

Variantennota terugdringen sluipverkeer Velsen-Noord

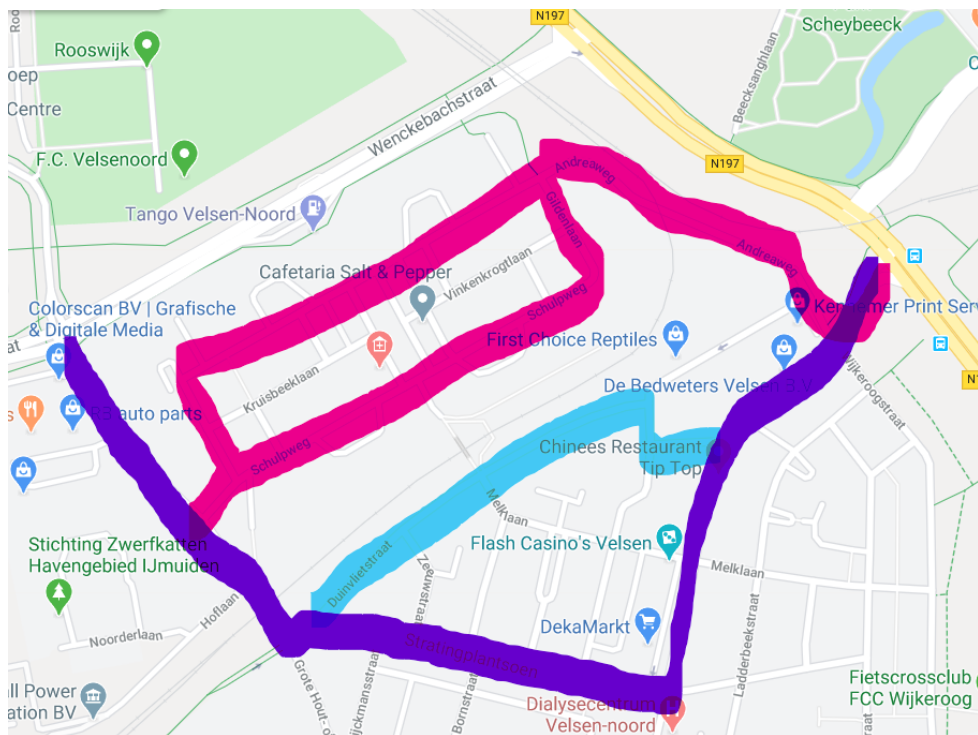
(Arnout Zaal / Kommer Sneeuw, maart 2020)

Aanleiding

De woonkern Velsen-Noord kent overlast van sluipverkeer in de middagspits (15.00-18.00 uur). Dit heeft voornamelijk een oorzaak in congestie op de Wenckebachstraat en de N197. De gevolgen zijn dat er een toename is van verkeer door Velsen-Noord, met name tussen de Grote Hout- of Koningsweg en de Velsertaverse.

In oktober 2017 nam de gemeenteraad motie 31 aan: 'Terugdringen sluipverkeer door Velsen-Noord'. Ten behoeve van deze motie is in 2019 is een pilot afgerond. Het doel van deze pilot was te onderzoeken of het verwijzen naar een alternatieve route het sluipverkeer kan terugdringen. Dit bleek niet het geval te zijn. Daarna is besloten om een gedragen plan van aanpak te maken. Deze nota vormt het begin hiervoor.

De nota zet uiteen welke oplossingsrichtingen er in hoofdlijnen zijn en behandelt verschillende varianten om sluipverkeer door de woonkern Velsen-Noord terug te dringen. Het gaat daarbij om twee sluiproutes door Velsen-Noord (zie figuur 1). De dominante sluiproute gaat vanuit de Grote Hout- of Koningsweg via het Stratingplantsoen naar de Wijkerstraatweg om uit te komen op de N197 (paars). Het sluipverkeer op deze route rijdt soms ook via de Duinvlietstraat naar de Wijkerstraatweg (blauw). De minder dominante sluiproute gaat vanuit de Grote Hout- of Koningsweg, via de Schulpweg en de Andreaweg en het laatste deel van de Wijkerstraatweg naar de N197 (roze).



Figuur 1: Paars = Dominante route. Roze = Minder dominante route. Blauw = Zijtak dominante route.

