

# Maatregelen verkeersveiligheid Broek in Waterland



# 1. Inleiding

Hierbij geeft het college een uitgebreide terugkoppeling over de maatregelen die de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Broek in Waterland verbeteren. Deze maatregelen zijn mede tot stand gekomen door inbreng van inwoners (via enquête van de dorpsraad) en een drietal uitgebreide overleggen met (de verkeerscommissie van) de dorpsraad van Broek in Waterland. De maatregelen worden uitgewerkt in verkeerskundige ontwerpen. Aan de hand van de ontwerpen worden ramingen gemaakt waarmee subsidie zal worden aangevraagd. Voor meer informatie over de streefdatum van de maatregelen, zie de planning in de 'Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2025-2028' (deze wordt separaat toegestuurd). Het college heeft de navolgende maatregelen en aanpak voor ogen.

## 2. Broek in Waterland – Noord

### 2.1 Nieuwland – Keerngouw: zwaar verkeer

Omdat er zwaar en groot verkeer de oude kern van Broek in Waterland-Noord in blijft rijden zijn er dit najaar verkeersborden bijgeplaatst. Op het Nieuwland ter hoogte van Buitenweren is een vooraankondigingsbord maximaal 10 ton totaalgewicht bij het bestaande maximaal 10 meter lengte bord opgehangen. Direct na de kruising Keerngouw – Nieuwland (richting Kerkplein) is een herhalingsbord maximaal 10 meter lengte bij het bestaande maximaal 10 ton totaalgewicht bord opgehangen. Om te voorkomen dat dit bord wederom uit de grond getrokken wordt is het extra gefundeerd in vier maal meer beton dan de laatste keer. Tevens is er een niet te missen adviesroute bord voor vrachtwagens geplaatst op de kruising van het Nieuwland met de Keerngouw.

### 2.2 Nieuwland: parkeerplaats en veilige schoolomgeving Havenrakers

Voor de belijning, markering en indeling van de parkeerplaats op het Nieuwland moet een apart plan worden gemaakt. De parkeerplaats staat voor 2025 op de planning voor onderhoud.

Voor de verkeersveiligheid rond het nieuwe schoolgebouw is het college voornemens om begin volgend jaar een afspraak met de school te maken om een gezamenlijk verkeersveiligheid traject in te gaan met ouders en bewoners. Ook zal er gekeken worden naar het veiliger maken van het oversteken van het Nieuwland. Hier is inmiddels contact over geweest met de school.

### 2.3 Burgemeester P. PH. Paulplantsoen: verbeterde verkeersveiligheid

De tweeparkeervakken op het Burgemeester P. PH. Paulplantsoen (parkeerverbod), welke aangelegd waren voor klanten van de voormalige groenteboer, zorgden voor verkeersonveilige situaties. Op de schoolroute kwamen fietsers in de verdrukking. Daarnaast lokten de twee parkeerplaatsen fout parkeren uit voor en achter deze vakken waardoor de verkeersonveiligheid verergerde. Na het versturen van een bewonersbrief zijn deze parkeervakken dit najaar verwijderd.

## 3. Broek in Waterland – Zuid

### 3.1 Kruising Eilandweg – Zuideinde: huidige situatie rondom IJscafé Antonio

Rond het IJscafé Antonio op de hoek van de Eilandweg met het Zuideinde zijn er veel verkeersbewegingen in allerlei richtingen. Voetgangers en fietsers gaan op dit punt overwegend van en naar de voet- en fietsonderdoorgang N247 en de aangrenzende/omliggende bushaltes. De route naar de tunnel is een belangrijke schoolroute voor voetgangers en fietsers. Het autoverkeer rijdt in één richting langs het IJscafé van en naar de N247. Door beperkte openbare ruimte zijn er rond dit punt regelmatig potentieel verkeersonveilige situaties.

Het stukje grond tegenover het IJscafé heeft vele functies. Hier staan vuilcontainers, een bankje, een fietsroutekaart, fietsen en een bushaldebord. Dit is de doorgang voor voetgangers en fietsers naar de smalle fiets- en voetgangersbrug over de Broekervaart (de Zuiderbrug) die naar de provinciale bushaltes met fietsparkeren en de onderdoorgang N247 leidt.

