April 2022: Advies verkeerspanel gericht aan College van B&W en de Gemeenteraad Heiloo.
Betreft: Rapport bureau Goudappel: verkeerskundige onderlegger bestemmingsplannen Heiloo.

Het verkeerspanel (voorheen maatschappelijke denktank) houdt zich al sinds 2016 bezig met de verkeersproblematiek in Heiloo. Het panel bevat vertegenwoordigers van meerdere straten, winkeliersverenigingen, de ondernemingsvereniging en fietsersbond. Uitgangspunt is het bewerkstelligen van een evenwichtige verdeling van verkeer over Heiloo bij een aansluiting op de A9, waarbij de maximale grenswaarde worden gerespecteerd welke zijn vastgesteld in het verkeersbeleidsplan 2018-2030. Een belangrijke doel uit het verkeersbeleidsplan is het ontlasten van kwetsbare straten, zoals de Stationsweg en Kerkelaan. Voor de Kerkelaan wordt hier inmiddels aan gewerkt.

De leden van verkeerspanel hebben met belangstelling en volle aandacht het rapport van Goudappel gelezen. Het rapport is een verkeerskundige onderlegger voor de bestemmingsplannen Zandzoom en Aansluiting A9, plus het plan voor de reconstructie Vennewatersweg. Op de eerste twee pagina's van dit document geven wij een verkorte weergaven van ons advies en werken dat op de vervolgpagina's verder uit.

Als verkeerspanel is ons gevraagd advies te geven op twee punten uit het rapport van Goudappel te weten:

1) **De toetswaarde.**
   In het verkeersbeleidsplan 2018-2030 zijn maximale grenswaarde vastgesteld. Bureau Goudappel introduceert "toetswaarde" als een nieuwe indicatie van maximaal wenselijke stromen gemotoriseerd verkeer.

   Kernadvies verkeerspanel:
   Vasthouden aan verkeersbeleidsplan 2018-2030, m.u.v. de max. grenswaarde op de Stationsweg conform de uitspraak van de Raad van State op 1 september 2021. Als panel vinden wij het niet wenselijk grenswaarden/toetswaarde te verhogen, omdat veiligheid en leefbaarheid in het geding komen (m.n. in de betreffende erftoegangswegen (ETW) en gebiedsontsluitingswegen B (GOW). De wegprofielen blijven namelijk hetzelfde Voor het naar beneden bijstellen van grenswaarden van gebiedsontsluitingswegen A zien wij geen reden, te meer de verkeersdruk in het dorp toeneemt t.g.v. de woningbouw.

2) **Het maatregelpakket.**
   Wij zijn het eens met de gemeente en bureau Goudappel dat er een maatregelpakket nodig is om (uitgaande van de bestemmingsplannen Zandzoom, A9 en Vennewatersweg) te komen tot een acceptabel verkeersbeeld in Heiloo.

   Kernadvies verkeerspanel.
   Maatregelpakket C: voormalig scenario 8a heeft vanwege de verminderde interne bereikbaarheid en vele éénrichtingswegen onvoldoende draagvlak.

   Maatregelpakket B: de "knip" (afsluiting) in de Kanaalweg biedt onvoldoende oplossend vermogen om het verkeer evenwichtig te verdelen, de nadelige gevolgen komen bij een aantal straten te liggen. Daarnaast zorgt de afsluiting van de Kanaalweg voor een verminderde bereikbaarheid van de Oude Werf vanuit het centrum van Heiloo. Enerzijds zal met een afsluiting de verkeersdruk afnemen op de route Kanaalweg-Stationsweg-Zeeweg om te komen tot een acceptabele intensiteit op de Stationsweg. Tevens zal een vermindering van sluipverkeer richting de Boekelermeer plaats vinden, welke zal toenemen met het openstellen van de Middenweg. Anderzijds krijgen straten te maken met hogere verkeersintensiteiten en sluipverkeer (Ypensteinerlaan, Zevenhuizerlaan en Kerkelaan), waardoor de grenswaarde/toetswaarde van deze straten omhoog zal moeten worden bijgesteld. Dit acht het verkeerspanel onacceptabel omdat het niet leidt tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over Heiloo. Daarnaast zullen kruispunten aangepast moeten worden op de route Kennemerstraatweg-Ypensteinerlaan(noord)-Rosendaal. Dit pakket krijgt een negatief advies.

   Maatregelpakket A: biedt perspectief en krijgt de unanieme voorkeur van het verkeerspanel vanwege de 'vrachtsluis' en het uitvoeren van verkeersbeleidsplan 2018-2030 (bewonerspakket) met de toegezegde herinrichtingen én het verder ontwikkelen van Heiloo-Fietsdorp. Belangrijk aandachtspunt voor de

gemeente is afspraken gaan maken in regionaal verband over afwikkelen van doorgaand verkeer. Als panel zijn wij voorstander van een goede interne bereikbaarheid en borging van veiligheid en leefbaarheid. Wij staan achter het monitoringsbeleid op de verkeerstromen en vragen de gemeente sneller tot actie over te gaan en adequate maatregelen te nemen bij knelpunten en structurele overschrijdingen van grenswaarden. Vele voorstellen zijn de afgelopen jaren aangedragen. Belangrijkste kenmerk van maatregelpakket A is de zogenaamde “vrachtsluis”. De Oostelijke Parallelweg is primair voor ontsluiting van de Boekelermeer op de A9 en vrachtverkeer voor Oude Werf. Wij verzoeken nogmaals een ontwerp te maken voor de ‘vrachtsluis’. In 2019 is dit maatregelenpakket uitgerekend waarbij de Kerkelaan op een verkeersintensiteit van 6.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal zou komen. Wat opvalt in het rapport van Goudappel is de uitkomst van 7400 mvt per etmaal waarmee de Kerkelaan boven de grenswaarde uit zou komen. Bij het afwegen van de verschillende maatregelpakketten ontstaat op deze wijze een onjuist beeld.

Opmerking t.a.v. alle maatregelpakketten: Ongeacht de keuze voor een ‘pakket’ zijn maatregelen nodig voor het ontlasten van de verkeersdruk op de Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizenlaan. Deze straten fungeren teveel voor de afwikkeling van het verkeer vanuit Heiloo-West richting de Kennemerstraatweg om hun weg te vervolgen richting zowel het zuiden als het noorden. Dit is op zich al onwenselijk en daarnaast fungeren deze straten ook nog eens als ‘communicerende vaten’. Aan de herinrichting van de Kerkelaan wordt momenteel gewerkt, alsmede aan het schetsontwerp voor de Zevenhuizerlaan. Wij vragen de gemeente om op een korte termijn ook te starten met het maken van een schetsontwerp voor de route Zeeweg-Stationsweg-Kanaalweg. Wij vragen de gemeente serieus te kijken naar de ontsluiting en verkeersafwikkeling vanuit Heiloo-West. Richting het zuiden wordt straks door de aansluiting A9 voorzien. Richting het noorden blijft een probleem en de oplossing wordt nu te eenzijdig gezocht in het centrum en aan de oostkant van Heiloo.