Oplossingsrichtingen

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen denkbaar om het probleem van sluipverkeer terug te dringen. Daarbinnen zijn een aantal varianten mogelijk die variëren in effectiviteit, impact voor de bewoners en de te verwachten kosten.

Het sluipverkeer door Velsen-Noord kan worden tegengegaan door:

1. Uitbreiding van snelheid remmende maatregelen
2. Structurele maatregelen in de verkeerscirculatie
3. Inrijverbod gedurende de middagspits

Uitbreiding van snelheid remmende maatregelen

De route door Velsen-Noord minder interessant maken voor forensen om snel de file op de Wenckebachstraat en N197 te omzeilen kan door middel van maatregelen die de snelheid verder omlaag brengen. Immers, hoe minder snel en prettig de sluiproute is, hoe minder aantrekkelijk de keuze voor deze route wordt.

De snelheid en aantrekkelijkheid van de sluiproute kan verder omlaag worden gebracht door de aanwezige drempels en (kruising)plateaus steiler te maken of er nog meer te plaatsen. Dit kan binnen de bestaande vormgeving van de straten. Een andere mogelijkheid is het toepassen van wegversmallingen of het regelmatig laten verspringen van de weg. Dergelijke maatregelen vereisen echter wel een volledige herinrichting van de betreffende straten.

Structurele maatregelen in de verkeerscirculatie

Sluipverkeer door een wijk of dorp is alleen mogelijk als er twee of meer in- en uitgangen zijn. Tegenwoordig worden nieuwe wijken vaak zodanig vorm gegeven dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is.

Het is over het algemeen lastig om de verkeersstructuur van een bestaande wijk of een heel dorp achteraf nog te wijzigen. Toch is het goed om te kijken welke opties er zijn om de verkeerscirculatie te veranderen door bijvoorbeeld éénrichtingsverkeer in te stellen voor bepaalde straten of zelfs de doorgang voor autoverkeer op één of meer locaties geheel onmogelijk te maken (zogenaamde 'knip').

Inrijverbod gedurende de middagspits

Een inrijverbod voor autoverkeer in één richting (of in beide richtingen) kan ook worden ingesteld met een tijdvenster. Een bekend voorbeeld in de nabije omgeving is de situatie in Spaarndam, waar in de ochtendspits altijd veel sluipverkeer bestond richting Amsterdam. Hier geldt bij de sluis een inrijverbod voor autoverkeer op werkdagen tussen 7.00 en 9.00 uur, dat wordt gehandhaafd met een camera. Bewoners en werknemers van Spaarndam kunnen een ontheffing aanvragen.

In Velsen-Noord zou iets dergelijks misschien mogelijk zijn op de Grote Hout- of Koningsweg en dan tussen 15.00 en 18.00 uur. Ook hiervoor zijn een aantal opties onderzocht.

Uitbreiding van snelheid remmende maatregelen

In de huidige situatie zijn er al veel snelheid remmende maatregelen aanwezig op de sluiproutes in Velsen-Noord. Op de dominante sluiproute van de Grote Hout- of Koningsweg, Stratingplantsoen, naar de Wijkerstraatweg gaat het om circa 10 snelheidsremmers, meestal in de vorm van een kruispuntplateau. Daarnaast zijn er talloze zijstraten waar het verkeer van rechts voorrang heeft. Hetzelfde geldt voor de minder dominante sluiproute, van de Schulpweg naar de Andreaweg, waar ook diverse kruispuntplateaus en zijstraten aanwezig zijn. Al deze situaties zorgen ervoor dat het autoverkeer steeds afgeremd wordt en met gepaste snelheid moet rijden. Uit snelheidsdata (op basis van zogenaamde 'floating car data') blijkt dat dit over het algemeen ook het geval is. Op de meeste weggedeeltes houdt het verkeer zich redelijk aan de snelheidslimiet van 30 km/uur.

Al geplande maatregelen

Vanuit lopende projecten in Velsen-Noord zijn in de komende jaren twee maatregelen te verwachten die van invloed zijn op de aantrekkelijkheid van de dominante sluiproute via het Stratingplantsoen en de Wijkerstraatweg.

