



Inspraaknotitie Alkmaarseweg Zuid 12-8-2025

Documentnummer D-152135 / Z-19-59556

Inspraaknotitie schriftelijk ingediende reacties/zienswijzen

Nr.	Inhoud reactie/zienswijze	Antwoord
1.	Graag 30 km op de Alkmaarseweg	- De GOW30 inrichting en daarmee een maximale snelheid van 30km/uur staat centraal binnen het nu voorliggende DO.
2.A	- Bomen i.v.m. Zonnepanelen - 30 km - Uitstappen auto gevaarlijk aan 2 kanten	- Het plaatsen van groen en bomen is nodig om hittestress en wateroverlast te voorkomen, wij zien dit als onderdeel van het algemeen belang. Het private belang tot het behouden van maximaal rendement op de zonnepanelen, het behouden van uitzicht of een openbare parkeerplaats direct voor de deur begrijpen wij, echter vinden wij dit niet opwegen tegen het algemeen belang. - Zie beantwoording Nr.1 - Doordat de maximumsnelheid op de straat wordt verlaagd naar 30 km/uur, vermindert het gevaar bij het uitstappen aan de zijde van de rijbaan. Er is gekozen om de fietsstroken naast de parkeervakken aan te leggen. Deze opzet is vergelijkbaar met de huidige situatie, maar biedt de fietser meer ruimte.
2.B	Risico om aangereden te worden door auto's als fietsers en brommers bij schoon maken ramen <ul style="list-style-type: none">• Het risico van aftrappen spiegels beide zijden• En beschadigen auto beide zijden• Risico aanrijding bij verlaten poort van achterterrein naar weg over fietspad	Doordat de Alkmaarseweg beter bruikbaar wordt voor fietsers, verwachten we dat het aanrijdingsgevaar met spiegels afneemt. Hoewel de aanleg van goed toegankelijke trottoirs, die ook geschikt zijn voor mensen met een beperking, het risico op sociaal onwenselijk gedrag op de stoepen met zich mee kan brengen, is dit niet bepalend geweest in onze afweging.
3.	- Fijn dat de Alkmaarseweg aantrekkelijker wordt gemaakt en het is een mooi plan - Behouden van zoveel mogelijk parkeermogelijkheden - Wellicht minder bomen dan gepland plaatsen en liever niet voor het raam - Voor het scheiden van fietspad/doorgaande weg, de fietspaden worden veiliger gemaakt - 50 weg, omdat er al flink hard gereden wordt	- De openbare ruimte kan maar een keer verdeeld worden. In het nieuwe plan is een balans gezocht tussen groen, verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming. De huidige vormgeving laat hierin een disbalans zien. Uw wens tot het behouden van zo veel mogelijk parkeermogelijkheden is ook voor ons van groot belang. Dit hebben wij zo veel mogelijk doorgevoerd in het voorliggende ontwerp. In het voorliggende ontwerp komen dan ook meer parkeervakken terug.

		<p>- De huidige snelheid waarmee verkeer de Alkmaarseweg gebruikt is geen ontwerpuitgangspunt geweest. De reden hiervoor is dat ontwerpkeuzes zelf invloed hebben op de snelheid en het gedrag van het verkeer. Met het nu voorliggende ontwerp realiseren we een geloofwaardige GOW30-inrichting, waarbij een snelheid van 30 km/uur naar verwachting de nieuwe norm wordt.</p>
4.	<ul style="list-style-type: none"> - Route voor vrachtverkeer/overlast van vrachtverkeer - Van Loenenlaan is een racebaan - rekening houden met de achterliggende straten 	<ul style="list-style-type: none"> - Binnen dit project ligt de focus op de Alkmaarseweg en zullen er geen aanpassingen worden gedaan aan de Van Loenenlaan. - Wij zijn ons ervan bewust dat het verlagen van de snelheid invloed kan hebben op de routekeuze van verkeer en daarmee op de verkeersdruk in de achterliggende straten. Om die reden zijn tijdens de planvorming meerdere studies uitgevoerd naar deze effecten. Uit deze studies blijkt dat bij een aanpassing van de maximumsnelheid de ontsluitende functie wordt behouden en de aangepaste snelheid slechts in beperkte mate bijdraagt aan extra verkeersdruk in de omliggende straten. - Er vinden geen wijzigingen plaats aan het vrachtverbod dat op een deel van de Alkmaarseweg geldt, dit om bevoorrading van de omliggende bedrijvigheid mogelijk te maken.
5.	<ul style="list-style-type: none"> - Verlies van zon op zonnepanelen als gevolg van plaatsen bomen, compensatie? - Parkeerplaatsen behouden - Plan deugt niet, zorg voor snelheidsbeperkingen of flitspalen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 2.A - Zie beantwoording Nr. 3 - Door de straat te versmallen, te voorzien van een andere verharding en de kruispunten opnieuw in te richten, worden verschillende snelheidsremmende maatregelen geïntroduceerd die momenteel ontbreken. Hiermee wordt zowel expliciet als impliciet gestuurd op een lagere rijsnelheid.
6.	<ul style="list-style-type: none"> - Geen boom voor de deur - Nu al te weinig parkeergelegenheid - Fietspaden behouden zoals het is 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 2.A - Op dit moment bestaat er op de Alkmaarseweg een tekort aan parkeergelegenheid, dit geldt eveneens voor groen en fietsinfrastructuur. Om balans terug te brengen tussen verplaatsen, parkeren en leven is een herverdeling zoals voorgesteld van essentieel belang. Zie ook de beantwoording Nr. 3
7.	<ul style="list-style-type: none"> - Geen parkeerplaatsen waarvoor het fietspad doorkruist moet worden 	<ul style="list-style-type: none"> - Enkel op het deel tussen de Bülterlaan en de Plesmanweg zijn

	<ul style="list-style-type: none"> - mooi ontwerp, maar nog niet een verbetering qua veiligheid voor de fietser - Dichtbij school meer veiligheid voor de fietsers, waarom geen rotonde daar? 	<p>parkeervakken langs de rijbaan aangebracht waarbij het fietspad moet worden overgestoken. Hier blijft 50km/uur van kracht. Hierdoor is het op dit stuk Alkmaarseweg onwenselijk de fietsers op de rijloper te laten fietsen.</p> <p>- Zie beantwoording Nr. 17</p>
8.	<ul style="list-style-type: none"> - Fietser is de dupe, wegvallen verkeerslichten maakt oversteken gevaarlijker - Zorgen om verkeerssituatie tijdens werkzaamheden 	<p>Doordat de snelheid op de rijloper afneemt en het profiel van de weg grondig verandert wordt extra veiligheid voor de fietser gecreëerd. Deze verkeersdeelnemers krijgen een veel dominantere positie binnen het voorgestelde ontwerp. Daarbij krijgen de langzame verkeersdeelnemers op de populairste routes voor fietsverkeer voorrang boven andere verkeersstromen.</p> <p>- Om de werkzaamheden zo snel en veilig mogelijk uit te kunnen laten voeren zal een verkeersplan worden opgesteld waarvan omwonenden en ondernemers in de buurt in kennis worden gesteld om zo overlast te beperken.</p>
9.	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheid omlaag naar 30 km - In- en uitrit direct op fietspad en auto moet dus op fietspad staan om op weg te komen - Fietspad dicht bij voorkant woningen, meer geluidsoverlast en kan geen ladder meer plaatsen - Meer kans op schade geparkeerde auto's - Hoe autoruiten krabben als men met 50 km langsrijdt? - Boom vlakbij uitrit, belemmert zicht 	<p>- Zie beantwoording Nr. 1</p> <p>- Het gebruik van in- en uitritten leidt onvermijdelijk tot conflictmomenten met de verkeersstromen op de weg. Dit is niet volledig te voorkomen. Daarom is het van belang dat fietsers goed overzicht hebben, dit wordt bevorderd door een gevoel van comfort en rust. Tegelijkertijd is het belangrijk dat bestuurders rustig de weg oprijden, zodat zij goed zicht hebben op het overige verkeer.</p> <p>- Binnen het voorliggende ontwerp zijn de trottoirs zo ingericht dat deze bruikbaar zijn voor mensen met een beperking wat tevens ook betekent dat hier een ladder geplaatst kan worden.</p> <p>- het grootste effect op geluidsoverlast is het gemotoriseerd verkeer waarvan de snelheid wordt teruggebracht.</p> <p>- De kans op schade aan geparkeerde auto's neemt af door de snelheidsverlaging, omdat bestuurders meer tijd hebben om fouten te corrigeren of te reageren op anderen. Ook krijgen fietsers meer ruimte, waardoor zij veiliger kunnen uitwijken. Dit rustigere verkeersbeeld maakt het bovendien eenvoudiger om te laden en lossen, of bijvoorbeeld autoruiten te krabben.</p>

