Adviesformulier Gedrag

Aanvrager en rol:	**[redacted], Gebiedsregisseur Vervoerregio Amsterdam**
	[redacted], beleidsadviseur verkeer gemeente Waterland
Projectnaam:	**Gedrag sluipverkeer Broek in Waterland**
Locatie:	**Broek in Waterland, Zuiderwoude, Uitdam, Marken**
Gedragsadvies:	**[redacted], gedragsspecialist Vervoerregio Amsterdam**
Datum:	**3 maart 2025**

Opgave

In Zuiderwoude is een inrijverbod ingesteld om het sluipverkeer in Broek in Waterland te voorkomen tijdens spitstijden. De gemeente geeft aan dat er nog teveel sluipverkeer gebruikt maakt van deze wegen tijdens de spitstijden. Ook buiten de spitstijden rijdt er nog naar verhouding teveel gemotoriseerd verkeer de smalle straatjes van Broek in Waterland.

Welke interventies kunnen worden ingezet zodat het niet-noodzakelijke gemotoriseerde verkeer wordt afgewikkeld via de N518 en N247 - Monnickendam (Amsterdam – Marken/Uitdam vv)



Analyse

- Ter voorkoming van sluipverkeer door de smalle straatjes van Broek in Waterland heeft de gemeente een aantal jaren geleden een **spitsverbod** ingesteld. Dit spitsverbod op de Burgemeester Peereboomweg is ingeregeld door middel van een geslotenverklaring met de borden C12 met onderbord. Deze borden staan op dezelfde locatie aan weerszijde van de weg aan de rand van het dorp Zuiderwoude (zie 8 op de kaart).
  Komende vanaf Marken/Uitdam richting Amsterdam is dit in de ochtendspits (ma t/m vrij van 6-9.30) en in de andere richting in de middag/avondspits (ma tm vr van 16-19). Bewoners van Zuiderwoude kunnen een jaarlijkse ontheffing voor deze geslotenverklaring aanschaffen. Het spitsverbod wordt zeer beperkt gehandhaafd door politie.





Bebording C12, locatie Zuiderwoude

- Volgens bewoners en gemeente wordt het spitsverbod genegeerd (via de groen gemarkeerde wegen op de kaart). En ook buiten de spitstijden leiden navigatiesystemen het verkeer onnodig door de dorpjes in plaats van over de gewenste route via de N518/N247 (oranje route op de kaart).
- De gemeente is voornemens extra maatregelen te nemen om het ongewenste gedrag te voorkomen, zoals het verzoek tot handhaving van het inrijverbod door de politie en bewegwijzering op straat. Zie ook artikel: Broek in Waterland gaat niet op slot voor gemotoriseerd verkeer, maar wel extra maatregelen om verkeersoverlast te beperken
- Het is onbekend hoeveel verkeersongevallen hebben plaatsgevonden als gevolg van het ongewenste gedrag. Het sluipverkeer van het gemotoriseerde verkeer draagt niet bij aan het veiligheidsgevoel van bewoners van Broek in Waterland.
- Het verkeersbeeld in de dorpen is buiten de spits relatief rustig.
- De gemeente heeft in het verleden verkeerstellingen laten uitvoeren en daaruit is geconcludeerd dat mogelijk de helft van het verkeer wat door Broek in Waterland rijdt, geen bestemming heeft in Broek in Waterland. Concrete aantallen zijn niet bekend. De gemeente is van plan om nader onderzoek te doen naar herkomst en bestemming van het verkeer.



Gedragsanalyse

Doelgedrag

- **Bestuurders van gemotoriseerd verkeer** uit Marken/Uitdam/Europarcs richting Amsterdam (en vice versa) maken gebruik van de N518 via Monnickendam. Zowel tijdens de spitstijden als zoveel mogelijk ook buiten de spitstijden.

Doelgroep

- Bewoners en bezoekers van/naar Marken, Uitdam en Europarcs.

Er is *geen* gedragsanalyse* uitgevoerd onder de weggebruikers in de gemeente Waterland en in het bijzonder naar de doelgroep.

*In een gedragsanalyse wordt onderzoek gedaan naar motieven van de doelgroep om bepaald gedrag wel of niet te vertonen en wat er voor nodig is om het gedrag te veranderen.

Advies

Weginrichting

Belangrijk is dat de 'basis op orde' is op straat. Het is cruciaal dat de omgeving zo wordt ingericht dat het gewenste gedrag gemakkelijk kan worden vertoond. Dit kan onder andere doordat de gewenste routes helder zijn aangegeven met de juiste aanwijzingen (bebording) en dat deze routes comfortabel, geloofwaardig en logisch zijn.

