

**Aan de fractie van VVD Heiloo**

Domein : BOR  
Team :  
Contactpersoon : Stefan Meijer

Kenmerk : D711647  
Bijlage(n) : 1  
Verzenddatum : 12 december 2023

**Onderwerp : Artikel 51 vragen RvO naar aanleiding van memo conceptontwerp Zeeweg d.d. 24-10-2023**

Geachte fractie van VVD Heiloo,

Op zondag 29 oktober jl. heeft uw fractie schriftelijke vragen naar aanleiding van memo conceptontwerp Zeeweg dd. 24-10-23 in het kader van artikel 51 van het Reglement van Orde van de Gemeenteraad van Heiloo. Hierbij ontvangt u de schriftelijke reactie van het college op deze vragen.

1. Hoeveel verkeersbewegingen per etmaal zijn er in de periode januari- oktober 2023 geweest over de Stationsweg respectievelijk de Zeeweg? Zijn hiervoor maandelijkse rapportages beschikbaar.

*Antwoord: In de bijgevoegde grafieken is per week in 2023 de gemiddelde verkeersintensiteit op werkdagen in de Stationsweg (tussen de Kennemerstraatweg en Breedelaan) en in de Zeeweg (tussen de Ringweg en de De Wildtlaan) afgezet tegen de toetswaarde. .*

*Door de aanwezigheid van permanente telpunten op circa 25 locaties in Heiloo kunnen we in theorie maandelijks de verkeersintensiteiten in verschillende wegen in Heiloo in beeld brengen en rapporteren. De toegevoegde waarde van het maandelijks beschikbaar stellen is echter beperkt. Het voorstel is om de cijfers eens per half jaar beschikbaar te stellen.*

2. Heeft er inmiddels een overschrijding van de door de raad vastgestelde toetswaarden plaats gehad en zo ja, waar en wanneer. En ook; wanneer wordt de raad geïnformeerd hierover met het oog op te nemen maatregelen?

*Antwoord: De verkeersintensiteit van de Stationsweg ligt in 2023 permanent boven de toetswaarde voor die weg. De verkeersintensiteit fluctueert gedurende het jaar en is ook*

*afhankelijk van verschillende factoren. Zo kan het zijn dat door vakantieperioden, feestdagen, wegwerkzaamheden, etc. de intensiteit hoger of juist lager ligt. Tijdens de Corona-beperkingslagen lag de verkeersintensiteit bijvoorbeeld fors lager. Maar over het algemeen kan worden gesteld dat de intensiteit op de Stationsweg al zeer lange tijd (in ieder geval voor de afgelopen 10 jaar) op een redelijk stabiel niveau ligt.*

*Voor de Zeeweg geldt dat in 2023 de toetswaarde bijna permanent wordt overschreden. Voor de Zeeweg geldt dat de intensiteit de afgelopen jaren steeds iets toeneemt.*

*De maatregelen om de verkeersintensiteit op de route Stationsweg – Zeeweg terug te dringen zijn bekend, maar vergen een lange aanlooptijd. In het Verkeersplan 2018 – 2030 is onder andere benoemd dat:*

