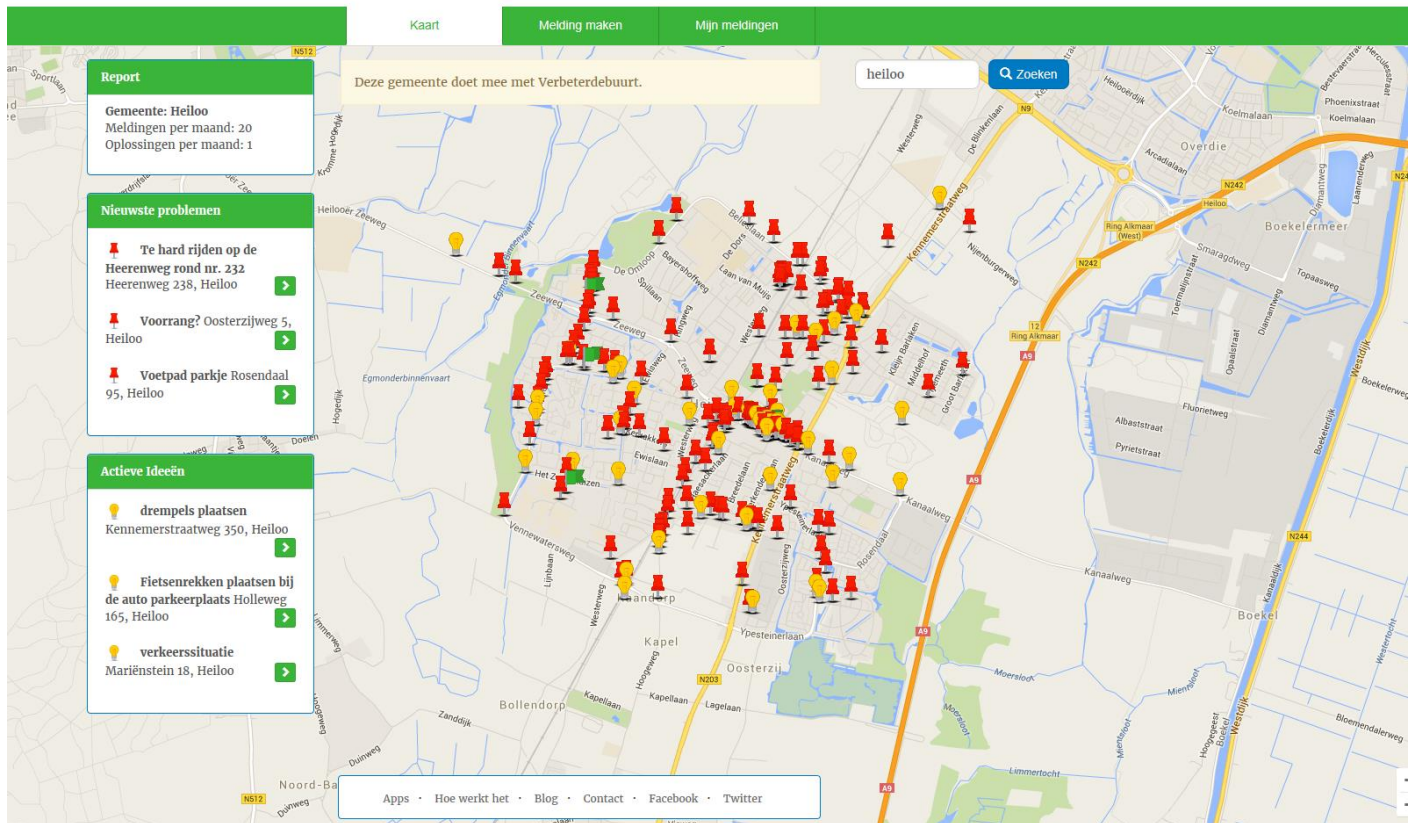


BIJLAGE 1: INPUT UIT PARTICIPATIETRAJECT

Samenvatting E-participatie

Registreren Inloggen



Reacties > 2 keer genoemd

Knelpunten:

Divers auto

- Stationsweg te krap profiel, er wordt te hard gereden en parkeerproblemen (21 x)
- Kerkelaan te krap profiel, er wordt te hard gereden en parkeerproblemen (2x)
- Schuine Hondsboschelaan te krap profiel en te hard rijden (4x)
- Parkeerproblemen Westerweg (7x)
- De VRI functioneert niet optimaal bij de Kerkelaan - Kennemerstraatweg (8 x)
- De VRI functioneert niet optimaal kruising N9- Kennemerstraatweg (3x)
- Parkeerproblemen door mensen van de buiten de wijk bij Hofdijk, school De Duif, naschoolse opvang en Forte kinderopvang. (handtekeningenactie 26 pers.)
- Drempel Pastoor van Muyenweg – Ewisweg te hoog (13x)

Gedrag Auto

- Zevenhuizerlaan te hard rijden (2x)
- Te hard rijden Ewisweg (2x)
- Te hard rijden Heerenweg (2x)
- Te hard rijden Dokterslaan (2x)
- Te hard rijden de Omloop (6x)
- Te hard rijden en te druk Hoogeweg (12x)
- Te hard rijden Ypesteinerlaan (5x)
- Te hard rijden Laan van Zeeman (2x)
- Te hard rijden Laan van Eindeloos (2x)

- Te hard rijden Termijen (2x)
- Kennemerstraatweg te druk tussen Herberg Jan en N9 (2x)
- Te hard rijden kruising Nijverheidsweg/Warmozierslaan (2x)

Subjectieve verkeersveiligheid auto

- Zebrapaden vallen niet genoeg op bij de Ypesteinerlaan/ snelheid verlagen naar 30 km p/u rond de school **(33x)**
- Versmalling kruising Mariënstein – Pastoor van Muijenweg niet optimaal/onveilig (3x)
- Gevaarlijke situatie bij de Duif – Mariënstein parkeren en in en uit rijden (5x)
- Kruising De Dors – Belieslaan onveilig (2x)
- Verkeersveiligheid rondom de kruising Het Malevoort en Pastoor van Muijenweg
- Het Malevoort; te druk in de toekomst

Fiets

- VRI Kennemerstraatweg- Kanaalweg te weinig opstelruimte voor de fiets (2x)
- Kennemerstraatweg – Zevenhuizerlaan oversteekplaats onveilig (3x)
- Pastoor van Muijenweg- Het Malevoort fietskruising onveilig (4x)
- Belieslaan- Jan Boltenhof onduidelijke oversteek (3x)
- Voorrangssituatie fietsers Stationsplein onduidelijk (3x)

Ideeën:

Auto

- Stationsweg; eenrichtingsverkeer (7 x)
- Stationsweg; Invoeren vergunninghouders parkeren (2x)
- Stationsweg; invoeren drempels (3x)
- Stationsweg; voorrangskruising Breedelaan opheffen (2x)
- Kerkelaan: Eenrichtingsverkeer
- Zevenhuizerlaan; eenrichtingsverkeer (2x)
- Stationsgebied; Stationsplein: Autovrij maken(11 x)
- Stationsgebied; Stationsplein aparte fietsenstalling (2x)
- Stationsgebied; VOP Heerenweg t.h.v. 152/154 (2x)
- Kanaalweg; afsluiten t.h.v. Rosendaal (3x)
- Ewisweg wegversmallingen/verhogingen toepassen (4x)
- Dokterslaan smiley toepassen (3x)
- Dokterslaan-rotonde drempel verwijderen/verlagen (3x)
- Ypesteinerlaan 30 km/uur zone introduceren (2x)
- Pastoor van Muijenweg- Mariënstein parkeervakken en Kiss & Ride zone (3x)
- Hoogeweg: fietsstraat met royaal voetpad (2x)
- Hoogeweg: afsluiten voor doorgaand verkeer (2x)
- Hoogeweg: alle geplande/tijdelijke ontsluitingswegen van en naar Hoogeweg omzetten in fietspaden (2x)
- Een weg doortrekken vanaf Vennewatersweg via zuidkant van Egmond Binnen naar Herenweg (2x)

Fiets

- Fietsverbinding Lagelaan naar Akersloot (2x)
- Steegje radiobakker voorzien van spiegel en verbod brommers (2x)
- Rotonde Het Malevoort-Zeeweg complementeren (2x)
- Breedelaan fietsstraat maken (2x)
- Termijen-Vrieswijk nieuwe fietsverbinding realiseren (2x)

Overig

- NS-station verplaatsen naar de Vennewatersweg (2x)
- Stationsweg extra VOP aanleggen t.h.v. steegje richting Molenweg (2x)
- Verzoek om extra bebording met name in verblijfsgebieden en rondom speelvoorzieningen.

Ideeën die eruit springen

- Een richtingsverkeer instellen op de historische oost-west verbindingen
- Verplaatsen NS station naar de Vennewatersweg
- Fietsverbinding realiseren tussen De Omloop en Ringweg Alkmaar
- Bij de afslag A9 een grootschalig shopping centrum realiseren waardoor de bevoorradingsverkeer niet meer in het centrum van Heiloo hoeft te zijn.
- Van de Boekelermeer een distributiecentrum maken waar alle vrachtauto's hun lading kunnen lossen en van daaruit met kleine elektrische auto's winkels bevoorraden.
- Verkeersregels onder de aandacht via Uitkijkpost? Er zijn veel reacties over verkeerssituaties/voorrang. Mogelijk zijn de verkeersregels gewoon vaak niet (meer) bekend of niet duidelijk genoeg. Wellicht kan wekelijks/maandelijks een situatie in het dorp belicht worden met bijbehorende spelregels? Een foto/een schets? Denk aan rotondes, het woonerf Stationsplein, woonerf bij Het Loo, voorrang fietsers/wandelaar etc.

VERSLAG BESTUURLIJKE KLANKBORDGROEP VERKEERSPLAN 2030
15 JUNI 2016

aan kopie Commissieleden Openbare Ruimte en wethouder Verkeer
P. Broersen en E. Negenman

van Marit Barendregt
telefoon 072 535 66 05
datum 15 juni 2016

aanwezigen: H. van Halem, J. Laurensen, E. Meriwani, D. Bergmans, T. Valkering, J. de Boer, E. Las van Bennekom, M. Brouwer de Koning, H. den Hartog, R. Opdam, M. Klamer, P. Broersen, E. Negenman en M. Barendregt

De heer Broersen geeft een presentatie over de actualisatie het Verkeersplan 2030. (zie bijlage voor de presentatie)

Doel van deze bijeenkomst is:

1. de uitgangspunten herbevestigen
2. kennis te nemen van de uitkomsten van de bureaustudie
3. kennis te nemen van de wensen en knelpunten uit verbeterdebuurt.nl, brieven en mails
4. eventuele bijsturing indien gewenst.

De Bestuurlijke klankbordgroep herbevestigt de uitgangspunten te weten; het categoriseringsplan en de grenswaarden van de wegen zoals genoemd in het verkeersplan 2008.