Vorrang fietsers Duinvlietstraat tussen Grote Hout- of Koningsweg en Stratingplantsoen

De route Pontweg-Duinvlietstraat is een belangrijke hoofdfietsroute tussen de pont en Beverwijk. Het is de bedoeling dat deze route onderdeel wordt van de oostelijke doorfietsroute IJmond. In dat kader is het wenselijk dat de fietsers voorrang krijgen op de Grote Hout- of Koningsweg en het Stratingplantsoen, vormgegeven met zogenaamde inritconstructies (doorlopende trottoirs). Het effect op de sluiproute houdt in dat het verkeer extra vertraging krijgt doordat het zal moeten afremmen of stoppen om de fietsers voor te laten gaan.

Verkeerslichten op 'rechtsaffer' van Wijkerstraatweg naar Velsertaverse

Op dit moment is er alleen voor verkeer dat vanuit de wijk linksaf de Velsertaverse oprijdt een verkeerslicht aanwezig. Rechtsaf de Velsertaverse op kan nu nog zonder belemmering. Door de aanleg van de busbaan over het Wijkerpoortterrein komt er een nieuwe aansluiting met verkeerslichten op de Velsertaverse. De afstand tussen de Wijkerstraatweg en de nieuwe aansluiting is zodanig dat een veilige verkeersafwikkeling alleen mogelijk is al ook de 'rechtsaffer' verkeerslichten krijgt. Het effect op de sluiproute houdt in dat het doorgaande verkeer hierdoor bij de aansluiting op de Velsertaverse niet meer onbelemmerd kan doorrijden richting Velsertunnel/A22.

Mogelijke extra maatregelen

Er zijn drie verschillende opties denkbaar die van invloed kunnen zijn op de snelheid en aantrekkelijkheid van de sluiproutes.

Variant 1. Steilere drempels en plateaus

De bestaande drempels en plateaus zijn zodanig vormgegeven dat ze goed berijdbaar zijn bij een snelheid van 30 km/uur, maar enig discomfort geven bij een hogere snelheid. Het is een optie om de taluds van de drempels en plateaus steiler aan te leggen. Hierdoor neemt het discomfort toe en daarmee de aantrekkelijkheid van de route.

Variant 2. Extra drempels en plateaus

Het is mogelijk om nog meer drempels en (kruisings)plateaus te plaatsen. Op een aantal weggedeeltes is de afstand tussen de plateaus op dit moment groter dan de vaak bij nieuwe wijken gebruikte norm van 75 meter. Op die locaties is de gereden snelheid ook relatief iets hoger volgens de beschikbare snelheidsdata. Het gaat om het eerste deel van de Grote Hout- of Koningsweg (tussen Wenckebachstraat en Schulpweg), de Schulpweg, de Andreaweg en het laatste deel van de Wijkerstraatweg (tussen Melklaan en Wijkeroogstraat). Op deze vier wegen zouden 2 extra drempels of plateaus gemaakt kunnen worden, in totaal dus 8 extra snelheidsremmers.

Variant 3. Herinrichting van straten

De inrichting van de meeste straten is nog redelijk nieuw. Bij de herinrichting zijn steeds bewust keuzes gemaakt voor de huidige inrichting en is ook sprake geweest van participatie en inspraak van bewoners en andere belangstellenden. Er zijn inrichtingskeuzes denkbaar die de snelheid nog meer remmen, zoals wegversmallingen op specifieke locaties. Maar daar is bewust niet voor gekozen, bijvoorbeeld vanwege het verlies aan parkeerplaatsen of andere nadelen. Bij het Stratingplantsoen zou ook een ander type inrichting mogelijk zijn. Door de parkeervakken per weggedeelte te laten verspringen van de huizenzijde naar de plantsoenzijde, zou het rechte karakter van de weg doorbroken kunnen worden. In dergelijke situaties gaat het om een volledige herinrichting van straten, met de bijbehorende kosten.

Beoordeling varianten

Effectiviteit

De sluiproutes door het dorp zijn ongeveer 1,5 kilometer lang en kunnen bij een snelheid van 30 km/uur dus in ongeveer 3 minuten gereden worden. Voor alle drie de varianten op het gebied van snelheidsremming geldt dat de rijtijd misschien met een minuut kan toenemen of dat de rit minder comfortabel kan worden, maar ook dat een sluiproute altijd aantrekkelijker blijft dan aansluiten in de file. De effectiviteit van deze opties is naar verwachting dus zeer beperkt.

