



11 november 2022

Aan: Gemeenteraad van 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
Inspreker: Jelles van As

Betreft: Gebreken verkeersbeleid en verkeersmaatregelenpakketten
Referentie: **Insprek-notitie BBSH**, Raadscommissie 14 november 2022

Grove fouten in het beleidsproces maken keuze verkeersmaatregelenpakket onmogelijk

De te beantwoorden vraag is of de totstandkoming van het verkeersbeleid, bestaande uit het verkeersbeleidsplan 2018-2030 met de voorliggende bijlagen voor aanpassingen t.a.v. de grenswaarden en het verkeersmaatregelenpakket, voldoet aan het zorgvuldigheidsbeginsel. BBSH constateert dat dit niet het geval is.

BBSH wenst een goed verkeersbeleid

Om verder te kunnen bouwen aan een mooi Heiloo, wensen we vanuit de stationswegvereniging "BBSH" dat de gemeente spoedig een adequaat verkeersbeleidsplan met een toereikend pakket verkeersmaatregelen daadwerkelijk vaststelt, uitvoert en handhaaft.

INSPREEKTEKST

De beleidsvoorstellen worden niet zorgvuldig onderbouwd

Wij constateren forse hiaten in de beleidsvoorbereiding vanuit het rapport 'Verkeerskundig basisdocument bestemmingsplannen Heiloo van Goudappel, gedateerd 26 oktober 2022' (verder door mij het Rapport genoemd).

Wat zijn de gebreken:

Allereerst de onderbouwing van de toetswaarde 6.000 mvt/etmaal voor de Stationsweg.

- 1. In het Rapport ontbreekt de rapportage over het grootste knelpunt van de Stationsweg en misschien wel van heel Heiloo. De capaciteit voor het kruispunt Stationsweg/Kennemerstraatweg/Kanaalweg is niet onderzocht. Zonder inzicht in deze capaciteit, is de toetswaarde voor de Stationsweg niet correct onderbouwd.*
- 2. In het Bijlagenrapport zijn onderzoeksrapportages opgenomen naar verkeersmaatregelen. Rapportages over onderzoek naar de toetswaarden, met behulp van de verkeersscan van Goudappel, ontbreken in het Rapport. Dit ondanks dat de verkeersscan in het Rapport essentieel wordt genoemd voor het vaststellen van toetswaarden binnen de bebouwde omgeving en bij gemengd verkeer.*
- 3. De vermelde input voor een wegenscan van de Stationsweg, voor zover is af te leiden uit Bijlage 2 'Voorbeeld wegenscan', is foutief. De maten voor de wegbreedte zijn verkeerd doordat bomen en parkeerstroken ontbreken. De indeling van de rijloper is niet correct. Er worden fietsstroken van 1,75 meter gehanteerd, terwijl iedereen weet dat je als fietser op een strookje van nauwelijks een 0,5 meter tegen de bomen wordt geplet.*



Dit allemaal is niet alleen BBSH opgevallen. Ook in het advies van de verkeerscommissie worden hierover vragen gesteld welke nog niet zijn beantwoord.

Daarnaast toont ook het onderzoek naar verkeersmaatregelen grote tekortkomingen:

- 4. Maatregelenpakketten worden onderzocht op basis van de situatie in het jaar 2030. In de Stationsweg zijn ook in de huidige situatie overschrijdingen van normwaarden. Verkeersmaatregelen dienen toe te zien op de gehele beleidsperiode van het Verkeersbeleidsplan (2018-2030) en niet alleen op de verre toekomst.*
- 5. De maatregelenpakketten worden onderzocht voor onzekere scenario's. Ook alternatieve scenario's dienen onderzocht te worden, bijvoorbeeld zonder of verder vertraagde aansluiting A9.*
- 6. Het verkeersbeleid is en blijft met het voorgestelde besluit onduidelijk over de rol van toetswaarden in de beleidsuitvoering.*

Aanpassingen voor zorgvuldigheid en duidelijkheid

In het Rapport wordt bij de (bestaande) overschrijdingen van toetswaarden voor de Stationsweg geconstateerd: "Er rijdt te veel verkeer voor een gemengde afwikkeling van langzaam en gemotoriseerd verkeer, waardoor er sprake is van een niet acceptabele overschrijding van de toetswaarde". Wat betekent niet acceptabel in het verkeersbeleid?