Algemene toelichting

Op 1 september 2021 is het bestemmingsplan Zandzoom door de Raad van State vernietigd op een aantal gronden. Eén daarvan is het verkeersplan. De Raad van State heeft gesteld dat er onderzocht had moeten worden wat de verkeerseffecten zijn zonder afslag op de A9 en was er ten onrechte uitgegaan van scenario 8a. Een aanvullend maatregelenpakket van het bestaande wegennet is hard nodig voor zowel bestemmingsplan Zandzoom als de aansluiting A9.

November 2020: In een memo “afronding verkeersbeleid 2018-2030” is een alternatief pakket aan maatregelen beschreven welke is geadviseerd door het verkeerspanel. De aansluiting op de A9 is een oplossing voor problemen van de huidige toegenomen verkeersbewegingen als met de geplande woningbouw. Het voorgestelde ontwerp van de aansluiting heeft ook voordelen voor de regio (Alkmaar, Limmen, Uitgeest en Akersloot). Daarnaast zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk op het onderliggende wegennet van Heiloo. Dit was de reden om in 2016 het verkeersplan opnieuw onder de loep te nemen. In Heiloo zorgt de aansluiting A9 voor een afname van het verkeer op de Kennemerstraatweg, terwijl een toename weer wordt verwacht door de geplande woningbouw. Ook wordt een toename verwacht tussen de Vennewatersweg en de Lagelaan. De geplande Oostelijke Parallelweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Boekelermeer. De route Kanaalweg-Stationsweg-Zeeweg zal echter nog zwaarder belast gaan worden. Dit is een route die in de huidige situatie ook al onder druk staat en als onveilig wordt ervaren.

De verkeersproblematiek op het onderliggende wegennet in Heiloo is complex te noemen. De afgelopen jaren zijn tal van rapporten geschreven met verschillende scenario’s maar een éénduidige oplossing bleek niet mogelijk. In juli 2019 is door het verkeerspanel een alternatieve pakket (in het rapport van Goudappel maatregelpakket A genoemd) aan het college geadviseerd en d.m.v. een raadsinformatieavond gepresenteerd aan raads- en commissieleden. Aangezien de aansluiting op de afslag A9 in die tijd nog op zich liet wachten is gekozen om met monitoring de effecten van mogelijke herinrichtingen van straten af te wachten. De monitoring van de verkeersstromen is gestart alsmede de herinrichting van de Kerkelaan.

De maximale grenswaarden voor de verkeersintensiteit op de erftoegangswegen A is vanaf 2016 in verschillende gesprekken, tussen maatschappelijk denktank (verkeerspanel) en gemeente, aan de orde geweest. Al jaren wordt in verschillende beleidstukken zowel de Kerkelaan als Stationsweg aangemerkt als overbelast en onveilig. Het verkeersbeleidsplan2018-2030 stelt de verkeersdruk op die wegen te verminderen. Het officiële omlaag brengen van de maximale grenswaarde van de Stationsweg kan een garantie bieden tot

het nemen van adequate maatregelen voor een evenwichtige verdeling van het verkeer over heel Heiloo door het inachtneming van duurzaam veilig principes van erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Dit is namelijk op meerdere straten, wegen en kruispunten nu nog niet het geval en zal met de geplande herinrichtingen door de gemeente moeten worden uitgevoerd.

Wij raden de lezer aan de volgende bijlagen te lezen om inzicht te krijgen wat aan het advies van het verkeerspanel vooraf is gegaan.

- Advies maatschappelijke denktank aan College van B&W Heiloo 2 juli 2019
- Presentatie Raadsinformatieavond jan 2020
- Memo “afronding verkeersbeleidsplan 2018-2030”.

Het verkeersbeleidsplan 2018-2030 is een belangrijk document. Daarnaast zijn de afgelopen jaren verschillende rapporten geschreven t.b.v. de aansluiting A9, de woningbouw Zuiderloo en Zandzoom. De focus van het verkeerspanel ligt uiteraard op de effecten van de bestemmingsplannen voor het onderliggende wegennet.

Ad. 1: Bevindingen van de toetswaarde.
Het wegennet van Heiloo is ingedeeld in gebiedsontsluitingswegen A en B (GOW) en erftoegangswegen A en B (ETW). In het verkeersplan 2008 van bureau Goudappel zijn maximale grenswaarde vastgesteld en in het verkeersbeleidsplan 2018-2030 overgenomen.(bron: verkeersplan 2008 en verkeersbeleidsplan 2018-2030).

In 2016 heeft de gemeente Heiloo het volgende uitgangspunt geformuleerd voor het opstarten van de maatschappelijk denktank, ook wel het huidige verkeerspanel:

- De wegcategorisering blijft gehandhaafd en de maximale grenswaarde gerespecteerd. Doelstelling: beperken van de verkeersdruk op de historische ‘Oost-West’ verbindingen (Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan) en het optimaliseren van bereikbaarheid en maatregelen nemen die sterk zijn gericht op verbeteren van de verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

In 2022 wordt in het rapport van bureau Goudappel de term “toetswaarde” geïntroduceerd als een *indicatie* van de maximaal wenselijke stromen gemotoriseerd verkeer. Er zijn door Goudappel een vijftal routes bekeken terwijl andere wegen buiten beschouwing zijn gebleven. Vraag verkeerspanel: ‘hoe worden wegen beoordeeld, die niet zijn genoemd en wel worden meegewogen’ (bijvoorbeeld: Zevenhuizenlaan en de Ypensteinerlaan).

Volgens de uitspraak van de Raad van State is het vanzelfsprekend om de grenswaarde voor de Stationsweg te herzien en officieel naar beneden bij te stellen. Nu ligt er een advies van Goudappel om voor sommige GOW A de grenswaarde te verlagen en GOW B en ETW’s zelfs te verhogen. Vraag verkeerspanel: “welke informatie is gebruikt voor de argumentatie en noodzaak om af te wijken van de afspraken die zijn gemaakt in het verkeersbeleidsplan om grenswaarde om te zetten in “toetswaarde”. Voor verschillende wegen heeft dit een grote impact. Tevens ontbreekt de onderbouwing van de voorgestelde aantallen motorvoertuigen per etmaal. Het noemen van een aantal kenmerken en verwijzen naar een niet openbare publicatie van CROW vinden wij onvoldoende onderbouwing.

Het rapport van bureau Goudappel geeft de volgende betekenis aan verschillende wegen en wegcategorieën.