Impact voor bewoners

Steilere of meer drempels en plateaus zijn vervelend voor het sluijverkeer, maar ook voor de bewoners van Velsen-Noord zelf. Veel bewoners rijden hier immers zelf ook met de auto en ondervinden dan dus ook de nadelen hiervan. Daar komt bij dat voor direct aanwonenden de trillingshinder kan toenemen, vooral bij variant 1. Dit geldt met name voor bewoners van de Grote Hout- of Koningsweg en de Wijkerstraatweg, omdat in deze straten met enige regelmaat ook een vrachtwagen moet rijden.

Kosten

De kosten voor variant 1 zijn relatief beperkt. Uitgaande van € 5.000 per drempel/plateau en ongeveer 20 stuks, komt dit neer op ongeveer € 100.000. De aanleg van extra drempels/plateaus (variant 2) is in dezelfde orde van grootte, maar wel meer afhankelijk van de exacte inpassing. Uitgaande van € 10.000-20.000 per maatregel en 8 stuks, gaat het om € 80.000-160.000. Bij variant 3 gaat het om herinrichting van straten. Gezien de lengte van de straten gaat het al snel om minimaal € 500.000 per straat. Daarbij zijn enkele straten nog (zeer) recent heringericht en is dus ook sprake van kapitaalvernietiging.

Structurele maatregelen in de verkeersstructuur

Het is over het algemeen lastig om de verkeersstructuur van een bestaande wijk of een heel dorp te wijzigen, mede omdat de inwoners al jaren gewend zijn aan de beschikbare mogelijkheden om de wijk in en uit te rijden. Hieronder worden een paar mogelijke opties geschetst.

Variant 4. Eenrichtingsverkeer instellen

Door éénrichtingsverkeer in te stellen voor bepaalde straten kan sluijverkeer worden tegengegaan. Het meest voor de hand zou dan liggen om dat op het noordelijk deel van de Grote Hout- of Koningsweg te doen, dus een inrijverbod (witte balk op rood bord) vanaf de Wenckebachstraat. Deze moet echter in elk geval toegankelijk blijven voor vrachtauto's naar Vattenfall, omdat deze anders op de heenweg dwars door het dorp zouden moeten rijden.

Een andere mogelijkheid is om het inrijverbod dan bij de ingang van de twee grote dorpsdelen te maken: Schulpweg voor het noordelijk deel en de combinatie van Stratingplantsoen/Duinvlietstraat voor het zuidelijk deel. Om vervolgens sluijverkeer via de Pieter Janszstraat-Wijkerstraatweg te voorkomen zal dit waarschijnlijk aangevuld moeten worden met het zuidelijk deel van de Grote Hout- of Koningsweg.

Beide situaties hebben tot gevolg dat inwoners van Velsen-Noord niet meer via de Grote Hout- of Koningsweg het dorp in kunnen rijden. Een minder ingrijpende maatregel zou kunnen zijn om alleen een inrijverbod te maken bij de Duinvlietstraat, zodat deze in zijn geheel één rijrichting krijgt voor autoverkeer (van noord naar zuid). Op deze manier wordt in elk geval voorkomen dat het sluijverkeer de meest onwenselijke route kan gebruiken.

Variant 5. Een 'knip' voor autoverkeer maken

Sluijverkeer door een wijk of dorp is alleen mogelijk als er aan beide kanten een in- en uitgang is. Tegenwoordig worden nieuwe wijken vaak zodanig vorm gegeven dat er geen doorgaand verkeer mogelijk is. Elke wijk of elke buurt krijgt dan zijn eigen in- en uitgang naar een hoofdroute.

De mogelijkheid bestaat om dit voor Velsen-Noord alsnog te realiseren door op twee locaties de doorgang voor autoverkeer geheel onmogelijk te maken (zogenaamde 'knip'). Hiervoor zijn twee varianten denkbaar:

- a) Op de Grote Hout- of Koningsweg ter hoogte van het spoor én de aansluiting op de Schulpweg,
- b) Ter hoogte van het spoor op de Grote Hout- of Koningsweg én op de Andreaweg.