- de Stationsweg wordt heringericht, inmiddels is dit aangevuld met de Zeeweg waar een veel grotere winst behaald kan worden, om de route Zeeweg – Stationsweg meer als 30 km/u wegen in te richten waardoor deze minder aantrekkelijk wordt als ontsluitingsroute. Momenteel wordt gewerkt aan een de herinrichting van de Zeeweg en Stationsweg, dit bevindt zich nog in de ontwerpfase. De verwachting is dat eind 2024 / begin 2025 een start gemaakt kan worden met de herinrichting van de Zeeweg.*
- de Vennewatersweg wordt heringericht, zodat deze route juist zo aantrekkelijk mogelijk wordt om verkeer op een vlotte en veilige wijze af te wikkelen. Afhankelijk van de bestemmingsplanprocedure is de verwachting dat de herinrichting van de Vennewatersweg in 2025 kan worden uitgevoerd.*
- de aansluiting A9 wordt gerealiseerd, aangevuld met een knip in de Kanaalweg. Deze combinatie heeft een sterk effect op de route Zeeweg – Stationsweg – Kanaalweg, die veel minder aantrekkelijk zal worden als ontsluitingsroute voor een aanzienlijk deel van Heiloo. Het verkeer wordt hierdoor meer geleid richting de Vennewatersweg, waardoor de verkeersintensiteit op de route Zeeweg – Stationsweg – Kanaalweg teruggedrongen wordt. Het moment waarop de aansluiting A9 gerealiseerd kan worden hangt af van de bestemmingsplanprocedure.*
- het treinverkeer tussen Alkmaar en Amsterdam wordt geïntensiveerd (onderdeel van het landelijke Programma Hoogfrequent Spoor). Dit leidt er op termijn toe dat de spoorwegovergang van de Zeeweg overdag meer dan de helft van de tijd dicht komt te liggen. Ook dit leidt ertoe dat de route Zeeweg – Stationsweg een minder aantrekkelijke ontsluitingsroute wordt. De verwachting is dat het Programma Hoogfrequent Spoor in 2028 is uitgerold.*

3. Kan de Raad maandelijks de resultaten van de verkeerstellingen voor alle meetpunten in Heiloo ontvangen?

*Antwoord: Door de aanwezigheid van permanente telpunten op circa 25 locaties in Heiloo kunnen we in theorie maandelijks de verkeersintensiteiten in verschillende wegen in Heiloo in beeld brengen en rapporteren. De toegevoegde waarde van het maandelijks beschikbaar stellen is echter beperkt. Het voorstel is om de cijfers eens per half jaar beschikbaar te stellen.*

4. Kan met cijfers aangetoond worden waarom gekozen wordt voor een gelijkwaardige kruising Heerenweg-Zeeweg in plaats van de huidige rotonde? Welke gevolgen heeft deze keuze voor verwerking van verkeersstromen? Klopt het dat een gelijkwaardige kruising ertoe leidt dat minder verkeer verwerkt kan worden en dat er dus meer opstoppingen ontstaan op de aanvoerwegen naar de kruising?

*Antwoord: Met de maatregelen en ontwikkelingen die onder punt 2 zijn benoemd is een doorrekening gemaakt met het verkeersmodel van de verwachte verkeersintensiteiten in 2040 ter hoogte van de kruising Heerenweg – Zeeweg. Daaruit komt naar voren dat de intensiteit rondom de huidige rotonde behoorlijk wordt teruggedrongen. Op de Heerenweg aan de noordzijde van de huidige rotonde is de verwachting dat het verkeer met ruim meer dan de helft afneemt, terwijl aan de zuidkant van de rotonde een afname wordt voorzien van 20%. Het verkeersaanbod op de tak van Zeeweg neemt naar verwachting met ruim 30% af, terwijl de intensiteit op de tak van de Stationsweg nauwelijks toeneemt t.o.v. het huidige verkeersaanbod. Met de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten kan een gelijkwaardige kruising het verkeer op een voldoende vlotte en veilige wijze afwikkelen. Bovendien past een gelijkwaardig kruispunt vele beter bij de functie van de wegen en het principe van 30 km/u. Feit is wel dat als de intensiteiten nog niet zijn teruggedrongen, door realisatie van (een deel van) de benoemde maatregelen, er met de huidige verkeersintensiteit teveel opstoppingen en verkeersonveilige situaties ontstaan. Dat betekent dat de rotonde pas na terugdringen van verkeersintensiteit kan worden vervangen.*

5. Welke gevolgen heeft de genoemde kruising voor de verkeersveiligheid van met name fietsers en voetgangers?

*Antwoord: Met de afname van de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer, neemt de kans op ongevallen voor alle weggebruikers af inclusief de fietsers en de voetgangers. De voorziene toekomstige verkeersstromen kunnen op een veilige en voldoende vlotte wijze worden afgewikkeld op een gelijkwaardig kruispunt. Bovendien is een rotonde niet passend bij de functie van de verschillende wegen en bij aansluitingen van 30 km/u wegen.*

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo



F.W.H. de Jong  
secretaris



M. ten Bruggencate  
burgemeester