10.A	<ul style="list-style-type: none"> - 30 km - Fietspad niet langs voetpad maar behouden zoals het is - Voetpad niet versmallen - Kan geen ladder meer plaatsen - Hoe autoruiten krabben? 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 1 - Hier is enkel sprake van tussen de Bülterlaan en Plesmanweg. Hier blijft 50km/uur van kracht. Volgens de CROW-richtlijnen is het veiliger de fietser af te scheiden van het gemotoriseerd verkeer bij deze snelheid. Daarbij is er een uitstapstrook beschikbaar om veilig in en uit te kunnen stappen zonder in conflict te komen met fietsers. - Zie beantwoording Nr. 9
10.B	<ul style="list-style-type: none"> - Fijn dat grote groep 30 km weg en fietsers langs de rijbaan willen - Verkeerspleinen zien er goed doordacht uit en als die verhoogd liggen (drempel) zal dat ook de snelheid eruit halen 	<ul style="list-style-type: none"> - In het nu voorliggende ontwerp zijn de verkeerspleinen vervangen door rotondes.
11.	<ul style="list-style-type: none"> - Plan werkte niet voor Breestraat, waarom hier uitvoeren? - Oude situatie voldoet beter - Nieuwe situatie gevaarlijk voor kinderen die moeten uitstappen en oversteken, ook voor automobilisten die moeten uitstappen op rijbaan - Te kort parkeerplekken, parkeerplekken gaan ten koste van bomen - Rolcontainers kunnen niet geplaatst worden 	<ul style="list-style-type: none"> - De Breestraat is geen gebiedsontsluitingsweg en geen GOW30 straat en komt in deze niet overeen met hetgeen wij voorstellen op de Alkmaarseweg. - In de huidige situatie liggen de parkeervakken direct naast de rijbaan. In het nu voorliggende ontwerp wordt de weg smaller en neemt de snelheid af waardoor de oversteekbaarheid verbeterd. - Zie beantwoording Nr. 3 - Het huidige ontwerp voorziet in clusterplaatsen voor rolcontainers. Het aantal en de locaties hiervan zijn afgestemd op de verwachte hoeveelheid aangeboden containers, waarbij rekening is gehouden met de maximale loopafstand die gebruikers met deze containers moeten kunnen afleggen.
12.	<ul style="list-style-type: none"> - Zorgen over vervanging van kruispunten door voorrangsp plein, die zorgen voor veel oversteekmomenten en het verkeer wordt hierdoor benadeeld - Liever rotondes of behouden stoplichten 	<ul style="list-style-type: none"> - In het huidige ontwerp zijn de voorrangsp leinen vervangen door rotondes, die beter aansluiten bij het GOW30-principe
13.A	<ul style="list-style-type: none"> - Onlogisch dat het parkeerterrein op Dr. Scholtenstraat qua aantal plaatsen wordt teruggebracht t.b.v. verkeersplein - Bushalte Bülterlaan, er moet eerst worden overgestoken voordat de bushalte bereikt wordt, niet handig 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - In het voorliggende ontwerp is er geen oversteek nodig om bushaltes te bereiken.
14.	<ul style="list-style-type: none"> - Gevaarlijke situatie door ontbreken stoplichten - Gevaar bij uitstappen, ene kant weg andere kant fietspad - Snelheidsontwikkeling door ontbreken stoplichten 	<ul style="list-style-type: none"> - Door de verkeerslichten te vervangen door rotondes wordt het verkeer actief afgeremd, waardoor snelheidsoverschrijding wordt beperkt en de verkeersveiligheid verbetert. - Zie beantwoording Nr. 10.A - Zie beantwoording Nr. 3

	<ul style="list-style-type: none"> - Nu al te weinig parkeerplekken, dan nog minder - Met gladweer gevaarlijk door bochten/rotonde - Uitzicht bij wegrijden wordt door bomen weggenomen - Weg wordt te smal - Oplossing: parkeervakken verbreden en drempels op bepaalde stukken 	<ul style="list-style-type: none"> - De Alkmaarseweg blijft onderdeel van de strooiroutes. Daarnaast zijn de bochtstralen in het gehele project afgestemd op de draaicirkels van maatgevende voertuigen, zoals die van de brandweer. Omdat slipgevaar afneemt bij lagere snelheden, voorzien wij hier geen problemen. - Zie beantwoording Nr. 9 - De breedte van het wegprofiel voldoet aan de richtlijnen voor een GOW30-ontwerp. Deze afmetingen zijn essentieel om het karakter van de weg te veranderen en zo de oversteekbaarheid, snelheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Zie ook beantwoording Nr. 24 - Vanwege de beperkte beschikbare ruimte op delen van de Alkmaarseweg is gekozen voor de voorgestelde vormgeving. Deze waarborgt tweerichtingsverkeer voor openbaar vervoer en hulpdiensten, behoudt de toegankelijkheid van trottoirs voor mensen met een beperking en maakt de aanleg van voldoende brede parkeervakken mogelijk. Zie ook de beantwoording Nr. 3
15.	<ul style="list-style-type: none"> - Nu blokkeren containers al de stoep, in nieuwe situatie nog smaller - Laad en los problematiek, rijbaan/fietspad of stoep zal geblokkeerd worden - Verkeerspleinen zal snel vollopen op schans/filevorming - Voet en fietspaden op zelfde niveau, zijn deze breed genoeg? - Graag 30km/uur 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 11 - Laden en lossen is, net als in de huidige situatie, niet toegestaan op de fietsstrook en mag uitsluitend plaatsvinden in de daarvoor bestemde laad- en losvakken of in reguliere parkeervakken. Gezien de beperkte beschikbare ruimte kan het incidenteel voorkomen dat andere delen van de openbare ruimte tijdelijk worden benut voor laden en lossen wanneer de aangewezen plekken bezet zijn. In dergelijke gevallen doen wij een beroep op het oplossend vermogen van de gebruikers om hinder voor andere weggebruikers zoveel mogelijk te beperken. - De verkeerspleinen zijn geen onderdeel meer van het nu voorliggende ontwerp. - De voet en fietspaden zijn voldoende breed en ingericht conform CROW-richtlijnen. - Zie beantwoording Nr. 1
16.	<ul style="list-style-type: none"> - Route vrachtverkeer en opheffen verbod vrachtverkeer - Kruispunt Alkmaarseweg/Hilbersplein verwijderen stoplichten is geen oplossing 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 4 - Zie beantwoording Nr. 14

17.	<ul style="list-style-type: none"> - Nog minder parkeerplekken - Gevaarlijke oversteek/situaties voor fietsers (scholieren) - Hoge bomen nadelig voor zonnepanelen - Laadpalen ontbreken 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Juist de rotonde biedt scholieren duidelijke prioriteit ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer, dat in deze situatie op hen moet anticiperen zoals gebruikelijk is bij correct aangelegde rotondes binnen de bebouwde kom. Problemen die nu ontstaan bij het fietsen in grote colonnes, waarbij het achterste deel door rood licht rijdt, worden met dit ontwerp weggenomen. - Zie beantwoording Nr. 2.A - Het klopt dat er langs de Alkmaarseweg momenteel geen laadpalen zijn geplaatst. Het beleid is erop gericht om laadpalen bij voorkeur niet te situeren langs doorgaande wegen, vanwege het risico op aanrijdingen bij kabelaan sluitingen die in sommige gevallen aan de zijde van het autoverkeer moeten worden ingeplugd. Indien u behoefte heeft aan uitbreiding van het laadnetwerk, kunt u een verzoek indienen via: https://laadpaal.mrae.nl/.
18.	<ul style="list-style-type: none"> - Geen smalle stoepen ter hoogte van nr. 39 - 30 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Op dit deel van de Alkmaarseweg is de beschikbare ruimte beperkt, waardoor de stoep relatief smal blijft. Desondanks is de stoep met een breedte van meer dan 1,20 meter voldoende toegankelijk voor mensen met een beperking. - Zie beantwoording Nr. 1
19.A	Fietspad sneller naar de rijbaan leiden zodat gevaarlijke situatie ter hoogte van de ijssalon wordt voorkomen	- Binnen het nu voorliggende ontwerp fietsen fietsers op de rijbaan.
19.B	Fietspad sneller naar de rijbaan leiden zodat gevaarlijke situatie ter hoogte van de ijssalon wordt voorkomen	- Zie beantwoording Nr. 19.A
20.	<ul style="list-style-type: none"> - Nog minder parkeervakken, is nu al probleem - Kruisingen onoverzichtelijk, graag gewoon verkeerslichten - Bepanting is fijn, maar hele hoge bomen zijn voor zonnepanelen niet fijn - Graag oude klassieke lantaarnpalen voor mooiere uitstraling - Graag 30 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 14 - Zie beantwoording Nr. 17 - Zie beantwoording Nr. 2.A - In verschillende delen van Beverwijk passen wij armaturen toe die extra kwaliteit toevoegen aan de openbare ruimte, denk bijvoorbeeld aan de Breestraat. Wij zijn het met u eens dat deze klassieke palen vaak esthetisch aantrekkelijker zijn. De meerwaarde van dit type armaturen ligt echter vooral in de toepassing op locaties met een primair recreatief of verblijfsgericht karakter. De Alkmaarseweg is in dit opzicht beter te vergelijken met een reguliere straat, waardoor wij standaard armaturen hier passender achten.

