

Geachte voorzitter, wethouder, commissieleden, dames en heren,

Ik sta hier namens de denktank voor het verkeersplan Heiloo en vanavond staat de verkeersstudie van de Vennewaterweg op de agenda. Dat de Vennewaterweg opnieuw moet worden ingericht staat buiten kijf. De vraag is hoe?

Zoals u weet buigen we ons in de denktank over de problematiek van het verkeersplan om te komen tot een pakket van maatregelen. Momenteel wachten we op uitslagen van het rekenmodel en ik neem aan dat u op de hoogte bent van de afspraak met de wethouder om ons meer tijd te geven dan de eerder overeengekomen 3 maanden.

De reconstructie van de Vennewaterweg kan men dan ook niet los zien van het integrale verkeersplan. Met interesse hebben we de 15 varianten en het raadsvoorstel wat nu voorligt betreffende variant 14 bekeken. Afgelopen maandagavond zijn we in een werkgroep bij elkaar gekomen en de dag erna heb ik een fiets verkenning rondje gedaan. Anders dan vanaf papier om het gebied in het echt te aanschouwen, met de bestaande situatie, de aan te leggen wegen en fietsroutes en voorrangspointjes, de woningbouw en de huizen/panden die verwijderd dienen te worden om dit alles mogelijk te maken. Een kenmerkend historische haag is voor een deel verwijderd, terwijl we dat toch willen behouden? Net als het historisch lint van de Hoogeweg. In variant 14 wordt het lint onderbroken.

In het raadsvoorstel wordt gevraagd om over te gaan tot de uitwerking van de versoberde variant 14. Maar wat houdt de versobering precies in? Een greep die ons opvalt, want veel tijd om het te bestuderen hebben we niet gehad.

Het voorstel om de wegvakken tussen de kruispunten **niet** aan te pakken. Waar RoyalHashKoningHDHV nog een rijbaanscheiding heeft voorgesteld om de snelheid op de Vennewatersweg te beteugelen is deze snelheid beperkende maatregel er uit gehaald. Ik help u herinneren dat in het verkeersbeleidsplan van maart dit jaar staat: Verkeer remmende maatregelen boven handhaving.

In de verkeersstudie zijn de voorspelde verkeersintensiteiten in 2030 op de Vennewaterweg benoemd. De komst van de afslag A9 is hierin meegenomen, echter wat nog niet is meegenomen zijn de aanvullende maatregelen die nodig zijn voor het verkeersplan.

De verkeersintensiteiten op de Vennewaterweg zullen dus zeker hoger uitvallen.

In variant 14 is uit oogpunt van verkeersveiligheid de berm tussen het fietspad en de Vennewatersweg verbreed naar minimaal 2 meter. Wat wordt de afstand in de versoberde situatie? Daarnaast een bezuiniging op fiets opvangpaadjes. Deze opvangpaadjes komen toch de veiligheid van de fietser ten goede bij afslaand autoverkeer? Dit geldt zeker als het fietspad dicht op de Vennewatersweg komt te liggen.

De keuze voor afsluiting van doorgaand fietsverkeer op de Hoogeweg uit oogpunt van veiligheid, betekent omrijden voor de fiets. De Hoogeweg is nu een belangrijke oversteek plaats voor fietsers. Ook wij vinden de veiligheid voor fietsers belangrijk. Ook in de periode van de werkzaamheden. In Heiloo hebben we een actieve fietsbond, die graag wil meedenken over de tracés en veiligheid voor de fiets, passend bij Heiloo fietsdorp. Helaas zijn zij nog niet benaderd door de gemeente.

In variant 14 komt de westelijke ontsluiting van Zuiderloo uit op de Hoogeweg. i.p.v. beide ontsluitingen van het Zuiderloo direct aan laten takken op de Vennewaterweg.

De schets van de situatie Hoogeweg aan de Noordkant- Vennewatersweg is ons onduidelijk. Hoe wordt deze ontsluiting vorm gegeven? Een gebiedsontsluitingsweg die aansluit op een fietsstraat plus een afbuiging voor het Zuiderloo. Hoe wordt er voor zorg gedragen dat deze ontsluiting geen doorgaand verkeer op de Hoogeweg genereert en dat de weg ook daadwerkelijk ingericht is en blijft als fietsstraat.

Voor deze ontsluiting via de Hoogeweg is een bestemmingsplan wijziging nodig. Ook is er grondverwerving nodig. Dit zijn allemaal onzekere factoren die van groot belang zijn voor het tijdstip van uitvoering. Het voorstel is de werkzaamheden te laten plaats vinden in de laatste fase van het werk aan de spoorondertunneling.

Maar wat als de grondverwerking en bestemmingsplan wijziging langer op zich laat wachten.

Welke keuzes worden er dan gemaakt? De Vennewatersweg langer dicht laten is niet wenselijk voor het centrum, en een tweede keer afsluiten ook niet.

Wij maken ons dan ook ernstig zorgen om de fasering en de gevolgen voor het dorp.

In de studie van RoyalHashKoningDHV staat in paragraaf 1.2: Past het eind resultaat van het project in het integrale verkeersplan?

Het is uw verantwoordelijkheid om een afgewogen besluit te nemen. Vanuit de denktank willen wij, als een serieuze gesprekspartner, betrokken zijn bij de keuzes die gemaakt worden en meegenomen in de uitwerking van de plannen.

Ik citeer uit het coalitieakkoord:

Met het instellen van een permanent verkeerspanel van inwoners zal zorgvuldig invulling gegeven worden aan de keuzes die zijn of worden gemaakt. Het inwonerspanel betrekken bij monitoring en uitvoering van het verkeersbeleidsplan. Zolang als de aansluiting op de A9 en de spoorwegonderdoorgang niet voltooid zijn, moeten de maatregelen die genomen worden om de verkeershinder te beperken, permanent bewaakt worden.

Ik verzoek u dan ook om op korte termijn met ons in gesprek te gaan om de Permanente verkeerspanel/denktank gestalte te geven. Want was er niet ergens een slogan “want ook de toekomst maken we Met elkaar”

Hartelijk dank voor uw aandacht.

Marjon Zandvliet