Naar aanleiding van de presentatie geeft de Bestuurlijke klankbordgroep de volgende aandachtspunten mee:

- De klankbordgroep verwacht juist door de vergrijzing en de toenemende mobiliteit onder deze groep, aanleg A9 en de onzekerheden rondom de treinbediening dat het aandeel autokilometers omhoog gaat i.p.v. gelijkblijvend.
- In het verkeersplan geen landelijke cijfers benoemen maar cijfers van Heiloo benoemen, indien beschikbaar.
- De klankbordgroep ziet graag een beschrijving van een principe oplossing van snelheidsremmende maatregelen terug in het nieuwe verkeersplan.
- Bij het doorrekenen van oplossingsrichtingen als bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer dienen criteria vastgesteld te worden waaronder de max. omrijtijd en –kilometers.
- Maatschappelijke/economische ontwikkelingen zoals stimuleren toerisme in Heiloo en het verlevendigen van het Looplein hebben effect op de verkeersstromen, dit moet in het verkeersplan terugkomen.

De Bestuurlijke Klankbordgroep kan zich vinden in de verkregen input via verbeterdebuurt.nl met de volgende opmerkingen/aandachtspunten:

- Voor de bijeenkomst met de Maatschappelijke denktank zien zij graag het overzicht op sheet 11 vergroten met meer punten. (bijlage samenvatting verbeterdebuurt.nl)
- Kijken naar verkeersverlangens en niet naar verkeersbelangen.

- Graag aandacht in het verkeersplan voor de afwikkeling verkeer op zomerse dagen en spitsuren/pieken.
- Graag aandacht voor de diversiteit van snelheid op het fietspad.
- Een idee is om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Stationsweg tussen de Heerenweg en Breedelaan, de voorkeur wordt uitgesproken om de rijrichting dan vanaf de Heerenweg naar de Kennemerstraatweg in te voeren.
- Graag ook aandacht voor de mogelijke woningbouw in de Egmonden. Mogelijk dat deze ontwikkelingen ruimte bieden om de Vennewatersweg aan de oost- of zuidzijde rechtstreeks te verbinden met de N512. Dit wordt dan een gemeenschappelijke project met Bergen.

De Bestuurlijke klankbordgroep krijgt na dit overleg de presentatie, het verslag en een lijst met alle reacties vanuit verbeterdebuurt.nl toegestuurd.

VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

20 JUNI 2016

Aanwezigen: deelnemers werkgroep Verkeerverlangens, Marc Klamer (voorzitter), Tom Kemper (hoofd afdeling Ingenieursbureau), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Sabine Draaier (communicatieadviseur) en Marit Barendregt (projectassistente)

Tom Kemper heet de deelnemers van harte welkom. Dit is de eerste bijeenkomst van een reeks van vier bijeenkomsten.

Deze bijeenkomst staat in het teken om met elkaar kennis te maken. De aanwezigen stellen zich dan ook voor en benoemen wat men verwacht van de maatschappelijke denktank. Marc Klamer en Pim Broersen geven een presentatie waarin de uitgangspunten, de huidige situatie en prognoses voor de komende jaren van het verkeersplan worden toegelicht. Tevens wordt er een eerste inventarisatie gemaakt van knelpunten en ideeën die de vertegenwoordigers hebben. De maatschappelijke denktank wordt omgedoopt tot werkgroep Verkeerverlangens. De naam van de werkgroep is minder zwaar en spreekt ons gezamenlijk doel uit; de verlangens (wensen, probleemoplossingen) van de inwoners rond het verkeersplan in kaart brengen.

Tijdens de presentatie zijn de volgende vragen en/of opmerkingen gemaakt door de deelnemers:

- De deelnemers ontvangen graag aanvullende documenten als hand-out.
Alle deelnemers krijgen deze week de presentatie gemaild en het verslag van deze avond.
- Een deelnemer vraagt of de bestaande plannen rondom de ondertunneling van de Vennewatersweg bekend kunnen worden, dit om een beter beeld te krijgen van de situatie.
De schetsontwerpen van de spoorwegonderdoorgang nemen wij bij de volgende sessie mee. De ontsluitingsstructuur van Zandzoom wordt nader uitgewerkt binnen het project Zandzoom, dit traject loopt nu en bevindt zich in de verkennende fase. De komende periode wordt o.a. met gemeente Castricum gezocht naar oplossingsrichtingen. Wensen en ideeën uit de werkgroep kunnen nog worden toegevoegd in dit traject.
- Om een goed beeld te krijgen van de doorstroming van het doorgaande verkeer op de oost-west verbindingen van de aansluiting A9 naar de Egmond en visa versa, vragen de deelnemers om een kentekenonderzoek te doen. Gezien de ontwikkelingen die er in de Egmond zijn, kan dit onderzoek eventueel samen met de gemeente Bergen worden uitgevoerd.

Voor het uitwerken van maatregelen a.g.v. de aansluiting A9 wordt beperkte toegevoegde waarde gezien in een kentekenonderzoek. Uit de verkeerstellingen en het verkeersmodel is het nodige af te leiden. Wanneer uit de participatie blijkt dat er toch een breed gedragen behoefte is voor een kentekenonderzoek dan nemen we dit mee bij de presentatie van de resultaten aan het college en bij de verdere uitwerking van het verkeersplan.

- *Gevraagd wordt hoe het kan dat de verkeerstellingen, gepubliceerd in het onderzoek van Goudappel Coffeng (d.d. 30 jan. 2015), afwijken van de verkeerscijfers uit de presentatie. De verkeerscijfers uit het onderzoek d.d. 30 jan. 2015 zijn verouderd. Medio april 2016 zijn geactualiseerde cijfers gepubliceerd. In de presentatie zijn de geactualiseerde verkeerscijfers opgenomen.*
- *Op basis van de cijfers van de verkeersintensiteit kunnen de deelnemers niet zien of er bij de intensiteit sprake is van een stijging of een daling. In het volgende overleg worden voor de verschillende locaties de cijfers uit het basisjaar afgezet tegen de verkeerscijfers van 2030 en de eventueel benoemde grenswaarde.*
- *Een deelnemer vraagt om de verkeerstellingen van diverse straten toegestuurd te krijgen. Wanneer de verkeerstellingen beschikbaar zijn worden deze toegestuurd.*
- *Een deelnemer vraagt of er geteld kan worden hoeveel vrachtwagens door de Stationsweg rijden. Het aantal vrachtwagens kan uit de verkeerstellingen gehaald worden.*
- *Er wordt gevraagd of er plannen zijn met betrekking van de afwikkeling van het verkeer tussen Heiloo en de Egmondten. Gemeente Bergen en gemeente Heiloo hebben een gedeeld belang om het verkeer vanaf de A9 richting de Egmondten niet actief via Heiloo te gaan geleiden. Er is overleg tussen de gemeenten Heiloo en Bergen maar er zijn nog geen concrete plannen.*

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun eerste inbreng. De tweede bijeenkomst staat in het teken over de aansluiting A9 en vindt plaats bij de Golfbaan aan de Lagelaan.

Er is nog gelegenheid om de kaart met overlays nader te bestuderen in de zaal. Tevens kunnen de deelnemers suggesties en ideeën op flip charts aangeven. Daar wordt gebruik van gemaakt. Hieronder worden de aangegeven suggesties weergegeven, deze worden meegenomen in de 4 juli sessie.

Aanvullende ideeën vanuit de eerste denktank sessie

Verkeersveiligheid

- Zwaar/groot vrachtverkeer weren van Stationsweg
- Verkeersdrempels Stationsweg
- Verkeersregels rotondes alle gemeenten hetzelfde (Castricum wijkt af, rotonde fietsers)
- Kwaliteit fietspaden omhoog
- Breedte fietspaden aanpassen aan easy-riders etc.
- Heiloo ook voor wandelaars maken (voetpaden)

Verkeersgedrag

- Geen

Bereikbaarheid

- Parkeren aan de rand en 'witte fietsen'
- Aanpakken fietsparkeerbeleid stationsweg/stationscentrum
- Gemeente Heiloo steunen om met Gemeente Bergen in positieve dialoog te gaan dat, wanneer het Adelbertusterrein een bouwbestemming krijgt met ontsluitingsweg op de Heereweg, die weg doortrekken naar de Vennewatersweg onder de Abdij.
- Stationsweg en Kerkelaan inrichten als auto-te-gast straat, fietsers hebben voorrang en bredere fietspaden en stoepen.

Openbaar Vervoer

Geen

**BIJLAGE BIJ VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030
20 JUNI 2016**

Aanvullende ideeën vanuit de eerste denktanksessie

1. Bijdrage van werkgroep Het Malevoort:

Toekomstvisie 2030:

Het kustverkeer naar Egmond aan Zee moet zo veel mogelijk worden geweerd van het Heilooër wegennet. Verkeer naar de kust dat op de A9 rijdt, wordt via de westelijke randweg Alkmaar naar de Hoeverweg geleid. Het is van belang dat deze route in de toekomst wordt verbeterd en de snelste en meest logische route naar de kust vormt.

Uitgangspunt:

- Malevoort wordt geen doorgaande route naar Egmond en kust conform toezeggingen gemeente. Nu al maatregelen uitwerken.

Uit Regionale Bereikbaarheidsvisie 2006:

“Naast de aanleg van de Westfrisiaweg komen er tussen 2010 en 2015 circa 8.700 woningen en 195 ha bedrijventerrein bij. De ontwikkeling van de Boekelermeer, Zandzoom en Zuiderloo levert veel extra verkeer op tussen deze locaties en de HALgemeenten. Dit verkeer maakt (deels) gebruik van de nieuwe aansluiting op de A9 bij Heiloo. De capaciteitsuitbreiding van de A9 tussen de nieuwe aansluiting bij Heiloo en de ring Alkmaar van 2x2 naar 2x3 rijstroken biedt verlichting, echter de doorstroming op de ring Alkmaar (N242 en N9) verslechtert aanzienlijk. In 2020 zijn hier grote problemen te verwachten (I/C-verhoudingen groter dan 0,9). Ook op kruispuntniveau zijn de problemen groter geworden (zie figuur 3.4)”

Indien de gemeenten u een snellere route via Heiloo ontwikkeld zal het effect een ieder duidelijk zijn.

Discussiepunten:

- heroverweging max. capaciteit Het Malevoort (Verkeersplan 2008), niet wegontwerp maar situering in woonwijk als uitgangspunt. Een belangrijke factor die in het Verkeersplan 2008 niet is meegenomen is dat alle woningen met hun buitenruimte direct grenzen aan de weg. Ook is onvoldoende in de afweging betrokken dat Het Malevoort het westelijke deel van Heiloo West scheidt van alle voorzieningen aan de nadere kant van de weg, scholen, winkels enz.

- herziening Verkeersonderzoek op basis van de meest recente verkeersintensiteiten (mail gemeente 15 juni 2016 op basis van continue tellingen Het Malevoort). De huidige intensiteiten liggen al boven de voor 2030 geprognostiseerde situatie, ook die met de Afslag.

- inzicht in de parameters en maatregelen die in het Verkeersmodel zijn gebruikt voor het inschatten van het doorgaande verkeer richting de Egmond en de kust.

Uit de modelplots blijkt dat er nu al een maatregel is getroffen die het verkeer richting Egmond Binnen reduceert ten nadele van Het Malevoort (300vtg/etm). Dit wordt in het rapport niet genoemd.

- uitvoeren van een herkomst en bestemmingsonderzoek om de effecten van maatregelen te kunnen inschatten. Diverse malen wordt opgemerkt dat het verkeer in Heiloo hoofdzakelijk bestemmingsverkeer is, hierover zijn geen onderzoeken gepubliceerd.