		- Zie beantwoording Nr. 1
21.	Toename parkeerproblematiek (Otosam)	- Zie beantwoording Nr. 3
22.	Knik in het fietspad bij de kruising Heemskerkerweg eruit	- Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van uw opmerking
23.	<ul style="list-style-type: none"> - Snelheid terugbrengen 30 km - Fietspaden bij de rijbaan i.p.v. aparte stroken - Oplossing parkeerprobleem en rekening houden met mogelijke verplaatsing van het parkeerprobleem naar andere wijken - Hoofdzakelijk prio 1 = 30 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr. 19.A - Zie beantwoording Nr. 3
24.	<ul style="list-style-type: none"> - Geen boom voor poort plaatsen - Smallere stoepen geen goede optie - Voorkeur voor fietspad langs de rijbaan en niet apart - Ruimte om uit te stappen is vrij weinig, voorzie ongelukken hierdoor - Liever een smallere rijbaan om racen te ontmoedigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Het ontwerp is op basis van uw zienswijzen aangepast. - De Alkmaarseweg is op delen erg smal, uitgangspunt is dat de stoep begaanbaar moet blijven voor mensen met een beperking. Dit betekent dat er geen trottoirdelen zijn waarop een brede van 1.20m voor langer dan 10m aanhoudt. De ideale breedte is tussen de 1.5m en 1.8m, indien mogelijk. - Conflictmomenten met fietsers bij het in- en uitstappen zijn niet uit te sluiten. Binnen de beschikbare ruimte is dit niet op te lossen. - de rijbaan is momenteel gedimensioneerd op OV in twee richtingen. Hierdoor blijft het voor regulier gemotoriseerd verkeer aan de brede kant. Omdat wij het verleggen van de busroutes als onwenselijk zien is dit het maximaal haalbare.
25.	<ul style="list-style-type: none"> - Geen probleem versmallen stoep - Verlagen snelheid van auto's - Wegens parkeerproblematiek wens om het aantal parkeerplekken minimaal gelijk te houden - Geen voorstander van verkeersdrempels - Handhaving op snelheid en geluid 	<ul style="list-style-type: none"> - Ter hoogte van uw woning is de Alkmaarseweg relatief breed. Hierdoor ontstaat enige extra ruimte, maar deze is helaas onvoldoende om kwalitatief iets extra's toe te voegen. Extra ruimte voor fietsers is reeds opgenomen in het voorgestelde wegprofiel. - zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr. 3 - Ook wij zijn geen voorstander van het overmatig toepassen van verkeersdrempels, deze zijn echter wel nodig op lange rechte wegen om verkeer niet te verleiden tot een hogere snelheid. In het voorliggende ontwerp zij er 3 ingetekend. - De politie zal, net als in de huidige situatie, handhaven op excessen. Wij verwachten echter dat dit in mindere mate nodig zal zijn, omdat het voorliggende ontwerp beter aansluit bij de gewenste maximumsnelheid. De huidige inrichting is van onvoldoende kwaliteit om structureel het gewenste verkeersgedrag af te dwingen,

		handhaving heeft daardoor slechts op de korte termijn effect. Bovendien maakt de bestaande weginrichting het inzetten van middelen zoals flitspalen onmogelijk, aangezien het Openbaar Ministerie vereist dat deze uitsluitend worden geplaatst op locaties die voldoen aan de CROW-richtlijnen.
26.	<p>Niet eens met ontwerp wegens volgende problemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veiligheid wordt minder • Kans op schade aan auto's groter • Onwenselijke situatie voor mensen met rolstoel, rollator of slecht ter been • Vergroten van parkeerproblematiek • Beter om de snelheid te beperken tot 30 km/u • Flitspalen zodat de weggebruiker automatisch rustiger rijdt • Verzoek tot ondergrondse containers 	<p>- Door de snelheid te verlagen en het GOW30-principe toe te passen, neemt zowel de kans op als de ernst van verkeersongevallen af. Daarnaast verbetert de oversteekbaarheid door het versmalde wegprofiel, wat tevens ruimte biedt voor andere doelen, zoals het realiseren van een goed begaanbare stoep voor mensen met een beperking. Het GOW30-principe draagt bovendien bij aan de reductie van verkeer gerelateerde overlast, zoals geluidshinder. Tot slot maakt deze benadering alternatieve kruispuntinrichtingen mogelijk, die bijdragen aan snelheidsremming en daarmee aan de verkeersveiligheid.</p> <p>- Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 1 - Binnen de beschikbare openbare ruimte is het niet mogelijk om ondergrondse containers te realiseren in combinatie met alle andere wensen. Daarom is gekozen voor bovengrondse container opstelplaatsen. Zie beantwoording Nr. 11 voor een nadere toelichting.</p>
27.	<p>- Kruising Alkmaarseweg/Burgemeester Scholtensstraat, meer opstelruimte creëren</p> <p>- Zebrapaden om de Alkmaarseweg over te kunnen steken ontbreken</p>	<p>- Uw opmerking is verwerkt en onderdeel van het nu voorliggende rotonde ontwerp.</p> <p>- door het smallere wegprofiel en de lagere snelheid zijn zebrapaden niet nodig, deze hebben we enkel toegepast bij de rotondes om zo al het langzaam verkeer in de voorrang over te kunnen laten steken, dit is conform CROW-richtlijnen. Ook ter hoogte van de Heemskerkerweg is een extra zebrapad ingetekend.</p>
28.	<p>- Alle bomen uit het ontwerp</p> <p>- Vreemde oversteekplaatsen</p> <p>- Stoplichten zijn prima</p> <p>- In plaats van minder parkeerplaatsen juist meer parkeerplaatsen ook met laadpaal</p> <p>- Situatie laten zoals deze is maar met meer parkeerplaatsen en drempels op circuit</p>	<p>- Naast een behoefte aan parkeerplaatsen bestaat er een behoefte aan groen. Ook aan deze wens proberen wij gehoor te geven.</p> <p>- Zie beantwoording Nr. 14 - Zie beantwoording Nr. 17 - Zie beantwoording Nr. 3</p>
29.	<p>- Is er rekening gehouden met de inrit naar de parkeerplek naast de woning?</p>	<p>- Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van uw opmerking</p> <p>- Zie beantwoording Nr. 1</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Is nu een racebaan, voorstel om 30 km gebied te maken - Regelmatig handhaven op snelheid en weggedrag 	- Zie beantwoording Nr. 25
30.	Weg is een te drukke weg om 30 km van te maken, dat creëert onveilige verkeerssituaties	- Zie antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u in de bijlage.
31.A	<ul style="list-style-type: none"> - Te veel vuilcontainers, die ook nog worden omgetrapt en veel herrie maken - Verkeer maakt veel herrie - Kozijnen worden zwart door wegverkeer - Liever tuintjes terug 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 11 - Zie beantwoording Nr. 26 - De Alkmaarseweg behoudt zijn gebiedsontsluitende functie, waardoor het aantal verplaatsingen over deze route naar verwachting niet zal afnemen. De melding die u ons doet valt niet binnen de scope van dit project op te lossen en vraagt om een bredere, integrale aanpak binnen de gemeente Beverwijk.
31.B	<p>Herhaling van A, met volgende aanvullingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jammer dat het geen éénrichting wordt en 30 km, wordt nu harder dan 50 gereden • Komen er ergens ondergrondse containers? 	<ul style="list-style-type: none"> - Het is onmogelijk om de Alkmaarseweg als eenrichtingsstraat in te richten, dat heeft verstrekende gevolgen voor andere straten die vervolgens het verkeer moeten verwerken en hier minder geschikt voor zijn. Hierom is gekozen voor de GOW30 waarbij de snelheid en verkeersfocus afneemt maar de ontsluitende functie behouden blijft. - Zie beantwoording Nr. 11
32.	Suggestie op het gebied van duurzaamheid/klimaatadaptatie voor de vernieuwing van de parkeerplaatsen (groen)	- De voorgestelde grasbetontegels zijn moeilijk te onderhouden en beter geschikt voor buitengebieden met een lage parkeerdruk. Parkeren op deze oppervlakken bemoeilijkt het maaien, waardoor de omgeving snel slordig kan ogen door verschillende grasniveaus. Daarnaast is het voor bestuurders lastig om het einde van het parkeervak en het begin van het groen te onderscheiden, wat kan leiden tot beschadigingen.
33.	<ul style="list-style-type: none"> - Stoplicht Heemskerkerweg behouden, voldoet prima - Voorzie problemen kruispunt richting Kennemer Theater, verkeer dat links afslaat komt moeizaam over en zal leiden tot opstoppingen - Plan komt slecht uit voor de uitrit ter hoogte van nrs. 234-236 - Kruispunt Overboslaan/Alkmaarseweg voor fietsers voldoet nu al niet en ook met het nieuwe voorstel niet - 's nachts is het een racebaan, graag drempels of versmallingen aanbrengen - asfalt i.p.v. stenen - Risico met uitstappen is een groot gevaar omdat het fietspad voor de stoep komt te 	<ul style="list-style-type: none"> - Het verkeerslicht wordt hier veelal genegeerd daarom is gekozen om enkel een zebepad terug te brengen. - Verkeer op de rotonde heeft voorrang op verkeer dat de rotonde oprijdt, waardoor de doorstroming continu gewaarborgd blijft. Dit is een veelvoorkomende en goed functionerende kruispuntvorm in Nederland. - De inrit nabij 236-234 blijft toegankelijk in het voorliggende ontwerp. - Het kruispunt met de Overboslaan wordt voorzien van een gefaseerde oversteekplaats voor voetgangers en