Variant 5a zou betekenen dat de ontsluiting van het gehele dorp (met uitzondering van de straten in het 'PEN dorp') via de Wijkerstraatweg gaat verlopen. Op dit moment is dat al overduidelijk de hoofdontsluiting. De verwachting is dat de hoeveelheid verkeer bij de aansluiting op de Velsertaverse dan ongeveer hetzelfde blijft: het sluijverkeer gaat weg en wordt vervangen door bestemmingsverkeer dat nu de Grote Hout- of Koningsweg gebruikt.

Variant 5b zou betekenen dat de ontsluiting voor het noordelijk deel van het dorp alleen verloopt via de Grote Hout- of Koningsweg en Wenckebachstraat, en voor het zuidelijk deel van het dorp alleen via de Wijkerstraatweg (en in mindere mate de Vletterliedenstraat).

Beoordeling varianten

Effectiviteit

Variant 5 is zeer effectief omdat sluijverkeer niet meer mogelijk. De enige optie voor sluijverkeer is dan nog omrijden via de Vletterliedenstraat, maar die zou eventueel ook nog een 'knip' kunnen krijgen. Het volledig uitvoeren van variant 4 heeft hetzelfde effect, maar kent wel het risico van het negeren van het inrijverbod en via de wijk toch proberen te sluijpen.

Impact voor bewoners

Structurele verkeersmaatregelen hebben een grote impact op de verkeerscirculatie van het lokale autoverkeer. Variant 4 heeft tot gevolg dat inwoners van Velsen-Noord niet meer via de Grote Hout- of Koningsweg het dorp in kunnen rijden, maar nog wel de wijk via deze weg kunnen verlaten. Bij variant 5a gaat het in- én uitgaande verkeer via de aansluiting Wijkerstraatweg-Velsertraverse. Bij variant 5b is de ontsluiting per wijkdeel verschillend. Vooral voor het noordelijk deel van Velsen-Noord is optie 5b wel nadelig, omdat de bewoners dan altijd via de Wenckebachstraat en N197 moeten rijden, ook in de drukke spitsperioden.

Kosten

De kosten van deze varianten zijn zeer laag. Het gaat vooral om het plaatsen van borden. Bij variant 5 kunnen de afsluitingen voor autoverkeer worden bewerkstelligd met verwijderbare palen, omdat de routes immers wel gebruikt blijven worden door fietsers en ook beschikbaar moeten blijven voor o.a. hulpdiensten of als calamiteitenroute.

Inrijverbod gedurende de middagspits

Een inrijverbod voor autoverkeer in één richting (of in beide richtingen) kan ook worden ingesteld met een tijdvenster. In Velsen-Noord ligt dit dan het meest voor de hand op de Grote Hout- of Koningsweg, tussen 15.00 en 18.00 uur. In formele zin gaat het dan om een geslotenverklaring voor autoverkeer (wit bord / rode rand met autosymbool). Ook hierbij zijn verschillende opties mogelijk.

