14 januari 2024

Aan: Commissie 1 Gemeenteraad Heiloo, Raadhuisplein 1, 1851 JL Heiloo
Van: Bestuur Vereniging Bewonersbelangen Stationsweg Heiloo (BBSH)
p/a secretaris dhr. J. van As, Stationsweg 16**,**1851 LK HEILOO

Betreft: **Inspraaknotitie BBSH: herinrichting Stationsweg-Zeeweg**
Referentie: BBSH-140124

Geachte commissieleden,

Inleiding

De herinrichting van Stationsweg-Zeeweg is bestuurlijk ter hand genomen met het voorliggende concept Ontwerp voor de herinrichting Stationsweg-Zeeweg ('het Ontwerp') en het Raadsvoorstel Herinrichting Stationsweg-Zeeweg D710149 ('het Raadsvoorstel'), welke op de agenda van de raadsvergadering van 29 januari 2024 staan. De vereniging Bewonersbelangen Stationsweg Heiloo (BBSH) heeft kennisgenomen van deze stukken en de toelichting tijdens de raadsinformatieavond van 8 januari 2024 met de presentatie RIA Herinrichting Stationsweg-Zeeweg.

BBSH juicht een herinrichting van de Stationsweg als erftoegangsweg toe. Zoals u in de documenten kunt lezen zijn bestuursleden van BBSH betrokken geweest bij de totstandkoming van het Ontwerp. Met deze inspraak-notitie willen wij de commissieleden allereerst wijzen op enkele tekortkomingen en discrepanties in de uitgangspunten en doelen van de herinrichting.

De doelstellingen van het Ontwerp zijn onduidelijk en niet toetsbaar

In de RIA-presentatie worden onder het kopje Aanleiding op sheet 3, de doelstellingen voor het Ontwerp genoemd. Deze zijn respectievelijk de verkeersveiligheid verbeteren, leefbaarheid bevorderen, aanpak wateroverlast, klimaatadaptie en beeldkwaliteit (meer groen). In het Ontwerp zelf is als doel van de herinrichting uitsluitend opgenomen "het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen en de snelheid van het verkeer". In het Raadsvoorstel staat echter "Dit voorstel is een uitwerking van de ambities uit het Verkeersplan en het daarbij behorende maatregelpakket[1]".

BBSH constateert dat het Ontwerp met de focus op de intensiteit en snelheid van het verkeer, uitgaat van een te beperkte set doelstellingen. Daarnaast ontbreekt informatie over de wijze waarop en de mate waarin het Ontwerp invulling geeft aan de realisatie van de doelen. Een beoordeling van het Ontwerp op het effectief realiseren van vooraf geformuleerde meetbare doelstellingen is daarmee niet mogelijk.

[1] Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030, vastgesteld 5 maart 2018, geactualiseerd 28 november 2022 ('het Verkeersplan')

Beperkte doelstelling kan ertoe leiden dat herinrichting ongewenste gevolgen heeft
Vanuit beleidsconsistentie dienen de doelstellingen uit het Verkeersplan t.a.v. veiligheid en leefbaarheid integraal te worden overgenomen voor de herinrichting. Daarnaast spelen de specifieke omstandigheden van de Stationsweg een rol. Zo is de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de Stationsweg gediend bij minder gemotoriseerd verkeer (*verkeersmaatregelen*), een lage snelheid (*30 km-inrichting*), minder trillingen (*beperkte toegangangkelijkheid voor vrachtverkeer*), minder parkeerhinder (*duidelijke parkeervakken van voldoende grootte*), goede oversteekbaarheid (*oversteekplaatsen met trottoir tot aan de rijbaan*), geen fietsers op het trottoir (*stoepranden*) en gezonde Lindebomen (*ruimte en waterdoorlatende bestratin*g).
Door de beperkte doelstelling van het Ontwerp voor de herinrichting, kunnen ruimere doelstellingen uit het Verkeersplan worden geschaad. Dit zullen we hieronder illustreren met het streven naar een lagere snelheid en het verbod op vrachtverkeer.
Het huidige verbod op vrachtverkeer uit het Verkeersplan wordt in de Stationsweg niet gehandhaafd en is volgens de verantwoordelijke wethouder ook niet te handhaven. Dat zal ook gelden na instelling van een nog strikter verbod voor vrachtverkeer vanaf de Kennemerstraatweg in 2024. In 'het Ontwerp' ontbreekt het doel om met de herinrichting bij te dragen aan vermindering van vrachtverkeer en daarmee de noodzaak van handhaving. De (her-) inrichting van de weg had bijvoorbeeld met een versmalling van de bestaande brede entree van de Stationsweg, kunnen bijdragen aan het terugdringen van het vrachtverkeer.
Doordat het terugdringen vrachtverkeer helaas niet in het Ontwerp als doelstelling is opgenomen, kan de leefbaarheid verder onder druk komen te staan. Immers, de snelheid-beperkende maatregelen in het Ontwerp (de toepassing van drempels in de weg) zullen de overlast van trillingen door vrachtverkeer vergroten. Voor de bewoners van de niet-onderheide huizen in de Stationsweg is dat niet acceptabel. Maatregelen voor de verkeersveiligheid kunnen alleen in het Ontwerp worden opgenomen, bij het tegelijk voldoende oog hebben voor de de doelstellingen vanuit leefbaarheid.

