

Inspreektekst Commissie 14 november 2022

Onderwerp: Verkeersbeleidsplan

Geachte commissieleden,

Ik sta hier namens het verkeerspanel en wil u een toelichting geven op de brief die u afgelopen vrijdag heeft ontvangen;

Wij zijn vóór maatregelpakket A omdat het het meeste perspectief biedt op een evenwichtige verdeling van het verkeer over Heiloo.

Het wijzigen van grenswaarde naar toetswaarde op de voorgestelde manier vinden wij onacceptabel. Voor bewoners betekent dit een grotere onzekerheid.

Het Verkeerspanel is van mening dat verkeer alle inwoners van Heiloo aan gaat. Heiloo heeft een fragiel wegennet met beperkte ruimte en knelpunten op diverse plekken. Geen enkele maatregelpakket voldoet en de lusten en lasten zullen gelijk verdeeld moeten worden.

Welk perspectief zien we in pakket A; Waarbij we de maatregelen altijd al hebben gezien als een kenmerk met een bepaald doel.

Ten eerste: Laat de Oostelijke Parallelweg niet het dorp in komen. Dit veroorzaakt sluipverkeer en vreemde verkeersstromen.

Ten tweede: Geen dubbelfunctie voor de Kerkelaan. Niet én het ontsluiten van Noord-West Heiloo én ook de ontsluiting van 't Loo.

Ten derde: Een forse herinrichting van de route Zeeweg-Stationsweg-Kanaalweg inclusief de kruising Kennemerstraatweg waardoor een veilig verkeersbeeld ontstaat. Spitsbeperking kan nu al ingezet worden.

Ten vierde: Heiloo Fietsdorp: dit moet echt meer zijn dan een slogan. Versnel diverse herinrichtingen en wegaanpassingen en maak Heiloo fiets- en voetgangers vriendelijk

Ten vijfde: Het doet recht aan de uitvoering van het verkeersbeleidsplan, het enthousiasmeren van verkeer om over gebiedsontsluitingswegen te rijden en ontmoedigen over woonstraten zoals Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan.

Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk worden geweerd en OV en andere vormen van mobiliteit gestimuleerd.

Werk hier een plan voor uit, met een visie op verkeersafwikkeling, waarbij de huidige problematiek aangepakt wordt en wordt toegewerkt naar een duurzame oplossing voor het onderliggende wegennet in aanloop naar de aansluiting op de A9 en woningbouw.

Bij het “voorstel vaststelling toetswaarde” wordt het advies van het verkeerspanel onjuist geïnterpreteerd. Ons advies luidt: vasthouden aan de grenswaarde uit verkeersbeleidsplan 2018-2030 voor alle straten m.u.v. de Stationsweg, conform uitspraak van de Raad van State. Geen toetswaarde en ook over het getal 6000 mvt hebben wij niet geadviseerd. Wel om een wegenscan uit laten voeren.

Wij zien niets in het voorstel vanuit het college naar een onderzoek door een onafhankelijk bureau die bepaalt of er sprake is van een acceptabel verkeersbeeld. Wij missen een borging en handhaving. Veiligheid en leefbaarheid verdienen veel meer aandacht. Er wonen mensen die sociale contacten en

activiteiten hebben. Een straat is meer dan een doorgeefluik voor auto's en het getalsmatig te laten kloppen.

Wij zijn van mening dat één en ander in samenhang bekeken moet worden met veiligheid en sociale cohesie. Samen met een goede interne bereikbaarheid voor de voorzieningen, waarbij je met de auto wel overal kan komen maar op gepaste wijze. Waar mensen graag de fiets pakken of wandelen. Immers dit zorgt voor een leefbare en solidaire samenleving.

T.a.v. pakket B: Pas als voor sommige straten de grenswaarde/toetswaarde verhoogt wordt kan pakket B doorgang vinden. Dit vinden wij een merkwaardige manier van doen, te meer de knip in de Kanaalweg in een eerder stadium was afgewezen. Daarnaast wordt de "pijn" onevenwichtig neergelegd aan de oostkant van het dorp. Terwijl de problematiek begint bij de ontsluiting van West-Heiloo. Te lang is het vanzelfsprekend geweest via woonstraten te rijden.