Een adviseur van de gemeente heeft in de bestuurlijke denktank opgemerkt dat dit het beste is gezien de problematiek. Echter: dit is te duur!?

- discussie over de mogelijke maatregelen wordt gevoerd aan de hand van door de gemeente opgestelde, onderzochte en doorgerekende maatregelen. Hierop kan worden ingesproken door de inwoners. Het kan niet zo zijn dat de inwoners in overleg de "de pijn moeten gaan verdelen".

- Het Malevoort blijft een veilige weg voor alle weggebruikers, zeker met oog op alle voorzieningen aan Het Malevoort, w.o. winkels en scholen. Snelheidsbeperking, oversteekvoorzieningen. Bijv. 30 km zone rond Het Hoekstuk.

- geluid reducerende maatregelen op Malevoort, te beginnen met geluid reducerend asfalt i.p.v. de ruwe toplaag die er nu op zit.

Werkgroep Het Malevoort

Geacht college en gemeenteraad,

Nu de besluiten genomen zijn voor de aansluiting A9 ter hoogte van Heiloo en de ondertunneling van de spoorweg ter hoogte van de Vennewatersweg, staat Heiloo ons inziens voor een schier onmogelijke taak oplossingen te vinden voor de verkeersstromen die zullen gaan ontstaan als gevolg van die nieuwe situatie.

Terecht wordt aan de inwoners van Heiloo gevraagd hun mening over dit vraagstuk te geven. Dit gebeurt al via werkgroepen en individueel via het internet. Dit is voor de werkgroep Malevoort niet voldoende, vandaar dat wij ons langs deze weg opnieuw tot u wenden!

Zoals uit recent verkeersonderzoek blijkt, zal de toename van verkeer in de oost-west verbindingen in het dorp, als gevolg van de nieuwe aansluiting op de A9, een probleem worden.

Het mag duidelijk zijn dat niemand, voor verhoging van de verkeersintensiteit op de Kerkelaan en de Dorpstraat zal zijn.

Ook de werkgroep Malevoort ziet in, dat deze problemen gezamenlijk opgelost dienen te worden en dat het Malevoort deel uit maakt van een verkeersstructuur in de gemeente die wijk- en gebiedsontsluiting tot taak heeft.

Echter gestaafd door uitspraken gedaan in een recente brief van het college aan één van de bewoners in Heiloo-West overheerst het gevoel in onze werkgroep dat in de nieuwe situatie doorgaand verkeer, waartoe ook het kustverkeer behoort, in de toekomst via de verbinding Vennewatersweg / Malevoort afgewikkeld gaat worden. Elk navigatiesysteem zal immers het snelverkeer komend van de A9 langs deze route naar de Egmond en Bergen, als snelste route en als toeristische route leiden!

Bij toename van het verkeer en een wijziging van de functie in een doorgaande route komt de verkeersveiligheid vooral m.b.t. het oversteken van kinderen en ouderen vanwege de situering van de huizen en scholen en winkels in het geding! Dit is ook bij het vaststellen van eerdere verkeersplannen onderkent. De huidige verkeersremmende maatregelen zijn dan volstrekt onvoldoende en dienen naar onze mening alleen daarom al meteen aangepast te worden! Overigens roept de geprognosticeerde toename van extra verkeer op Het Malevoort ten gevolge van de afslag grote vragen op. Vragen die wij graag met uw technische ambtenaren en het adviesbureau willen bespreken.

Ook de situering van de achtertuinen van de huizen grenzend aan Het Malevoort is een punt van zorg.

De effecten van het kustverkeer zijn niet meegenomen in de recente verkeersrapportage. Er wordt uit gegaan van een minimaal effect. Het zijn immers maar ca. 10 dagen per jaar dat er sprake is van zomerse dagen, waardoor er sprake is van verhoogde intensiteit vanwege kustverkeer. Het feit echter dat de route via Het Malevoort de snelste route wordt zal betekenen dat niet alleen op de "zomerse" dagen de verkeersintensiteit maar ook op alle andere dagen het kustverkeer zal toenemen.

Waar bij deze aanname aan voorbij gegaan wordt, is dat juist dan meer in de tuinen achter de huizen wordt gerecreëerd, met een sterk verhoogde belasting van de leefomgeving tot gevolg!

De Werkgroep Het Malevoort wil graag met u meedenken over te nemen maatregelen om de toename van het verkeer op Het Malevoort, die hoe dan ook plaats zal vinden, zo veel als mogelijk te beperken, met als uitgangspunt de herhaalde (schriftelijke) toezeggingen van B en W in het verleden dat de functie van Het Malevoort in de toekomst altijd beperkt zou blijven tot wijkontsluitingsweg.

Op de website van de gemeente wordt vermeld dat de verkeersdrukke als gevolg van aansluiting op de A9 en de ondertunneling van het spoor permanent in de gaten gehouden zal worden en dat indien nodig snel maatregelen genomen kunnen worden. Dit is voor ons volstrekt onvoldoende! Mede gezien het feit dat het Malevoort in feite wijken in tweeën snijdt kan van een "snelweg" geen sprake zijn en zijn dus maatregelen op het gebied van reductie van verkeerssnelheid en geluid, beperken van fijnstof en reductie van de verkeersintensiteit in zijn geheel van het begin af aan meer dan noodzakelijk!

Wij vertrouwen erop dat dit schrijven mede gezien wordt als onze inbreng voor het nieuw op te stellen verkeersplan en zien uit naar het moment waarop we hierover nader met u in gesprek kunnen gaan.

In afwachting van uw reactie met vriendelijke groet,

Werkgroep Het Malevoort

Joke Schuitenmaker
Pieter van Beek
Marco Oomen
Peter Hectors
Rien Boterman

2. Bijdrage van de Heerenweg:

Als er meer huizen in een dorp worden gebouwd lijkt het mij logisch dat er meer wegen aangelegd worden met name toegangswegen en dan vanaf een nieuwe randweg.

Door het afsluiten of het eenrichtingsverkeer instellen van diverse straten in het dorp komen er nog meer opstoppingen en ergernissen. Het resultaat is extra snelheid wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Het bijgevoegd voorstel is al gedeeltelijk veel eerder bedacht, kijkt u maar naar het kruispunt aan de N9/ Aert de Gelderlaan in Alkmaar.



3. Bijdrage van de Vennewatersweg:

Thema :“Verkeersintensiteit, verkeersveiligheid

Het is duidelijk dat het maximaal aantal auto's dat Heiloo kan verwerken bereikt is. Het stimuleren dat de afslag A9 uitsluitend gebruikt wordt door verkeer voor Heiloo, Heiloo West (Egmond binnen) en industrieterrein Boekelermeer en geen extra verkeer aantrekt is daarom noodzakelijk. Met behulp van passende verkeersmaatregelen (bewegwijzering afslag A9, aanpassingen routeplanners en snelheidvertragende maatregelen: 30 km zones, drempels, bochten etc.) dient voorkomen te worden dat er extra verkeer (Sluipverkeer strand, bestemmingsverkeer Egmond aan de hoef/ Egmond aan zee/ Castricum etc.) de afslag A9 zal gebruiken.

de bereikbaarheid en doorstroming als speerpunt.
verkeer door de dorpskern van Egmond-Binnen.

Onze wensen:

Het verkeer op de Rijksweg richting kust, verwijzen via Kooimeerplein en Hoeverweg.
Nieuwe verbinding maken tussen Vennewatersweg en de Zeeweg in Heiloo.

5. Bijdrage van de Kerkelaan:

Ik wil graag alvast mijn opmerkingen indienen voor de Kerkelaan. Binnenkort volgen er waarschijnlijk meer van andere bewoners van de Kerkelaan. Hier heb ik een oproep voor gedaan. Ik denk dat we moeten zoeken naar een gemeenschappelijk doel van de bewoners in Heiloo en dat is dat iedereen voorstander is van minder gemotoriseerd verkeer voor zijn eigen deur in Heiloo. Aansluitend bij het groene en rustige karakter van Heiloo, zoals vermeld in de structuurvisie van de gemeente, het karakter men zo graag wil behouden, is het denk ik noodzakelijk, zeker met betrekking tot verkeerstoename door de nieuwe woonwijken (Varnebroek) en aansluiting A9, om te gaan streven naar een autoluw / autovrij dorp. Uit de door de gemeente aangeleverde cijfers blijkt dat de hoeveelheid verkeer boven de toelaatbare grenswaarde blijft op de Kerkelaan, zelfs na uitvoering van de maatregelen. Er moet dus radicaal iets anders: waarom niet streven naar een autoluw / autovrij dorp? Dit sluit helemaal aan bij het groene, 'rustige' van Heiloo en bij de toekomst: duurzaamheid en milieuvriendelijkheid en bij wat veel bewoners willen.

Doel Kerkelaan: sterke vermindering van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid verbeteren.

Ten aanzien van de 4 punten betekent dit voor de Kerkelaan en ten aanzien van Heiloo:

Bereikbaarheid

De Kerkelaan moet in de eerste plaats bereikbaar zijn voor haar bewoners (dit geldt ook voor andere straten). Het is een erfweg met bestemmingsverkeer (bewoners) en daarom is er een 30 km snelheid vereist (volgens verkeersplan). De straat is te smal (net als de Stationsweg) voor elkaar passerend verkeer en dus om als toegangs/ doorgangsweg te dienen voor heel Heiloo en het voor en-achterland (De Egmond). Door een kenteken onderzoek kan men achterhalen wie er allemaal door de straat rijdt. In sommige straten in Alkmaar worden paaltjes neergezet die omlaag gaan als bewonersverkeer in de straat komt. Op andere tijdstippen (bijvoorbeeld tussen 9:00 en 18:00 uur) staat deze paal naar beneden en kan men door rijden. Dit vind ik ook een idee voor de Kerkelaan. Op deze manier kan je ook het kustverkeer beperken. Bevoorrading 't Loo via

Raadhuisweg. Realiseren van een distributiecentrum bij de melkfabriek. Grote winkelketens buiten Heiloo (bij aansluiting A9), kleine middenstand in het centrum. Dit maakt het centrum ook gezelliger (om de Witte Kerk): promoten van kleine boetieks, kruideniers, eetgelegenheden etc. Rondweg realiseren rond Heiloo vanaf Vennewatersweg naar Egmond en Zeeweg, voor afvloeiing verkeer naar A9 (zie verkeersgedrag).

Verkeersintensiteit

Door een eenrichtingsweg te maken van de Kerkelaan wordt de hoeveelheid verkeer waarschijnlijk gehalveerd. Daarnaast is auto te gast, laat de fietsers het straatbeeld bepalen: een fietsstraat realiseren. Op deze manier ook kustverkeer mijden uit de straat. Verbod op vrachtverkeer door de straat en dit handhaven! Nogmaals maak er een mooie groene laan van (zoals van oudsher) en geen racebaan.

