



Aan: De Gemeenteraad van Heiloo, Raadhuisplein 1, 1851 JL Heiloo
Van: Bestuur Vereniging Bewonersbelangen Stationsweg Heiloo (BBSH)
Inspreker: de heer Van As

Betreft: Gebreken Rapport Verkeerskundig basisdocument bestemmingplannen Heiloo
Referentie: **Inspreek-notitie BBSH**, Raadsinformatieavond 5 juli 2022

De Gemeenteraad is verantwoordelijk voor het Verkeersbeleid en daarop gebaseerde Verkeersbesluiten en Bestemmingplannen. Een zorgvuldige vaststelling van het Verkeersbeleidsplan en het bijbehorende pakket verkeersmaatregelen is van belang. Het Bijlagenrapport beoogt invulling te geven aan het maatregelenpakket behorende bij het Verkeersbeleidsplan.

BBSH vraagt uw aandacht voor enkele gebreken in het vigerende Verkeersbeleidsplan 2018-2030 waarvoor het Rapport Verkeerskundig basisdocument bestemmingsplannen Heiloo (Bijlagenrapport) geen oplossing biedt. Daarnaast zien wij in het Bijlagenrapport enkele opmerkelijke fouten en gebreken.

Het Bijlagenrapport wordt gepresenteerd als Verkeerskundig basisdocument. In een dergelijk document mag een referentiekader voor de inrichting van wegen en het opstellen van toetswaarden voor de verkeerintensiteit niet ontbreken. **BBSH acht het ontbreken van een duidelijk referentiekader o.b.v. landelijke richtlijnen een (inmiddels langdurige) omissie in het Verkeersbeleid van de Gemeente.**

Verder constateren wij dat in bijlage 2 van het Bijlagenrapport het 'Voorbeeld van de Wegenscan' **foutieve input wordt gehanteerd voor de wegenscan. Daarnaast ontbreekt in het Bijlagenrapport onderzoek naar de kruising Stationsweg -Kennemerstraatweg.** Dit terwijl op het wegvak van de Stationsweg tot aan de verkeerslichten dagelijks de langste file van Heiloo staat.

Ten slotte is onduidelijk hoe de maatregelenpakketten zich verhouden tot overige maatregelen uit het verkeersbeleid, zoals de routing van het vrachtverkeer.

BBSH vindt het spijtig om bovenstaande hiaten in het verkeersbeleid te constateren. Wij waarderen dat wij in de gelegenheid zijn gesteld om u hierop te wijzen.

BBSH zet zich in voor de verkeersveiligheid van de Stationsweg. Het volgen van landelijke richtlijnen en verkeerskundige inzichten, is essentieel voor de verkeersveiligheid. Wij hebben mede daarom nadere informatie opgevraagd over de gehanteerde input voor de verkeersscan (via het Wob-verzoek van 5 april jongstleden, door E.J Bijkerk ingediend).

Dank voor uw aandacht.

Toelichting



1. Referentiekader voor de inrichting (en reconstructie) van wegen ontbreekt.
Hoe worden de landelijke normen en richtlijnen door de Gemeente Heiloo toegepast voor het programma van eisen voor de inrichting van wegen?

Wegen worden ontworpen volgens richtlijnen voor wegontwerp. Het is vanzelfsprekend dat een weg zo wordt ontworpen en aangelegd dat voertuigen en weggebruikers voldoende ruimte krijgen om met zo weinig mogelijk conflicten veilig gebruik te kunnen maken van de weg.

Het onderscheid tussen ETW A en ETW B met bijbehorende wegkenmerken in het vigerende Verkeersbeleidsplan 2018-2030 is in strijd met landelijke richtlijnen (CROW). Zonder een duidelijk referentiekader en programma van eisen voor de inrichting van wegen is het gissen naar de toekomstige reconstructie van wegen qua vormgeving en consistentie binnen Heiloo. Daardoor kunnen de toetswaarden voor de verkeersintensiteit niet worden vastgesteld voor wegen waarvan we weten dat ze binnenkort heringericht worden, maar waarvoor de plannen nog niet uitgewerkt zijn. Tegen welke toetswaarden moeten de verkeersmaatregelenpakketten dan beoordeeld worden?