En in dezelfde denktrant wordt nu bij pakket B de Ypensteinerlaan-Rosendaal dé ontsluiting naar de Oude Werf, de Oostelijke Parallelweg én de Boekelmeer gemaakt. Willen we dat?

In het raadsvoorstel staat dat de maatregelen ingaan als de A9 gerealiseerd is. Klopt dit en geldt dit ook voor een maatregel bij 't Loo? Kunnen we daar wel op wachten?

Wordt de knip in de Kanaalweg in samenhang met de afslag A9 een onomkeerbaar besluit?

En wat zijn de economische gevolgen voor de Oude Werf, is daar onderzoek naar gedaan?

De druk op de Kennemerstraatweg verplaatst zich van de noord naar de zuidkant, met een overschrijding van de toetswaarde, maar dat is volgens Goudappel een "acceptabel verkeersbeeld" en dit is nu precies onze angst, er worden geen conclusies aan verbonden en wat is dan de werkelijk grenswaarde? En in hoeverre slaat de verkeersdruk terug naar andere straten?

Het verbreden van een deel van de Zevenhuizerlaan vinden wij een verkeerd signaal in het ontmoedigen. Het lijkt ons beter te kijken waar het verkeer vandaan komt en maatregelen te nemen die het verkeer verminderen en laat rijden op wegen die daar beter geschikt voor zijn.

Als laatste: wij zijn geen voorstander van meerdere éénrichtingswegen in het centrum. Het veroorzaakt harder rijden, meer en smallere woonstraten worden belast en de werkelijke oorzaak van het probleem wordt niet opgelost.

Bij de RIA gaf ik een citaat van een medewerker van Goudappel:

Wij zijn passanten jullie de ervaringsdeskundigen. Weggezet worden in een raadsvoorstel als "risico op weerstand" vind ik gezien onze diensten in het participatietraject onverdiend.

Wij vragen u om een passende verkeersafwikkeling, met een borging voor veiligheid en leefbaarheid. Met maatregelpakket B en een wijziging van grenswaarde naar toetswaarde voorziet het voorliggende raadsvoorstel daar niet in.

Wij adviseren u maatregelpakket A verder uit te werken met een visie op infrastructuur en mobiliteit en de aanpassingen m.b.t. grenswaarde en toetswaarde nogmaals onder de loep te nemen.

Wij allen weten dat de vaststelling van dit verkeersbeleidsplan van belang is voor de bestemmingsplannen A9 en Zandzoom, juist daarom is zorgvuldigheid geboden!

Toelichtingen op insprektekst.

Onze problemen met het invoeren van de voorgestelde Toetswaarde:

- 1) Een toetswaarde is een “indicatie” een signaalfunctie. Indien blijkt uit de monitoringsgegevens dat het aantal verkeersintensiteiten de toetswaarde overschrijdt moet er actie worden ondernomen. Wij zien niets in het voorstel vanuit het college waar een onderzoek door een onafhankelijk bureau bepaalt of er sprake is van een acceptabel verkeersbeeld. Wij missen hier een borging en is onzeker voor bewoners. Er is geen duidelijkheid hoelang en hoeveel de waardes overschreden kunnen worden. Waarom wordt er gekozen wordt voor een onafhankelijk bureau, hiermee worden adviesorganen genegeerd en bewoners niet gehoord.
Al jaren worden de maximale grenswaarde overschreden zonder dat er actie op wordt ondernomen. Het is logisch dat bewoners zich nu gaan verzetten en dit kan niet worden afgedaan met “weerstand”. Wie bepaalt of een verkeersbeeld acceptabel is als er andere belangen meespelen en hoe wordt veiligheid en leefbaarheid dan meegewogen?
- 2) Een toetswaarde zegt alleen iets over de kenmerken van de weg, het zegt niets over de sociale ligging. Er wordt geen rekening gehouden met het aantal overstekende kinderen en/of ouderen en de faciliteiten aan en bij de weg. We zien dat hierdoor toetswaarden hoger uitvallen dan wenselijk.

De leden van het verkeerspanel vinden elkaar in de volgende uitgangspunten.

