De Fietsersbond (FB) kan na de aanpassingen ingegeven door de Provincie niet langer achter het ontwerp staan.

De Zeeweg staat al sinds het verkeersplan 2008 te boek als erftoegangsweg (ETW). Daarmee voldoet de inrichting van deze weg dus al 16 jaar niet aan het beoogde en vastgestelde gebruiksdoel.

Hierdoor is het nog steeds een belangrijke en te drukke ontsluitingsweg voor Westelijk Heiloo en de Egmonden naar de Kennemerstraatweg en vv en dus ook deels de oorzaak van het aanbodprobleem op de aansluitende Stationsweg.

Door de Zeeweg nu te gaan bestempelen als een experimentele Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW) is de kans groot dat wel de snelheid naar beneden zal gaan maar het verkeersaanbod niet. Dat is onze belangrijkste motivatie om de keuze voor een GOW30 categorisering te ontraden.

Dat een ETW wel zal leiden tot vermindering van het verkeersaanbod bewijst de Kerkelaan. Sinds deze opnieuw en duidelijk ingericht is als ETW is het aanbod daar met 30% gedaald !

De keuze voor GOW30 is sterk beïnvloed door een financiële motivatie, nl het verkrijgen van maximale subsidie van mogelijk 90% vanuit de Provincie als de vrijliggende fietspaden behouden blijven. De betrokken ambtenaren hebben daaruit ten onrechte de conclusie getrokken dat de wegcategorie dan geen ETW kon blijven omdat een ETW normaal gesproken geen vrijliggende fietspaden heeft. Aangezien de provinciale ambtenaar in een mail naar de FB-Heiloo heeft aangegeven dat de provincie waarschijnlijk gaat kiezen voor een doorfietsroute Egmond Akersloot op dit tracé is het mogelijk om de fietspaden te handhaven ook bij een ETW.

Overige kritiekpunten;

- De entree bij de rotonde Ewisweg lijkt met zijn 2 gescheiden asfaltstroken totaal niet op een ander type weg als waar men als automobilist reeds op rijdt. Dit zal het inrijden van de Zeeweg dan ook

niet afremmen. Graag zien we hier de uit het eerste ontwerp verdwenen inritconstructie terug.

- Op een GOW30 dient de voorrang geregeld te zijn waarbij de GOW30 vanwege zijn stromend karakter in de voorrang ligt. Op de Zeeweg zou men dus voorrang hebben op de De Wildtlaan. Heel onlogisch en gevaarlijk omdat men op de kruising met de Westerweg voorrang moet verlenen omdat dit de doorfietsroute is. Door dit verschil ontstaat volgens de FB een gevaarlijke situatie bij de Westerweg waar de automobilist onvoldoende beseft dat hij daar dan geen voorrang heeft.

De vrijliggende fietspaden zoals nu ontworpen, waarin het noordelijke deel deels ontbreekt zijn een groot risico.

- Ik heb inmiddels de leeftijd bereikt waarop ik veel in het Trefpunt kan gaan beleven. Ik neem u graag even mee op mijn route. Ik woon in de omgeving van het doorsteekje bij Radio Bakker. Daarvandaan fiets ik langs de dierenarts naar de Heerenweg. Via de rotonde die ik ¾ moet nemen word ik straks na plus minus 100 meter verplicht om over te steken naar de zuidkant van de Zeeweg. Wanneer ik de spoorweg ben overgestoken moet ik weer terug naar de Noordkant. Na weer 100 meter bij de Westerweg aangekomen steek ik weer over richting Pastoor van Muijenweg om daar vervolgens rechtsaf te slaan naar het Trefpunt. Ik heb het toch getroffen als ik daar heelhuids aankom.

- Om deze 2 x extra oversteken te voorkomen zou het fietspad aan de noordkant van de Zeeweg behouden moeten blijven. Aan de koudwatervrees van Pro-rail ten aanzien van overstekende fietsers dichtbij/schuin over de spoorwegovergang richting fietsenstalling kan op eenvoudige manier wat gedaan worden door het planten van stevige en robuuste bosschages.

-De in het voorlopig ontwerp opgenomen drempels [3 stuks] en plateaus [2 stuks] kunnen naar onze mening rekenen op grote weerstand bij de aanwonenden. Omdat er ook wat vrachtverkeer door de Zeeweg moet zal men erg bang zijn voor trillingen.

Het risico bestaat, dat door deze weerstand er drempels zullen vervallen of op een andere veel minder snelheidsremmende wijze uitgevoerd gaan worden. De FB stelt dan ook voor te kiezen voor kussen ipv drempels. Kussens remmen rustiger maar sterker dan drempels omdat de automobilist naast een verticaal ook een horizontale beweging gaat maken.

-De Kiss and Ride langs het fietspad, met alle gevaren van dien, op een los en laadplek en/of desnoods nota bene bij een bushalte plannen getuigt niet van een doordacht plan maar van een noodoplossing

-Dit brengt me bij een van de grootste pijnpunten. Het gebrek aan een integraal plan voor deze 2 wegen en het Stationscentrum. Er is nu geen goede oplossing voor de Kiss and Ride. Er is een probleem met het paviljoen van de ov fietsen, er is een tekort aan fietsenstallingen en auto's rijden nog steeds door het Stationscentrum op zoek naar een parkeerplek. Er hangt ons een lappendeken boven het hoofd, waarbij steeds pleisters geplakt dienen te worden wanneer deze problemen los gezien worden van elkaar en als projecten behandeld worden.

-Wij willen u dus vragen al deze problemen integraal te bekijken, een visie te ontwikkelen en ze samenhangend, duurzaam en toekomstbestendig op te lossen.