Wij missen in het verkeersbeleid duidelijkheid over hoe beleidsmatig wordt omgegaan met de toetswaarden. Dit is een omissie en zou ertoe kunnen leiden dat in de praktijk doelstellingen langdurig buiten bereik blijven. Dit hebben wij voor de Stationsweg reeds langjarig ervaren.

Uitsluitend hopen dat herinrichting van straten tot aan realisatie van de aansluiting-A9 toereikend is, is het op flagrante wijze negeren van het feit dat reeds lange tijd toetswaarden worden overschreden. Herinrichting leidt tot herverdeling van verkeer, alleen verkeersmaatregelen kunnen leiden tot minder verkeer door het overbelaste dorpscentrum.

Wij roepen u op om het Verkeerbeleid zorgvuldig te onderbouwen met voldoende oog voor een evenwichtige belangenafweging en om duidelijkheid te verschaffen. Het weglaten van de capaciteit van het belangrijkste kruispunt en knelpunt in de Stationsweg en het hanteren van onjuiste maten en wegkenmerken voor de Stationsweg, zijn misleidende fouten in het rapport.

- Herstel de tekortkomingen met betrekking tot de onderbouwing van de toetswaarde;*
- Wees duidelijk over hoe toetswaarden zijn bepaald en worden toegepast in het verkeersbeleid;*
- Neem ook nu verkeersmaatregelen om de huidige onacceptabele verkeerssituatie voor de Stationsweg te keren.*

Ook de bewoners van de Stationsweg hebben recht op een veilige en leefbare weg. Bewaak de zorgvuldigheid van bestuur bij het vaststellen van het verkeersbeleid.

Dank voor uw aandacht.

*Namens BBSH,
Jelles van As, secretaris BBSH*



Toelichting relevantie voor de Stationsweg

Het verkeersbeleid is langdurig tekortgeschoten voor de Stationsweg. De voor het verkeersbeleid verantwoordelijke wethouder ziet de Stationsweg nog immer als 'doorgangsweg', terwijl de Stationsweg als erftoegangsweg is gecategoriseerd in het verkeersbeleidsplan. Hiertoe verwijzen wij naar de quote in het persbericht van de gemeente Heiloo (4 november 2022): *"We begrijpen heel goed dat de impact voor de leefomgeving groot is voor de bewoners langs de wegen waar het drukker wordt. Maar het verkeersaanbod wordt vergelijkbaar aan wat nu door de Stationsweg rijdt, terwijl de fietsers daar gewoon op de rijbaan tussen het autoverkeer rijden"*.

Vanuit BBSH vinden we deze houding onbegrijpelijk. Hierdoor blijft het verkeersbeleid ernstig tekortschieten voor de veiligheid en leefbaarheid van de Stationsweg.

Het bestuurlijk ontbreken van transparantie en verantwoording stoort ons als BBSH. Er is nog steeds geen onderbouwing voor de afwijkende normwaarde voor verkeersintensiteit.

De wegkenmerken van de Stationsweg, met vele erftoegangen, vele fietsers en wandelaars die gebruik maken van de weg, de smalle breedte van de weg en het ontbreken van 'vlucht' ruimte door geparkeerde auto's en brede bomen, geeft geen enkele aanleiding om een hogere norm voor de verkeersintensiteit vanuit veiligheid en leefbaarheid te hanteren, dan voor andere erftoegangswegen in de gemeente. De Raad van State heeft gewezen in haar uitspraak van 1 september 2021 de gemeente erop gewezen dat de onderbouwing vanuit zorgvuldig bestuur noodzakelijk is.