- **Bewegwijzering** op straat staat op dit moment goed aangegeven. De route naar Marken vanaf Amsterdam wordt geleid via Monnickendam en vice versa. Zelfs bij de uitgang van Europarcs (6.) wordt de richting Amsterdam aangegeven met een bord in de richting van Monnickendam.
- Het advies is om op de provinciale weg van Marken richting Monnickendam **extra bebording en grondmarkeringen** "Amsterdam" aan te brengen. Op zichtbare locaties, ruim voor de afslagen 3, 4 en 5 (zie kaart). Dit ondersteunt het juiste gedrag op de gewenste route.
- Daarnaast is het advies om de **inrijbreedte** van de wegen Gouw, Dijkeinde en Zeedijk (op de locaties 3, 4 en 5) te versmallen waar mogelijk. Dit zorgt er voor dat het inrijden minder logisch en makkelijk wordt. De provincie is wegbeheerder van deze weggedeelten.
- De gewenste route via de N247-N518 en Monnickendam is **een comfortabele en snelle route**. In tegenstelling tot de routes via Zuiderwoude, die gaan over landelijke smalle weggetjes en dorpjes. In het dorp Broek in Waterland zijn de dorpsstraatjes smal en er liggen hoge drempels. Het lijkt daarom niet logisch dat doorgaand verkeer kiest voor een binnendoor-route via Zuiderwoude (ondanks tijdswinst van 1 of 2 minuten).
- In Broek in Waterland, Uitdam en vanaf Marken staan op de invalswegen naar Zuiderwoude **vooraankondigingen van dit spitsverbod** (locaties 1, 3, 4, 5 en 7).
  Deze bebording valt niet altijd op en de onderborden met tijden zijn niet goed leesbaar. Het vooraankondigingsbord in Uitdam (7.) wijkt af van de rest wat betreft ontwerp. Hier kan een verbetering worden gemaakt in de leesbaarheid en uniformiteit.



Bebording Gouw



Bebording Rijperweg Uitdam

- Op de routes naar Zuiderwoude wordt de **vooraankondiging van het spitsverbod niet herhaald**. Ook worden er geen alternatieve routes aangegeven bij zowel de vooraankondigingsborden als bij de geslotenverklaring in Zuiderwoude (het handelingsperspectief mist; wat moet iemand nu wél doen?). Er is een grote kans dat een verkeersdeelnemer na 1,4 - 3 kilometer de boodschap van de vooraankondiging is vergeten. Bij aankomst in Zuiderwoude is de neiging dan ook groot om toch maar 'even' door te rijden: terugrijden kost teveel tijd en moeite, en er is geen controle of sanctie van de overtreding (als het bord überhaupt al wordt gezien). Er wordt geadviseerd om een herinnering van dit spitsverbod en/of een routeadvies te plaatsen op tactische locaties.

Navigatie

- Uit landelijk onderzoek blijkt dat het merendeel van de automobilisten de route rijdt met behulp van een navigatieapp. De **navigatiediensten** bepalen voor een groot deel welke routes automobilisten rijden. Navigatieapps adviseren meestal de snelste route.
- Het is daarom nuttig na te gaan welke routes worden geadviseerd in de gemeente Waterland en of dit de gewenste routes zijn. In de praktijk leiden de navigatieapps het verkeer dan ook via Zuiderwoude (wat maar een paar minuten sneller is dan via Monnickendam). Ook tijdens de venstertijden van het spitsverbod adviseert bv Google Maps een route via Zuiderwoude.
- Dit kan er op wijzen dat het verbod niet goed is ingevoerd of is verwerkt in de systemen van de navigatiediensten. De **informatie in deze app** wordt gevoed door de wijzigingen die de wegbeheer zelf aangeeft via de systemen 'George' en 'Melvin'. Er wordt geadviseerd om na te kijken of de verkeersbesluiten van de gemeente goed zijn ingevoerd en juist zijn overgenomen door de navigatiediensten. Hierbij moet worden opgemerkt dat onderborden met specifieke tijden door navigatieapps/diensten niet altijd goed kan worden verwerkt.
- De wegbeheerder heeft alleen **invloed op het reisadvies** van de navigatieapps door veranderingen aan te brengen aan de wegen zodat de ongewenste route niet meer als snelste route wordt geadviseerd. Dit kan bijvoorbeeld door bv het verlagen van de snelheid, plaatsing van verkeerslichten en geslotenverklaringen. En andersom kan de doorstroming en reistijd verkort worden op op de gewenste route. Er zijn specialistische bedrijven die hierop kunnen adviseren en direct kunnen doorrekenen welke maatregelen leiden tot een advies in deze apps van de gewenste routes (Tripservice of Localize). Deze bedrijven kunnen ook niet correcte verwerkte data aanpassen.
- De gemeente kan desgewenst overwegen om maatregelen te nemen zodat navigatieapps *altijd* de route via Monnickendam adviseren. In dat geval is het advies om het onderbord met de venstertijden te vervangen door een onderbord '**uitgezonderd bestemmingsverkeer'**. Dit onderbord wordt door de navigatieapps veel beter verwerkt in de routeadvisering dan venstertijden.
  Uiteraard zijn er consequenties aan de plaatsing van een onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' wat betreft de handhaafbaarheid en bereikbaarheid van het gebied. Deze consequenties kunnen in een integrale afweging van een dergelijk besluit aan de orde komen.