Verkeersveiligheid

Aanleg van zebrapaden (Bij de Torenlaan over de Kerkelaan en misschien ook bij de spoorlaan: kinderen kunnen dan eindelijk veiliger oversteken naar de wijk achter de Kerkelaan waar speeltuinen zijn en waar sportclubs zitten en remt het verkeer ook af!), aanwezige voetpaden verbreden en fietspaden verbreden. Trottoir aan de boskant van de Kerkelaan is te smal, het is gevaarlijk om hier overheen te lopen zeker bij passerend verkeer en vrachtverkeer, dan word je voet eraf gereden of erger. Behoud van bochtje in de weg om verkeer te doen afremmen. Dit ook invoeren bij bredere stuk naar spoorbaan, want hier gaan auto's veel gas geven. Duidelijke en herhaalde verkeersborden aan weerskanten van de weg waarop de 30 km snelheid staat. Handhaving door de politie van deze snelheid!

Veilige spoorovergang: meer ruimte voor fietsers, hier ook fietser bepaalt: met eenrichtingsverkeer krijg je hier van zelf meer ruimte voor. Veilige afslag voor fietsers en voetgangers naar Westerweg en naar het Jan Boltenhof vanaf de Belieslaan (zeker voor schoolgaande jeugd)! Op dit moment ook erg onveilig om als fietsend kind in te voegen vanuit uitrit op Kerkelaan: weinig zicht en passerend verkeer rijdt over het fietspad. Daarom noodzakelijk dat er een keuze wordt gemaakt voor eenrichtingsverkeer en fietsstraat.

Verkeersgedrag

Voor kleine afstanden mensen afraden om auto te pakken, duurzaam verkeer promoten. Voor ouderen meer bussen (electrische motor) inzetten om naar bijv. 't Loo te gaan. Men wil opschieten: er wordt standaard te hard gereden: meer handhaving en snelheidscontrole. Bewoners uit Varnebroek kunnen via de zeeweg het dorp uitrijden om naar de nieuwe aansluiting van de A9 te rijden, dan hoeft men niet over de Kerkelaan of het Malevoort. Er moet dan een aansluiting komen op de Vennewatersweg naar de N512 en dan naar de Zeeweg (rondweg Heiloo). Ik heb gehoord dat hier al verregaande plannen voor zijn bij de gemeente Egmond.

6. Bijdrage van Stationscentrum:

Nadeel eenrichtingsverkeer Stationsweg

Het station wordt voor haler en brenger zeer lastig. Er gaat sluipverkeer ontstaan in de woonwijken o.a. Molenweg, Breedelaan en Butterlaan, Breedelaan en Zevenhuizerlaan.

Wat kunnen we hieraan doen

Verbod maken voor vrachtwagens en alle landbouwvoertuigen, alleen bestemmingsverkeer toestaan. Op deze manier ontstaat er geen sluipverkeer in de woonwijken!

Wat heel belangrijk is, is volgens mij handhaven. De gemeente is hierin een kwalijke partner.

Hoe verder de stationsweg ontlast kan worden

De Vennewatersweg moet bij Egmond Binnen in zuidelijke richting worden omgebogen naar de Randweg. Het dorp Egmond Binnen heeft op deze manier geen last van toename van het verkeer. Maar E.B. is wel optimaal bereikbaar en zal zeker voor economische groei zorgen. Op deze manier heeft de Stationsweg geen last van kust en woon/werk verkeer.



7. Bijdrage van Het Zevenhuizen:

Mijn aandachtsgebied is het verkeer rond het Zevenhuizen.
Op de 4 thema's heb ik de volgende opmerkingen:

Bereikbaarheid

Als de afwikkeling van het verkeer naar de Egmond en niet beter over de Vennewatersweg langs Egmond Binnen wordt geleid dan zal het verkeer door Het Zevenhuizen extra toenemen. Het Zevenhuizen is de sluipteg naar Egmond aan Zee en de ontsluitingsweg naar alle wijken ten westen van de Westerweg en dat zal in de toekomst meer toenemen!

Met de inrichting zal daar rekening gehouden moeten worden.

De verkeersremmende maatregelen nader vorm gegeven: meer ruimte voor fietsers achterlangs en voorrangsborden plaatsen bij de wegversmalling. Ruimte voor de fiets maken voorlangs.

T-kruising Westerweg Het Zevenhuizen voorrangsbord voorrangskruising vervangen door stopbord met streep op de weg; er rijdt te veel verkeer over de Westerweg gewoon door zonder voorrang te geven aan het verkeer dat voorrang heeft op de voorrangsbocht

Openbaar vervoer

Geen opmerkingen.

Verkeersintensiviteit

Zie boven

Relatie gemotoriseerd / ongemotoriseerd

Aandacht geven aan het fenomeen dat er op het fietspad drie snelheidsstromen zijn: Brommers, E-bikes en gewone fietsers (en deze met brede bakken, transport bagagedragers en het feit dat men met z'n tweeën mag fietsen).

8. Bijdrage van De Omloop:

Verkeersveiligheid

- In het bestaande verkeersplan is het fietspad langs de Omloop opgenomen in het fietsnet. De huidige inrichting (tussen Baafje en het Maalwater) is te smal om veilig (naast elkaar / twee richtingen) te kunnen fietsen. In het nieuwe plan graag minimale afmetingen opnemen van fietspaden.
Het asfalt op dit stuk is nu ook zeer slecht dus als dit vervangen moet worden is dit een goede aanleiding om het fietspad breder aan te leggen.
- Misschien is dit niet een punt voor het verkeersplan. Maar de huidige (tijdelijke) aansluiting op het al opgeleverde deel van de wijk Varne Buiten is zeer onveilig (opnemen in het verkeersplan dat ook tijdens de bouwfase de nieuwbouwwijken verkeersveilig moeten worden aangelegd).
- Bij de huidige oversteek van de Scheprad op de Omloop is het onmogelijk om veilig met de fiets over te steken. Als fietser moet je afstappen en lopend oversteken, maar het verkeer op de stroomweg herkent je dan niet als voetganger en geeft geen voorrang! Dit komt, omdat er (nog) geen aansluiting is op het fietspad langs de Omloop.

Verkeersgedrag

- De Omloop is nu en zal in de toekomst waarschijnlijk wel een gebiedsontsluitingsweg (GOW B) blijven. Maar als bewoners langs deze wegen zouden wij graag zien dat er maatregelen worden genomen die de bestuurders er toe dwingen om zich aan de snelheid te houden. Afhankelijk van de locatie en drukte zou dit misschien kunnen door: wegversmallingen, wegverspringing, (schijn)drempels, gelijkwaardige kruisingen, regelmatige controle e.d.
- Voor de nieuwbouwwijk Varne Buiten is ver voor de bewoners er inspraak in hebben gehad een geluidsonderzoek gedaan. Daaruit blijkt dat bij een deel van de woningen de geluidsbelasting hoger is dan het wettelijke wenselijke. Het geluidsniveau komt niet boven de maximale norm (63 dB) maar is voor de bewoners niet altijd prettig.
Door ervoor te zorgen dat de voertuigen niet sneller kunnen/willen dan de maximale snelheid, en een goede afstemming van de weg verharding (juiste type asfalt) kan de geluidbelasting naar beneden gebracht worden. Deze punten graag meenemen in het verkeersplan!
- Voor de nieuwbouwwijk Varne Buiten zijn de geluidsbelastingen niet meer te wijzigen. Langs de Vennewatersweg worden een groot aantal woningen gebouwd (Zuiderloo) tevens zullen hier veel meer voertuigen langs komen. Voor de nieuwe bewoners (die nu nog niet weten dat ze met een geluidsprobleem te maken kunnen krijgen) zou ik willen vragen om goed te kijken naar de combinatie van geluid, woningen, en mogelijke geluidsreducerende maatregelen.

Bereikbaarheid

- Heiloo heeft een minimaal beleid met betrekking tot het aanbrengen van wandelroutes. Vanuit de nieuwbouwwijk Varne Buiten zijn er op dit moment geen veilige wandelroutes richting de stadscentrums. Omdat in de nieuwe wijk ook een groot aantal minder mobiele bewoners komen is het belangrijk dat ook deze mensen veilig naar het centrum kunnen.
- Met het oog op de toekomst en de combinatie van verschillende minder mobiele verkeersstromen (rollators, elektrische fietsen, scootmobiel, fietser e.d.), denk ik dat het verstandig is om de fiets/voet routes ruimer te ontwerpen.
- Tijdens de bijeenkomst van maandag 20 juni was al aangegeven dat het belangrijk is om gezamenlijk met de gemeente Bergen te kijken naar de doorstroming van het verkeer richting de kust (Egmond-Binnen / Egmond aan den Hoef). Indien de gemeente Bergen niet wil meewerken aan een optie om het verkeer vanaf de Vennewatersweg via Egmond-Binnen te laten lopen is de kans zeer groot dat de afwikkeling via Het Malevoort en de Zeeweg zal lopen. Het lijkt mij dus zeer belangrijk om een goede samenwerking op te zoeken (zelfde uitgangspunten in de verkeersplannen).

Openbaar vervoer

- Voor de huidige 15 woningen in Varne Buiten zal het nog niet zo belangrijk zijn dat er een goede openbaar vervoer verbinding aanwezig is. Maar ik zou me kunnen voorstellen dat voor de bewoners van de zorgwoningen het belangrijk is dat er een goed bus/openbaarvervoer verbinding komt.

Bovenstaande punten als ideeën voor het nieuwe verkeersplan. Zoals jullie kunnen begrijpen leven er bij de bewoners die ik gesproken heb ook enkele directe zorgen met betrekking tot de verkeerssituatie in Heiloo. Het zou prettig zijn als jullie daar ook iets mee zouden doen.

Hieronder een overzicht van een aantal van deze zorgpunten:

Ontsluiting woonwijk Varne Buiten:

- Onveilige ontsluiting van de wijk op de Omloop
- Er is nu geen (veilige) loop route naar het centrum.
- Om te beginnen vind ik dat er best hard gereden wordt in onze wijk, met nog maar 15 woningen (door een aantal bewoners en hun gasten en uiteraard de koeriers). Er wordt bijna niet gestopt bij het zebrapad op de Omloop. Wanneer je al half aan het oversteken bent (lopend met de fiets aan de hand en 2 kinderen bij je hebt), wordt er met een boog om je heen gescheurd. Er wordt echt knalhard gereden. Of er stopt uiteindelijk wel links iemand, maar rechts wordt gewoon hard doorgereden. Mensen kijken niet en doen andere dingen. Ons voorstel is om een enorme wegversmalling te maken (waardoor er maar 1 auto door kan gaan) of om een hoge, nare drempel te plaatsen, na het zebrapad richting het Baafje (dus rechtsaf richting Alkmaar, omdat vanaf dat stuk vooral heel hard wordt gereden). Of om het zebrapad heen 2 drempels, maar dat is denk ik niet mogelijk. En om de snelheid naar 30 km te maken. Zet er maar eens een paar maanden een flitsapparaat neer.
- De huidige situatie is inderdaad verre van veilig en niet ideaal. Wij denken ook dat de oversteekplaats duidelijker moet worden aangegeven omdat er geen auto voor stopt.