Vanuit BBSH hebben we met een beroep op de wet openbaarheid bestuur, zowel in 2018 als dit jaar, gevraagd om ons documenten te leveren inzake de totstandkoming van de afwijkende normstelling voor de Stationsweg. Opnieuw hebben wij helaas vrijwel niets mogen ontvangen. Nog onlangs constateerde de Bezwarencommissie tijdens haar zitting op 24 oktober jongstleden, dat de gemeente nogmaals op zoek moet naar onderliggende documenten.

Dit betekent in onze ogen dat ook de Gemeenteraad onwetend is over de onderbouwing voor het hanteren van afwijkende normen. Voor een zorgvuldige besluitvorming ontbreekt daardoor essentiële informatie en kunnen op dit moment geen aangepaste grenswaarden ('toetswaarden') of een verkeersmaatregelenpakket worden vastgesteld.

Ten slotte is binnen BBSH de grootste ergernis dat, ondanks al onze inspanningen richting de gemeente, de (te hoge) grenswaarde voor verkeersintensiteit van de Stationsweg uit het Verkeersbeleidsplannen 2008-2018 en 2018-2030 langdurig wordt overschreden. Ook de voorgestelde verkeersmaatregelenpakketten zijn gericht op de verre toekomst (na realisatie afslag-A9). Vanuit BBSH constateren wij dat de gemeente langdurig niet bijstuurt met verkeersmaatregelen wanneer de doelen (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid) niet worden gerealiseerd en normen van het verkeersbeleid langdurig worden overtreden. Onze zorgen betreffen dus niet alleen dat de beleidsvorming onzorgvuldig is, maar ook dat de naleving gebrekkig blijft¹.

¹ Reeds het Verkeersplan 1992/1993 meldt het verminderen van het autoverkeer in de verblijfsgebieden met speciale aandacht voor de Stationsweg (pagina 4) en verplaatsing deel van het autoverkeer naar Vennewatersweg door uitbreiding bewegwijzering alsmede rittijdverlenging door snelheidsremmers' (pagina 18). In het Verkeersbeleidsplan 2008-2018 staat dat de grenswaarde overschreden wordt (pagina 10) en dat gekozen wordt om de autofunctie van de Stationsweg te beperken (pg. 6). Met het oog op de realisatie van de



De laatste signalen zijn wat dat betreft ook niet bemoedigend. De afsluitende mededeling in het Persbericht van de gemeente Heiloo van 4 november 2022 luidt: *“Na het raadsbesluit onderzoeken we of tijdelijke maatregelen denkbaar zijn om de bestaande knelpunten (bijvoorbeeld Stationsweg) te verkleinen. Dit zijn maatregelen die op kortere termijn worden ingesteld en weer worden verwijderd als de aansluiting op de A9 en de aanvullende maatregelen gereed zijn”*.

Wij constateren dat de gemeente de Stationsweg als een soort ‘doorstroomweg’ blijft zien, dat de Stationsweg niet als ‘erftoegangsweg’ onderdeel uitmaakt van het Verkeersbeleid en dat verkeersmaatregelen als denkbaar en niet als noodzakelijk worden gezien. Blijkbaar worden overschrijdingen van grenswaarden voor de verkeersintensiteit uit het verkeersbeleid in deze straat getolereerd. Daarmee geldt voor de Stationsweg een andere veiligheid en leefbaarheid dan in de rest van Heiloo. U zult begrijpen dat dit voor BBSH onacceptabel is.

afslag-A9 (verwacht in 2012) werden maatregelen uitgesteld. Zo zou de Stationsweg worden heringericht in 2011 (5.2 planning pagina 33). Ook het verkeersbeleid Heiloo 2018 heeft als uitgangspunt dat de aansluiting A9 zorgt voor een oplossing van een groot aantal problemen (voorwoord) en ontbreekt een nadere uitwerking van het verkeersbeleid (verkeersmaatregelen), wel wordt een duurzaamveilige herinrichting van de Stationsweg voorzien in 2022 (pg. 55).