- Kennemerstraatweg (noordzijde Heiloo): deze gebiedsontsluitingsweg A (GOW) behoudt 20.000 motorvoertuigen (mtv) per etmaal. De parkeervakken aan de weg gelden als “niet optimaal” inzake doorstroming en veiligheid. Kruispunt Foreestlaan voldoet in feite niet (meer) en vraagt aanpassing.
- Kennemerstraatweg (tussen de Kerkelaan en de Vennewatersweg): het naar beneden bijstellen van de intensiteit grens van 20.000 mtv naar 16.000 mtv. Dit deel kenmerkt zich met parkeervakken langs de weg en de vele erfaansluitingen. In de uitgerekende scenario’s blijft dit deel van de Kennemerstraatweg onder de 16.000 mvt.
- Voor de Vennewatersweg, ook een gebiedsontsluitingsweg A, wordt een bijstelling naar beneden voorgesteld door Goudappel en wel van 20.000 mtv naar 16.000 mtv.
- Kennemerstraatweg (zuidzijde, tussen de Vennewatersweg en de Lagelaan): 25.000 mvt per etmaal volgens het verkeersbeleidsplan. Bureau Goudappel stelt dit op 20.000 mtv. Hiervoor zijn extra maatregelen nodig, want hoe lager deze grens, des te meer de Oostelijke Parallelweg dit verkeer moet overnemen. Dit heeft grote consequenties voor andere straten in Heiloo (m.n. voor Ypenstein en/of de route Kanaalweg-Stationsweg). Zie toelichting maatregelpakketten.

In mei 2015: bureau Goudappel stelt in het rapport ‘Verkeersstudie Zandzoom en Zuiderloo’ een grenswaarde van 20.000mvt voor gebiedsontsluitingsweg A. (Kennemerstraatweg en Vennewatersweg) voor. De gemeente Heiloo blijft in het verkeersbeleidsplan 2018-2030 echter uitgaan van grenswaarde van 25.000 mvt op het deel van de Kennemerstraatweg tussen de Vennewatersweg en de Lagelaan.

In het ontwerp ‘aansluiting A9 en de woningbouw in de Zandzoom’ worden wegen aangesloten op de Vennewatersweg en de Ypensteinerlaan, en zal de druk op de Kennemerstraatweg-Zuid toenemen (Vennewatersweg tot aan en de Lagelaan). Om deze toename niet te veel op te laten lopen en te voldoen aan de grenswaarde komen de consequenties van verkeersdruk elders in het dorp te liggen. Voor deze ontwikkelingen waarschuwen wij als verkeerspanel al veel langer. Overloop naar de geplande ‘Oostelijke Parallelweg’ zou een oplossing kunnen bieden maar dat lijkt een oneigenlijk gebruikte reden te zijn. De aansluiting A9 bij de Lagelaan is de primaire ontsluiting voor Heiloo. Met een rotonde bij de Kanaalweg kan het verkeer ook via de Oostelijke Parallel richting de A9 rijden. Juist hiervoor is gesteld dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om verkeersdruk richting het centrum tegen te gaan. Een eerlijke en evenwichtige verdeling van het verkeer is afhankelijk van de keuze van het maatregelenpakket. In alle maatregelpakketten komt Goudappel tot de conclusie dat de rotonde Kennemerstraatweg-Vennewatersweg-Ypensteinerlaan vol belast wordt. Blijkbaar ook met de voorgestelde turbo-rotonde na de reconstructie Vennewatersweg. Wij vragen verduidelijking. Voor de Oosterzijweg wordt in een ‘knip’ voorzien i.v.m. met mogelijk sluipverkeer vanuit Ypenstein naar de Lagelaan. Ook is voorzien de Kapellaan niet verder te belasten.

- Bij een aantal gebiedsontsluitingswegen B wordt een verhoging van de intensiteit van 8.000 motorvoertuigen per etmaal naar 10.000 mvt voorgesteld door Goudappel. Het is namelijk niet duidelijk voor welke wegen 8.000 mvt zou gelden en voor welke wegen 10.000 mvt en welke onderbouwing hier aan ten grondslag ligt. Wij vragen om verduidelijking.
- Uit het rapport wordt niet duidelijk of alle erftoegangswegen gelijk worden getrokken naar 6.000 mvt/per etmaal. Wij vragen om verduidelijking. De consequentie zou zijn dat alle erftoegangswegen B en sommige erftoegangswegen A worden verhoogd 4.000 mvt naar 6.000 mvt. Dit zijn wegen, als de Heerenweg, de Schuine Hondsbosschelaan (ETW B), de Zevenhuizerlaan, de Aostastraat, de Raadhuisweg, Willibordusweg en de Pastoor van Muyenweg (ETW A)

Een algemene toetswaarde voor alle erftoegangswegen van 6.000 mvt per etmaal vinden wij geen recht doen aan de verschillende straten met allerlei kenmerken wat betreft inrichting, wegbreedte, afstand van de huizen tot de weg, gemotoriseerd verkeer en fietsers op dezelfde rijbaan, de oversteekmogelijkheden, erfaansluitingen, parkeervoorzieningen, trottoirbreedtes, schoolroutes, hoofdwandel- en fietsroutes, intensiteiten van fietsers en voetgangers etc.

Volgens de landelijke richtlijnen vanuit CROW voor erftoegangswegen is de maximale toelaatbare belasting inderdaad 6.000 mvt. Echter dit is dan ook de echt het maximum. Dit wil niet zeggen of de wegen dit ook aan kunnen. Een wegenscan voor de afzonderlijke wegen kan uitsluitsel geven over de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer redelijkerwijs afgewikkeld kan worden. Wij verzoeken om deze wegenscan. Bij de norm voor erftoegangswegen van CROW en de duurzaam veilig principes liggen de intensiteiten eerder tussen 3.000 en 5.000 mvt. Voor fietsstraten wordt 2.500 mvt gehanteerd.

Wel wordt duidelijk dat er geen bezwaar vanuit Goudappel wordt geuit over de aantallen van 5.000 mvt op de Zevenhuizerlaan bij maatregelpakket B. Gezien het wegprofiel en de kenmerken van de Zevenhuizerlaan kunnen wij dit niet rijmen en vanwege de veiligheid zien wij dit als onwenselijk. Ook op de spoorovergang Heerenweg/Zevenhuizerlaan zien wij door het vele fietsgebruik liever geen hoge aantallen gemotoriseerd verkeer.

De erkenning om de maximale grenswaarde van de Stationsweg naar beneden bij te stellen doet recht aan de overbelaste straat. In de memo “afronding verkeersbeleidsplan” wordt voor in de toekomst uitgegaan voor een acceptabele grenswaarde en verkeersintensiteit in de ETW A straten.

- Een voorstel van Goudappel om de Kerkelaan naar een GOW 30, een gebiedsontsluitingsweg met een grenswaarde van 8.000 mvt, op te waarderen vinden wij niet te rijmen met uitgangspunten in het verkeersbeleidsplan 2018-2030. Het tegenovergestelde zouden wij passender vinden na decennia van overbelasting: een borging van de veiligheid en leefbaarheid.