Handhaving

- Handhaving (controle en evt opleggen van sancties) is volgens de gemeente niet een doel op zich. **Handhaving is een sluitstuk**, indien alle andere maatregelen onvoldoende blijken om het gewenste gedrag tot stand te brengen. Gezien de capaciteitsvraagstukken bij politie en BOA's, is een structurele of voortdurende handhaving van het spitsverbod niet haalbaar. Ook zal de problematiek van verkeersoverlast in deze situatie niet urgent genoeg zijn ten opzichte van de andere taken.
- Het advies is om **incidenteel** handhavingsinzetten in te plannen als blijkt dat de bestaande maatregelen onvoldoende effect sorteren.
- In plaats van of ter aanvulling op handhaving met personeel op locatie, is er de mogelijkheid voor het **inzetten van een camera voor de handhaving.** Deze mogelijkheid kan worden onderzocht door de gemeente. Let wel: het plaatsen van een camera is verbonden met richtlijnen vanuit het Openbaar Ministerie. De urgentie van het probleem en de verkeersdrukte wegen mee in het besluit voor het verkrijgen van toestemming tot plaatsing van een camera. Gezien de (relatief) geringe verkeersdrukte is de kans hierop erg klein. De boeteopbrengsten gaan naar het Rijk en niet naar de gemeente.

Communicatie

- Ondersteunend aan de maatregelen die worden genomen op straat is een **communicatieboodschap** nodig om uitleg te geven over en begrip te krijgen voor de maatregel. Wat gaat er veranderen, waarom is dit nodig en wat wordt er verwacht van de weggebruiker. Ook in geval van de inzet van handhaving is een aankondiging of attentie behulpzaam.
- Ook voor het verkrijgen van draagvlak voor de maatregel is de inzet van een goede communicatieboodschap aan te bevelen. Benadruk bij alle boodschappen en mediamomenten **dat het een gezamenlijke opgave** is om een verkeersveilige en leefbare situatie te creëren in Broek in Waterland en Zuiderwoude. De gemeente zorgt voor een veilige inrichting en bewoners/weggebruikers zorgen voor het veilige gedrag en het gebruik van de N518/N247.
- De weggebruikers in het gebied zijn **hoofdzakelijk inwoners en bezoekers** van Marken, Uitdam, Zuiderwoude en toeristen van Europarcs. Aandacht vragen voor de juiste route en het juiste gedrag via de (social) mediakanalen van gemeente, politie en dorpsraden kan een effectief middel zijn.
- (Het moeten) veranderen van gedrag levert meestal **weerstand** op. Weerstand is op zich niet erg. Voor de naleving van het gewenste gedrag is draagvlak voor de maatregel belangrijk (motivatie), met name bij de doelgroep die dit gedrag moet vertonen. Dit kan worden bereikt door helder en transparant te communiceren plus de mogelijkheid te bieden om de weerstand te ventileren.

Kanttekeningen en voorbehouden

(Gewoonte)gedrag veranderen is geen gemakkelijke opgave. Welke maatregelen er ook worden genomen: dat er een bestuurder de sluiproute verkiest of opzettelijk het spitsverbod negeert is niet te voorkomen. Deze verwachting moet ook richting bewoners worden uitgesproken.

De grootste kans van slagen voor het veranderen van het (gewoonte)gedrag is door het samenwerken van zoveel mogelijk betrokken partijen (politie, gemeente, scholen, buurtorganisaties, bewoners, bedrijven). Verder moet de infrastructuur (omgeving) goed op orde zijn en wordt er met een regelmaat (herhaling) aandacht besteed aan het onderwerp (communicatie) eventueel aangevuld met attentiemomenten of *nudges* (onbewuste prikkels).

Verwachtingen

Het heeft de voorkeur dat de effecten van de gedragsmaatregelen worden gemeten. Zowel in kwantiteit (routekeuzes, herkomst, intensiteit) als in kwaliteit (wat is de mening en houding van bewoners en professionals). Door middel van een “nulmeting” én een meting na invoering van de maatregel(en) kan waardevolle informatie worden verzameld over de effectiviteit en het behalen van de doelen.

Op deze manier kunnen de interventies worden gemonitord, en levert informatie op voor een eventueel vervolgtraject en communicatie richting bestuur en bewoners.