2. Toepassing landelijke richtlijnen verkeersintensiteit niet consistent toegepast
Landelijke richtlijnen voor de verkeersintensiteit voor erftoegangswegen (ETW) bedragen 3.000 tot maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mtv/etm). In het Verkeersbeleidsplan hebben de ETW'n in Heiloo verschillende toetswaarden voor de verkeersintensiteit zonder dat dit wordt gemotiveerd o.b.v. de verkeerskundige kenmerken van de betreffende straten.

Bijvoorbeeld de Stationsweg kent een smal wegprofiel, geen schrikruimte (obstakels bomen en geparkeerde auto's), grote dichtheid zijstraten en intensief voetgangers en fietsverkeer, alsmede scholen in de directe omgeving. Deze kenmerken leiden normaal gesproken tot een lage toetswaarde voor de verkeersintensiteit. In elk geval lager dan de landelijke richtlijn van maximaal 6.000 mvt/etm. Daarnaast hoe kan het Verkeersbeleidsplan voor andere vergelijkbare ETW-straten in Heiloo wel een lagere toetswaarde (4.000) hanteren?

De uitkomst van de verkeersscan van Goudappel bedraagt 6.000 mvt/etm en is uitgevoerd o.b.v. een veronderstelde reconstructie. Onduidelijk o.b.v. welke kenmerken de wegenscan is uitgevoerd.

- i. Voetgangers aantallen: breedte trottoir
- ii. Fietsers aantallen: breedte fietsstroken
- iii. Kruising met Kennemerstraatweg (plateau, verkeerslichten, rotonde?)
- iv. Ruimte voor de bomen: omvang boomvak o.b.v. veiligheid verkeer en boomzorg ecosysteemdiensten

Deze input en output van de verkeersscan voor de Stationsweg is begin april 2022 met een Wob-verzoek opgevraagd, doch nog steeds niet ontvangen.



3. Gebreken en fouten in het Rapport

In de Bijlage 2 van het Rapport wordt een voorbeeld wegenscan gegeven. Deze is onjuist. Er wordt geen rekening gehouden met essentiële wegkenmerken, zoals:

- Hanteren van schrikruimte i.v.m. bomen en geparkeerde auto's in parkeervakken
- Verhardingsbreedte rijbaan: 5,60 meter, moet zijn **minus** ruimte voor de boomvakken (2 x 75 cm). Bomen verdragen geen verharding tegen de stam. Het voorbeeldprofiel is daarmee onjuist, logischer is rijbaanbreedte 4,10 meter te hanteren om de bomen voldoende ruimte te geven.

Daarnaast worden foutieve inrichtingskenmerken van de ETW aangegeven: Fietsvoorziening en Markering worden genoemd als ideale kenmerken. Dit is in tegenspraak met de CROW-richtlijnen.

Ten slotte is geen onderzoek gedaan naar het verkeersknelpunt Stationsweg-Kennemerstraatweg. Juist op dit wegvak van de Stationsweg staat voor de verkeerslichten dagelijks de langste file van Heiloo (ochtendspits ca. 80 meter).



Verwachtingen BBSH

Referentiekader voor de inrichting o.b.v. landelijke richtlijnen

CROW-richtlijnen voor wegen binnen de bebouwde kom: BIBEKO - ASVV 2021: alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom

CROW Publicatie 164d - Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen

CROW Publicatie 203 Richtlijn Essentiele Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur

Handboek Bomen 2018 van het Norminstituut bomen (randvoorwaarden en eisen kwetsbare boomzone voor de ecosysteemdiensten): zie website van het Norminstituut met uitspraak Groentechnicus BUCH. Blijkbaar is Heiloo hier wel bij aangesloten.