	<p>liggen, maar ook deur openen/autoramen schoonkrabben</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet eens met minder parkeerplaatsen - Hoge bomen die parkeerruimte innemen, maar ook schaduw op zonnepanelen, tuinen en huizen 	<p>een uitbuiging voor het gemotoriseerd verkeer. Op de Overboslaan zelf wordt een plateau aangelegd. Hiermee wordt voldaan aan de geldende CROW-richtlijnen. In combinatie met de overige verkeersdrempels, plateaus, rotondes en versmallingen van de rijbaan verwachten wij dat de snelheid aanzienlijk zal afnemen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 2.A - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 28
34.	<p>Laden/lossen NY pizza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen trailer meer (te groot) • Geen ruimte om te lossen, achterzijde genoeg ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> - Laden en lossen is toegestaan op de parkeerplaatsen mocht dit lijden tot overlast kan buiten het project om gekeken worden of er een laad en los zone kan worden ingesteld, let wel dit gaat vrij wel zeker ten koste van parkeerplaatsen aan de achterzijde. - Zie beantwoording Nr. 15
35.	<ul style="list-style-type: none"> - Oversteek tussen Heemskerkerweg en voetgangerstunnel naar Marga Klompélaan, verkeerslicht of zebra - Ontwerp verder super 	<ul style="list-style-type: none"> - Het ontwerp is op basis van uw zienswijze aangepast. Bij voetgangersoversteek Heemskerkerweg komt een zebrapad. Het verkeerslicht brengen wij niet terug, deze wordt te veel genegeerd wat leidt tot onveilige situaties.
36.	Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 35
37.	<ul style="list-style-type: none"> - Mooi ontwerp - Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven 	- Zie beantwoording Nr. 35
38.	Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 35
39.	Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 35
40.	Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 35
41.	Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 35
42.	<ul style="list-style-type: none"> - Stoplicht kruispunt Heemskerkerweg behouden - Benieuwd hoeveel auto's zich aan 30 km gaan houden - Worden fietsers niet de dupe - Waarom wordt de verkeersader zo smal en irritant gemaakt 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 35 - Door de weg uit te rusten met meerdere actieve snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, plateaus, rotondes, midden eilanden en een aangepaste wegbreedte, worden bestuurders gedwongen een passende snelheid aan te houden. Daarnaast zijn diverse passieve ontwerpkeuzes toegepast die de snelheid beïnvloeden, zoals meer groen, het doorbreken van de lange rechte weg en bredere fietsstroken. Helaas blijft het onvermijdelijk dat sommige bestuurders te hard zullen rijden en zich niet aan de regels houden. We rekenen erop dat de gemiddelde snelheid zal afnemen en de verkeersveiligheid zal verbeteren. - De aanpassing van de wegbreedte is met name noodzakelijk om de

		rijsnelheid te beperken, aangezien deze invloed heeft op de verkeersveiligheid. Daarnaast verbetert de versmalling de oversteekbaarheid, wat bijdraagt aan een betere leefbaarheid.
43.	<ul style="list-style-type: none"> - Mooi ontwerp - Fliitspalen ter handhaving snelheid - Rotonde Büllerlaan, zebrapaden op de fietspaden? - Wel zorgen over de veiligheid van automobilisten en fietsers, mogelijk geen verbetering ten opzichte van huidige situatie 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 25 - Op de rotonde bij de Büllerlaan worden zebrapaden aangelegd. Het fietspad rondom de rotonde wordt voorzien van blokmarkering, waarmee de voorrang voor fietsers wordt geregeld. - Zie beantwoording Nr.42
44.	<ul style="list-style-type: none"> - Stoplicht bij de Heemskerkerweg moet blijven - Meer verlichting 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 35
45.	Stoplichten handhaven	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 35 - Voor de overige kruispunten kunnen rotondes worden toegepast die de verkeersveiligheid verhogen door actief snelheid te remmen. De doorstroming verbetert doordat verkeer op eigen inzicht de rotonde kan oprijden en verlaten, waardoor onnodig stilstaan wordt voorkomen. Daarnaast wordt de leefbaarheid vergroot doordat langzaam verkeer voorrang krijgt bij het oversteken, waardoor beide zijden van de straat beter met elkaar verbonden worden.
46.	<ul style="list-style-type: none"> - Positief over 30 km - Voorstander behoud stoplicht en toevoegen zebrapad ter hoogte van Heemskerkerweg 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr. 35
47.	<p>Ziet er top, groen en veilig uit, maar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen rekening gehouden met winkeliers, hoe kunnen vrachtwagens via Hilbersplein rotonde op naar Büllerlaan? Weg is te smal • Geen rekening gehouden met bouwplan Huisterwijk, bouwverkeer kan bouwplan niet bereiken omdat de weg te smal is • Winkeliers nooit eerder betrokken bij de plannen 	<ul style="list-style-type: none"> - De bochtstraal van en naar het Hilbersplein is berekend op vrachtverkeer, dit is essentieel voor de bereikbaarheid van de winkels. - In het ontwerp is rekening gehouden met de bouwplannen. De bochtstralen van de rotonde zijn hierop afgesteld waardoor vrachtverkeer geen hinder ondervindt. - De winkeliers hebben de gelegenheid gekregen om input te leveren ter verbetering van het voorliggende ontwerp.
48.A	Verplaatsen twee parkeerplaatsen, zodat ruimere stoep ontstaat en een klein terras wellicht mogelijk is	- We hebben het ontwerp aangepast.
48.B	Verschuiven parkeerplaatsen biedt meer ruimte voor neerzetten fietsen zonder hinder voor voetgangers	- We hebben het ontwerp aangepast.
50.A	Geen ingang voor de parkeerplaats naast de woning, want idee woonerf gaat dan niet meer op	- We hebben het ontwerp aangepast en de ingang Grensstraat blijft gesloten.

50.B	Meer personenauto's en vrachtverkeer (bijvoorbeeld pakketbezorging) langs woning, hetgeen leidt tot meer trillingen en hopelijk niet tot scheuren in de gevel	- Zie beantwoording Nr. 50.A
51.	- Verkeerslichten ter hoogte van Alkmaarseweg 148 moeten blijven - Hoeveelheid bomen halveren voor meer parkeergelegenheid - Bomen houden zon van zonnepanelen	- Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 28 - Zie beantwoording Nr. 2.A
52.	Prima plan, maar: <ul style="list-style-type: none"> • Stoplichten oversteekplaats Heemskerkerweg handhaven • Uitzichtbelemmering en schaduwwerking van de bomen • Parkeerplaats aan te wijzen voor bepaalde bewoners? • Hoe wordt het vrachtverkeer voorkomen? 	- Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 2.A - Het reserveren van parkeerplaatsen voor bewoners gaat ten koste van de flexibiliteit van het openbaar parkeren. Een voorbeeld hiervan is dat, wanneer uw buurman op vakantie is, u of uw gasten geen gebruik kunnen maken van diens gereserveerde plek. - Het bieden van een mogelijkheid tot bevoorrading van de omliggende winkels is essentieel en kan niet worden uitgesloten. Net als in de huidige situatie blijft het echter niet toegestaan voor vrachtverkeer om de volledige Alkmaarseweg als doorgaande route te gebruiken. Dit verbod is overgenomen in het nu voorliggende ontwerp.
53.A	- Complimenten voor het ontwerp, het principe van dit ontwerp spreekt aan, anders dan het oorspronkelijke ontwerp	- Zie beantwoording Nr. 1
53.B	Algemene opmerkingen en advies Fietsersbond	- Het ontwerp GOW30 is volledig conform het CROW-advies uitgevoerd.
54.	Aantal en vormgeving van drempels/verkeersplateau	- Het ontwerp is afgestemd met Connexxion waardoor eerdere zorgen zijn weggenomen. Zie ook de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
55.	- Openingen voor voetgangers om over te steken, zorg voor vrije loop of creëer de mogelijkheid om over te steken niet - Zebrapaden, zijn een subjectief veiligheidsmiddel. Neem deze nog niet op voorhand op, kan ook nog achteraf. Leg alleen zebrapad aan als conform CROW te verantwoorden is - Halte lijnbus op rijbaan, levert problemen op. Daarom bushalte verleggen zonder conflictpunt of zorgen dat ander verkeer kan passeren	- In overleg met u hebben wij het gehele ontwerp besproken en aangepast naar aanleiding van uw opmerkingen.
56 t/m 172	- Handtekeningenactie "Alkmaarseweg naar zone 30 helpt u mee?"	- Wij hebben de handtekeningen in goede orde ontvangen en hiervan kennisgenomen.
173.	- Mooi ontwerp - Laden van de pizza niet aan Alkmaarseweg, maar aan de achterkant	- Zie beantwoording Nr. 15 - Zie beantwoording Nr. 34

