

Beantwoording technische vragen fractie PvdA herinrichting Stationsweg Zeeweg

1. Hoe stelt men aanmoediging voorkeursroute voor met name vrachtverkeer (route Vennewatersweg)? Maw, is er rekening gehouden met een periode actieve informatievoorziening dmv matrix borden en dergelijke?

We stellen een flyer op om bedrijven en chauffeurs van leveranciers te informeren over de wegen waar het vrachtverkeer in Heiloo mag rijden om bij de verschillende bestemmingen in Heiloo te komen. Ondernemers in Heiloo ontvangen ook een brief waarin we de routes voor vrachtverkeer toelichten. Ook wordt het verbod nogmaals in de pers kenbaar gemaakt en op de gemeentewebsite en sociale media. Wij verwachten dat we hiermee voldoende inzet plegen om de bedrijven, leveranciers en chauffeurs te informeren over de wegen waar vrachtverkeer mag rijden.

2. Welke lessen uit de Kerkelaan/Belieslaan zijn er getrokken en hoe zijn deze meegenomen in de voorgestelde herinrichting?

De lessen uit de herinrichting Kerkelaan/Belieslaan die zijn meegenomen in deze verkeerskundige voorgestelde herinrichting zijn:

- De verkeersremmende maatregelen zoals de plateaus en drempels hebben ervoor gezorgd dat het voor de aanwonenden een leefbare straat is geworden waar men graag verblijft. In de beginperiode werd door verkeersdeelnemers via (social) media geklaagd over de vele drempels en dat de straat niet meer als prettige ontsluitingsweg werd beschouwd. Ook het 'omrijden' via alternatieve wegen werd als groot minpunt gezien. Na een periode van gewenning aan de nieuw situatie is het aantal klachten afgenomen. Maar de indruk blijft bestaan dat veel verkeersdeelnemers moeite hebben met de nieuwe inrichting, mogelijk omdat zij niet bekend zijn met de achtergronden (het waarom) van de keuzes en de visie die Heiloo heeft op gebied van verkeer. De les die hieruit getrokken kan worden is dat het waarom van de keuzes meer aandacht verdient in bijvoorbeeld de communicatie rondom de herinrichting.
- Het aantal verkeersbewegingen is door de herinrichting afgenomen tot een aanvaardbare hoeveelheid. Een deel van het verkeer heeft een andere ontsluitingsroute gekozen. De afname van verkeer op deze route is echter nauwelijks terug te vinden in een toename van verkeer op andere wegen in Heiloo. Daarmee is invulling gegeven aan een belangrijk speerpunt uit het Verkeersbeleid 2018 – 2030, namelijk het terugdringen van de verkeersintensiteit op de routes Kerkelaan-Belieslaan en Stationsweg-Zeeweg. De verwachting is dat ook na de herinrichting van de Stationsweg – Zeeweg een deel van het verkeer andere routes zal kiezen. De Vennewatersweg wordt in dat opzicht een steeds reëler alternatief om van oost naar west te komen (en andersom), dit gold nog niet zozeer voor het verkeer op de Kerkelaan – Belieslaan.
- De gereden snelheid van het verkeer is sterk teruggedrongen. Daarmee is een veiligere verkeerssituatie ontstaan (met name voor fietsers). De indruk bestaat dat automobilisten ook steeds meer accepteren dat ze langer achter een fietser moeten blijven rijden;
- Niet alleen in de Kerkelaan – Belieslaan zijn ervaringen opgedaan. Ook de herinrichting van de Westerweg en Het Zevenhuizen hebben er bijvoorbeeld toe geleid dat de leefbaarheid in deze straten is verbeterd, het verkeersaanbod is teruggedrongen, de gereden snelheid is afgenomen en daarmee de verkeersveiligheid is verbeterd.

3. Op de Zeeweg: Waarom SVT optie 1 drempels en niet optie 2 gezien het feit dat we hier juist vrachtverkeer overheen willen leiden (en weg van Stationsweg).

1. SVT drempel elementen, lengte 1,75 meter, tegen elkaar aangelegd (voorbeeld Kerkelaan-Belieslaan). Zeer effectief om de snelheid te verlagen.

2. SVT drempel elementen, lengte 1,00 meter met 5 meter straatwerk er tussen. Dit soort drempels is minder effectief om de snelheid te verlagen, zijn wel vriendelijker voor de vrachtwagens.

Om de snelheid naar 30 km/uur terug te brengen zijn er snelheidsremmende maatregelen nodig. Als op de Zeeweg gekozen wordt voor drempels (optie 2) die vriendelijker zijn voor vrachtwagens, zal het autoverkeer sneller dan 30 km/uur blijven rijden wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Uit ervaring is bekend dat drempel optie 2 de snelheid minder afremt dan drempel optie 1.