Voetgangers die vanuit het oosten komen moeten over de rijloper van de Trambaan lopen omdat de stoep/loopstrook bezet wordt gehouden door private objecten, gemeentelijke bloembakken en geparkeerde auto's. Dit is een ongewenste situatie.

### 3.2 Kruising Eilandweg – Zuideinde: maatregelen rondom IJscafé Antonio

Op het stuk grond tegenover het IJscafé is het college voornemens meer ruimte te creëren voor de functies die er nu liggen. Daarvoor moet een klein stukje groen en een deel van de buitenbocht Zuideinde/Eilandweg benut worden. In het groen kan een buurtbushalte aangelegd worden en in de bocht is ruimte voor fietsparkeren.

De uitbater van IJscafé Antonio is verzocht om de stoepen vrij te maken. Het deel van het Zuideinde en de hoek zijn onlangs vrijgemaakt. Het deel van de Eilandweg volgt als daar een parkeerverbod is ingesteld en de gemeentelijke plantenbakken verwijderd zijn.

### 3.3 Eilandweg: huidige situatie

Op de Eilandweg (de ontsluitingsweg waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt) staan op dit moment aan de oostzijde van de weg tussen de Hellingweg en de Cornelis Roelestraat regelmatig auto's geparkeerd. Vooral voor en na de Pelsbrug leidt dit tot een te smalle rijbaan waardoor auto's op elkaar moeten wachten om de brug over te kunnen. Op drukke momenten kan het verkeer zich hier ophopen en kunnen ergernissen ontstaan. De brug zelf is te smal voor het passeren van twee auto's. De voorrang is hier niet geregeld.

Met de ophoping van verkeer voor en na de brug in combinatie met het parkeren aan de oostzijde langs de weg komen de voetganger en de fietser op de Eilandweg in de verdrinking. De voetganger heeft op de brug aan de oostzijde een eigen door een hek van de rijbaan afgeschermd strook. In het wegprofiel zit aan de oostkant een (loop)strook van ruim één meter breed. Dit is te zien aan het afwijkende bestratingspatroon. Op deze strook en deels op de rijloper staan nu meestal auto's geparkeerd tot pal voor de vrije loopstrook op de brug. De voetganger is daardoor op de Eilandweg gedwongen om op de rijbaan te lopen. De auto's die daar geparkeerd staan zijn van bewoners, buspassagiers en mensen die carpoolen.

### 3.4 Eilandweg: maatregelen

De paaltjes die voor het voetgangersgedeelte van de Pelsbrug stonden vormden een potentieel risico en zijn een belemmering voor mindervaliden en mensen met kinderwagens. Deze paaltjes zijn inmiddels verwijderd. Het college gaat een verkeersbesluit nemen voor een stopverbod op het deel van de Eilandweg tussen het Zuideinde en de Pelsbrug

Op het gedeelte van de Eilandweg tussen de Cornelis Roelestraat en het Zuideinde is het college voornemens een parkeerverbod in te stellen. Dit geldt ook voor het gedeelte tussen de Pelsbrug en de Hellingweg. De parkeerplaatsen die als gevolg van deze maatregelen komen te vervallen, is het college voornemens te compenseren op een loopafstand van minder dan 300 meter. Op de volgende plekken wordt alternatieve parkeerruimte gecreëerd:

1. De voormalige infohaven (tegenover de oud papier container) wordt omgezet naar parkeervakken.
2. De langspaarkeervakken naast de brandweerkazerne die nu gereserveerd zijn voor de brandweer kunnen beschikbaar gemaakt worden voor openbaar parkeren door zeven nieuwe voor de brandweer bestemde parkeerplaatsen aan te leggen in het gras aan de voorkant van de brandweer uitrukplek.
3. De oud papier container bij brandweer wordt verplaatst naar de plek met ondergrondse containers waardoor ook hier twee parkeervakken vrij komen voor algemeen gebruik.