Snelheid op de Omloop en Malevoort

- Er wordt zowel op de Omloop als op het Malevoort heel hard gereden en ook slecht gekeken door automobilisten. Wanneer je op de rotonde van de Zeeweg fietst naar het station is het echt uitkijken geblazen voor gemotoriseerd verkeer vanaf het Malevoort
- Ik heb het volgende; de max. verkeerssnelheid is vanaf de rotonde tot aan de Spillaan op het moment 30 km per uur. Handhaving zou op zijn plaats zijn en de gemeentekas kunnen vullen. Ook als de bouwwerkzaamheden zijn afgerond de max snelheid op 30 km per uur houden tot aan de Spillaan met wegversmalling, zoals op de Kerkelaan hier in Heiloo, alhoewel daar ook te hard gereden wordt. Verder ook de toegangswegen naar de rotonde toe de Zeeweg en het Malevoort 30 km per uur maken met wegversmalling dit zou mede de aangegeven gevaarlijke situaties en de geluidsoverlast in dit gebied kunnen verminderen
- Voorstel voorrangssituatie wijzigen. Ook het idee om Belgische Kasseien te plaatsen tussen het wegdek zoals bij de rode pion beschreven die ter hoogte staat van de Bayershoffweg. (de postduif)

Rotonde Omloop, Malevoort, Zeeweg

- Er is geen overgangsplaats voor voetgangers op het Malevoort. Wanneer je van de Zeewegrotonde komt als voetganger, zijn er mooie zebrapaden, maar het voetpad houdt na een paar meter op op het Malevoort. Dan moet je of over het fietspad verder lopen of het Malevoort oversteken, waar het voetpad loopt. Alleen is dan de vraag hoe je moet oversteken. Op de rotonde van het fietspad of gewoon de straat oversteken waar geen zebrapad is. Lastig.

Oversteek Malevoort, Pastoor van Meijenweg (t.h.v. Het Hoekstuk)

- Ik vind dit een heel onoverzichtelijk punt. Wanneer je oversteekt en naar rechts gaat, de Baetenburg (of zo) op, dan gaat het redelijk, maar wanneer je links gaat fiets je eerst een stukje op het afgeschermd fietspad en later op de weg (het rode deel/fietspad), waar ook de auto's rijden.

Dit is een erg onoverzichtelijk punt, eigenlijk alle kanten op. Voor zowel fietsers als voor automobilisten. Ook van het Hoekstuk weer naar het Malevoort (als fietser) is dit lastig (bij het zebrapad). De auto's komen dubbel van links, van het Malevoort maar ook vanuit de zijstraat (waarvan mij nu even de naam ontschiet). Wanneer deze laatste auto rechtsaf slaat heeft hij voorrang, maar de fietser ziet deze niet, omdat er een boom staat.

Er is wel een zebrapad maar dat is voor voetgangers.

VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

27 JUNI 2016

Aanwezigen: deelnemers werkgroep Verkeerverlangens, Marc Klamer (voorzitter), Tom Kemper (hoofd afdeling Ingenieursbureau), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Arthur van Leeuwen (projectleider A9), Ramon Kuipers (omgevingsmanager van Provincie NH), Theo Bentvelsen (projectleider Zandzoom/Zuiderloo), Wilma van Leeuwen (communicatieadviseur) en Marit Barendregt (projectassistente)

Marc Klamer heet de deelnemers van harte welkom. Dit is de tweede bijeenkomst met als thema aansluiting A9. In de bijeenkomst wordt er primair een inhoudelijke toelichting gegeven over de aansluiting A9. De vraagstukken en knelpunten die uit de aansluiting voortvloeien worden besproken en de mogelijke maatregelen die hiervoor genomen kunnen worden. Om ervoor te zorgen dat alle onderdelen op de agenda worden uitgevoerd en besproken, geeft de voorzitter aan dat er na afloop van de presentatie gelegenheid is voor het stellen van vragen. De Stichting Heilloze weg gaat hiermee niet akkoord en verlaat de bijeenkomst.

Arthur van Leeuwen, projectleider A9, geeft een presentatie over de aansluiting A9. De heer Van Leeuwen geeft globaal weer hoe het proces tot het besluit van aansluiting A9 is verlopen. Hij geeft aan dat de projectleiding bij de provincie Noord-Holland ligt en heer Kuipers van de provincie de omgevingsmanager is van het project. In dit project wordt er nauw samengewerkt met de projectpartners provincie Noord-Holland, gemeente Alkmaar en gemeente Castricum. De heer Van Leeuwen vertelt dat er een nieuwe Lagelaan ten zuiden van de bestaande Lagelaan wordt aangelegd. Middels een ontwerp-tekening geeft hij uitleg over de T-splitsing nieuwe Lagelaan – Kennemerstraatweg. Bij het ontwerp van het kruispunt is men uitgegaan van een afsluiting van de Kapellaan. Echter de raad heeft gevraagd om te onderzoeken of er een volledige kruispunt of rotonde met de Kapellaan ook mogelijk is. Op dit moment wordt er een contra expertise door een onafhankelijk bureau uitgevoerd voor dit onderdeel in het ontwerp.

Op de aansluiting nieuwe Lagelaan – Oosterzijweg wordt er een turborotonde gemaakt. Men heeft voor een turborotonde gekozen, omdat een enkelstrook rotonde niet voldoende capaciteit heeft om het verkeer af te wikkelen. De nieuwe Lagelaan vanaf de afslag wordt ingericht als een 80 km/u weg. De rotonde zorgt ervoor dat het verkeer moet afremmen naar 35 km/u om de rotonde veilig te kunnen nemen. Hierdoor hoeft er geen verkeersregelinginstallatie (VRI) te komen en kunnen de fietsers veilig oversteken. Over de nieuwe Lagelaan rijden na realisatie van de aansluiting A9 ongeveer 20.000 mvt/etmaal. Ook voor de turborotonde wordt een contra expertise uitgevoerd en de heer Van Leeuwen verwacht in augustus/ september meer te kunnen vertellen over dit onderzoek. Dit kunnen de leden van de werkgroep vernemen via de Uitkijkpost of website van de gemeente.

De aansluiting op de A9 wordt vormgegeven met een half klaverblad. Deze vorm van aansluiten is gekozen omdat deze het minste ruimtelijke impact heeft op de omgeving. Er komt een nieuw viaduct over de A9 met een fietspad zodat fietsers het landelijk gebied ten oosten van de A9 kunnen bereiken. De parallelweg langs de A9 naar de Kanaalweg blijft behouden voor landbouwverkeer en fietsers. Bij de aansluiting van de Kanaalweg wordt een rotonde ingericht om de snelheid van het verkeer eruit te halen.

Pim Broersen neemt het tweede deel van de presentatie op zich en geeft een toelichting over het project Zandzoom. Parallel aan de contra expertise die momenteel nog wordt uitgevoerd naar het ontwerp van de aansluiting A9, onderzoekt gemeente Heiloo op welke wijze Zandzoom kan worden ontsloten.

Het idee is om drie noord-zuid fietsoversteken te realiseren over de Vennewatersweg ten noorden van Zandzoom, te weten; ongelijkvloers over de tunnelbak van de aan te leggen spoorwegonderdoorgang, gefaseerd t.h.v. de Hoogeweg en gefaseerd t.h.v. nieuwe ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo. De gedachte is om de gefaseerde fietsoversteken te combineren met auto-ontsluitingen voor het noordelijke deel van Zandzoom op de Vennewatersweg in de vorm van LaRGas-aansluitingen (langzaam rijden gaat sneller). Een LaRGas oplossing zorgt voor een goede doorstroming van het gemotoriseerd verkeer en een veilige overstek mogelijkheid voor het kruisende verkeer.

Voor de ontsluiting van het zuidelijke deel van Zandzoom zijn 3 scenario's denkbaar:

1. Via de Kapellaan
2. Ten zuiden van Hotel Fletcher
3. Via de Schipperslaan (Castricum).

Belangrijkste aspect bij de ontsluiting van het oostelijke deel van Zandzoom is het voorkomen van sluipverkeer via de Oosterzijweg.

Na de presentatie zijn de volgende vragen gesteld en/of opmerkingen gemaakt door de deelnemers: (onderstaande is een samenvatting en geen letterlijke weergave)

Waarom wordt de Oosterzijweg afgesloten terwijl er een turborotonde komt? Is een turborotonde wel de juiste beslissing en is zo'n rotonde niet erg duur?

Door de afsluiting van de Oosterzijweg wordt sluipverkeer van de nieuwe Lagelaan naar de Ypesteinerlaan voorkomen. Met de realisatie van een turborotonde is op deze locatie een optimum gevonden tussen de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en een directe ontsluiting van de golfbaan en het TAQA-terrein. De aanleg van een turborotonde is in aanleg iets duurder dan een kruispunt met verkeerslichten maar onderhoudsruimer. Op de langer termijn is een turborotonde op deze locatie goedkoper.

Is een knip in de Kanaalweg nog mogelijk?

Deze avond is ervoor om samen te kijken en te bedenken wat de mogelijkheden en wensen zijn voor de Kanaalweg.

De stroming van het verkeer is oost – west en visa versa. Door de aansluiting van de A9 worden de Kerkelaan en Stationsweg meer belast. Heeft de gemeente al plannen bedacht om het verkeer te minderen voor deze straten?

Er zijn nog geen concrete plannen voor deze straten. Deze avond is ervoor om samen te kijken en te bedenken wat de mogelijkheden en wensen zijn.

Er wordt veel aandacht gegeven aan de ontsluitingen en inrichtingen in Heiloo Oost maar men vraagt zich af wat er gebeurt met het verkeer in Heiloo West? Er zal veel verkeer van de Vennewatersweg naar de nieuwe woonwijken gaan maar er zal ook veel verkeer na de tunnelbak zich gaan verspreiden in Heiloo West. Wordt hier ook het strandverkeer in meegenomen?

Het verkeer aan de westkant van Heiloo verspreidt zich over de wijken. Kustverkeer is uniek verkeer en is moeilijk mee te nemen in een verkeersmodel. Uit verkeerstellingen is gebleken dat op gemiddelde zomerse dagen de verkeersintensiteit op de beoogde kustroute (via Het Malevoort) lager ligt dan gemiddeld. In de huidige situatie is er dus geen sprake van grote stromen kustverkeer via Heiloo West. Ditzelfde beeld volgt uit de berekeningen met het verkeersmodel van een reguliere werkdag voor de situatie met aansluiting A9.

Door de aansluiting A9 ontstaat er alleen een alternatieve route naar de kust voor het verkeer op de A9 komend vanuit het zuiden (Beverwijk, Zaanstad, Amsterdam, etc.). Mede op basis van gesprekken met gemeente Bergen is de overtuiging dat bezoekers van Egmond aan Zee voornamelijk uit de regio Alkmaar / Heerhugowaard / Langedijk afkomstig zijn, voor deze bezoekers vormt de aansluiting A9 Heiloo geen alternatief. Op basis van deze informatie verwacht gemeente Heiloo ook op zomerse dagen geen grote stromen verkeer vanaf de aansluiting A9 richting Egmond aan Zee.

Wordt er ook rekening gehouden met het woon-werk verkeer vanuit Egmond?

Ja, verkeer op een reguliere werkdag vanuit Egmond zitten in het verkeersmodel.

Waarom wordt de aansluiting A9 niet meer naar Limmen verplaatst?

In het voortraject zijn verschillende varianten besproken en uitgedacht. Uiteindelijk is er voor de huidige locatie en variant gekozen.

Waar wordt de weg geknepen bij de aansluiting A9 en komt er nog een onderzoek naar de wegversmalling?

