

Het Malevoort

Commissie Mobiliteit & Financiën

23 november 2015

Geachte voorzitter, dames en heren,

De Provincie en de gemeenten stevenen af op een snelle besluitvorming over de Afslag. Veel te snel. In de laatste commissie Openbare Ruimte van Heiloo op 18 november zijn vele vragen gesteld aan het college. Vragen die beantwoord moeten zijn vóór een raadsbehandeling.

Voor het Malevoort is één zaak van groot belang; de toezeggingen van de achtereenvolgende college's van B&W uit de afgelopen decennia dat de route via Vennewatersweg/Malevoort geen kustroute gaat worden, zowel voor forensen als kustverkeer. Het meest recente verkeerskundig onderzoek dat het college heeft doen opstellen door Goudappel & Coffeng geeft op dit punt geen duidelijkheid; het recreatieve verkeer is niet onderzocht.

Bovenal is het onderzoek twijfelachtig. De gehanteerde prognoses kloppen niet met door gemeente verrichte tellingen en eerdere verkeersplannen. De meest recente tellingen uit 2014 zijn niet gebruikt. De conclusie van de wethouder dat er geen toename van verkeer ten gevolge van de afslag zal zijn is daarmee volstrekt prematuur. En in tegenspraak met de antwoorden van Gedeputeerde Staten waaruit blijkt dat de afslag leidt tot een verkeers-toename op de Vennewatersweg van 25%!

Ook weigert het college stelselmatig het overleg met de inwoners van Heiloo West te openen. Inwoners maken zich ernstig zorgen over de veiligheid (twee scholen), de luchtkwaliteit (Natura2000 gebied) en de geluidshinder. Het college wil nu na besluitvorming het overleg gaan organiseren, kortom als het kalf verdronken is.

Deze gang van zaken laat zien dat het college een groot deel van Heiloo niet serieus neemt. Het college komt herhaalde toezeggingen gewoon niet na. Hierdoor is dit college volstrekt onbetrouwbaar.

Het resultaat van dit alles zal zijn dat Heiloo West met de gebakken peren blijft zitten.

Verzoek:

Wij verzoeken u er voor zorg te dragen dat de overheid haar toezeggingen gestand doet en tot een verantwoorde besluitvorming komt, inclusief overleg met Heiloo West.

Maar niet alleen Heiloo West ondervindt de nadelige gevolgen van de afslag A9. Gedeputeerde Staten van NH stellen in hun antwoord dat de aansluiting A9 ook leidt tot een verkeerstoename in en door Heiloo op de Kanaalweg +64%, Stationsweg +28%, Zeeweg +25%. Wat betekent dit voor de aantakende wegen en wijken: Hogeweg? Ypesteinerlaan?

Om het verkeer in goede banen te leiden legt het college allerhande noodverbanden aan en ontkent dat deze een relatie met de afslag A9 hebben.

Zo stelt het college van B&W Heiloo dat een spoortunnel en een aanpassing Kanaalweg geen relatie hebben met de afslag A9. Beide en andere infrastructurele aanpassingen blijken hoe dan ook noodzakelijk om de verkeerstoename als gevolg

van de aansluiting te verwerken en zijn wel degelijk gerelateerd aan de aansluiting A9. Het college noemt de aansluiting A9 overigens zelf ook expliciet als reden voor de verkeerstoename die de reconstructie van de Kanaalweg noodzakelijk maakt in haar aanvraag voor een BDU subsidie.

Er ontbreekt tot op heden een overall, actueel en uitgebalanceerd verkeersplan waarin alle verkeerseffecten van de afslag, én te nemen maatregelen om deze effecten op te vangen, zijn meegenomen. In het onderzoek van Goudappel & Coffeng zijn het kust-, recreatie- en spitsverkeer niet meegenomen. Voor dit onderzoek is geen gebruik gemaakt van de meest recente tellingen uit 2014. Evenmin is stilgestaan bij alle verkeersmaatregelen in onderlinge samenhang (afsluiten Kapellaan, eenrichtingsverkeer Westerweg, sluipverkeer Hogeweg en Ypesteinerlaan, etc).

Verzoek: Stel een overall verkeersplan op, op basis van de verkeerstellingen uit 2014 mét alle verkeerseffecten én te nemen maatregelen in onderlinge samenhang.

De aansluiting A9 houdt de gemoederen al sinds 1970 bezig. Grote aanjager is de gemeente Alkmaar die een tweede, zuidelijke ontsluiting van bedrijventerrein Boekelermeer wil. De argumentatie was onder meer dat er veel meer woon/werkverkeer zou ontstaan, ervan uitgaande dat 1 hectare bedrijventerrein 30 arbeidsplaatsen zou opleveren. Inmiddels blijkt dat er met name kapitaalintensieve bedrijven zijn gekomen. De werkelijke cijfers nu zijn dat 1 hectare staat voor slechts 5 werkplekken. Het meeste verkeer dat straks van de nieuwe ontsluiting gebruik zal maken, is dan ook bestaand verkeer dat een andere route kiest. Volgens een recente uitspraak van de Raad van State is het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg pas noodzakelijk als verkeerslimieten op bestaande wegen (Rijksweg/Kennemerstraatweg) overschreden worden. Dat is met het kleine beetje extra woon/werkverkeer voor de Boekelermeer niet het geval! Ook de nieuwbouw in Heiloo creëert niet zoveel extra verkeer dat dit tot onacceptabele overschrijding van de verkeerslimieten leidt op korte termijn, als het al tot overschrijding leidt!

Verzoek: Stel een prognose op van de verkeersintensiteiten op de kritieke wegen, met als basis van de verkeerstellingen uit 2014 en de neerwaarts bijgestelde ramingen van woon/werkverkeer.

De uitkomsten van de bewoners-informatieavond op 30 november a.s. zijn onbekend.

De informatieavonden met Het Malevoort zijn nog niet ingepland. Het Malevoort vindt het forceren van besluiten over de aansluiting A9 nog vóór eind 2015 onverantwoord en getuigen van zeer onzorgvuldige besluitvorming.

Het Malevoort
22 november 2015