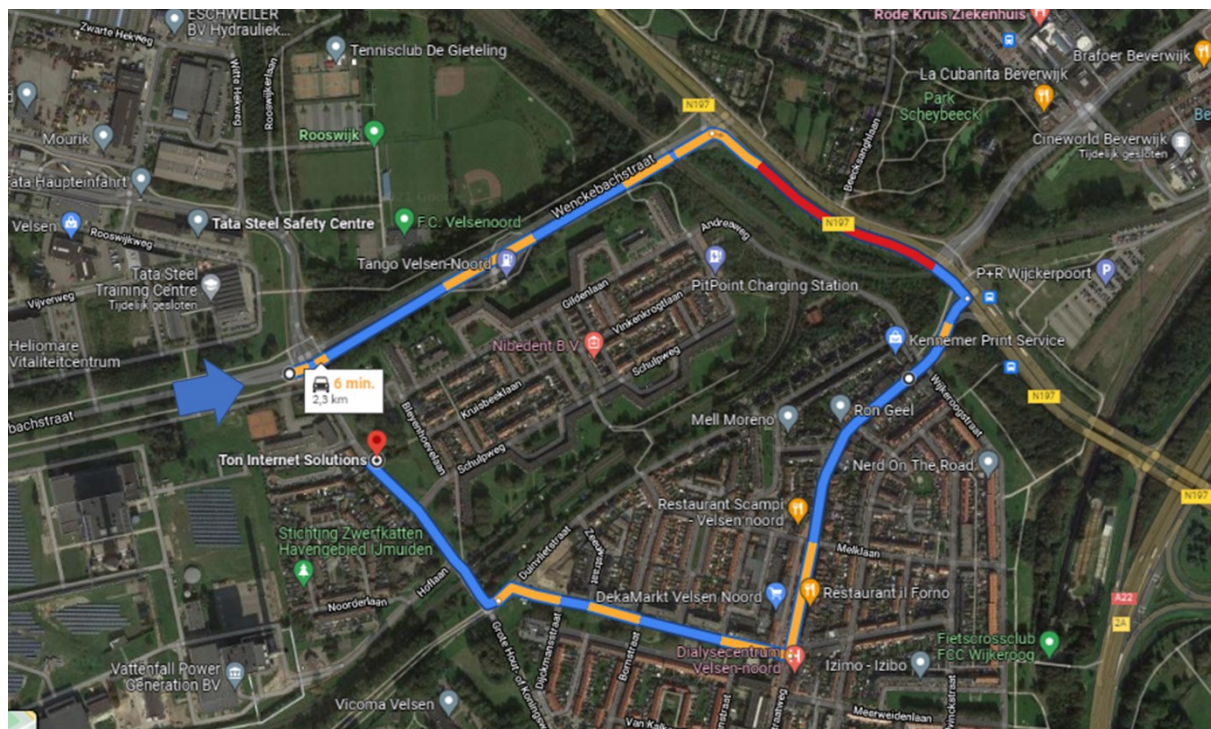
Als de weggebruiker op de hoogte is van het feit dat er gehandhaafd wordt, zal men niet snel een overtreding begaan. Dergelijke cameraoplossingen worden steeds vaker voor de handhaving van geslotenverklaring of autoluwe gebieden. De bekendheid met ANPR-handhaving betreft hierdoor steeds minder een aandachtspunt. Bij het ingaan van de geslotenverklaring zal op de bebording worden aangegeven dat er sprake is van ANPR-handhaving. Een dergelijk verkeersbord kent een Nederlandse standaard. Daarnaast zal de maatregel en het feit dat met camera's gehandhaafd wordt breed bekend moeten worden gemaakt onder het publiek. Hiervoor dient een communicatieplan te worden uitgewerkt.

---

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld evaluatie Kentekentoeegang gemeente Delft en daaropvolgende [persbericht](#).

<sup>5</sup> Geslotenverklaring, voetgangersgebied, fietspad e.d.

## Bijlage 2: Maximale (indicatieve) omrijdtijd



## Bijlage 3: Memo uitkomsten verkeersonderzoek 2022

### Memo

In mei hebben we informatie ingewonnen over het sluipverkeer in Velsen-Noord. Het gaat om drie databronnen:

- Kentekenonderzoek. Deze data zijn uiteraard het belangrijkste, omdat hiermee direct een uitspraak gedaan kan worden over de hoeveelheid sluipverkeer. Op drie locaties zijn gegevens verzameld: ingang Grote Hout of Koningsweg en Vletterliedenstraat voor verkeer richting dorp, Wijkerstraatweg nabij Velsertaverse voor verkeer dat dorp verlaat. De kentekens zijn met camera's geregistreerd in de periode van maandag 16 mei t/m woensdag 25 mei.
- Telslangmetingen. Op dezelfde drie locaties als in het kentekenonderzoek zijn ook tellingen gedaan met telslangen. Deze hebben hier niet alleen in de meetperiode van het kentekenonderzoek gelegen, maar ook in de weken ervoor en erna. Zo kan bepaald worden hoe betrouwbaar het totaal aantal voertuigen is dat geregistreerd is door de camera's én kan gekeken worden hoe representatief de meetperiode is ten opzichte van andere weken.