Programma van eisen n.a.v. landelijke richtlijnen

Minimale verhardingsbreedte: minimaal 4,50

Minimale rijbaanbreedte ETW 4.80 meter (ASVV 2021) en maximaal 5,40 meter

Plantvak van de boom i.v.m. ecosysteemdiensten en goede boomzorg

Minimale afstand van boom tot trottoirband van de rijbaan is 0,75 meter i.v.m. veiligheid

Minimale breedte trottoir: 2,40 meter

Obstakelvrije zone vanaf de verharding

Basiskennmerken: erftoegangswegen (bibeko)

Binnen de bebouwde kom zijn dit de 30 km-zone wegen. Dit is de standaard woonstraat waarbij al het verkeer bestemmingsverkeer is. Bij erftoegangswegen heeft parkeren een belangrijke functie. Eenrichtingsverkeer is een optie.

Deze wegen worden gekenmerkt door de volgende basiselementen:

- Klinkerverharding, tenzij de aanliggende bebouwing kwetsbaar is voor trilling schade
- Snelheidsremmers, toepassen van plateaus op lange rechtsstand en/of chicanes en/ of een aan één zijde van de weg een wegversmalling (uitbuiging).
- Gelijkwaardige kruisingen (verkeer van rechts voorrang)
- Geen belijning/markeringen
- Ter plaatse van gevaarpunten ononderbroken lengtemarkering aan de rechterzijde van de rijbaan
- Geen fietsstroken en fietssuggestiestroken
- Geen voetganger oversteek plaatsen (VOP) m.u.v. scholen conform stroomschema CROW
- Landbouwverkeer en langzaam verkeer op rijbaan
- Bushalte op rijbaan
- Langsparkeren op rijbaan
- Haaksparkeren aansluitend op rijbaan
- Openbare verlichting aanwezig
- Erfaansluitingen op rijbaan
- Kruispunten voorzien van plateaus



Voorbeeld: toepassing verkeersscan Goudappel t.b.v. toetswaarde verkeersintensiteit

Wegenscan Stationsweg									
Verkeerstoets met behulp van de Wegenscan ter beoordeling van de relatie 'vorm - functie - gebruik' van de weg									
samenhang basissenmerken, wegfunctie en verkeersintensiteitsgrenzen									
Verkeersintensiteitsgrenzen									
De vormgeving van de weg stelt grenzen aan de maximaal wenselijke verkeersintensiteit. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er wachtrijen? Op wegen binnen de bebouwde kom en wegen die (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, is een toets aan de (technische) capaciteit van de weg onvoldoende. Daar is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een verkeersveilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Kan nog worden overgestoken? Kan er veilig worden gefietst?									
Toetsen met Wegenscan									
De Wegenscan toetst aan al deze aspecten. De laagste verkeersintensiteit – de zwakste schakel – is maatgevend voor de acceptabele verkeersintensiteit op een bepaald weggedeelte.									
Zowel de huidige als de toekomstige situatie (nieuwe inrichting) kan getoetst worden									
Input Wegenscan									
Wegfunctie									
Wegtype									
Ligging									
Gewenste oversteekwaliteit									
Parkeerwisselingen									
Spelen op straat uitgangspunt									
Sociale interactie van belang									
Gebruik (verkeersintensiteit)									
Intensiteit autoverkeer									
Aandeel vrachtverkeer									
Aandeel bussen									
Intensiteit fietsverkeer									
Intensiteit voetgangers									
Intensiteit oversteek fiets									
Intensiteit oversteek voetgangers									
Intensiteit drukste zijweg									
Snelheid									
Eenrichtingsverkeer									
Parkeren op de rijbaan									
Vormgeving (basissenmerken)									
Rijbaanbreedte									
Fietsvoorzieningen									
Voetgangersvoorzieningen									
Parkeervakken zijde 1									
Schrikruimte tot parkeren									
Parkeervakken zijde 2									
Schrikruimte tot parkeren									
Oversteek fiets									
Oversteek voet									
Dichtheid zijstraten									
Aantal takken kruispunt									
Vormgeving kruispunt									
Ondergrond(bermschade)									
Rijrichtingsscheiding									
Banden en zijmarkeringen									
Bushaltes									
Verharding									
Breedte fietsvoorziening									
Breedte voetpad									