Advies t.a.v. de toetswaarde

- Wij zien geen reden en missen de onderbouwing om de maximale grenswaarde om te zetten naar toetswaarde. Het is alsof de spelregels tijdens de wedstrijd zijn veranderd.
- Respecteren van de vastgestelde maximale grenswaarde uit verkeersbeleidsplan 2018-2030. Uitzondering geldt voor de Stationsweg omdat die beantwoordt aan de uitspraak Raad van State.
- Grenswaarde Stationsweg officieel naar beneden bijstellen als garantie op maatregelen.
- Onderbouw de functie van de ETW A. Een erftoegangsweg is een verblijfsfunctie (woonstraat) met een beperkte ontsluitende functie. Met name voor de aanliggende wijken waarvoor de ontsluiting niet anders kan óf het bereikbaar houden van de station en winkelcentra. De straten zijn niet bedoeld en kunnen het ook niet faciliteren om een gebied te ontsluiten.
- De Kerkelaan omzetten van erftoegangsweg naar gebiedsontsluitingsweg vinden we onacceptabel. De GOW 30 is nog niet uitgewerkt en vooral bedoeld om, op gebiedsontsluitingswegen, de snelheid terug te brengen van 50 km/uur naar 30 km/uur.
  Bron: het afwegingkader 30 km van het CROW en het Concept-opzet evaluatie GOW van het SWOV.
- Bij de uitwerking van de plannen rond het winkelcentrum ’t Loo zodanige maatregelen nemen, waardoor de grenswaarde voor de Kerkelaan gerespecteerd wordt. Er zijn door de jaren heen voldoende maatregelen voorgesteld, zowel in de verkeersplan 2008 en 2018-2030, als door het verkeerspanel en de winkeliersvereniging. In praktisch alle uitgewerkte scenario’s is voorzien in een maatregel om het verkeer op de Kerkelaan te beperken.
- Heerenweg handhaven op 4.000 mvt. Inrichting van de weg is niet conform erftoegangsweg. Er zijn geen gelijkwaardige kruisingen aangebracht, asfalt i.p.v. klinkers, fietsstroken. Op deze weg is recent een gemiddelde snelheid gemeten van 44 km/per uur (V85 norm) waar 30 km de grens is. Op de plots voor 2030 in het rapport Goudappel worden lagere intensiteiten op de Heerenweg aangegeven terwijl de monitoring van de afgelopen jaren hogere waarde aangeeft. Een verklaring ontbreekt.
- Volgens Rapport Mobycon recent uitgevoerd voor de verkeersafwikkeling rond ’t Loo wordt gesteld dat op verscheidene wegen rond ’t Loo de leefbaarheid onder druk staat of komt te staan.
- Zevenhuizerlaan de grenswaarde van 4.000 mvt. te handhaven (smalle rijbaan en trottoir aan één kant).
- De gebiedsontsluitingswegen B op de onderzochte kritische route blijven allen onder de 8000 mvt/per etmaal. Een noodzaak om naar boven bij te stellen ontbreekt. Echter in het voorgestelde maatregelpakket B komt de Ypensteinerlaan en het Rosendaal boven de maximale grenswaarde van 8000 mvt uit. In het verleden een reden om een scenario niet wenselijk te achten of af te keuren. Het is niet meegenomen als kritische route en voor het bijstellen van 8.000 mvt naar 10.000 mvt missen we dan ook de onderbouwing. De kruisingen Ypensteinerlaan en Rozendaal komt in het geding en ook de kruising Ypensteinerlaan- Kennemerstraatweg ter hoogte van het cafetaria Ypenstein krijgt fors meer verkeer te verwerken. Vraag: welke aanpassingen zijn nodig? Is er wel voldoende ruimte?.
- Grenswaarde Kennemerstraatweg-Zuid (Vennewatersweg - Lagelaan) handhaven op 25.000 mvt. Met de huidige plannen is het de vraag of een verkeersintensiteit van 20.000 mvt überhaupt haalbaar is met de toekomstige woningbouw op dit weggedeelte.

Ad 2. Bevindingen t.a.v. de maatregelpakketten

Door bureau Goudappel zijn drie maatregelpakket naast elkaar gezet. In onderstaande pagina’s geven wij als verkeerspanel onze bevindingen en onderbouwing van ons advies.

Maatregelpakket C: voormalig scenario 8a heeft vanwege de interne bereikbaarheid onvoldoende draagvlak. Scenario 8A is destijds als terugvalscenario geïntroduceerd maar maakt het dorpscentrum voor bepaalde wijken slecht bereikbaar en heeft daardoor onvoldoende draagvlak. Ook Goudappel stelt dat éénrichtingswegen de oriëntatie van de weggebruikers bemoeilijkt.
Opmerking: in scenario 8A was de afsluiting van het Loo-plein meegenomen, dit komt in het rapport niet terug.

Maatregelpakket B:
In maatregelpakket B een zogenaamde "knip" (afsluiting) op de Kanaalweg voorgesteld. Een fysieke knip in de Kanaalweg is vaak besproken en beschreven. In 2005 was dit het uitgangpunt in de rapporten van DHV bij de realisatie van de aansluiting op de A9 om geen ongewenst verkeer richting de dorpskern te laten rijden. In 2015 is deze fysieke knip verdwenen uit het rapport van Goudappel Coffeng "verkeerseffecten onderliggende wegennet aansluiting A9" waarmee tegelijkertijd werd uitgegaan dat de Oostelijke Parrallel voor het dorp een soort tweede aansluiting is. Zonder fysieke knip in de kanaalweg ontstaat echter een onacceptabele verkeersdruk en verkeersknelpunt op de route Kanaalweg-Stationsweg. Er moest dus gezocht worden naar een evenwichtsvariant om de routekeuze van de automobilisten te beïnvloeden, een pakket aan maatregelen bleek nodig.

Op pagina 23 rapport Goudappel uit 2015 staat: "verkeerseffecten onderliggende wegennet aansluiting A9":
"Een fysieke knip zorgt ervoor dat de intensiteiten op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg (tussen de Stationsweg en Westerweg) zakken tot een niveau binnen de intensiteit grenzen. Daar staat tegenover dat door de fysieke knip de Boekelermeer moeilijker bereikbaar wordt voor verkeer uit Heiloo. In theorie kan dit verkeer nog wel via de verbindingsweg west en de verbindingsweg oost naar de Boekelermeer komen, maar deze route zorgt voor dusdanige grote omrijafstanden dat veel sluipverkeer door de wijk Ypestein zal gaan rijden.
Dit is ongewenst"

Voor het verkeerspanel is het bijzonder vreemd hoe de "knip" (uitgangpunt in 2005), naar onwenselijk in 2015 en 2017. In het rapport Goudappel van 2022 wordt de "knip" opnieuw voorgesteld, echter nu met aangepaste en omhoog bijgestelde grenswaarde. Wij vinden dit onbegrijpelijk en vragen om een uitleg.