- **VRI-tellingen.** Van drie kruispunten zijn tellingen van de lussen bij de verkeerslichten uitgelezen. De meest belangrijke is de VRI Grote Hout of Koningsweg-Wenckebachstraat-Breedbandweg, maar er zijn ook tellingen van de VRI's van de provincie op de N197 (met Wenckebachstraat en Velslerweg/Wijkerstraatweg). Met de eerstgenoemde VRI kan per herkomstrichting gekeken worden hoeveel verkeer er de Grote Hout of Koningsweg inrijdt.

De drie informatiebronnen leveren uiteraard een schat aan informatie. Tegelijkertijd is het wel zaak om hier de meest relevante informatie uit te halen. Die worden hieronder per vraag behandeld.

### **Hoeveel sluipverkeer rijdt er op de Grote Hout of Koningsweg?**

In de meetperiode zitten 8 werkdagen: de werkweek 16 t/m 20 mei en de drie werkdagen voor Hemelvaart (23 t/m 25 mei). De uitkomsten van deze 8 werkdagen zijn te zien in de bijlage, voorafgegaan van een gemiddelde over alle werkdagen.

Bij de beoogde geslotenverklaring (vanwege het sluipverkeer) op de Grote Hout of Koningsweg is op voorhand uitgegaan van de tijdperiode 15-18 uur. De bevindingen voor deze tijdperiode zijn als volgt:

- gemiddeld over 8 werkdagen rijden er tussen 15-18 uur 843 voertuigen via de Grote Hout of Koningsweg richting dorp, waarvan 576 sluipverkeer is (68%)
- er is een duidelijke piek tussen 15 en 17 uur, zowel qua aantal als percentage sluipverkeer (14-15 en 17-18 uur zijn beide een stuk lager).

Op basis van de tweede bevinding is de analyse voortgezet voor alleen de tijdperiode 15-17 uur, omdat het voor de hand ligt de beoogde geslotenverklaring hiertoe te beperken. Mocht er toch behoefte zijn aan een breder tijdsvenster, dan komen 14-15 en 17-18 uur beide in aanmerking, want in aantal en percentage sluipverkeer verschillen deze uren nauwelijks.

Kijkend naar de tijdperiode 15-17 uur zijn de bevindingen als volgt:

- gemiddeld over 8 werkdagen rijden er tussen 15-17 uur 689 voertuigen via de Grote Hout of Koningsweg richting dorp, waarvan 501 sluipverkeer is (73%)
- er is wel sprake van een behoorlijke variatie over de dagen: van  $287/454 = 63\%$  sluipverkeer op vrijdag 20 mei tot  $669/873 = 77\%$  sluipverkeer op dinsdag 24 mei.

### **Hoeveel bestemmingsverkeer rijdt er over de Grote Hout of Koningsweg richting het dorp?**

Bij het instellen van de geslotenverklaring is niet alleen van belang hoeveel sluipverkeer er op de Grote Hout of Koningsweg rijdt, maar ook hoeveel bestemmingsverkeer via deze weg naar het dorp rijdt. Ook dit bestemmingsverkeer kan in het betreffende tijdsvenster dan immers geen gebruik maken van deze route, tenzij er gewerkt zou gaan worden met een ontheffingssysteem.

In de tijdperiode van 15-17 uur gaat het gemiddeld om 188 voertuigen, variërend van 167 tot 204.

### **Hoe betrouwbaar zijn de aantallen geregistreerde kentekens op de Grote Hout of Koningsweg als je ze vergelijkt met de telsingmetingen?**

Zoals hierboven genoemd rijden er tussen 15-17 uur gemiddeld 689 voertuigen via de Grote Hout of Koningsweg richting dorp. Als je kijkt naar de telsingmetingen in dit tijdvenster gaat het om gemiddeld 706 voertuigen, dus een verschil van 17 (2%). Over de 8 werkdagen gezien varieerde dit verschil tussen 5 en 32 voertuigen. De kentekenregistratie is dus voldoende betrouwbaar voor alle waargenomen werkdagen.

