

aan: de raad
datum: 21 februari 2024
onderwerp: Vragen HL over De Baandert-
Communicatieweg
van: het college
openbaar: ja
registratienr.: D/2024/616050
aantal bijlage(n):

RAADSMEMO

De fractie Heemskerk Lokaal heeft op 1 februari 2024 de volgende schriftelijke vragen gesteld.

1. Zijn er updates geweest van het VVH-2017 deel C?

Zo ja, kunt u die aan ons voorleggen. Zo nee, waarom niet?

2. Volgt er nog nader (verkeers)onderzoek als aangegeven in het VVH-2017 met betrekking tot eventuele herindeling van typologie van de wegen rondom Tolweg/Communicatieweg en Baandert/Maerelaan/Zevenhoeven?

3. Bent u met ons van mening dat het belangrijke verkeersonderzoek Baandert/Communicatieweg (I-2023-401) met de reacties van het college nog nader besproken dient te worden in de RWK? Wat is hiervoor uw motivatie? En zo nee, waarom niet?

In reactie hierop kunnen wij u het volgende mededelen.

Wij hebben de raad op 28 november 2023 met een raadsmemo (D/2023/592038) geïnformeerd over het door Goudappel opgestelde rapport "Verkeersonderzoek De Baandert-Communicatieweg (20 oktober 2023)". Wij hebben overeenkomstig onze toezegging in de raadscommissie RWK van 14 september 2023 het rapport hieraan als bijlage toegevoegd. In de memo gaven wij aan dat wij geen ruimtelijke reservering willen maken voor een eventuele wijziging van het wegprofiel van het wegvak tussen de huidige rotonde Jan van Kuikweg – De Baandert – De Zevenhoeven en het kruispunt Tolweg – De Baandert - Communicatieweg

Hieronder volgen de antwoorden op uw vragen:

1. Er zijn geen updates van het VVH-2017 deel C. Deel C betreft het Uitvoeringsplan en financieringswijze van het VVH-2017. De financiële dekking van de kosten ontbreekt in dit huidige uitvoeringsprogramma. Het was daarmee meer een visiedocument op wijze van uitvoering.

Binnenkort vervangt het Programma Mobiliteit het VVH-2017. Aan dat programma koppelen wij een nieuw uitvoeringsprogramma, met een voorstel voor de financiering van de projecten. De gedachte is om dit te koppelen aan het Meerjareninvesteringsprogramma (MJIP). Dat maakt een integrale afweging mogelijk welk project wij in welk jaar uitvoeren. Wij willen de uitgangspunten van het Programma Mobiliteit in Q2-2024 aan de raad voorleggen. Daarna wordt het programma geschreven.

2. De Zevenhoeven, de Maerelaan en De Baandert zijn momenteel 50km-gebiedsontsluitings-wegen. De Maerelaan is bovendien onderdeel van de regionale doorfietsroute. Er is ambtelijk gekeken naar een herindeling van de typologie van deze wegen en naar een herinrichting. Er is een voorstel in de maak om de Maerelaan tussen De Baandert en De Zevenhoeven te voorzien van vrijliggende fietspaden (ook op de rotonde Breedweerlaan). De hoeveelheid verkeer op De Zevenhoeven is dusdanig dat deze weg is af te waarderen naar 30km/uur. De Zevenhoeven wordt daarmee een woonstraat. Het doorgaande verkeer zal de Maerelaan als hoofdroute kiezen.

De herinrichting van De Zevenhoeven en de Maerelaan hebben nauwelijks invloed op het traject De Baandert-Communicatieweg. Het traject De Baandert-Communicatieweg wordt in de komende jaren alleen maar drukker, voornamelijk door de autonome groei van het autoverkeer. Dit maakten wij in de raadsmemo aan u kenbaar.

3. Het is aan de raad zelf om de keuze te maken om het rapport in de commissie te behandelen. Het college staat hier altijd voor open. Overigens staat in de eerste alinea van de schriftelijke vragen van de fractie van Heemskerk Lokaal: "Daarnaast gaf het college bij dit document het advies: "doorgeleiden naar RWK". Voor de goede orde wijzen wij erop dat niet het college, maar het Presidium het advies heeft gegeven om het rapport door te geleiden naar de commissie RWK.

Aanvullende vraagstelling

Op 3 februari 2024 vroeg de fractie van Heemskerk Lokaal de portefeuillehouder Mobiliteit via een email om de antwoorden in raadsmemo D/2023/522759 van 21 februari 2023 te betrekken in de beantwoording. Die raadsmemo betrof de beantwoording van de volgende vier vragen:

1. Is het Verkeer- en vervoersplan 2017 genoemde onderzoek inmiddels uitgevoerd en/of bestaat er een relatie tussen dit onderzoek en de medio 2021 gehouden enquête?
2. Waarom zijn de m.b.t. de knip betrokken inwoners (inclusief Breedweer!) niet betrokken bij de tijdens de informatiebijeenkomst onverwacht voorgestelde knip in De Zevenhoeven?
3. Is inderdaad (ook) sprake van de wens om de zuidelijke rotonde Baandert te ontlasten? Zo ja, op basis waarvan (verkeersstudie) blijkt dit effectief, aangezien het verkeer van o.a. Breedweer sowieso dan via de noordelijke Baandert deze rotonde moet passeren? Zo nee, wat is dan het doel van deze knip in/nabij de bocht welke nu al zorgt voor sterk afgeremd verkeer?
4. In hoeverre kan de bottleneck rotonde Baandert voor de zuidelijke aanvoer (Communicatieweg) verminderd worden door de zuidelijke aanvoer van deze rotonde tweebaans te maken, nu dit wellicht mogelijk is door het verdwijnen van het BP station (herinrichting Heemspoort)?

Hieronder onze reactie hierop:

Een herinrichting van De Zevenhoeven heeft niet tot nauwelijks invloed op het verkeer dat gebruik maakt van het nu onderzochte traject De Baandert-Communicatieweg. Wij zijn intussen wel aan het uitwerken hoe De Zevenhoeven is in te richten als een 30km/uur-weg.

De verkeersstromen op de zuidelijke rotonde wijzigen door deze herinrichting. Het verkeersonderzoek van Goudappel houdt al rekening met de aanpassing van De Zevenhoeven naar een 30km/uur-weg. Het al dan niet herinrichten van De Zevenhoeven heeft overigens nauwelijks tot geen gevolgen voor de verkeersdoorstroming op De Baandert.

Bij de ontwikkeling van de locatie Heemspoort is ook gekeken naar de consequenties voor De Baandert. Goudappel heeft dit opgenomen in de conclusies van het rapport "Verkeersonderzoek De

Baandert-Communicatieweg (20 oktober 2023)". Na bestudering van het rapport hebben wij besloten geen ruimtelijke reservering te maken voor een eventuele wijziging van het wegprofiel.

Onze argumenten in deze afweging zijn:

- de problematiek die ontstaat door het groeiende verkeersaanbod is niet op te lossen met het faciliteren van het autogebruik door meer asfalt;
- er (ook / juist) andere instrumenten moeten worden ingezet om die problematiek aan te pakken;
- de prognoses waarop het verkeersmodel, en de autonome groei van het autogebruik zijn gebaseerd, zijn voor een lange(re) termijn en daarom ook onzeker;
- er nú urgente behoefte aan woningbouw is;
- de 'omvang' van het probleem relatief is: afgezet tegen verkeerssituaties elders is congestie gedurende 2 tijdvakken per dag (de ochtend- en de avondspits) gedurende een beperkte tijdsduur uiteraard ook relatief en volgens ons aanvaardbaar .