Foutieve verkeersintensiteit als uitgangspunt
Het Verkeersplan van de gemeente gaat uit van een toetswaarde van 6.000 mvt/etm voor de verkeersintensiteit in de Stationsweg. Met verkeersmaatregelen wordt de gewenste verkeersintensiteit gerealiseerd (*bedenk dat herinrichting geen verkeersmaatregel is*).
In het Verkeersplan wordt uitvoering van het verkeersmaatregelenpakket gekoppeld aan de realisatie van de A9. Deze 'timing' is inmiddels achterhaald door het Ontwerpbestemmingsplan Zandzoom 2023, waarvoor de verkeersmaatregelen per direct worden ingevoerd. Met een beetje geluk, worden de eerste huizen in de Zandzoom tegelijk gerealiseerd met de herinrichting van de Stationsweg (geprojecteerd in 2025). Kortom voor het Ontwerp dient net als voor de Zandzoom te worden uitgegaan van eenzelfde verkeersintensiteit, van 6.000 mvt/etm voor de Stationsweg.
In de huidige situatie is de Stationsweg (nog) overbelast. In het Ontwerp wordt in tegenstelling tot het Verkeersbeleid, ervan uitgegaan dat de verkeersbelasting voor de Stationsweg nu en na de herinrichting (in 2025) hoger is dan 6.000 mvt/etm. Door deze aanname van de te hoge verkeersintensiteit zou de herinrichting in 2025 van de kruisingen van de Stationsweg met de Heerenweg en de Kennemerstraatweg niet mogelijk zijn. Zoals hiervoor aangegeven, is dit

uitgangspunt strijdig met het Verkeersbeleid en de uitvoering van het bijbehorende verkeersmaatregelenpakket. De herinrichting van het gehele traject Zeeweg/Stationsweg kan door uitvoering van het maatregelenpakket, worden gebaseerd op een verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm in 2025 en dus integraal worden aangepakt.

Afsluitend, implicaties voor de bestuurlijke afweging
In de Ontwerptoelichting staat dat 'het voor het grootste deel een verkeerskundige herinrichting van de Stationsweg/Zeeweg betreft'[2]. Juist daarom vragen wij als BBSH aan u om als raadsleden voldoende oog te hebben voor consistentie tussen de doelstellingen en uitgangspunten van het Ontwerp en het Verkeersplan.

Met deze inspraak-notitie is door BBSH aangegeven dat:
- een beoordeling van het Ontwerp op basis van de verwachte mate waarin vooraf geformuleerde meetbare doelstellingen worden gerealiseerd, niet goed mogelijk is;
- de doelen uit het Ontwerp onvolledig zijn, niet overeenstemmen met het Verkeersplan en in onvoldoende mate gebaseerd zijn op de bestaande veiligheid- en leefbaarheidproblematiek van de Stationsweg;
- de herinrichting conform het Ontwerp is gebaseerd op het foutieve uitgangspunt dat de verkeersintensiteit voor de Stationsweg blijvend hoger is dan 6.000 mvt/etm;
- belangrijke kruispunten worden op verkeerde gronden niet heringericht.

In dit stadium van de besluitvorming constateren wij dat het Raadsvoorstel op zijn best onvoldragen is. Ten aanzien van de hierboven genoemde ommissies, zijn aanpassingen van het Ontwerp wenselijk om te komen tot een herinrichting die daadwerkelijk bijdraagt aan de veiligheid en leefbaarheid van de Stationsweg.
BBSH pleit er daarom voor, om het Ontwerp volledig te maken en de herinrichting te baseren op een correcte verkeersintensiteit en integraal te realiseren, dus inclusief alle belangrijke kruisingen (knelpunten) met andere straten.
Daarnaast zien wij graag dat geformuleerde doelstellingen meetbaar zijn, alsmede dat informatie wordt versterkt inzake de wijze waarop en de mate waarin de herinrichting aan de realisatie van deze doelstellingen bijdraagt. Wij zien dit als onontbeerlijk voor het bestuurlijke proces en voor het draagvlak onder de bewoners van de Stationsweg voor het Ontwerp.

Met vriendelijke groet,

J. van As
Secretaris BBSH

[2] Dit is een redelijk eenzijdige benadering. De meer dan een eeuw oude karakteristieke lindebomen in de Stationsweg verdienen het, om bij de herinrichting van de weg ruim aandacht te hebben voor ecologie.