De weg wordt geknepen tussen de turbotonde en de aansluiting A9. Er komt geen nader onderzoek naar de wegversmalling. Om het verkeer af te wikkelen zijn er geen 2 rijstroken benodigd.

Een deelnemer vindt dat er te lichtzinnig wordt gedacht over de toestroom van verkeer naar en van de kust. Egmond Binnen is te klein om het vele verkeer te verwerken en wil eigenlijk minder verkeer in het dorp. De deelnemer is er voorstander van dat er tijdig op de A9 bewegwijzering komt voor het kustverkeer en dat deze via de Kooimeer in Alkmaar wordt geleid.

Dit voorstel wordt meegenomen voor het verkeersplan.

Door de aansluiting A9 is de verwachting dat er meer verkeersstromen op Het Malevoort en Vennewatersweg komen. Is er in de berekeningen meegenomen dat TomTom de route via Egmond Binnen en Het Malevoort als snelste route gaat kiezen? Werkgroep Het Malevoort wil graag een inhoudelijk gesprek met de verkeerskundige en adviesbureau Goudappel en Coffeng over de resultaten uit het verkeersmodel.

De verkeerskundige gaat ervoor zorgen dat er een gesprek gepland wordt tussen de verkeerskundige, werkgroep Het Malevoort en adviesbureau Goudappel en Coffeng.

Hoe ziet de fietsoversteek eruit bij de turborotonde? En is er gedacht aan voetpaden en de breedte van fietspaden voor bijv. scootmobielen?

De fietsoversteek is vergelijkbaar met de LaRGaS-inrichting, dus in 2 fasen oversteken. Er wordt zeker gedacht aan voet- en fietspaden en dit wordt ook meegenomen bij de aanleg van de spoorwegonderdoorgang.

Kan de afslag A9 ook gebruikt worden voor het verkeer van evenementen zoals het voetbal bij AZ?

De afslag kan zeker gebruikt worden voor ontsluiting van de Boekelermeer. Het verkeer zal zich bij evenementen bij AZ verspreiden over 2 plekken.

Er wordt geconstateerd dat de rotonde bij de Kanaalweg erg krap is voor het vrachtverkeer terwijl er meer vrachtverkeer naar De Oude Werf gaat dan naar de Boekelermeer. Is het mogelijk om de rotonde groter te maken?

De heer Van Leeuwen neemt dit mee naar de projectorganisatie en zal hier navraag naar doen.

Er wordt ook geconstateerd dat het landbouwverkeer, komende van de Boekelermeer, vanaf de rotonde gelijk moet klimmen naar het viaduct. Gezien de snelheid van het landbouwverkeer wordt het lastig om deze klim te nemen. Is het mogelijk om een bypass aan te leggen voor doorgaand verkeer?

Ook dit voorstel neemt de heer Van Leeuwen mee bij het ontwerp.

Er komen 2 LaRGaS-achtige rotondes op de Vennewatersweg, een spoorwegtunnel en de fietsstraat op de Hoogeweg blijft. Is er voor deze maatregelen wel genoeg ruimte op de Vennewatersweg?

Er is genoeg ruimte op de Vennewatersweg, want ruim voor de Hoogeweg eindigt de spoorwegtunnel. De fietsers worden ook geleid parallel langs het spoor en de tunnelbak.

Kijkend naar fietscomfort is de route via de fietsstraat Hoogeweg beter dan langs het spoor. *Fietsers kunnen nog steeds gebruik blijven maken van de fietsstraat.*

In het kader van milieu en duurzaamheid wordt er gevraagd of de gemeente inwoners gaat stimuleren om vaker de fiets te pakken of dat ze liever hebben dat ze de auto pakken? Wat vindt de gemeente hiervan?

De focus van het verkeersplan ligt niet op milieu/duurzaamheid maar op de verkeersstromen in het dorp. Bij het verkennen van maatregelen wordt er uiteraard wel gekeken naar de mogelijkheden en kansen op het gebied van milieu en duurzaamheid.

Gevraagd wordt wat de aanvullende maatregelen zijn bij de Kerkelaan. Wat gaat de gemeente doen om de grenswaarden te behouden? Vorig jaar zijn er diverse ideeën door de inwoners van de Kerkelaan aangedragen. Heeft de gemeente al bedacht welk idee ze willen uitvoeren?

De grenswaarden worden vastgesteld op basis van de functie van de weg binnen het netwerk van Heiloo, de omgeving van de straat, de breedte van de straat, het aantal in- en uitritten, etc. Er zijn veel verschillende opties aangedragen maar de gemeente heeft hierin nog geen keuze gemaakt. Vanavond willen we gaan kijken naar de verschillende opties en wensen. Aan de hand daarvan kunnen we bepalen welke opties we kunnen gaan doorrekenen.

De vragen worden onderbroken door de pauze, niet iedereen is daar blij mee. Besloten wordt om na de pauze nog even door te gaan met de overige vragen. Na deze laatste vragen gaan de deelnemers uiteen in 4 groepen. Elke groep krijgt een andere principeoplossingsrichting mee met als opdracht om binnen de betreffende oplossingsrichting te kijken welke maatregelen kunnen leiden tot een evenwichtige verdeling van verkeer en waar draagvlak voor bestaat. Aan het einde van de opdracht vindt er een terugkoppeling plaats aan de hand van de volgende vragen:

- Welke ideeën, suggesties of oplossingen zijn er uit uw groep naar voren gekomen?
- Welke consequenties worden daarbij voorzien?
- Welke maatregelen zouden het grootste draagvlak hebben, denkt u?

De volgende ideeën, suggesties of oplossingen zijn per principeoplossingsrichting voorgedragen:

Afsluiten van wegvakken

- Oosterzijweg afsluiten
 - 's ochtends N → Z
 - 's middags Z → N
 - of geheel.
- Afsluiten Kanaalweg bij Rosendaal → Kennemerstraatweg.
- Fietsroute Hoogeweg oversteek Vennewatersweg afsluiten, fietsers alleen langs het spoor.
- Verkeer O ↔ W van noord naar zuid verleggen, ontlasten Kerkelaan en Stationsweg.
- Ontmoedigen om naar het noorden te gaan.
- Toegang naar Boetje Ter Coulsterlaan afsluiten = onveilig.
- Carpool plaats bij afrit A9 (minder CO2, betere lucht, minder A9 verkeer).
- Publieksbedrijven in centrum en niet op industrieterrein (garages, Karwei etc.).
- Beïnvloeden routeplanners (ANWB routeplanner / TomTom).
- Afsluiten wandelweg bij Rosendaal = slecht.

Eenrichtingsverkeer

De werkgroep is niet tot eenduidige oplossingen gekomen.

- Er is een berekening nodig over de eenrichtingsverkeersstroom van 'de Willibrordusweg richting de Belieslaan.

- In de spits Kerkelaan richting A9 in de ochtend afsluiten. Dit moet wel gehandhaafd worden.
- Eenrichtingsverkeer nodigt uit tot hard rijden, dit is niet de voorkeur van de achterban van de Stationsweg.
- Voorkeur voor de Stationsweg en Kerkelaan is het principe 'Auto te gast' in de straat met eventueel flitspalen.
- Een proef in de Kerkelaan waarbij de voet- en fietspaden verbreed worden.
- Afsluiten Kanaalweg tot Rosendaal + eenrichtingsverkeer Stationsweg.
- Verkeer moet van binnenuit gedirigeerd worden.

Snelheidsproblematiek

- Snelheidsbeperking Stationsweg, beperkt effect. De snelheid is al beperkt overdag, het programma hoog frequent spoor zal dit nog verder beperken.
- Tomtom beïnvloeden om doorgaand verkeer te beperken.
- Inzicht gewenst in aandeel bestemmingsverkeer vs doorgaand verkeer.
- Drempels effectief maar voor specifieke doelgroepen nadelig.
- Snelheidsbeperkende maatregelen alleen wordt onvoldoende effect toegedicht.
- Afsluiting + eenrichtingsverkeer lost het probleem niet op. Het verplaatst slechts.
- Met name doorgaande verkeer weren door alternatief te bieden.
- VVN is voorstander van om het naar Egmond te leiden via A9 Kooimeer.
- Veel Egmonders rijden via Bakkum.
- Met digitale snelheidsdisplays (Smiley borden) kan de gereden snelheid op specifieke locaties worden beperkt.
- Meer bebording snelheid plaatsen om kenbaar te maken hoe hard er gereden mag worden.

Nieuwe wegen

- Rondweg Heiloo – Alkmaar.
- Verbinding Vennewatersweg – Zeeweg Heiloo
 - via Hoogedijk
 - langs groenzoom Heiloo verdiepte randweg.
- Zuidelijke randweg Egmond-Binnen.
- Naar de kust via Alkmaar.
- Kanaalweg afsluiten spitsuren: 7.00-9.00 uur en 16.00-18.00 uur.
- Het verkeer dwingen om langs het zuiden Vennewatersweg te gaan.

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en hun inbreng. In de derde bijeenkomst gaan we inhoudelijk aan de slag om verwachtingen, suggesties en oplossingen op tafel te leggen. Dit wordt een avond waar in kleine themagerichte groepen specifiek de wensen, eisen, zorgen, ideeën, oplossingen, etc. naar voren gebracht en met elkaar gedeeld worden. Thema's zijn bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersgedrag en openbaar vervoer.

De derde bijeenkomst vindt plaats bij Onze Lieve Vrouw Ter Nood aan de Hoogeweg 65.

VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

4 JULI 2016

Aanwezigen: deelnemers werkgroep Verkeerverlangens, Marc Klamer (voorzitter), Tom Kemper (hoofd afdeling Ingenieursbureau), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Sabine Draaijer (communicatieadviseur), Stefan Meijer (beheerder civiel) en Marit Barendregt (projectassistente)

Marc Klamer heet de deelnemers van harte welkom. Dit is de derde bijeenkomst waarbij de deelnemers aan de slag gaan om de verwachtingen, suggesties en oplossingen op tafel te leggen. Er wordt in kleine themagerichte groepen gewerkt waarin specifiek de wensen, eisen, zorgen, ideeën en oplossingen naar voren worden gebracht en met elkaar gedeeld.

De vier thema's zijn:

Verkeersveiligheid

Gaat in op de vraag: Hoe kunnen we specifieke situaties veiliger inrichten?

Bereikbaarheid/ doorstroming

Hoe houden wij het dorp, de wijken en het achterliggende gebied goed bereikbaar?

Verkeersgedrag

Gaat in op het gedrag van verkeersdeelnemers. Hoe kunnen we de vervoerswijze keuze beïnvloeden (stimulering fiets)? Hoe kunnen we het onderlinge gedrag verbeteren?

Openbaar Vervoer

Gaat in op de rol van het OV (primair trein en bus) in de gemeente Heiloo.

De heer Klamer vertelt dat de avond wordt ingestoken als een Brown paper sessie. Een Brown paper sessie is een vorm van brainstormen, het genereren van ideeën, suggesties en oplossingen. Elk thema heeft een paar vragen en stellingen welke zijn voortgekomen uit de uitkomsten van de vorige 2 bijeenkomsten. In een uur worden er 2 thema's door de deelnemers besproken. Na de tweede sessie vindt er een gezamenlijke terugkoppeling/ samenvatting plaats van de ingebrachte ideeën en/of oplossingen.