174.	Wat zijn de plannen voor kruispunt Alkmaarseweg/Büllerlaan/Hilbersplein, liever rotonde/verkeersplein	- We hebben het ontwerp aangepast.
175.	Veilige oversteekplaats ter hoogte van Scoops	- Zie beantwoording Nr. 35
176.	- Kruising met Overboslaan liever anders wegens te weinig zicht, bijvoorbeeld rotonde - Verlaging snelheid naar 30 zou enorm helpen - Voorstander van 50 km drempels - Belangrijk dat parkeerplekken gelijk blijven, is nu al tekort	- Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van uw opmerking - Zie beantwoording Nr. 1
177.	- Niet duidelijk of het 2-richtingsverkeer blijft, hoopt van wel - 30 km/uur maximaal goed voornemen	- De straat blijft in 2 richtingen bruikbaar, zo behoudt de straat de gebiedsontsluitende functie - Zie beantwoording Nr. 1
178.	- 30 km zone maken - Drempel voor fietspad Overboslaan	- Zie beantwoording Nr. 1 - Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van uw opmerking
179.	Steun voor plan, het is belangrijk met alle belanghebbende rekening te houden en dat auto's niet allesbepalend zijn	- Door in het wegontwerp een betere balans aan te brengen tussen leefbaarheid, groen, parkeren en mobiliteit, ontstaat een verbeterd en toekomstbestendig ontwerp.
180.	Graag nogmaals kijken naar oversteek bij Heemskerkerweg zodat het veilig blijft	- Zie beantwoording Nr. 35
181.A	Goede presentatie, maar graag duidelijkere situatieschetsen met straatnamen	- De tekeningen zijn inmiddels aan u toegezonden.
181.B	Onduidelijk bij gebrek aan straatnamen	- De tekeningen zijn inmiddels aan u toegezonden.
182.	- Graag stoplichten bij de zebrapaden Bullerlaan-Alkmaarseweg in verband met veiligheid - In overleg met Connexion bushaltes goed bouwen qua hoogte en breedte en op de juiste plek - Werkzaamheden niet gelijktijdig met andere wegafsluitingen	- Zie beantwoording Nr. 14 - Zie beantwoording Nr. 17 - Binnen de regio worden grotere projecten als deze op elkaar afgestemd, zodat omleidingen niet samenvallen met routes die al belast zijn met werkzaamheden of omleidingen van andere gemeenten. Ook op lokaal niveau controleren we dit zorgvuldig, om zo de overlast tot een minimum te beperken.
183.	- 30 km weg is prima - Oversteekplaats graag zebrapad	- Zie beantwoording Nr. 35
184.	- Betere zichtbaarheid parkeerplaatsen op tekening - Zichtlijnen kruising Overbos - Ja, mag 30 km - Zebrapad Heemskerkerweg - Hekjes tunneltje aanpassen voor scootmobiel	- De kruising Overboslaan / Alkmaarseweg is aangepast voor meer zicht. - Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 1 - Het verwijderen van de hekjes is geen direct onderdeel van het project, onze verkeerskundige zal dit verzoek verder oppakken.
185.	- Positief snelheid 30, veel groen, parkeerplaatsen, rotonde i.p.v. verkeerspleinen - Aandachtspunten:	- Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 184

	<p>* Heemskerkerweg graag zebrapad</p> <p>* Is er rekening gehouden met het zicht kruising Alkmaarseweg/Overboslaan</p>	
186.	Prima ontwerp, snel uitvoeren	- Na vaststelling van het ontwerp is het onze intentie om de werkzaamheden zo spoedig mogelijk te starten. Naar verwachting zal dit in 2026 plaatsvinden.
187.	<p>- Voorstander van 30 km, waar mogelijk met vrij liggend fietspad</p> <p>- Verkeerscirculatieplan: hele binnenring Baanstraat/Jan Alsweg/Koningstraat/Peperstraat 30 km</p> <p>- Handhaven op fatbikes</p>	<p>- Het is fysiek niet mogelijk om vrij liggende fietspaden aan te leggen zonder dat dit ten koste gaat van groen, parkeerplaatsen of de functionaliteit van de weg. Bovendien sluit het gekozen ontwerp aan bij de standaardoplossingen zoals voorgeschreven in de CROW-richtlijnen. Door deze richtlijnen zoveel mogelijk te volgen, streven we naar uniformiteit in wegontwerpen en het voorkomen van misverstanden.</p> <p>- Het instellen van een grotere 30-zone wordt verkend binnen Verkeerscirculatieplan en zal niet verder binnen dit project worden behandeld.</p> <p>- De overlast van Fatbikes is momenteel een landelijk probleem waar ook de gemeente Beverwijk last van heeft. Het ontbreekt momenteel aan wetgeving om het gebruik van deze voertuigen te kunnen verbieden. Wel wordt door handhaving en politie gecontroleerd op excessen.</p>
188.	<p>- Waarom wordt er in de huidige situatie niet gehandhaafd?</p> <p>- Is GOW 30 onderdeel van landelijk plan dat dit nu doorgevoerd wordt?</p> <p>- Wat wordt eraan gedaan om problemen met fietsers/fatbikes op de rotonde te voorkomen?</p>	<p>- Er vindt handhaving plaats, maar de impact hiervan op het gedrag van weggebruikers is doorgaans beperkt en van korte duur. Dit komt vooral door het huidige wegontwerp, dat onvoldoende bijdraagt aan het stimuleren van gewenst verkeersgedrag.</p> <p>- Fietsers en Fatbikes hebben voorrang op de rotondes, wat in lijn is met de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie 2030 en aansluit bij de lokale behoefte, mede vanwege de nabijheid van scholen. Deze voorrangssituatie verkleint de kans op foutief gebruik, doordat de primaire verantwoordelijkheid voor het anticiperen op andere verkeersdeelnemers bij het gemotoriseerde verkeer ligt. Toezicht op het juiste gebruik van deze rotondes blijft belangrijk, zoals ook op andere locaties binnen onze gemeente.</p>

189.	- 30 km zone pro - Zebrapad oversteek Heemskerkerweg	- Zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr.35
190.	- Graag zebrapad oversteek Heemskerkerweg - Voor 30 km zone	- Zie beantwoording Nr.35 - Zie beantwoording Nr. 1
191.	- Oversteek Heemskerkerweg stoplichten laten staan, ook bij 30 km - Ronde Büllerlaan goed over nadenken, stoplichten blijven veiliger	- Zie beantwoording Nr.35 - Een kruispunt is niet veiliger dan een rotonde, door de snelheid reducerende effecten die een rotonde heeft neemt de kans op letselongevallen of erger sterk af. - Zie beantwoording Nr. 14 - Zie beantwoording Nr. 17
192.	- Ronde Büllerlaan geen goed idee i.v.m. verkeersstroom scholieren - Stoplichten laten staan - Overweeg snelheidsdempende maatregelen	- Zie beantwoording Nr. 188 - De hoeveelheid snelheidsremmende maatregelen is gebaseerd op richtlijnen. Bij te veel van deze maatregelen ervaren het OV en nood- en hulpdiensten overlast. Momenteel zijn er plateaus, drempels, midden eilanden en rotondes aanwezig om snelheid te remmen.
193.	Ingang Heemskerkerweg vanaf Alkmaarseweg verkeersveiliger	- Zie beantwoording Nr. 35
194.	Stoplichten Heemskerkerweg oversteek laten staan	- Zie beantwoording Nr. 35
195.	- Enorm waarderen als er iets aan de racebaan verandert - Stoplichten Heemskerkerweg laten - Niet eens met minder parkeerplekken - Parkeerplaats en inrit woonerf laten zoals het nu is	- Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 50.A
196.	- Prima plan 30 km zone - Zebrapad Heemskerkerweg	- Zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr. 35
197.	- Niet eens met afsluiting ingang woonerf Burgemeester Scholtenstraat - Niet eens met minder parkeerplekken in het gratis gedeelte, er is nu al een gigantisch parkeerprobleem - Inrit en parkeerplaats laten zoals het nu is om extra overlast te voorkomen	- Zie beantwoording Nr. 50.A - Zie beantwoording Nr. 3 - Rotondes nemen meer ruimte in beslag dan andere kruispuntvormen, waardoor er lokaal parkeerplaatsen komen te vervallen. Wij zijn echter van mening dat de voordelen van rotondes zoals, verbeterde verkeersveiligheid, doorstroming en overzichtelijkheid opwegen tegen het verlies van deze parkeerplaatsen. De vervallen parkeerplaatsen worden elders gecompenseerd of aangevuld.
198.	Huidige oversteekplaats Heemskerkerweg behouden, het liefst met stoplichten maar in ieder geval met zebrapad	- Zie beantwoording Nr. 35
199.	- Prima voorstel 30 km/u - Verkeerslichten Heemskerkerweg behouden - Handhaving op snelheid - Blijft oprit naast woning toegankelijk?	- Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 25 - Zie beantwoording Nr. 50.A
200.	Behoud stoplichten oversteekplaatsen	- Zie beantwoording Nr. 35