1. Het verkeer moet evenwichtig verdeeld worden, we snappen allemaal dat het drukker is geworden en vinden dat de last daarvan eerlijk moet worden verdeeld.
2. Straten inrichten waarvoor ze bedoeld zijn. Straten in het centrum zijn om in het centrum te komen. Ontsluitingswegen zijn om Heiloo in en uit te komen.
3. Heiloo Fietsdorp: dit moet echt meer dan een slogan zijn. Wegen moeten ingericht worden voor meer veiligheid en ruimte voor fietsers. Dit is echt nodig om fietsen te enthousiasmeren en mensen een goed alternatief te geven voor de auto. Je zou liever op de fiets naar het centrum gaan dan met de auto.
4. Verkeersremmende maatregelen boven handhaving. Verkeersremmende maatregelen zijn namelijk continu aanwezig en we zien dat handhaving niet wordt ingezet.
5. Een straat is meer dan een doorgeefluik voor auto's er wonen mensen die sociale contacten en activiteiten hebben. Met andere woorden: leefbaarheid verdient aandacht
6. Geen éénrichtingswegen en/of afsluitingen, behoud van dorpskarakter én bereikbaarheid van voorzieningen vanuit alle wijken. Eénrichtingswegen zorgen voor hogere snelheden en de heen- en terug routes uit zijn verschillend.
7. Maatregelen nemen met een duurzaam en toekomstbestendig karakter die de veiligheid verhogen.
8. Doorgaand verkeer zoveel mogelijk weren in verband de belasting op de gebiedsontsluitingswegen.

Advies van het verkeerspanel

- Werk maatregelpakket A verder uit. Met als belangrijkste: laat het verkeer van de A9 niet via de Oostelijke Parallelweg in het dorp komen. Wij noemden een vrachtsluis maar er zijn natuurlijk veel meer mogelijkheden.
- Bij maatregelpakket A worden de grenswaarde/toetswaarde voor een aantal straten overschreden met name de zogenaamde erftoegangswegen A.
Stel vast wat voor een ETW A straten redelijkerwijs acceptabel is aan verkeersintensiteiten met het oog op zowel veiligheid als leefbaarheid. De specifieke functie voor de ontsluiting van bepaalde wijken. Een vlotte doorstroming is niet het juiste criteria bij een erftoegangsweg waarbij de weg gebruikt wordt door fietsers en auto's en bewoners erfaansluitingen hebben.
- Geen dubbelfunctie voor de Kerkelaan. Als woonstraat kan het niet én de ontsluiting van 't Loo verzorgen en een ontsluitende functie voor Heiloo Noord-West.
- Ontwikkel een plan voor de verkeersafwikkeling rond 't Loo.
Hierbij moet aan de volgende vragen gedacht worden:
Wat worden de aan en afrij routes naar het winkelcentrum 't Loo?
Hoe wordt de parkeerroutering?
Hoe wordt de afwikkelroute voor de omliggende wijken.
De kruising Kerkelaan-Willibrodusweg is net opnieuw ingericht? Er is een kans dat het opnieuw moet worden gedaan.
- Durf te kiezen voor de Stationsweg als auto te gast straat, naast andere straten in het centrumgebied zoals de Heerenweg.
- Kijk meer naar de andere vormen van vervoer dan de auto, denk aan fietsen, lopen en OV voor alle leeftijden.
- Stel de vrachtroutes vast voor het dorp en handhaaf.
- Ga verder met de uitvoering van het verkeersbeleid en de herinrichtingen en monitoring. wegen in het centrum.
Nu blijkt dat geen van alle uitgewerkte scenario's/maatregelpakketten voldoet om alle straten onder de grenswaarde/toetswaarde te houden, verder gaan met herinrichten aan de hand van de resultaten.
- Werk Heiloo Fietsdorp uit, maak een fietsbeleidsplan waarin de fietser belangrijker is dan de auto.
- Inventariseer alle maatregelen voor wegen, kruisingen uit zoals aanbevolen in het rapport Goudappel. Met name voor de route Kennemerstraatweg-Ypensteinerlaan-Rosendaal.
- Goudappel heeft de toetswaarde bepaalt aan de hand van een wegenscan. Wij vragen om de indicatoren en de specifieke uitkomsten van de wegenscan voor de meest belaste straten.
- Draag zorg voor een regionaal mobiliteitsplan.
- Werk een visie uit voor verkeer nu en in de toekomst.
- Kijk verder dan A9 en woningbouw. In 2030 zitten nog meer wegen dan nu tegen de maximale capaciteit aan. Let op: 2030 is "overmorgen"