De heer Klamer vertelt dat er vragen zijn gesteld over de status van de verslagen die gemaakt zijn van de vorige 2 bijeenkomsten. De verslagen zijn geen woordelijke notulen met besluiten. Aangezien dit een werkgroep is, zijn de verslagen een weergave van wat er op de avonden is verteld of gedaan en de vragen die gesteld zijn met de daarbij behorende antwoorden.

Een deelnemer geeft aan dat er op 28 juni een werksessie met de raad is geweest waar de contra expertise is besproken. Daarbij stelt de deelnemer dat er helemaal geen geld is voor maatregelen aan het wegennet binnen Heiloo. De deelnemer vraagt zich af wat er mogelijk is gezien het ontbreken van budget.

Op 28 april 2015 heeft de gemeenteraad een Nota Kostenverhaal vastgesteld waarin 1,3 miljoen is gereserveerd voor maatregelen die op specifieke locaties worden voorzien als gevolg van toekomstige ontwikkelingen (aansluiting A9, spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg, ontwikkeling Boekelermeer en ontwikkeling woningbouwlocaties). De deelnemers krijgen de Nota Kostenverhaal toegestuurd.

Binnen het te actualiseren Verkeersplan kunnen, bovenop de locaties die in de Nota Kostenverhaal zijn opgenomen, nog meer maatregelen worden benoemd. Bij vaststelling van het Verkeersplan zal een inschatting worden gemaakt van de kosten die dergelijke maatregelen met zich meebrengen. Op deze manier kunnen deze kosten worden opgenomen in de begroting van de komende jaren.

De deelnemers gaan per groep een tweetal thema's bespreken aan de hand van stellingen en vragen. Na een uur wordt er door de tafelbegeleider een samenvatting gegeven van de ingebrachte ideeën en/of oplossingen.

Thema Verkeersveiligheid:

Vraag: Kiezen we als snelheidsbeperkingen binnen verblijfsgebieden (in de wijken) voor 'drempels' of 'versmallingen/as-verschuivingen'.

- Geen drempels, wel versmallingen.

Stelling: De verkeersveiligheid bij spoorwegovergangen moet worden verbeterd door meer ruimte te creëren voor de verschillende verkeersdeelnemers of deze in sommige gevallen af te sluiten voor autoverkeer.

- De groepen waren eens met deze stelling.

Stelling: Het concept van 'shared space'* is een goed inrichtingsprincipe onder andere bij het stationsgebied en 't Loo. * een gebied waar alle verkeersdeelnemers van dezelfde ruimte gebruik maken, zonder specifieke aanduiding van verkeersregels.

- De meningen hierover liepen in de groepen uiteen (deels eens, deels oneens). Het Loo leent zich hier beter voor dan het Stationscentrum.
- Voorwaarde moet wel zijn dat er wel voldoende ruimte is met een gelijkwaardige inrichting.

Stelling: Het instellen van een stop- en parkeerverbod bij de basisscholen is een effectief middel om ouders en kinderen te stimuleren met de fiets of te voet naar school te komen.

- Er mag een grote kring om de school getrokken worden, bv. op 300 meter parkeren.
- Uitzonderingen maken voor de ouders die verder weg wonen, zij mogen met de auto komen.

Thema Bereikbaarheid/ doorstroming:

Stelling: Eenrichtingsverkeer op Stationsweg en Kerkelaan is een effectief middel om het verkeer op evenwichtige manier te verdelen over het netwerk.

- De meningen hierover liepen in de groepen uiteen (deels eens, deels oneens)
- Onderzoek de consequenties van doorgaand en bestemmingsverkeer.

Stelling: Bij een knip in de Kanaalweg weegt het voordeel van minder verkeer op de Kanaalweg/ door het centrum (Stationsweg) zwaarder dan de toename van verkeer in Ypesteijn en de verslechtering van bereikbaarheid van de Oude Werf.

- De groepen waren verdeeld in eens en oneens.
- Waar gaat het verkeer heen?
- Belangrijk om de consequenties te onderzoeken.
- Ypesteijn niet zwaarder belasten i.v.m. de scholen.
- Geen permanente afsluiting, mogelijk spitsafsluiting.

Stelling: Heiloo heeft de plicht zijn rechtmatig aandeel te nemen om het kustverkeer naar de Egmondse te faciliteren.

- Kustverkeer op A9 houden en langs Kooimeer Alkmaar laten leiden.
- Als het kustverkeer wel Heiloo inrijdt dan moeten we dit wel gaan afvangen en faciliteren.
- Afstemming met gemeente Bergen vereist.
- Bij eventueel aanleggen van nieuwe infrastructuur dan moeten we hierbij ook het kustverkeer afvangen.

Stelling: Verkeerskundig gezien is er onvoldoende aanleiding om nu alvast in te zetten op nieuwe infrastructuur. (Westelijke randweg, randweg Egmond-Binnen, Belieslaan-N9 etc.)

- Oneens, we moeten gaan monitoren hoe het verkeer gaat lopen en tijdig plannen maken.

Thema Verkeersgedrag

Stelling/vraag: Het beïnvloeden van gedrag van verkeersdeelnemers heeft alleen effect bij regelmatig herhalen. Welke middelen kunnen we hiervoor inzetten?

Stelling: De meeste verkeersproblemen in de straat worden door de bewoners zelf veroorzaakt. Voorlichting is een effectief middel om dit te voorkomen.

- Voorlichting wordt gezien als een soft middel. Maar handhaving is ook niet populair.
- Meer richten op bewustwording of handhaven.
- Gedrag afdwingen d.m.v. infrastructuur.

Vraag: Maken we van Heiloo een fietsdorp zodat, buiten de doorgaande wegen, de fiets vóór de auto gaat?

- Zorgvuldig met fietsers omgaan.
- Keuzes maken in welk gebied de fietser voor de auto gaat.
- Fietsroute Noord ↔ Zuid en Oost ↔ West.

Thema Openbaar Vervoer

Stelling: Heiloo mist een bewaakte fietsenstalling in het stationsgebied.

- Wel een bewaakte fietsenstelling zodat de mensen meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, zeker de mensen die met de elektrische fiets komen.
- Ondergrondse fietsenstalling net als in Alkmaar, bijv. Vomar.

Stelling: Fietsparkeren in het stationsgebied gaat voor autoparkeren. Dit houdt in dat bij toenemende vraag naar fietsenstallingen parkeerplaatsen worden opgeofferd.

- Ja, maar niet alle autoparkeerplekken.
- Nee, de hoogte of de diepte ingaan voor fietsparkeren.
- Behoefte aan Kiss&Ride plekken.

Stelling: Met betere lokale en regionale busverbindingen, maken we vaker gebruik van de bus.

- De groepen betwijfelen dit ten zeerste.
- Heiloo is te klein voor busverbindingen.
- Als de Boekelermeer en de nieuwe woonwijken klaar zijn, zal er wel meer behoefte zijn aan de bus.
- Goede busverbinding naar Alkmaar zal minder autoverkeer opleveren.

Vraag: Wat betreft treinverbinding met de randstad gaat de voorkeur uit naar: rechtstreeks (stoptrein/sprinter) of snel (intercity, incl. overstap)?

- De huidige treinverbindingen moeten blijven voor Heiloo i.v.m. de vele forensen die in het dorp wonen.
- Als de huidige treinverbindingen wegvallen dan zal er meer autoverkeer komen.

De voorzitter complimenteert en bedankt de deelnemers voor alle ideeën die zijn ingebracht. In de vierde en afsluitende bijeenkomst wordt er een terugkoppeling gegeven van de verzamelde resultaten van de bijeenkomsten. Wat wordt er meegenomen in de ontwikkeling

van het verkeersplan en waarom. Welke zaken moeten nog verder ontwikkeld worden of met behulp van modellen berekend worden voordat beoordeeld kan worden of ze wel of niet meegenomen kunnen worden. Dit wordt na de zomer teruggekoppeld aan de deelnemers.

Ook wordt er aangegeven wat niet meegenomen kan worden, bijvoorbeeld omdat het wettelijk niet mogelijk is. Alle resultaten worden ook gepresenteerd aan het college en de raadscommissie.

De vierde bijeenkomst vindt plaats bij Herberg Jan aan de Kennemerstraatweg 97.

VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

11 JULI 2016

Aanwezigen: deelnemers werkgroep Verkeerverlangens, Marc Klamer (voorzitter), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Sabine Draaijer (communicatieadviseur) en Marit Barendregt (projectassistente)

Marc Klamer heet de deelnemers van harte welkom. Dit is de vierde bijeenkomst waarbij een terugkoppeling wordt gegeven van de verzamelde resultaten uit de vorige sessies. De presentatie begint met een filmpje van wethouder Verkeer, Rob Opdam. De wethouder dankt de deelnemers voor hun inzet en hun inbreng van ideeën, suggesties en oplossingen voor het verkeersplan.

De heren Klamer en Broersen geven gezamenlijk een terugkoppeling van de verzamelde resultaten middels een presentatie. Het doel van de terugkoppeling is om voorstellen te doen tot nader onderzoek. Wat kan er meegenomen worden richting college, klankbordgroep en ambtelijke werkgroep en wat kan er niet meegenomen worden.

De resultaten uit de sessies worden in vier categorieën verdeeld:

- Nader onderzoek doen
- Korte termijn 'Pre A9' 2017-2020
- Middellange termijn 'Post A9' 2020-202...
- Lange termijn 2030.

Nader onderzoek doen

Voor 2017 worden er verschillende scenario's en modellen verder uitgewerkt en doorgerekend t.a.v.:

- Eenrichtingsverkeer van o.m. Stationsweg en Kerkelaan
- Afsluitingen permanent
- Afsluitingen tijdelijk (varianten).

Met behulp van verkeersmodellen (statisch & dynamisch) kunnen we de verkeersstromen volgen en varianten aanbrenge. Bij tijdelijke afsluitingen denken we aan spitstijden, beweegbare zuilen e.d.

Een deelnemer vraagt of er geen andere oplossing is dan eenrichtingsverkeer voor de Stationsweg. De inwoners van de Stationsweg geven de voorkeur aan een auto-te-gast straat met eventuele flitspalen oplossing.

Het doel van het verkeersplan is om de intensiteit van het verkeer binnen gemeente Heiloo evenwichtig te verdelen. Eenrichtingsverkeer in de Stationsweg kan één van de maatregelen zijn maar dit gaat de gemeente eerst door laten rekenen.

Een deelnemer vertelt dat er een rapport is van de Hoge Raad waarin een voorwaarde staat dat als er een parallelweg komt van de afslag A9 naar de Boekelermeer, er een knip in de Kanaalweg moet komen. Een extern adviesbureau adviseert juist niet een knip in de Kanaalweg. De deelnemer verbaast zich erover dat er vorige week in de sessie een vraag is gesteld over een knip in de Kanaalweg.

Op dit moment is er nog niet besloten voor een knip in de Kanaalweg. Met deze sessies onderzoeken we welke mogelijkheden er zijn om het verkeer binnen Heiloo evenwichtig te verdelen.