In 2017 worden diverse scenario's uitgerekend om te komen tot een nieuw verkeersbeleidsplan. In een memo "scenario's verkeersbeleid 2017" wordt de afsluiting Kanaalweg t.h.v. het Rosendaal omschreven (scenario 4).

Scenario 4 - Conclusies
Door afsluiting van de Kanaalweg daalt de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors t.o.v. de referentiesituatie, eerstgenoemde daalt vanzelfsprekend het sterkst. Op de gehele route komt de intensiteit onder de grenswaarden te liggen.

Een deel van het verkeer op de Kanaalweg verschuift naar de route door de wijk Ypestein (Rosendaal – Ypesteinerlaan), de intensiteit op deze wegen neemt dermate toe dat deze boven de grenswaarden uitkomt. Een deel van het verkeer verschuift naar de route via de aansluiting A9 – 'nieuwe Lagelaan' – Vennewatersweg – Westerweg. Op deze route blijven de intensiteiten onder de grenswaarden.

De intensiteit op de Ypesteinerlaan / Rosendaal kan worden beperkt door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen op het Rosendaal. Vanuit Heiloo komt bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude werf daarmee echter verder onder druk te staan.

Op twee wegen wordt de gestelde grenswaarde overschreden. De overschrijding van de grenswaarde op de Kerkelaan kan ondervangen worden met maatregelen op de Kerkelaan. Bij de Ypesteinerlaan/Rosendaal kunnen de verkeersstromen worden beperkt door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen op het Rosendaal. Vanuit Heiloo komt bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude werf onder druk te staan waardoor de variant op dit scenario niet de voorkeur heeft om verder uit te werken.

	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 4)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	18.900
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	7.700
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	820
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	9.500
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	7.100
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	6.300
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.300
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	17.200
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	13.800
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.800
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.600
12.	Zeeweg (Rotonde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.500
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	22.200
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	3.100
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	2.900
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	1.800
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg	4.000	3.700	3.000	3.000

Belangrijkste constateringen (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 4):
+ Een afname van verkeer op de Kanaalweg
+ Een afname van verkeer op de Stationsweg en Zeeweg
+ Een toename van verkeer op de gebiedsontsluitingswegen

- De verkeersintensiteit op de Ypesteinerlaan neemt toe en komt boven de grenswaarden uit.
- De bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude werf zijn niet optimaal bereikbaar vanuit Heiloo.

Voordeel maatregelpakket B: afname van het verkeer de route Kanaalweg- Stationsweg-Zeeweg. In uitgerekende versies is verschil te zien van het aantal motorvoertuigen op de Stationsweg, Zevenhuizerlaan, Kerkelaan en Ypensteinerlaan/Rosendaal.
Memo 2017: Stationsweg (7.100), Zevenhuizerlaan (3.100), Kerkelaan (7700), Ypenstein (9.500) mvt.
Goudappel 2022: Stationsweg (5.800), Zevenhuizerlaan (5.000). Kerkelaan (6.500). Ypenstein (8.800) mvt.

De kleine verschillen zijn te verklaren vanuit een rekenmodel. Het verschil in Ypenstein is groot te noemen.
Als verkeerspanel vragen wij verduidelijking waar deze verschillen vandaan komen. Duidelijk is wel dat de Zevenhuizerlaan, Stationsweg en de Kerkelaan zijn als ‘communicerende vaten’ met een precair evenwicht.

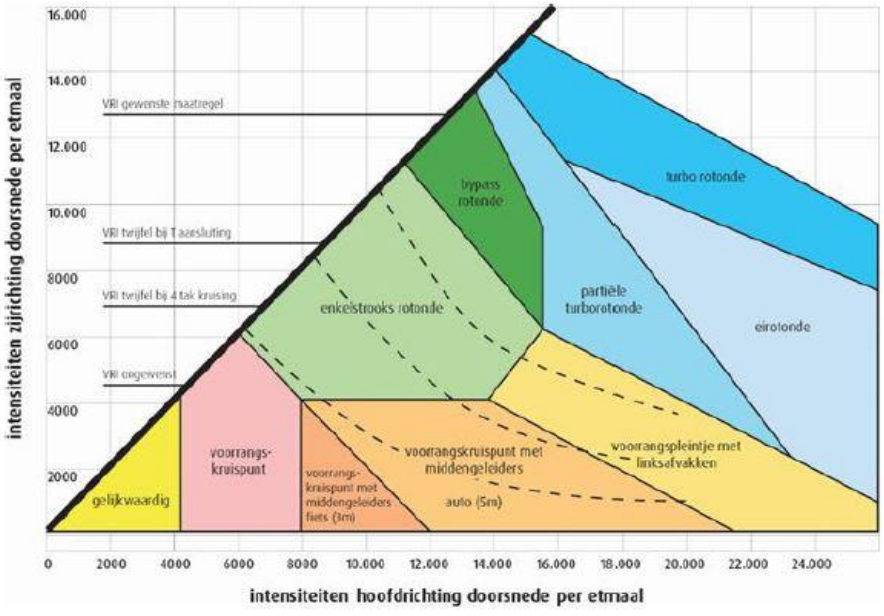
Nadelen maatregelpakket B: de bereikbaarheid van het industrieterrein de Oude Werf komt onder druk te staan en is vanuit het dorp alleen nog maar te bereiken via de route Ypensteinerlaan- Rosendaal. Meerdere bedrijven zijn uit het centrum vertrokken naar de Oude Werf om hinder in het dorp te verminderen. Ze dreigen nu minder bereikbaar te worden. Deze route krijgt een behoorlijke toename te verwerken en komt boven de maximale grenswaarde van 8.000 mvt het verkeersbeleidsplan uit. Er is een verhoging nodig in de vorm van een toetswaarde van 10.000 mvt. Alhoewel lager dan in de uitgerekende variant in 2017 (9.500 mvt) is een toename van 5.000 mvt op de Ypensteinerlaan Noord en het Rosendaal fors te noemen.

De route Ypensteinerlaan – Rosendaal blijft open richting de Kanaalweg waardoor de wijk Ypenstein wordt ontsloten via de Oostelijke Parallelweg richting het zuiden en via de Kanaalweg-oost richting de Boekelermeer en Alkmaar. Gevolg is dat de zuidkant van Heiloo (Kennemerstraatweg) iets minder verkeer te verwerken krijgt.