201.	Top plan, goed bezig	- Zie beantwoording Nr. 179
202.	Alkmaarseweg is een belangrijke uitvalsweg, daarom niet eens met aanpassing verkeerssituatie naar een woonwijk (drempels/30 km)	- Zie beantwoording Nr. 223 - Zie beantwoording Nr. 220 - Zie beantwoording Nr. 268
203.	- Belachelijk dat Alkmaarseweg 30 km wordt - Geen smartcity	- Zie beantwoording Nr. 26 - Het creëren van een 'Smartcity' is geen onderdeel van dit groot onderhoudsproject.
204.	- Overleg was geen afspiegeling van de vele gebruikers - Tijdens spittijden rotondes zo druk dat autoverkeer bijna niet mogelijk is - Niet gesproken over kosten, wat gaan varianten kosten? - Voor GOW 50 variant	- De gemeente heeft meerdere inspraakrondes georganiseerd om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te bieden hun mening te geven. Het is bovendien niet verrassend dat juist de bewoners van de betreffende straat de grootste interesse tonen in de voorgenomen plannen. - De rotondes zijn ontworpen op basis van de bestaande verkeersstromen. Er is geen sprake van een onderschatting. Daarnaast is bij het ontwerp rekening gehouden met potentiële toename van verkeer, bijvoorbeeld bij het opheffen van de huidige 'knip'. Ook bij deze verwachte groei blijven de rotondes naar verwachting goed functioneren. - Het grootste deel van de kosten betreft rioolonderhoud. Doordat het riool vervangen moet worden, ontstaat de mogelijkheid voor groot onderhoud aan de weg. De materiaalkosten voor een GOW50- of GOW30-inrichting zijn vergelijkbaar. Een financieel voordeel van rotondes is dat zij qua onderhoud en abonnementskosten goedkoper zijn dan verkeersregelininstallaties. Daarnaast biedt het GOW30-ontwerp de mogelijkheid om subsidie van de provincie te ontvangen, wat niet mogelijk is bij een GOW50-ontwerp dat niet voldoet aan de CROW-richtlijnen. - Zie Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u in de bijlage.
205.	Is het niet nuttiger iets aan de parkeeroverlast te doen	- Zie beantwoording Nr. 3
206.	Graag contact i.v.m. vragen	- Contact heeft reeds plaatsgevonden. Intern wordt nog nader afgestemd of de wens tot het terugbrengen van de inrit mogelijk is. Dit maakt laden en lossen op eigenterrein mogelijk.
207.	- Blij met voorstel 30 km/u - Oversteken naar speeltuin moet veilig kunnen	- De Alkmaarseweg kan ter hoogte van de rotonde met de Burgemeester Scholtensstraat met een zebraapad

	<ul style="list-style-type: none"> - Speelplein Hoofdijkstraat graag aanpassen met meer groen en uitgebreider aanbod van speeltoestellen - Snelheid Burgemeester Scholtensstraat ook verlagen naar 30 	<p>worden overgestoken, dit in combinatie met een midden eilanden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Hoofdijkstraat is geen onderdeel van dit project. - Een deel van de Burgemeester Scholtensstraat wordt omgevormd naar GOW30, de rest van de straat valt buiten dit project.
208.	- 30 km/u	- Zie beantwoording Nr. 1
209.	<ul style="list-style-type: none"> - Groot voorstander van 30 km/u met meer groen - Parkeerdruk is al toegenomen, daarom aandacht om meer parkeerplekken te creëren - Verbod vrachtwagens - Fietspaden afgeschermd 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 1 - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 187
210.	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerplaatsen, parkeerdruk is al hoog - Twijfels of door versmalling van rijbaan het inderdaad veiliger wordt voor fietsers - Voorstel: fietspaden aan één zijde en afgeschermd, insteekvakken langs 1 zijde om meer vakken te creëren, stoepen iets versmallen - Ronde enorme verbetering 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - De rijloper blijft breed genoeg om openbaar vervoer in beide richtingen te laten passeren in combinatie met fietsers in beide richtingen. De visuele ruimte voor fietsers neemt toe wat deze gebruikers ten gunste komt. - Zie beantwoording Nr. 187 - Met een smallere stoep komen we onder de 1.2m uit op de smalste delen van de weg wat deze onbruikbaar maakt voor mensen met een beperking.
211.	Blij met voorstel van 30 km/u	- Zie beantwoording Nr. 1
212.	Geen noodzaak tot het verlagen van de snelheid en daarom tegen een snelheid van 30 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26
213.	Graag Alkmaarseweg bestemming woonerf	- Zie beantwoording Nr. 31.B (dit antwoord gaat in op het voorstel eenrichtingsstraat maar geldt ook voor woonerf)
214.	Snelheid 50 km/u behouden, verlagen snelheid is niet in het algemeen belang	- Zie beantwoording Nr. 26
215.	Behouden 50 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26
216.	Dringend verzoek om 50 km/u te laten blijven	- Zie beantwoording Nr. 26
217.	Wil graag dat de Alkmaarseweg een 50 km/u weg blijft	- Zie beantwoording Nr. 26
218.	<ul style="list-style-type: none"> - Voor 50 km/u - Verwacht problemen met brommers/fatbikes die auto's in gaan halen wanneer lagere snelheid voor auto's 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - De maximale snelheid geldt voor alle voertuigen dus ook voor fietsers en Fatbikes
219.	Wil 50 km weg laten	- Zie beantwoording Nr. 26
220.	<ul style="list-style-type: none"> - Graag behouden 50 km/u - 30 km/u is geen doen, veroorzaakt files en wordt toch niet aan gehouden - Alkmaarseweg/Rijkstraatweg weer open voor autoverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - De ruimtelijke inrichting is mede bepaald aan de hand van een verkeersmodel om zo te komen tot een optimale inrichting. Waar de Alkmaarseweg nu enkel een gebiedsontsluitende functie heeft brengt het voorliggende ontwerp meer

		balans aan tussen de verschillende behoeftes (groen, parkeren, wonen en verplaatsen). - De knip betreft een ander project. Er is wel rekening gehouden met het eventueel wegvallen van de knip bij het bepalen van de kruispunt vormen en ruimtelijke inrichting.
221.	Graag Alkmaarseweg 50 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26
222.	- Goed plan 30/u - Behouden stoplichten - Doe iets met handhaving	- Zie beantwoording Nr. 42 - Zie beantwoording Nr. 14 - Zie beantwoording Nr. 17 - Zie beantwoording Nr. 25
223.	- Weg is niet geschikt voor 30 km zone, omdat het een doorgaande weg is voor lijnbussen en hulpdiensten -> langere aanrijtijden - Herinrichting naar de wettelijke norm 30 km zone wordt te duur - Snelheid is nu al niet op te handhaven	- De kern van dit ontwerp is gericht op het beperken van de noodzaak tot inzet van nood- en hulpdiensten. Deze partners zijn vanzelfsprekend betrokken geweest bij de planvorming en kunnen zich vinden in het voorliggende ontwerp. Hierover meer in de bijlagen: Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u. - Zie beantwoording Nr. 204 - Zie beantwoording Nr. 25
224.	- 30 km zone is niet de beste oplossing: hulpdiensten worden belemmerd in hun werk, vertragen reactietijd - gescheiden fietspaden zijn betere manier om veiligheid te vergroten - Voorstander van behouden huidige 50 km zone, goede balans maar wel werken aan maatregelen die de veiligheid verbeteren zoals betere verlichting/duidelijke verkeersborden/goed onderhoud	- Zie beantwoording Nr. 223 - Zie beantwoording Nr. 187 - Zie beantwoording Nr. 220
225.	- Behouden 50 km/u, dat is veiliger - Snelheidscontrole met camera's	- 50km/uur is niet veiliger, de langere remweg welke nodig is om tot stilstand te komen bij een hogere snelheid leidt tot meer letselongevallen of erger. - Zie beantwoording Nr. 25
226.	Zorgen omtrent trillingen van de drempel die voor de woning aangelegd zou worden, daarom verzoek om drempel te heroverwegen en te kiezen voor optie zebrapad	- De drempel is voor 50 km/uur wat minder overlast geeft.
227.	Behouden 50 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26
228.	- Behouden 50 km/u van groot belang voor doorstroming van het verkeer - Voldoende maatregelen bij de huidige snelheid om veiligheid van weggebruikers te waarborgen, verlagen van snelheid staat daarom niet in verhouding tot de daadwerkelijke verkeerssituatie	- Zie beantwoording Nr. 26 - Naast verkeersveiligheid speelt ook de leefbaarheid een belangrijke rol. Bovendien is de fysieke ruimte ontoereikend om een verkeersveilig ontwerp voor een snelheid van 50 km/u te realiseren. - Zie beantwoording Nr. 220
229.	Behouden 50 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26
230.	Behouden 50 km/u, in verband met behouden van het stoplicht aan de Heemskerkerweg en	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie beantwoording Nr. 223

	snelheid voor hulpdiensten. Verkeershufters gaan zich niets aantrekken van een lagere snelheid/zebrapad	- Zie beantwoording Nr. 42
231.	Behouden 50 km/u, doorgaande weg met veel verkeer en geen scholen aan de weg	- Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
232.	Absoluut niet een 30 km zone	- Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
233.	Alkmaarseweg moet 50 km blijven, is een hoofdweg ook voor brandweer en politie. Er wordt nu al te hard gereden (voorbeeld Plesmanweg).	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie beantwoording Nr. 223 (als aanvulling de Alkmaarseweg is geen onderdeel van onze binnenring zoals de Plesmanweg) - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
234.	Toejuichen wijziging naar 30 km/u in verband met veiligheid	- Zie beantwoording Nr. 1
235.	- Geen 30 km zone, maar structurele controle - Hoflanderweg ter hoogte van café sport éénrichting maken ten behoeve van de schoolzone en om sluipverkeer tegen te gaan - Gescheiden fietspaden waarbij brom en snorfietsen op de hoofdrijbaan rijden - Hulpdiensten moeten op tijd kunnen komen bij prio 1	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25 - De inrichting van de Hoflanderweg is geen onderdeel van dit project. - Zie beantwoording Nr. 223
236.	- Voorstander 30 km inrichting - Blij met meer groen en bomen (aantrekkelijke woonomgeving) - Snelheidsverlaging goede maatregel om veiliger te fietsen en prettiger te wonen	- Zie beantwoording Nr. 1
237.	Niet mee eens om een 30 km zone te maken (betutteling)	- Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
238.	- Tegen verlaging van snelheid - Is een doorgaande weg, doorstroming van Beverwijk naar Heemskerk - Hulpdiensten moeten dan ook langzamer rijden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 223
239.	Voorstander van 30 km zone	- Zie beantwoording Nr. 1
240.	- Tegen 30 km/u zone - Ondoordacht plan wat meer nadelen als voordelen gaat opleveren	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
241.	Absoluut geen 30 km, behouden 50 km/u	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
242.	- Niet eens met 30 zone, ook al wordt er onverantwoord te hard gereden - Pas de weg zo aan dat er niet meer te hard gereden kan worden - 30 km is te langzaam, dan wordt de automobilist ingehaald door fietsers/fatbikers, doe dan bijvoorbeeld 40 km	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Een snelheid van 40 km/u past niet binnen een van de standaard wegcategorys in Nederland. Om de situatie ook voor weggebruikers die niet bekend zijn met de omgeving begrijpelijk en daarmee voor iedereen