### 3.5 Zuideinde en Molengouw: huidige situatie

Op het noordelijk gedeelte van het Zuideinde geldt éénrichtingverkeer en een stopverbod. Hier is het smal. De weg heeft aan de oostzijde een heel smal intensief gebruikt voetpad. Op het zuidelijk deel van het Zuideinde (tussen de Dr. C Bakkerstraat en de Wagengouw) staan aan de westzijde auto's deels op de rijloper en deels op een strook met afwijkende bestrating. De rijbaan wordt daardoor zo smal dat auto's en zwaar verkeer soms over het aan de oostzijde gelegen smalle voetpad rijden. In de huidige situatie komen daarbij zowel fietsers als voetgangers met regelmaat in de verdrinking. Ook op het noordelijk deel van de Molengouw (tussen de Wagengouw en de Langebrug) is de rijloper door geparkeerde auto's te krap voor een combinatie van fietsers in twee richtingen en gemotoriseerd verkeer.

Ten zuiden van de Cornelis Roelestraat is de Molengouw een smalle straat met de voetganger op de rijbaan. Verkeer rijdt in twee richtingen. Op dit stuk liggen drempels met flankerende paaltjes. Deze paaltjes vormen een risico doordat auto's elkaar niet op de drempel passeren. Fietsers en voetgangers komen hierdoor in de verdrukking. In het algemeen vormen objecten op de weg een risico en zijn daarmee ongewenst.

Daarnaast staan er op zowel het Zuideinde als de Molengouw met enige regelmaat groene en grijze rolcontainers op de stoep waardoor voetganger de rijbaan op moeten. Dit levert een ongewenst verkeersrisico op. Opeen aantal plekken privé groen dat boven de stoep hangt. Dit maakt de stoep een stuk smaller. Hierdoor worden passerende voetgangers richting de rijbaan geleid.

Fietsverkeer dat van het fietsbruggetje van de Wagengouw (Langebrug) naar het Zuideinde / Molengouw rijdt heeft op deze kruising met regelmaat slecht zicht op het verkeer dat vanaf het Zuideinde komt. Dit komt door de rommelig geparkeerde auto's.

### **3.6 Zuideinde en Molengouw: maatregelen Zuideinde**

Het college is voornemens om op het zuidelijk deel van het Zuideinde een parkeerverbod in te stellen tussen 8.00 en 18.00 uur. Daarnaast wordt onderzocht of er op dit deel aan de westzijde een verhoogd trottoir met schuine banden aangelegd kan worden. Hiermee wordt de rijbaan (optisch) versmald en de snelheid van het verkeer afgeremd. Om te voorkomen dat klike's de stoep blokkeren aan de westzijde wordt op de hoek van de Dr. C. Bakkerstraat een ondergrondse container of een klike opstelplek gerealiseerd. Verderop zal gekeken worden of de klike's aan de overkant kunnen worden aangeboden. Bewoners zullen worden verzocht om hun groen terug te snoeien tot de erfgrans en dit vaker bij te houden. Dit zorgt ervoor dat het voetpad beter bruikbaar blijft.

### **3.7 Zuideinde en Molengouw: maatregelen Molengouw**

Het college is voornemens om op het noordelijk deel van de Molengouw een parkeerverbod in te stellen tussen 8.00-18.00 uur. Daarnaast wordt onderzocht of er op dit deel aan de westzijde een verhoogd trottoir met schuine banden aangelegd kan worden.

Ter ondersteuning van het snelheidsregime wordt op beide delen van de Molengouw in klinkers het getal op de rijbaan aangebracht. Het door de gemeente roulerend matrixbord zal op de Molengouw worden ingezet op een met de dorpsraad afgestemde locatie. Het college is voornemens om op het noordelijk deel van de Molengouw aan de westzijde van de weg een verhoogd trottoir aan te brengen. Daarmee krijgen de voetgangers een eigen plek. De bestaande drempels en plateaus worden hersteld en op hoogte gebracht.

In het zuidelijk deel van de Molengouw is het college voornemens de paaltjes rondom de drempels te verwijderen. Hier komen drempels over de volle wegbreedte voor in de plaats. Daarnaast wordt onderzocht of er eventueel een extra drempel aangelegd kan worden op de Molengouw. Tussen de Cornelis Roelestraat en de Hellingweg wordt over de volledige lengte een verhoogd voetpad met afgeschuinde troittoirbanden aangelegd.