De vraag is of de route door Ypenstein een wenselijke afwikkeling van het verkeer is gezien de kans op sluipverkeer vanuit Heiloo richting Boekelermeer groot te noemen is (zie plot uit rapport Goudappel)



Het is de vraag of de volgende kruispunten voldoen en/of voldoende veilig zijn met deze verkeersintensiteiten: Kruising Ypensteinerlaan- Rosendaal (resp. 8.200 en 8.800 mvt) met veel overstekend verkeer bij de Albert Hein en scholen in de buurt. Volgens de afbeelding kruispuntvormgeving van Goudappel op pagina 22 van het rapport voldoet het kruispunt niet om het verkeer veilig af te wikkelen. Voor de kruising Kennemerstraatweg-Ypensteinerlaan (resp. 13.000 mvt en 7.800 mvt) geldt hetzelfde.



Figuur 2.3: Verkenning kruispuntvormgeving gebiedsontsluitingswegen 50 km/h

Een intensiteit van 5.000 mvt op de Zevenhuizerlaan is onwenselijk gezien het wegprofiel. Ook is de vraag of hier met 5.100 mvt op de spoorovergang Heerenweg/Zevenhuizerlaan de veiligheid in het geding komt. Dit is namelijk een toename van 2.000 mvt t.o.v. 2016.

Met het voorstel van Goudappel om de Kerkelaan op te waarderen in een gebiedsontsluitingsweg met 30 km kan de intensiteit omhoog naar de 8.000 mvt. Dit vinden wij onacceptabel.
De Kerkelaan wordt al decennia zwaar belast en het streven is om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten. De leefbaarheid en de veiligheid staat met fietsers, auto en vrachtverkeer op dezelfde rijbaan onder druk. Op papier een wijziging aanbrengen verandert niets aan de werkelijkheid op straat. Behalve dat de getallen “groen kleuren” en op die manier wordt voldaan. Landelijk wordt de GOW 30 vooral voorgesteld om de snelheid van 50 km/uur naar 30 km terug te brengen op gebiedsontsluitingswegen. Het CROW is nog met de uitwerking bezig.

Met maatregelpakket B wordt de Kanaalweg-West, als verkeersader, onttrokken aan de infrastructuur en wordt dit verkeer naar de Ypensteinerlaan en het Rosendaal geduwd. Tevens vragen wij aandacht over een reëel geachte toename van sluipverkeer over het Willibrodusterrein en hoe dat worden voorkomen.

Maatregelpakket A.
In de periode 2016 -2019 zijn meer dan 30 scenario's uitgerekend om onder de grenswaarden te komen. Alleen scenario 8a (maatregelpakket C) bleek te voldoen aan de gestelde criteria met als nadeel voor de verminderde bereikbaarheid van het centrum. Als verkeerspanel stelde we toen al dat de problematiek in het centrum blijft bestaan zolang de oplossing alleen wordt gezocht bij de zogenaamde "oost-west verbindingen" (Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan). Voor een duurzame en toekomstbestendige oplossing moet zoveel mogelijk gekeken worden naar maatregelen om de bron van de problematiek aan te pakken zowel aan de West- als aan de Oost-kant van Heiloo. In die tijd hebben wij, als verkeerspanel, ons advies destijds gericht op noodzakelijke maatregelen als: straten inrichtingen zoals ze zijn bedoeld, naar functie en wegcategorisering.

Bij maatregelpakket A zijn wij uitgegaan dat met elke maatregel een beoogd effect teweeg dient te brengen. Het totaal van deze maatregelen zal er toe moeten leiden om de verkeersafwikkeling evenwichtig te verdelen over Heiloo, waarbij het verkeer uit woonwijken zo snel mogelijk via een gebiedsontsluitingsweg afgewikkeld dient te worden om het centrumgebied te ontlasten. Het uitgangspunt dient steeds te zijn: een maatregel welke niet uitgevoerd kan worden dient een andere maatregel te krijgen om het zelfde effect te bewerkstelligen. Ook zijn we uitgegaan om toe te werken naar een acceptabel grenswaarde voor de erftoegangswegen A (de Kerkelaan en de Stationsweg) waarbij de veiligheid voorop staat.

2019: Verkeerspanel introduceert een alternatief pakket van maatregelen (Variant 6 met de 'vrachtsluis') (Bureau Goudappel noemt dit het maatregelpakket A)

1) **Zogenaamde "bewonerspakket"**
   Kenmerk: Wegen en kruispunten inrichten conform wegcategorisering (zie vermelding in: verkeersbeleidsplan 'wegkenmerken) en recente aanbevelingen van CROW en Duurzaam Veilig.
2) **Vrachtsluis bij rotonde Oostelijke Parallelweg-Kanaalweg**
   Kenmerk: Oostelijk Parallelweg primair voor ontsluiting Boekelermeer en Oude Werf.
   Dit betekent dat autoverkeer gebruik kan maken van de Oostelijke Parallelweg richting de Boekelermeer en vice versa. Echter autoverkeer kan niet via de Kanaalweg het dorp in rijden. Met een soort vrachtsluis is het wel mogelijk de Oude Werf te ontsluiten. Hierdoor wordt het vrachtverkeer verminderd op de Kennemerstraatweg en ontstaat er geen "sluiproute" vanuit Heiloo West en de Egmonden richting de Oostelijke Parallelweg. (route Zeeweg-Stationsweg-Kanaalweg).
3) **Ochtendspitsbeperking Spoorwegovergang Zeeweg, avondspitsbeperking Kanaalweg/Rosendaal**
   Kenmerk: Route Zeeweg-Stationsweg-Kanaalweg ontlasten en doorgaand verkeer verminderen.
   Spitsbeperking heeft als voornaamste reden forensen te enthousiasmeren een andere route te gebruiken. Vanaf 2019 vragen we om een schetsontwerp Zeeweg (vanaf rotonde met de Ewisweg) – Stationsweg – Kanaalweg. Een schetsontwerp voor deze route kan namelijk zicht geven op de mogelijkheden voor de herinrichting van deze wegen en route. Met als uiteindelijk doel een afwaardering van deze route.
4) **Links-af beperking verkeer Kerkelaan- Willibrordusweg**.
   Kenmerk: Bij het ontlasten van de Kerkelaan zal de Raadhuisweg een belangrijkere functie krijgen voor de ontsluiting van 't Loo zoals beschreven staat in het verkeersbeleidsplan 2018-2030.
   Inmiddels heeft een herinrichting plaats gevonden op het deel Kerkelaan tussen de Willibrodusweg en Kennemerstraatweg, waarbij een voorrangssituatie is gecreëerd op de route Kerkelaan en Willibrodusweg, bedoelt voor de afwikkeling van vrachtverkeer voor het winkelcentrum 't Loo. Bij het vaststellen van dit ontwerp heeft het verkeerspanel aangedrongen op een andere verkeersmaatregel om de Kerkelaan te ontlasten. Met de voorrangssituatie wordt namelijk ook het verkeer over de Heerenweg richting de Kerkelaan en vice versa geënthousiasmeerd, ons inziens is dit onwenselijk. Wij hebben het voorstel gedaan om het parkeerterrein aan de noordkant niet meer toegankelijk te maken vanaf de Kerkelaan om zo de druk op de Kerkelaan te verlagen en de entree van het winkelcentrum bij de Raadhuisweg komt te liggen.