		veilig te houden, hechten wij groot belang aan eenduidigheid in ontwerp en snelheid. - Zie beantwoording Nr. 218
243.	Met volle overtuiging verzoek om de snelheid te verlagen naar 30 km/u	- Zie beantwoording Nr. 1
244.	- Behouden snelheid 50 km/u - Grote bezwaren tegen 30 km/u, levert onveilige situaties op, fietsers met elektrische ondersteuning zullen auto's inhalen - Aanpassen straat naar rijgedrag gebruikers, fietsers eigen baan, flitspaal of andere snelheid controle - Hulpdiensten moeten veilig en vlot kunnen blijven functioneren - Huidige voorstel van aanpassingen is zonde van het geld, leidt alleen tot verkeer infarct en meer slachtoffers	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 218d - Zie beantwoording Nr. 42 - Zie beantwoording Nr. 223 - Zie beantwoording Nr. 220 - Zie beantwoording Nr. 204
245.	- Geen goed idee 30 km/u - Zet camera tegen te hard rijden - Stoplicht Heemskerkerweg niet weghalen	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 35 - Zie beantwoording Nr. 25
246.	Van doorslaggevend belang dat 50 km/u gereden mag worden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
247.	- 30 km/u wordt te gevaarlijk - Langzamer rijden geeft gevoel van schijnveiligheid - Weg is erg smal gemaakt, daardoor kunnen verkeersdeelnemers niet passeren, bijvoorbeeld in geval van pakketbezorging - Behouden verkeerslicht Overboslaan, onder andere voor overstekende scholieren	- Zie beantwoording Nr. 225 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 210 - Door de afnemende snelheid en de midden eilanden kan een oversteek veilig gemaakt worden.
248.	- Ten aller tijden moet deze weg 50 km/u blijven - Geen Amsterdamse taferelen waarbij fietsers en fabikers sneller gaan, met onrust en eigen rechter spelen tot gevolg	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 218
249.	Moet een 50 km/u weg blijven	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
250.	- Gewoon een 50 km blijven - Verzoek bijeenkomst Plesmanweg over herrie van motoren en snel rijden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
251.	- Graag 50 km/u behouden - Doorstroming, veiligheid en klimaat worden er niet mee gered	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
252.	- Behouden 50 km/u - Maak het veiliger zonder de maximale grens af te knijpen	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
253.	Benadrukt uitdrukkelijk dat de snelheidslimiet 50 km/u moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u

254.	<ul style="list-style-type: none"> - Tegen 30 km/u zone, gaat tot opstopping, verminderde doorstroming en veel ergernis leiden - Hinder voor hulpdiensten - Helpt de veiligheid niet, fietsers krijgen al apart pad 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 220 - In het voorliggende ontwerp is geen apart fietspad opgenomen
255.	<ul style="list-style-type: none"> - Tegen invoeren van 30 km: * 50 km werkt prima, maar weg moet anders ingedeeld worden * fietsers fietsen toch wel overal - Geen goede onderbouwing om er 30 km van te maken - Hoe 30 km gaan handhaven? Waarom nu geen flitspalen? - Mogelijkheid om af te wijken van inrichtingskenmerken, waarom gebeurt dat hier niet? - Bang dat dit het begin is van het invoeren van verdere maatregelen die leiden tot vrijheidsbeperkingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Hoewel er altijd kan worden afgeweken van de CROW-richtlijnen, geven wij prioriteit aan verkeersveiligheid boven optimale doorstroming. - Zie beantwoording Nr. 220
256.	Maximale snelheid van 50 km/u moet gehandhaafd blijven	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
257.	<ul style="list-style-type: none"> - Nadrukkelijk aangeven dat het een 50 km/u weg blijft. - Voor veiligheid kan er eventueel een flitspaal worden geplaatst. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25
258.	Moet 50 km blijven	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
259.	<ul style="list-style-type: none"> - Alstublieft 50 km weg zijn - Overschrijding flink beboeten 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25
260.	<ul style="list-style-type: none"> - Tegen verlaging van maximumsnelheid naar 30 km/u, behouden van 50 km/u - Huidige limiet van 50 km/u is voldoende, mits weg goed wordt ingericht en gecontroleerd - Het is een belangrijke verkeersader en essentieel dat hulpdiensten en andere gebruikers zich snel en veilig kunnen verplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 223
261.	<ul style="list-style-type: none"> - Niet eens met plannen 30 km weg, laat maximale snelheid 50 km/u blijven - Aanpakken als men zich niet houden aan de verkeersregels en Beverwijk vooral in de avonduren als racebaan gebruiken 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
262.	Benadrukken voor een 30 km zone, komt de veiligheid en leefbaarheid ten goede	- Zie beantwoording Nr. 1
263.	Graag 50 km/u, is een cruciale doorgaande route	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
264.	Moet 50 km/u blijven, is van oudsher een belangrijke verbidings- en ontsluitingsweg en dat moet blijven	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u

265.	Nadrukkelijk aangeven dat het een 50 km/u weg blijft	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
266.	Moet 50 km blijven	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
267.	Wil dat het 50 km/u blijft	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
268.	- Tegen 30 km, ontstaat sluipverkeer in andere wijken - Zet flitspalen neer - Maak hoge drempels	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie beantwoording Nr. 220 - Zie beantwoording Nr. 417 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25 - Aangezien ook het OV-gebruik moet maken van deze route zijn 50km/uur drempels ingepast. Zie ook beantwoording Nr. 42
269.	Deelt nadrukkelijk mede dat 50 km/u moet blijven	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
270.	Moet 50 blijven, geen vreselijke Amsterdamse toestanden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
271.	Wil graag 50 km/u houden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
272.	Zeer belangrijk dat automobilisten 50 km/u mogen blijven rijden, is tenslotte belangrijke verkeersader en 30 is voor een woonwijk gepast	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
273.	- Belangrijk dat de max snelheid 50 km blijft, is van oudsher een belangrijke doorvoer weg - Veiliger inrichten ja, maar snelheid verlagen nee	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
274.	- Behouden 50 km, is niet te snel - Is geen goede vooruitgang	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
275.	Wil dat het 50 km/u blijft, in verband met betere doorstroming voor hulpdiensten en het OV	- Zie beantwoording Nr. 223 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
276.	- Weg gewoon zo laten wat het nu is - 30 km werkt averechts als het om veiligheid gaat - Gaat onnodig veel geld kosten - Een paar flitspalen bij 50 km/u is meer zinvol	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25 - Zie beantwoording Nr. 204
277.	Graag 50 km aanhouden, precies zoals het altijd was	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
278.	Huidige snelheid van 50 km/u behouden	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u
279.	Moet een normale 50 km weg blijven, beslist geen 30 km weg van maken	- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u