Verder wordt er gekeken naar het aanbrengen van parkeervakken bij het fietsbruggetje (Langebrug) waardoor de zichtlijnen voor fietsers die van het bruggetje afkomen worden verbeterd. Op het asfaltgedeelte van de Molengouw is het college voornemens om kantmarkering aan brengen en het getal 30 op de rijbaan aan te brengen. Dit wordt meegenomen in de belijningsronde die dit jaar op de planning staat. Inmiddels zijn verkeersborden hier schoon en leesbaar gemaakt en is het overbodige bord 'einde maximumsnelheid 30 km/uur' verwijderd.

### **3.8 Burgemeester Peereboomweg: maatregelen en spitsverbod**

Boschages op het punt waar het vrijliggende fietspad de Burgemeester Peereboomweg opkomt zijn weggehaald. Hierdoor zijn de zichtlijnen verbeterd. Aanvullend vraagt het college het HHNK om de voorrang op dit punt te regelen door haaiantanden aan te brengen.

Het college is voornemens om een nieuw verkeersbesluit te nemen voor de spitssluiting op de Burgemeester Peereboomweg. In het nieuwe verkeersbesluit worden de spitsverboden uitgebreid van 6:00-9.30 uur naar 5.30-10:00 uur (in de ochtend) en van 16:00-19:00 uur naar 15:00-19.30 uur (in de avond). Door een nieuw

verkeersbesluit te nemen krijgen aanbieders van navigatiesystemen de mogelijkheid om opnieuw hun kaarten te updaten.

Daarnaast gaat het college onderzoeken of het inzetten van 'social traffic management' een verdere verbetering kan opleveren bij het beïnvloeden van de navigatiesystemen en routeplanners. Social Traffic Management is het borgen van wegafsluitingen en verkeersbesluiten in navigatiesystemen.

Het college heeft regionaal aangegeven dat het de eventueel beschikbare flexflitsers zou willen inzetten om op sluijperverkeer te handhaven. Hier komt nog duidelijkheid over. Ook heeft het college in de driehoek aangegeven de handhaving van de spitsverboden op de Burgemeester Peereboomweg te willen intensiveren. Op een nader te bepalen moment zal bekend gemaakt worden dat er gehandhaafd gaat worden.

### **3.9 Hellingweg – Wagengouw: maatregelen**

Het college is voornemens om een voetpad aan te leggen op de Hellingweg tussen de Eilandweg en de Wagengouw. Het college gaat de uitvoerbaarheid hiervan onderzoeken. Om verkeer verder af te remmen is het college voornemens om voor en na de brug extra drempels aan te leggen. Hierbij wordt ook het verhogen van drempels en plateaus meegenomen. Daarnaast wordt onderzocht of het gebruik van het voetpad door fietsers tussen de Wagengouw en de Hage Weer tegengegaan kan worden en of er een verkeersveiligere fietsdoorsteek mogelijk is tussen deze twee straten.

## **4. Subsidie en planning**

Het college is voornemens om gebruik te maken van regionale en landelijke subsidieregelingen. Zo kunnen loop- en fietsrouteverbeteringen van en naar het openbaar vervoer in aanmerking komen voor een flinke bijdrage. Om vershraling van het openbaar vervoer tegen te gaan zijn hiervoor additionele gelden vrijgemaakt (motie Bikker).

Het college heeft inmiddels van de Vervoerregio Amsterdam de toezegging gekregen dat vanuit de Bikkergelden een ontwerpbureau ingehuurd kan worden. Dit bureau gaat aan de slag met het uitwerken van de maatregelen in verkeerskundige ontwerpen.

De planning van een deel van de uitvoering van de fysieke maatregelen is afhankelijk van de subsidieverstrekking en kan op zijn vroegst in het derde kwartaal van 2025 starten. De werkzaamheden kunnen om een aanpassing van de planning vragen, bijvoorbeeld door de aanleg van glasvezel. Ook de beschikbare personele capaciteit bij de gemeente is een randvoorwaarde. Eenvoudige technische maatregelen zoals de plaatsing van bebording en het verwijderen van paaltjes zijn niet afhankelijk van het verkrijgen van subsidie en zullen door het college voortvarend opgepakt worden.