Variant 6. Periodieke handhaving door politie

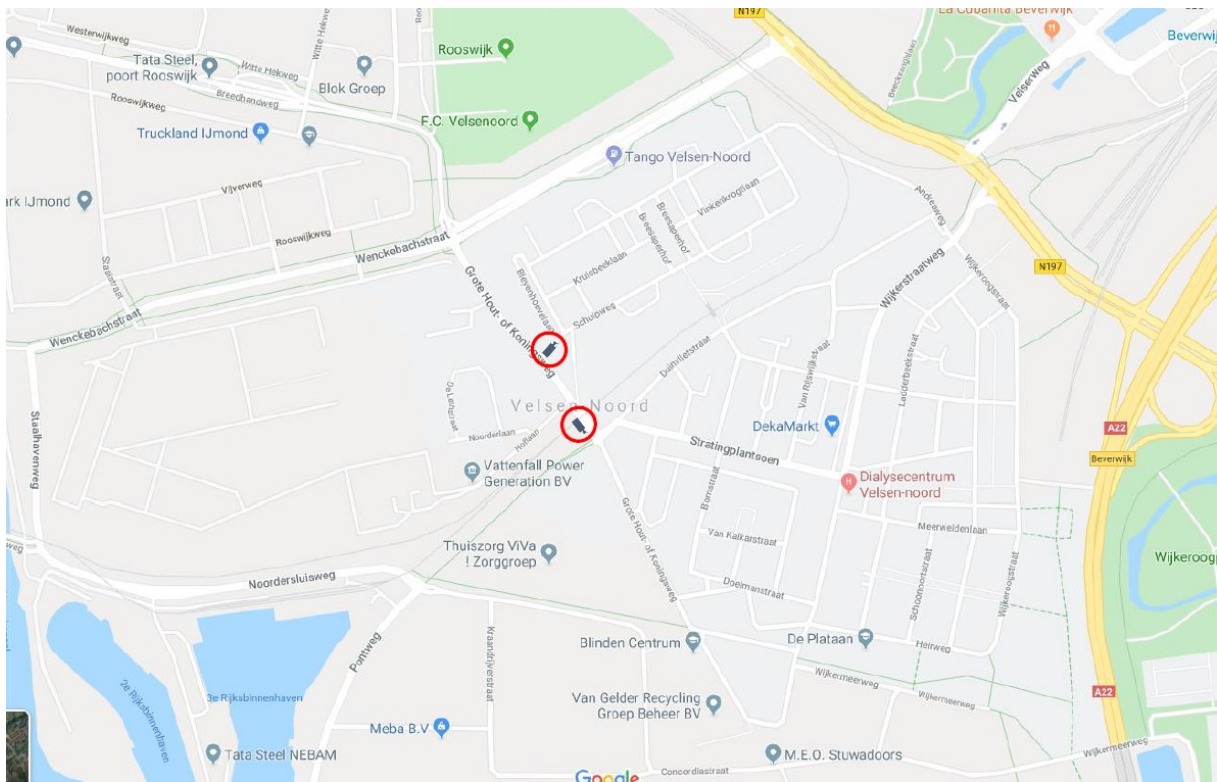
Alleen een bord plaatsen voor een geslotenverklaring met tijdvenster is niet voldoende. Zonder handhaving zal dit al snel genegeerd worden, zeker als voor een systeem met ontheffing van bestemmingsverkeer wordt gekozen. De wijkagent van Velsen-Noord heeft aangegeven dat de politie zich hiervoor wil inzetten. In het begin zal er meer inzet nodig zijn dan wanneer de situatie eenmaal bekend is. Cruciaal hierin is het gevoel van de pakkans.

Van belang hierbij is ook dat er een duidelijke vooraankondiging staat op de Wenckebachstraat (beide zijden) en de Breedbandweg. Voorts is op de Grote Hout- of Koningsweg een handige locatie voor handhaving en een keerpunt voor auto's nodig. Ook dient een afweging te worden gemaakt in hoeverre een ontheffing mogelijk is voor bestemmingsverkeer en of daar administratiekosten aan verbonden zijn.

Variant 7. Continue handhaving door camera(s)

Handhaving door middel van camera's is ook een mogelijkheid. Dit biedt de mogelijkheid om elke werkdag te handhaven op sluipverkeer, zonder inzet van politie. Ook in dit geval moet een afweging gemaakt worden in hoeverre een ontheffing voor bestemmingsverkeer gemaakt gaat worden en tegen welke kosten. In figuur 2 staan twee mogelijke locaties voor opstelpunten van de camera's weergegeven.

Voor camerahandhaving is meer nodig dan alleen de aanschaf van de apparatuur. Ten eerste is het noodzakelijk om lokaal beleid te hebben om het formeel mogelijk te maken. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de voorwaarden die worden gesteld door het Openbaar Ministerie (Beleidskader digitale handhaving geslotenverklaringen en voetgangersgebieden). Om te mogen handhaven met camera's dient er een stappenplan te worden gevolgd. Dit omvat alles vanaf de beslissing om het proces van camerahandhaving te starten tot aan het in werking treden van het systeem. Hierbij is onder meer tijd nodig voor het opstellen van beleid, het communiceren van de maatregel en de juridische processtappen (toetsing door Openbaar Ministerie). De doorlooptijd wordt momenteel geschat op een jaar.



Figuur 2: Twee mogelijke locaties voor opstelpunt handhavingcamera

Variant 8. Gebruik van verzinkbare palen

Een andere mogelijkheid is om een inrijverbod voor autoverkeer te ondersteunen met verzinkbare palen (zogenaamde ‘pollers’). Deze worden vooral veel gebruikt in steden om selectieve toegang te bieden tot het voetgangersgebied in een centrum. Maar er zijn ook voorbeelden waar deze bij een geslotenverklaring in een straat worden toegepast tegen sluipverkeer.