4. Waarom wordt de rotonde Heerenweg/Stationsweg/Zeeweg niet meegenomen?

Verkeersveiligheid is daar aantoonbaar zwaar in het geding. Kan meer in detail uitgelegd worden waarom dit tot nog meer drukte zou leiden?

De verwachting is dat de verkeersintensiteit zal afnemen met de voorgestelde maatregelen. Tegelijkertijd is de verwachting dat de afname niet zó groot zal zijn dat de rotonde op een veilige wijze kan worden omgevormd naar een gelijkwaardig kruispunt. De verwachting is dat met de realisatie van de aansluiting A9 het verkeersaanbod verder teruggedrongen kan worden, zodanig dat er wel op een veilige wijze een gelijkwaardig kruispunt gerealiseerd kan worden. In gesprekken met Politie Noord-Holland en de Provincie Noord-Holland is ons met klem geadviseerd om de rotonde nog niet aan te passen, omdat de verkeersveiligheid in het geding zou zijn bij het voorziene verkeersaanbod (lager dan nu, maar nog té hoog) in combinatie met een gelijkwaardig kruispunt. Het voorstel is dan ook om de rotonde nog in tact te laten en deze pas aan te passen zodra de verkeersintensiteit daadwerkelijk is teruggedrongen tot een niveau dat passend is bij een gelijkwaardig kruispunt.

5. Vrachtverkeer willen we weren van de Stationsweg en sturen we over Vennewatersweg (althans, dat willen we) en dan omrijden via Malevoort/Zeeweg. Nu de Zeeweg voor een belangrijk stuk beoogd wordt beklinkerd te worden, hoe draagt dit hier dan aan bij? Dit ook in combinatie met de beoogde GOW30 duiding, dan is asfalt toch ook acceptabel?

Het aanbrengen van asfalt op deze route leidt er in praktijk toe dat al het gemotoriseerde verkeer (veel) harder rijdt dan wanneer klinkerverharding wordt toegepast. Dat is uit oogpunt van vrachtverkeer mogelijk prettig, maar uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid is dat juist niet wenselijk.

De Zeeweg vormt in principe de ontsluitingsroute voor vrachtverkeer van/naar het winkelgebied rond het station, niet voor overige bestemmingen in Heiloo. Daarnaast is de Zeeweg een woonstraat waar veel woningen direct op aansluiten. Tot slot vormt de Zeeweg een belangrijke fietsverbinding. De weg kent dus verschillende functies waarbij soms tegengestelde belangen gelden. Deze functies en belangen zijn het best te verenigen in een GOW30. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar goede en vlotte doorstroming (voor bijvoorbeeld vrachtverkeer), maar wordt ook gekeken naar leefbaarheid en verkeersveiligheid (o.a. voor fietsverkeer).

6. Aanpassing KSW en SW is onduidelijk maar wel essentieel tbv fietsveiligheid. Wat zijn de obstakels waardoor het op dit moment nog niet uitgewerkt is?

De Kennemerstraatweg behoort niet bij dit project, enkel bij de aansluiting Stationsweg wordt een kleine aanpassing uitgevoerd. De fietsveiligheid op de Stationsweg wordt verbeterd door de maatregelen om de verkeersintensiteit te verminderen, aan de exacte uitwerking wordt gewerkt.

7. Stationsweg staat al jaren stevig onder druk. De voorgestelde wijziging moet eea ontmoedigen. Tegelijkertijd is er vrees dat dat misschien iets doet voor het aanbod maar nog steeds niet bijdraagt aan de doorfietsroute. Is eenrichtingsverkeer overwogen op de stationsweg? Zo nee, waarom niet?

Zo ja, waarom is deze variant niet de voorkeurs variant? Dit in het licht van het uitblijven en hoogst onzeker zijn van aansluiting A9?.

Er zijn diverse scenario's opgesteld, zo ook scenario's met eenrichtingsverkeer op de Stationsweg. Zowel maatschappelijk (o.a. in gesprekken met het Verkeerspanel) als politiek (besluitvorming omtrent maatregelenpakket t.b.v. aansluiting A9) is hier geen draagvlak voor gebleken. Het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationsweg leidt namelijk tot forse stijgingen op omliggende wegen waar vervolgens te grote knelpunten ontstaan. Verder is de verwachting dat een herinrichting van de Zeeweg kan resulteren in een significante afname van het verkeer op de Stationsweg gezien de ervaringen en de verkeersmetingen voor de Kerkelaan/Belieslaan en Het Zevenhuizen/Westerweg.