In het rapport van Goudappel wordt gesteld dat de Kerkelaan in maatregelpakket boven de maximale grenswaarde uitkomt en wel op **7.400** mvt. In de berekeningen van 2019 kwam de Kerkelaan uit op **6.000** mvt (zie afbeelding) en dit verschil van **1.200** mvt is te groot en het verkeerspanel vraagt om een verklaring.

Goudappel stelt dat de Kennemerstraatweg-Zuid (tussen Vennewatersweg en de Lagelaan) zal boven de grenswaarde uitkomen. Dit klopt alleen als er wordt uitgegaan van de naar beneden bijgestelde toetswaarde.

Het blijft net onder de maximale grenswaarde uit het verkeersbeleidsplan 2018-2030. Beide voorbeelden geven een onjuist beeld.

	Wegvak	Grenswaarden uit beleid	Huidige situatie - basisjaar (2016)	2030: - zonder aanvullende maatregelen	Basis 2030 + bewoners-pakket	Okt. 2019 variant 6 2022: maatregelpakket A
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.673	18.750	18.500	1.890
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	7.720	6.700	6.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.253	11.380	10.530	5.500
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.741	3.910	3.890	4.300
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.650	9.820	7.200
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	9.340	8.190	6.200
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.262	4.330	2.060	2.100
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.328	13.190	13.320	13.900
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.404	12.040	12.060	12.900
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.943	6.710	8.020	8.900
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	4.430	5.860	6.900
12	Zeeweg (Rotonde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.262	8.350	8.070	7.800
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.405	18.290	19.040	24.700
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.916	2.480	3.750	4.800
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.468	2.630	2.640	2.900
16	Looplein (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	1.494	1.450	1.470	1.500
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg	4.000	3.770	3.000	3.040	3.100
18	Schuine Hondsbosschelaan (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	923	1.800	1.660	1.800
19	Slimpad (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	269	790	780	800

De volgende aandachtspunten zijn wel van belang bij maatregelpakket A.

1. Volgens het rekenmodel komt de Zevenhuizerlaan boven de gestelde grenswaarde uit.
   Dit is ongewenst. De verwachting is dat de praktijk een genuanceerder beeld zal laten zien na herinrichting van de Zevenhuizerlaan en Het Zevenhuizen.
2. Het verkeerspanel is altijd uitgegaan van een afwaardering van de Stationsweg. Na het officieel naar beneden bijstellen van de grenswaarde voor de Stationsweg zijn aanvullende maatregelen nodig. De route vanaf de Egmonden- Zeeweg- Stationsweg- Kanaalweg- Boekelermeer moet onaantrekkelijk gemaakt worden. Zeker na het openstellen van de Middenweg.

Advies t.a.v. de verschillende maatregelpakketten.

Het zal duidelijk zijn dat maatregelpakket C op onvoldoende draagvlak kan rekenen binnen. De oplossing van de verkeersproblematiek wordt gezocht in éénrichtingswegen in het centrum. Dit zorgt voor een vreemde verkeersafwikkeling en dit is niet het idee van het dorp Heiloo met mooi wonen in het groen als visie. Zolang we de problematiek proberen op te lossen in het centrum wordt niet de bron van het probleem aangepakt. Automobilisten uit Heiloo-West maken veelvuldig gebruik van erftoegangswegen A in het centrum en met de komst van de Oostelijke parallelweg komt er grote druk te staan op de route Zeeweg-Stationsweg-Kanaalweg.

Maatregelpakket B zorgt voor een afname op deze route en creëert vervolgens op andere wegen een onevenredig hoge toename. Zoals op de Zevenhuizerlaan, Ypensteinerlaan en het Rosendaal. Ook de Kerkelaan blijft te hoog belast. Voor de Kerkelaan adviseren wij naar maatregelen te kijken rondom ’t Loo. De “opdracht” die de maatschappelijke denktank (nu verkeerspanel) mee kreeg in 2016 en die in onze optiek nog steeds geldt is “het evenwichtig verdelen van het verkeer over het wegennet van Heiloo”.

Het verkeerspanel is al die jaren uitgegaan van de komst van de aansluiting op de A9 en de woningbouw. Om de huidige problematiek het hoofd te bieden zal de aansluiting op de A9 bij de Lagelaan in combinatie met de spooronderdoorgang en reconstructie van de Vennewatersweg zorgdragen voor een goede verkeersafwikkeling voor Heiloo-West (de lus van de gebiedsontsluitingswegen) Tevens is de afslag op de A9 een oplossing voor een aantal problemen zoals de woningbouw en de verkeersdruk door Akersloot, Limmen en Uitgeest. Met een

rotonde gesitueerd op de Kanaalweg is het echter ook een onderdeel van het verkeersprobleem in Heiloo. Dit blijkt uit de talloze scenario's die zijn uitgerekend waarin een oplossing gezocht werd in het centrumgebied terwijl we het centrum juist goed bereikbaar willen houden.

Wij vinden het onbegrijpelijk dat er nu maatregelpakket B wordt voorgesteld, terwijl dit jaren terug niet wenselijk was. We vragen uitleg over deze koerswijziging.

Voor maatregelpakket B is het noodzakelijk om grenswaarden, vastgesteld in het verkeersbeleidsplan, te wijzigen en te verhogen. Op het verhogen van de grenswaarde, nu toetswaarde genoemd, geven we een negatief advies.

Maatregelpakket B doet geen recht aan het evenwichtig verdelen van verkeer. Er wordt een oplossing gezocht om de druk op de zuid-kant van Heiloo (Kennemerstraatweg) te verminderen. Hiervoor wordt de ontsluiting van Ypenstein aan de noordkant via de Oostelijke Parallelweg gebruikt.

Wij blijven van mening dat de "vrachtsluis" uit maatregelpakket A een goede optie is en betreuren het dan ook dat deze nooit is uitgewerkt in een ontwerp. Volgens de 'ONS' (Overeenkomst Nieuwe Strandwal), wordt de Oostelijke Parallelweg aangelegd voor de ontsluiting van de Boekelermeer. Wij begrijpen dat het wenselijk is te voorzien in ontsluiting van het vrachtverkeer voor de Oude Werf.

De komende jaren wordt een herinrichting gepland voor de Zeeweg en de Stationsweg. Een afwaardering van de route Kanaalweg-Stationsweg-Zeeweg is ook nu al aan de orde vanwege de hoge verkeersdruk. De route wordt veelvuldig gebruikt van verkeer wat zijn weg zoekt via de Boekelermeer richting Alkmaar. Als de spitsbeperkingen ongewenst of ingewikkeld worden ervaren, willen wij meedenken over andere maatregelen.