### **Hoe representatief zijn de aantallen geregistreerde voertuigen op de Grote Hout of Koningsweg in de betreffende meetperiode als je ze vergelijkt met andere weken?**

In de meetperiode van 16 t/m 25 mei varieerde de totale etmaalintensiteit op de Grote Hout of Koningsweg (dus in twee richtingen) volgens de telsingmetingen tussen de 2769 en 3322 motorvoertuigen op de

werkdagen. Dit komt overeen met de etmaalintensiteiten in de andere werkweken (2<sup>e</sup> week van mei, 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> week van juni).

Op twee werkdagen werd een iets hogere etmaalintensiteit gemeten: 3524 mvt/etm op dinsdag 10 mei en 3432 op woensdag 8 juni. Op deze twee dagen was ook duidelijk sprake van meer verkeer richting dorp in het tijdsvenster 15-17 uur: 1062 resp. 1072 voertuigen. Dat is dus nog ongeveer 200 voertuigen meer dan op de drukste dag in de meetperiode van het kenteken-onderzoek. De kans is groot dat dit ook sluipverkeer betreft. Dit zou betekenen dat op hele drukke dagen sprake is van 800-900 voertuigen sluipverkeer in twee uur tijd (15-17 uur).

### **Hoe is de herkomst van het verkeer op de Grote Hout of Koningsweg verdeeld over de drie richtingen naar de verkeerslichten bij de Wenckebachstraat?**

Het is ook interessant om te weten waar het verkeer dat de Grote Hout of Koningsweg inrijdt richting dorp vandaan komt. Dit kan uit drie richtingen komen:

- Wenckebachstraat-west (o.a. personeel van hoofdgebouw Tata Steel)
- Breedbandweg (o.a. personeel van hoofdingang Tata Steel)
- Wenckebachstraat-oost (komend vanaf de N197).

Verkeer vanaf de eerste twee richtingen zal in het tijdsvenster van 15-17 uur voor een groot deel bestaan uit sluipverkeer. Verkeer vanaf de Wenckebachstraat-oost is logischerwijs bestemmingsverkeer.

Uit de VRI-telling van het kruispunt Grote Hout of Koningsweg-Wenckebachstraat-Breedbandweg kan worden afgeleid dat de verdeling als volgt is (gemiddelde percentage):

- |                         |     |
|-------------------------|-----|
| - Wenckebachstraat-west | 31% |
| - Breedbandweg          | 48% |
| - Wenckebachstraat-oost | 21% |

### **Hoeveel sluipverkeer rijdt er op de Vletterliedenstraat?**

Gemiddeld over 8 werkdagen rijden er tussen 15-17 uur 241 voertuigen via de Vletterliedenstraat richting dorp, waarvan 128 sluipverkeer is (53%).

Op de Vletterliedenstraat is dus zeker ook sprake van sluipverkeer, maar zowel in aantal als percentage veel lager dan op de Grote Hout of Koningsweg.

### **Hoeveel sluipverkeer rijdt er op de Wijkerstraatweg bij de aansluiting op de Velsertaverse/N197?**

De grootste overlast van het sluipverkeer is op de Wijkerstraatweg, die ook al veel bestemmingsverkeer moet verwerken. Het is dus interessant om te kijken hoeveel sluipverkeer er rijdt in de avondspits in de richting van de Velsertaverse/N197 en welk deel hiervan zou komen te vervallen als de Grote Hout of Koningsweg op het drukste moment in de avondspits wordt afgesloten (richting dorp).

De uitkomsten zijn als volgt:

- gemiddeld over 8 werkdagen verlaten tussen 15-17 uur 1196 voertuigen het dorp via de aansluiting Wijkerstraatweg, waarvan 501 (42%) sluipverkeer is vanaf de Grote Hout of Koningsweg en 128 (11%) vanaf de Vletterliedenstraat
- er is wel sprake van een behoorlijke variatie over de dagen, vooral op vrijdag zijn er minder voertuigen en minder sluipverkeer
- op de drukste dag (dinsdag 24 mei) verlieten tussen 15-17 uur 1395 voertuigen het dorp via de aansluiting Wijkerstraatweg, waarvan 669 (48%) sluipverkeer is vanaf de GHKweg en 153 (11%) vanaf de Vletterliedenstraat
- concluderend kan op het drukste moment qua sluipverkeer (15-17 uur) bijna de helft van het uitgaande verkeer op de Wijkerstraatweg weggehaald worden door een afsluiting op de Grote Hout of Koningsweg.