280.	<p>Weg moet worden ingericht als een GOW 30:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dit zorgt voor veiligere verkeerssituaties voor alle weggebruikers, bij lagere snelheden neemt de kans op ernstige ongevallen significant af - een lagere snelheid draagt bij aan minder geluidsoverlast en luchtvervuiling, daarnaast is er de mogelijkheid voor meer groen wat het straatbeeld en leefbaarheid ten goede komt - de tijdswinst bij 50 ten opzichte van 30 is minimaal terwijl de nadelen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid groot zijn - door nu vast te houden aan GOW 30 ontwerp wordt onnodige vertraging voorkomen 	<p>- Zie beantwoording Nr. 1</p>
281.	<p>Keurt de wijziging van 50 naar 30 nadrukkelijk af en vraagt met klem 50 km/u in stand te houden</p>	<p>- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u</p>
282.	<p>Pleit voor een veilige 50 km weg, 30 km past niet bij doorgaande weg</p>	<p>- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u</p>
283.	<p>Tegen 30 km</p>	<p>- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u</p>
284.	<ul style="list-style-type: none"> - Tegen de plannen om een 30 km zone te maken - Weg dient veilig ingericht te worden en op snelheid controles uitvoeren 	<p>- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 25</p>
285.	<ul style="list-style-type: none"> - Bevestiging buurt is voor 30 km - Blij met de gemaakte aanpassingen, hoopt op invoeren betaald parkeren 	<p>- Uw opmerking over betaald parkeren valt buiten dit project en hebben wij doorgespeeld naar de parkeerregisseur.</p>
286 t/m 416.	<p>Handtekeningen actie</p>	<p>- Zie beantwoording Nr. 50.A</p>
417.	<ul style="list-style-type: none"> - Verlagen van de snelheid en aanbrengen van snelheid remmende maatregelen zal onvermijdelijk leiden tot een verschuiving van verkeer naar andere wegen, die al druk zijn en dan nog drukker worden - Toename sluisverkeer door woonwijken die hier niet op zijn ingericht en de leefbaarheid en veiligheid daar nadelig beïnvloed - Aanrijdtijd van hulpdiensten kan aanzienlijk worden verlengd door de snelheidsbeperkende maatregelen, met alle gevolgen van dien 	<p>- Zie beantwoording Nr. 220 Dit verkeersmodel is tevens gebruikt om inzicht te krijgen in het effect op de routekeuze. Hieruit blijkt dat de Alkmaarseweg voor de meeste verplaatsingen het meest geschikt blijft als route om Beverwijk te doorkruisen. Daarnaast zorgen de rotondes voor kortere wachttijden bij de kruispunten. - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 223</p>
418.	<ul style="list-style-type: none"> - Ernstige zorgen over afwaardering van 50 naar 30 - Verkeersdrukke zal elders toenemen met allerlei extra risico's en nadelige gevolgen voor de leefbaarheid en woongenot op die locaties 	<p>- Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 220 - Zie beantwoording Nr. 223 - Zie beantwoording Nr. 417</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Over de gevolgen voor de rest van Beverwijk is onvoldoende nagedacht, er worden nieuwe problemen gecreëerd - Aanpassing weg zonder 30 km/u of andere snelheid remmende maatregelen 	
419.	<ul style="list-style-type: none"> Tegen 30 km: - Ontsluitingsweg kan en mag geen 30 km zone zijn - hulpdiensten worden in de doorstroming belemmerd 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 223
420.	<ul style="list-style-type: none"> Tegen 30 km, stad moet bereikbaar en leefbaar blijven en dat kan niet bij deze maatregel 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 220
421.	<ul style="list-style-type: none"> Zorgen om parkeerplaatsen, omdat die er nu al te weinig zijn en er dan nog meer worden geschraapt 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3
422.	<ul style="list-style-type: none"> - Waardering voor de ontwerpen van de herinrichting, deze zien er zeer goed uit - Zorgen over mogelijke toename sluipverkeer - Verzoek om maatregelen te nemen om andere straten minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 220 - Zie beantwoording Nr. 417 - Momenteel zijn wij niet voornemens maatregelen te nemen tegen sluipverkeer. Mocht na realisatie van het project toch blijken dat maatregelen nodig zijn zullen wij hier gehoor aan geven.
423.	<ul style="list-style-type: none"> - Ergert zich aan het verdwijnen van parkeerplaatsen, waardoor parkeerprobleem verplaatst naar andere wijken - Waar kan met kinderen veilig worden overgestoken? Niemand gaat zich aan de snelheid van 30 km/u houden - Langere aanrijdtijd voor hulpdiensten als zij naar de grensstraat moeten als gevolg van één ingang - Huisvuil kan niet worden opgehaald 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 42 - Zie beantwoording Nr. 11 - het klopt dat het niet openstellen van de grensstraat effect heeft op de aanrijdtijd van nood- en hulpdiensten. Echter betekent het behouden van de huidige situatie niet dat hiermee de maximale aanrijdtijd wordt overschreden. Mede op verzoek van een heel aantal bewoners hebben wij hierom gekozen om deze extra toegang niet te realiseren.
424.	<ul style="list-style-type: none"> - Door afsluiten van de oprit aan de Burgemeester Scholtenstraat kunnen grote auto's en vrachtwagens niet meer bij de Grensstraat/Dierluststraat/Korte Kerkstraat komen - Er komen 20 parkeerplaatsen te vervallen terwijl er nu al geen plek is 	<ul style="list-style-type: none"> - Grote voertuigen, zoals die van nood- en hulpdiensten, kunnen via de Dierluststraat de wijk in- en uitrijden. - Zie beantwoording Nr. 3
425.	<ul style="list-style-type: none"> Minder parkeerplaatsen en geen zebrapaden zijn niet goed doordacht, er is dan geen veilige plek meer om over te steken 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 35
426.	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerplaatsen schrappen is niet aanvaardbaar, parkeerdruk is al te hoog - Verkeersdrempel van Korte Kerkstraat sluiten, dan kan groot vrachtverkeer niet meer door de straat - Wel blij met rotonde om de snelheid eruit te halen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr. 424

427.A	Behoud de verkeerslichten ter hoogte van de Heemskerkerweg zodat er veilig kan worden overgestoken	- Zie beantwoording Nr. 35
427.B	Hoe wordt ervoor gezorgd dat de nieuwe verkeerssituatie door weggebruikers onder de knie wordt gekregen	- Na oplevering zal er altijd een periode zijn waarin het verkeer moet wennen aan de nieuwe situatie. Omdat wij ons zoveel mogelijk houden aan de geldende CROW-richtlijnen, sluit het ontwerp aan bij andere GOW30-ontwerpen. Mocht na de realisatie blijken dat er toch sprake is van verwarring, dan kunnen altijd aanvullende maatregelen worden getroffen.
427.C	Verkeerslichten worden niet vervangen, maar weggehaald. Dat had eerder gecommuniceerd moeten worden	- In verschillende voorgaande versies van de ontwerpen die voorgelegd en besproken zijn in de participatierondes is voorgesteld de kruispuntvormen op de Alkmaarseweg te wijzigen.
428.	<ul style="list-style-type: none"> - Complimenten voor de uitgewerkte plannen - De inrichting zal de weg een stuk veiliger maken en ook een hoop uitmaken voor geluidsoverlast van auto's - Idee om doorsteek door groenstrook bij de bushalte ter hoogte van nrs. 290-296 te maken 	- Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van uw opmerking
429.	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeercapaciteit wordt verminderd terwijl dat al te weinig is en hierdoor dus nog verder verslechterd - Ook door vergroening wordt deze capaciteit nog verder beperkt - Zebepad Burgemeester Scholtenstraat graag behouden - De route van vrachtwagens van en naar Kennemer Theater ongewijzigd laten 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 3 - Zie beantwoording Nr.35 - De rotondes zijn ontworpen en berekend op vrachtverkeer. Hierdoor hoeven de bestaande routes voor vrachtverkeer richting de bibliotheek en het Kennemer Theater niet te worden aangepast.
430.	Vraag of er rekening is gehouden met het verbod voor vrachtverkeer dat nu geldt op de Alkmaarseweg	- Zie beantwoording Nr. 52
431.	<ul style="list-style-type: none"> - 30 km is onoverzichtelijk en gevaarlijk, aangezien fietsers en brommers tegenwoordig harder rijden, auto's aan alle kanten inhalen en daardoor ogen tekort komt - Fietsers kunnen snel op de rijbaan komen, omdat fietspad niet apart van de rijbaan is - Verder is 30 bij een weg als deze waarbij geen school of park is niet passend - Slecht plan 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u - Zie beantwoording Nr. 187
432.	<ul style="list-style-type: none"> - 30 km/u is overdreven langzaam - 50 km/u is een veilige snelheid als de drukte het toelaat - Bedenk bij 50 km/u snelheidsbeperkende maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zie beantwoording Nr. 26 - Zie de bijlagen Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u

Antwoord m.b.t. GOW50/snelheid 50 km/u:

Het ontwerp is tot stand gekomen in samenwerking met de Fietsersbond, nood- en hulpdiensten, Connexion, Transdev, bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden.

Daarbij is gekeken naar tal van wensen en eisen. De Alkmaarseweg voldoet aan de huidige landelijke richtlijnen voor GOW30, niet aan de richtlijnen voor GOW50.

Waarom voldoet de Alkmaarseweg niet aan de landelijke richtlijnen voor GOW50? De straat heeft te weinig beschikbare ruimte om hier een 50 km-weg van te maken met vrij liggende fietspaden die voldoen aan de regelgeving. Daarmee kan niet aan veiligheidseisen worden voldaan. Een 50 km-weg zou ook ten koste gaan van veel parkeerplaatsen en groen.

Om tot het juiste ontwerp te komen met de huidige beschikbare ruimte is gekozen voor een GOW30-weg. Dit type weg op basis van landelijk beleid biedt de volgende voordelen:

- Fietsers en voetgangers hebben voorrang;
- Betere doorstroming omdat verkeerslichten worden verwijderd;
- Meer parkeerplaatsen;
- Meer groen, wat beter is voor het klimaat en woonsfeer;
- Verkeersremmende maatregelen zoals drempels, verhoogde kruisingen en voorrang voor fietsers en voetgangers op rotondes;
- Veilige oversteekplaatsen voor scholieren;
- Minder trillingen en geluidsoverlast waardoor er geen extra maatregelen hoeven te worden genomen aan de woningen;
- Kleinere kans op ernstige ongevallen door lagere snelheid en langere reactietijd;
- Nauwelijks tijdverlies voor deze gebiedsontsluitende route door snellere doorstroming dankzij het ontbreken van verkeerslichten;
- Verbetering van de verkeersveiligheid, positief geadviseerd door nood- en hulpdiensten, Transdev, Connexxion en de Fietsersbond.

Los van deze praktische voordelen is het GOW30-ontwerp de uitdrukkelijke wens die tijdens de participatie naar voren kwam.