Feit blijft, dat een evenwichtige verdeling lastig te realiseren is, vanwege de verkeersdruk uit Heiloo-West. Deze automobilisten willen gebruik blijven maken van erftoegangswegen, zoals de Kerkelaan, Stationsweg en de Zevenhuizerlaan naar de Kennemerstraatweg, om te rijden naar de A9 voor het zuiden en/of noorden. De infrastructuur in Heiloo schiet te kort, teveel verkeer wordt afgewikkeld over verblijfsgebieden en erftoegangswegen. Een oplossing moet dan gezocht worden in de ontsluiting van Heiloo-West aan de noordkant. CDA heeft een poging gedaan met de slogan 'Heiloo West goes West''. Een concrete en effectieve oplossing van de ontsluiting van Heiloo-West richting de ring van Alkmaar is wenselijk. Ontsluiting in Heiloo-west naar het noorden geeft een drastische verlaging van de verkeersdruk op de Kerkelaan en noordelijk deel van de Kennemerstraatweg. In het verleden uitgerekend als scenario 11 en met aanvullende maatregelen zal het ook de Stationsweg ontlasten. Op dit moment wordt er een ontsluiting gezocht voor de twee boerderijen i.v.m. de voorgenomen besluit de onbewaakte spoorovergangen te sluiten. Wij vragen deze ontsluiting van Heiloo-West nader te onderzoeken.

Wij zijn blij dat de gemeente de herinrichting van de diverse wegen nu ter hand neemt. Het is een start om het verkeer te laten rijden over de gebiedsontsluitingswegen en minder over de erftoegangswegen. Ook de reconstructie Vennewatersweg is van belang. De aansluiting op de A9 zorgt voor een deel van de oplossing en is tegelijkertijd onderdeel van het probleem. Voor de bestemmingsplannen wordt geprobeerd de aantallen auto's over het wegennet te verdelen, wat een complexe zaak is. De aansluiting A9 met in feite twee ontsluitende wegen op afstand van elkaar, de Lagelaan en Oostelijke Parallelweg draagt bij aan deze vreemde verkeersverdeling. Daarom blijven we bij ons advies om de Oostelijke Parallelweg niet het dorp in te laten komen.

Conclusie

De maximale grenswaarde vastgesteld in het verkeersbeleidsplan 2018-2030 is een houvast voor bewoners.

Het verkeerspanel mist de reden van de geïntroduceerde omzetting van grenswaarde naar toetswaarde en de onderbouwing van Goudappel voor het vaststellen van de waarden op de verschillende wegen.

Het advies om de maximale grenswaarde in toetswaarde te veranderen en het omhoog bijstellen druist in tegen alles waar het verkeerspanel zich de afgelopen jaren hard voor heeft gemaakt. Veiligheid en leefbaarheid dienen ook belangrijke waarde te zijn voor een gemeente en niet alleen de vooropgezette bereikbaarheid en doorstroming als toetsingscriteria. Het omhoog bijstellen van verkeersintensiteiten vinden we dan ook onacceptabel, vooral omdat het omhoog bij stellen plaats zouden vinden bij erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen B. Erftoegangswegen in het oude gedeelte van Heiloo kenmerken zich door woonstraten waar gemotoriseerd verkeer en fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan. Woonstraten hebben een beperkte ontsluitende functie. Gebiedsontsluitingswegen B liggen in woonwijken. Bijvoorbeeld de Ypensteinerlaan wordt gekenmerkt door overstekend (winkelend) publiek en voetgangers van nabijgelegen scholen en winkels. Als verkeerspanel hanteren we de stellingname over bereikbaarheid dat je met auto overal kunt komen, met name de bereikbaarheid van de winkelcentra, het station en de vele voorzieningen die ons dorp rijk is, echter wel met gepaste snelheid en rekening houdend met kwetsbare verkeersdeelnemers. Met een hoger toegestane verkeersbelasting en een jarenlange focus op doorstroming komt de veiligheid en leefbaarheid in geding. Dit zijn de essentiële waarden van het verkeerspanel waar wij al jaren aandacht voor vragen. Ons inziens druist het in tegen de doelstelling “Heiloo Fietsdorp”. De openbare ruimte is beperkt en wij vragen de gemeente “ Heiloo fietsdorp” niet alleen bij woorden te laten en daadwerkelijk ruimte geven aan de fiets en voetganger.
Het naar beneden bijstellen van de grenswaarde op de gebiedsontsluitingswegen A kan botsen met de toenemende aantal verkeersbewegingen en het groeiend aantal woningen.

Voor de maatregelpakketten B en C, met éénrichtingswegen en afsluitingen, geven wij een negatief advies i.v.m. verminderde bereikbaarheid binnen Heiloo en een te grote druk op verkeersverplaatsingen, waardoor van evenwichtig spreiden van het verkeer geen sprake is.
Het verkeerspanel geeft opnieuw het advies een ontwerp uit te werken voor een “vrachtsluis” bij de Oostelijke Parallelweg-Kanaalweg. Daarnaast al mogelijke maatregelen nemen in de huidige situatie om de druk op de Stationsweg te verminderen.

In z’n algemeenheid geldt dat het verkeerspanel hecht aan uitvoering van Verkeersbeleidsplan 2018-2030 met de toegezegde herinrichtingen, doorgaan met het monitoringsbeleid en actief knelpunten oplossen.
De afgelopen jaren zijn meerdere rapporten, knelpunten en wensenlijstjes geschreven om de veiligheid te verbeteren. Relatief kleine zaken nu al oppakken en niet de dure grootschalige projecten afwachten. Al deze verbeteringen hebben een effect op het geheel waarbij de afwikkelroutes voor het verkeer zo helder mogelijk gemaakt moeten worden.

Het verkeerspanel wil constructief meedenken en meewerken. Echter zijn wij vóór verbetering en niet voor een (mogelijke) verslechtering van ons leefklimaat. Zoals door Goudappel aangehaalde Donald Appleyard: livable streets, hoe de leefbaarheid verandert naarmate er meer autoverkeer is.
Als verkeerspanel hopen wij met onze reactie op het rapport van Goudappel een bijdrage te leveren aan de dialoog over de verkeerskundige consequenties van de verschillende bestemmingsplannen en de noodzaak van maatregelen. De groei van het verkeer neemt al jaren toe en met de komst van geplande woningbouw neemt het nog verder toe. Het evenwichtig verdelen gaat niet alleen over de oost-west verbindingen, ook de verkeersafwikkeling in Heiloo-West speelt een rol. Met de komst van de aansluiting A9 komt daar het zoeken naar een evenwicht van de verkeersafwikkeling op de Lagelaan en de Oostelijke Parallelweg bij. Een ultieme oplossing is er niet en het uitgangspunt zou moeten zijn gemeenschappelijk op te trekken om de leefbaarheid in het dorp te behouden.