Een voordeel van deze variant is dat de gemeente niet afhankelijk is van de politie en het Openbare Ministerie voor handhaving. Een nadeel is dat er vaak sprake is van technische problemen, al dan niet door aanrijding of vandalisme. Voorts geldt ook bij deze optie dat een afweging gemaakt moet worden in hoeverre een ontheffing voor bestemmingsverkeer gemaakt gaat worden en tegen welke kosten.

Beoordeling varianten

Effectiviteit

Als de technische systemen goed functioneren, zijn variant 7 en 8 zeer effectief omdat sluipverkeer niet meer mogelijk. De enige optie voor sluipverkeer is dan nog omrijden via de Vletterliedenstraat, maar daar zou eventueel een zelfde oplossing kunnen komen. Bij variant 6 is de effectiviteit afhankelijk van de frequentie van de handhaving en daarmee de pakkans van sluipend autoverkeer.

Impact voor bewoners

In tegenstelling tot de structurele verkeersmaatregelen (variant 4 en 5) heeft een inrijverbod met tijdvenster maar een beperkte impact op de verkeerscirculatie van het lokale autoverkeer. Als er geen ontheffingen worden verleend aan bewoners, betekent dit dat ook de inwoners van Velsen-Noord niet meer via de Grote Hout- of Koningsweg het dorp in kunnen rijden (wel eruit). Maar dat beperkt zich dan dus tot de middagspits (15.00-18.00 uur). In deze periode is het dorp uiteraard wel gewoon bereikbaar via de Wijkerstraatweg en Vletterliedenstraat. In de praktijk wordt vaak toch met ontheffingen gewerkt voor bewoners en werknemer, maar dit brengt wel meer kosten met zich mee.

Kosten

De aanlegkosten van variant 6 zijn zeer beperkt, maar er zijn uiteraard wel personele kosten aan verboden vanwege de regelmatige inzet die nodig is van de politie en gemeentelijke handhavers. De varianten 7 en 8 zijn wel kostbaar. In beide situaties gaat het om aanloopkosten, aanschaf van de apparatuur en onderhoud/nazorg. Vooral bij camerahandhaving (variant 7) is sprake van een uitgebreide aanlooperperiode, waarin dus veel personele kosten gemaakt moeten worden. In beide varianten moet vervolgens apparatuur worden aangeschaft, inclusief een serviceovereenkomst voor onderhoud. Bij de plaatsing zijn nog aanpassingen nodig in de buitenruimte. Ook na het in werking treden van het systeem zijn jaarlijks administratiekosten vereist. De kosten kunnen vooraf niet compleet in beeld worden gebracht omdat een groot deel van de te verwachten kosten variabel is. Maar het mag duidelijk zijn dat het, naast de aanschaf en onderhoud van de apparatuur, gaat om flinke personele kosten.

Overzicht varianten

Voor de overzichtelijkheid wordt de beoordeling van alle varianten hieronder samengevat.

| | Effectiviteit | Impact bewoners | Kosten |
|--------------------------------------|---------------|-----------------|-----------|
| 1. Steilere drempels en plateaus | geen | weinig | hoog |
| 2. Meer drempels en plateaus | geen | weinig | hoog |
| 3. Herinrichting van straten | geen | weinig | zeer hoog |
| 4. Eénrichtingsverkeer instellen | groot | veel | zeer laag |
| 5. Knip's voor autoverkeer | zeer groot | zeer veel | zeer laag |
| 6. Periodieke handhaving inrijverbod | onbekend | weinig | laag |
| 7. Camerahandhaving inrijverbod | zeer groot | beperkt | zeer hoog |
| 8. Afsluiting met verzinkbare palen | zeer groot | beperkt | hoog |

Op basis van bovenstaande informatie gaan wij in gesprek met Wijkplatform Velsen-Noord en de hulpdiensten. Nadat deze gesprekken zijn geweest kan een variant gekozen worden. Daarna kan, indien voldoende budget en tijd beschikbaar is, een project gestart worden om de uitwerking hiervan in gang te zetten.