8. Er staat:

3. Aansluiting Westerweg op de Zeeweg De Westerweg is een regionale doorfietsroute en krijgt voorrang op de Zeeweg. De voorrangssituatie wordt gerealiseerd op een verhoogd plateau met SVT-elementen met een lengte van 1 meter. Door de Westerweg in de voorrang te zetten creëert dit een veilige doorfietsroute en gelijker tijd een snelheidsremmende maatregel voor de Zeeweg.

Hoe strookt dit met dat de provincie ook vindt dat de Zeeweg een belangrijke oost/west fietsverbinding vindt? Zie mbt type drempels de eerdere opmerking. Ook de dubbele oversteek op de zeeweg is niet heel fietsvriendelijk en bevordert niet het doorfietsen?

De doorfietsroute (Westerweg) wordt een hogere prioriteit toegekend dan de oost-west fietsroute (Zeeweg – Stationsweg). Om die reden is de Westerweg in de voorrang.

Wat betreft de oost-west fietsverbinding vormen de vereiste oversteekbewegingen geen optimale situatie. Aanvullend op het huidige schetsontwerp wordt om die reden nog een variant uitgewerkt, waarbij een vrijliggend fietspad wordt ingetekend aan de noordzijde van de Zeeweg (tussen de Holleweg en Westerweg). Op die manier wordt voorkomen dat fietsers die van oost naar west willen (en andersom) twee keer moeten oversteken. Het fietspad aan de zuidzijde van de Zeeweg (t.h.v. de spoorwegovergang) blijft in dat ontwerp behouden t.b.v. de bereikbaarheid van de fietsenstallingen bij het station. Dit alternatieve ontwerp wordt aan ProRail voorgelegd om duidelijk te krijgen of dit voldoet aan de eisen die ProRail stelt in het kader van overwegveiligheid.

9. Zijn er andere maatregelen overwogen om het oversteken te beletten? Zo ja welke en waarom zijn deze niet geselecteerd en zo nee waarom niet?

Hier is over gesproken, maar het is simpelweg niet helemaal te voorkomen dat fietsers t.h.v. het spoor gaan oversteken met alle gevolgen van dien. Zoals in antwoord op vraag 8 benoemd werken we een variant uit met een eenzijdig fietspad aan de noordzijde. Daarvan zal ProRail moeten beoordelen of in die situatie sprake is van voldoende overwegveiligheid.

10. Ipv drempels, zijn er ook andere objecten overwogen om wel snelheid van automobilisten af te remmen maar die fietsvriendelijker zijn, zoals in Dijk en Waard toegepast? Zijn deze duurder?

Bijvoorbeeld rijbaankussens.

In vergelijking met drempels hebben rijbaankussens een hogere kans op trillingen voor de aanliggende woningen als er vrachtverkeer eroverheen rijdt. Ook ervaren de aanwonenden van de Kerkelaan/Belieslaan en Het Zevenhuizen/Westerweg geen trillingen van de drempels respectievelijk acceptabel. Daardoor is de verwachting dat er bij de aanwonenden van de Zeeweg/Stationsweg wel draagvlak is voor drempels, maar niet voor rijbaankussens.

11. Er staat:

Hierdoor kan gemotoriseerde verkeer, komend vanaf de spoorwegovergang, niet meer afslaan richting de Holleweg, dit vermindert de kans op opstoppen van achterop komend verkeer vanaf de spoorwegovergang met alle gevolgen van dien. Het doorgaande verkeer vanaf de Holleweg zal via

de Kreek, Heerenweg naar de Zeeweg lopen en visa versa. Op de Kreek geldt nu eenrichtingsverkeer, dit zal opgeheven moeten worden.

Wat is de inschatting vwb extra belasting op Heerenweg?

Op dit deel van de Holleweg rijdt slechts een zeer beperkte hoeveelheid verkeer. Dit verkeer zal via de Kreek en Heerenweg richting de Zeeweg rijden. De verwachting is dat het hier om niet meer dan 300 motorvoertuigen per dag gaat. Door het gemotoriseerd verkeer weg te halen bij deze aansluiting ontstaat bovendien een veel veiliger en rustiger verkeerssituatie voor overstekende fietsers.

12. Er staat:

Voor de voetgangers is aan de zuidkant van de Zeeweg nagenoeg geen trottoir aanwezig, de oorzaak hiervan is een (te)breed fietspad. Door deze te versmallen is het mogelijk om een beloopbaar voetpad te realiseren.

Hoe strookt dit met het idee dat dit een twee-richting fietspad moet worden? Dit brengt juist verbreding met zich mee?

Alleen ter hoogte van de spoorwegovergang wordt een fietspad in twee richtingen gerealiseerd. Op het overige deel van de Zeeweg worden de fietspaden in één richting aan beide zijden van de weg behouden.