Er wordt gevraagd of er ook modelcijfers komen van de gehele Kerkelaan, in plaats van alleen het eerste weggedeelte vanaf Kennemerstraatweg, als de Kerkelaan eenrichtingsverkeer wordt.

De verwachting is dat als alleen het weggedeelte tussen de Kennemerstraatweg en Willibrordusweg eenrichtingsverkeer wordt, er minder verkeer komt. Om te onderzoeken of dit daadwerkelijk in de verwachting ligt, wordt er uit het verkeersmodel de gegevens gehaald van alle wegvakken dus ook de gehele Kerkelaan.

Een deelnemer mist in de evaluatie dat Het Malevoort geen kustroute mag worden.

Met de huidige verkeersonderzoeken is er geen aanleiding dat er meer kustverkeer via Het Malevoort gaat.

De deelnemer geeft aan dat het belangrijk is dat er hier toch onderzoek naar wordt gedaan om te voorkomen dat Het Malevoort een doorgaande route wordt.

De vrees dat Het Malevoort een doorgaande route voor het kustverkeer wordt, wordt serieus genomen door de gemeente Heiloo. Het voorstel is om in het verkeersplan als uitvoeringsmaatregel op te nemen om meer permanente verkeerstelpunten op te nemen. Hierdoor kan er een beter inzicht verkregen worden in de verkeersstromen.

Er wordt aangegeven dat de gemeente rekening moet houden dat welke input je geeft aan een onderzoek, je ook een bepaalde output krijgt.

De gemeente is hiervan bewust en houdt hier rekening mee in de onderzoeken.

Er wordt door een deelnemer voorgesteld om de inwoners bij de onderzoeken te betrekken. Door bijv. per straat/gebied een klankbordgroep in te stellen die betrokken wordt bij de input (opstellen van onderzoeksvragen) van een onderzoek en de besluitvorming. Het is belangrijk dat de inwoners aan de voorkant van een onderzoek zitten, hierdoor krijg je meer de juiste input en betrokkenheid van de betreffende inwoners.

De werkgroep is een soort Klankbordgroep. Tijdens de afgelopen avonden is er een aantal varianten bedacht om door te rekenen met het verkeersmodel. Gedurende de zomerperiode gaat de gemeente met behulp van het verkeersmodel de varianten doorrekenen. In oktober is er een terugkoppeling naar de werkgroep met de output en de gevolgen. Met een kleine afvaardiging van de werkgroep staat in augustus een bijeenkomst gepland waarbij de werking van de het verkeersmodel wordt uitgelegd.

Er is gesteld dat bij de aansluiting van de A9 knelpunten ontstaan bij de Stationsweg en Kanaalweg. Een inwoner van de Stationsweg heeft zijn zorgen hierover geuit in de raad van 7 december 2015. Gevraagd wordt of er niet meer onderzoek gedaan moet worden over de gevolgen van de aansluiting A9.

Het verkeersplan gaat over om de effecten van alle knelpunten in het dorp in kaart te brengen en daarvoor bepaalde maatregelen gaat uitvoeren om de verkeersstromen evenwichtig over het dorp te verdelen. De onderzoeken van de aansluiting A9 liggen bij het project A9.

Korte termijn 'Pre A9' 2017-2020

- Uitbreiding van permanente verkeersmeetpunten
- Onderzoek doorgaand verkeer voorstellen
 - kenteken/GSMdata/e.d.
- 'versmallingen i.p.v. drempels'
- 't Loo als pilot voor 'shared space'
- spoorwegovergang Kerkelaan
- 'Scholenplan'
- Signalering verbeteren
- 'Bewustwording gaat voor handhaving'.

Een deelnemer mist in de evaluatie dat de toegangswegen naar de basisscholen veilig gesteld moeten worden zodat de leerlingen veilig naar school kunnen lopen e/o fietsen. *De ideeën die in de sessies naar voren zijn gekomen, gingen over het veilig stellen van de directe omgeving van de basisscholen en niet direct de toegangswegen.*

Middellange termijn 'Post A9' 2020-202...

- Follow up doorgaand verkeer onderzoek voorstellen
- Heiloo als 'fietsdorp' ontwikkelen
- Doorgaand/kustverkeer zoveel mogelijk via N9 leiden
- Onderzoek naar fietsenstalling oplossingen bij station
- Heiloo handhaven intercity station.

Er wordt gevraagd waarom de middellange maatregelen niet nu al worden gedaan.

Dit zijn maatregelen die niet op korte termijn gedaan kunnen worden, omdat hiervoor meer onderzoek nodig is of dat de gemeente afhankelijk is van derde partijen.

Lange termijn 2030

- Idee-ontwikkeling nieuwe randweg rond Heiloo
- Aansluiting Vennewatersweg en Herenweg Egmond-Binnen
- 'Busplan'.

Bij de lange termijn initiatieven staat het 'Busplan'. Gevraagd wordt of ook de Boekelermeer in het 'busplan' meegenomen kan worden.

De Boekelermeer wordt ook meegenomen in de onderzoeken voor het 'busplan'.

Een deelnemer geeft aan dat de gemeente moet voorkomen dat ze door de nieuwe maatregelen/ verbindingen niet meer verkeer creëert. Belangrijk is om de effecten die er gecreëerd worden, door bijv. meer asfalt aan te leggen, te onderzoeken. Ook belangrijk is om de factor inwoners die met pensioen gaan mee te nemen in de onderzoeken.
De gemeente kijkt zodanig naar de maatregelen dat er niet meer verkeer gecreëerd wordt. De ontwikkeling van de bevolking wordt meegenomen in de verkeersmodellen.

Het idee om het NS station te verplaatsen naar de Kapel/Vennewatersweg wordt niet meegenomen in het verkeersplan. Een deelnemer vraagt waarom niet.
Een verplaatsing van het NS station past meer in een structuurvisie en niet in een verkeersplan.

Er wordt door een deelnemer voorgesteld om het vrachtverkeer mee te nemen in de onderzoeken. Hoe wordt het vrachtverkeer door Heiloo geleid?
Op dit moment weten we niet hoe het vrachtverkeer door het dorp gaat maar dit kan meegenomen worden in de verkeerstellingen.

Een deelnemer geeft aan dat het vrachtverkeer een onveilig geeft en met name ook binnenshuis als de kopjes letterlijk in de kastjes rammelen. Om dit onveilige gevoel weg te nemen mag je van de ondernemers best vragen of ze of met 1 vrachtwagen of met elektrische auto's bevoorraden.

Vervolg

De vervolgstappen van de actualisatie van het verkeersplan zijn om in september/oktober 2016 de onderzoeksresultaten/modellen/berekeningen van de voorgestelde maatregelen klaar te hebben. De deelnemers van de werkgroep krijgen in het najaar een terugkoppeling van de resultaten. In het voorjaar 2017 gaat er een concept verkeersplan naar het B&W college en raad.

Evaluatie proces tot nu toe

De heer Klamer vraagt de deelnemers wat hun ervaringen zijn over het proces en de bijeenkomsten. De deelnemers geven aan dat dit proces voor de eenheid van het dorp goed is echter de vraag kan pas gesteld worden als dit proces geheel afgerond is. De vraag of de gemeente dit soort bijeenkomsten meer moet organiseren geeft men aan dat de gemeente de inwoners serieus moet nemen. Ervoor zorgen dat een proces zorgvuldig wordt gedaan en dat er daadwerkelijk iets met de wensen/uitkomsten wordt gedaan. De deelnemers geven als tip mee om de informatie/agenda van een bijeenkomst ruim van te voren te sturen zodat de deelnemers zich kunnen voorbereiden op de bijeenkomst. Er wordt ook voorgesteld om de bijeenkomsten niet te kort op elkaar te laten volgen, dit in verband met verwerking en voorbereiding.

Afsluiting

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. In het najaar worden de deelnemers uitgenodigd voor een bijeenkomst over de terugkoppeling van de onderzoeksresultaten/modellen/berekeningen van de voorgestelde maatregelen.

VERSLAG BESTUURLIJKE KLANKBORDGROEP VERKEERSPLAN 2030
28 SEPTEMBER 2016

aan kopie Commissieleden Openbare Ruimte en wethouder Verkeer
P. Broersen en E. Negenman

van Marit Barendregt
telefoon 072 535 66 05
datum 30 september 2016

aanwezigen: H. Laurensen, M. Brouwer de Koning, H. den Hartog, M. de Moel, G. Ris,
R. Opdam, M. Klamer, P. Broersen en M. Barendregt

De heer Broersen heet iedereen van harte welkom. De heer Broersen geeft een presentatie waarin een terugkoppeling van de stand van zaken wordt gegeven en de vraag wordt gesteld of de projectgroep op de goede weg is. (zie bijlage voor de presentatie)

De inhoud van deze bijeenkomst is:

1. Uiteenzetting van de opdracht.
2. Kennis te nemen van de verkregen input: E-participatie, desk-research en ambtelijke werkgroep.
3. Kennis te nemen van de sfeer en oplossingsrichtingen van de Maatschappelijke Denktank en aanvullend overleg die heeft plaatsgevonden.
4. Kennis te nemen van het vervolgproces.

In de gemeente Heiloo vinden er veel nieuwbouwontwikkelingen plaats. Dit betekent dat er een toename van verkeer ontstaat. Door infrastructurele wijzigingen zullen de verkeersstromen ook gaan wijzigen. Omdat verkeersmaatregelen op de ene weg direct effect sorteert op andere wegen is het zaak dat de projectgroep de wegenstructuur als geheel beschouwd i.p.v. enkele straten uit te lichten. Daarnaast heeft verkeer raakvlakken met vele andere onderwerpen zoals duurzaamheid, leefbaarheid, milieu, etc. Samengevat vereist dit een integrale benadering.

Er wordt gevraagd of het verstandig is om vast te houden aan de intensiteitsgrenzen uit het Verkeersplan van 2008 aangezien dit alweer 8 jaar geleden is. De heer Broersen geeft aan dat het verkeer sinds 2008 niet enorm is toegenomen en dat de inrichting van wegen niet rigoureuus is veranderd. Er is dus geen directe aanleiding om de toen vastgestelde intensiteitsgrenzen aan te passen.

Er wordt opgemerkt dat het heel belangrijk is dat de jeugd op jonge leeftijd wordt geleerd dat ze het beste de fiets kunnen pakken; gedragsbeïnvloeding bij jeugd en ouders.

De heer Broersen vertelt dat de Maatschappelijk Denktank een stroeve start kende. Dit kwam voornamelijk doordat er bij enkele deelnemers weerstand was tegen de aansluiting A9. De realisatie van de aansluiting A9 is door de Bestuurlijke Klankbordgroep echter als uitgangspunt meegegeven. Vragen daaromtrent werden wel beantwoord, maar discussie over wel of geen aansluiting werd terzijde geschoven omdat dit geen deel van de opdracht vormde, dit tot frustratie van de tegenstanders van de aansluiting. Er werden hierdoor steeds dezelfde vragen gesteld wat weer tot irritatie leidde van de overige deelnemers. Er werd door aanwezigen nadrukkelijk

opgemerkt dat er deelnemers waren die wél blij zijn met aansluiting A9. Aangezien het programma op de eerste avond behoorlijk was uitgelopen, met name door de vele vragen en interrupties, is besloten dat op de tweede avond de deelnemers hun vragen ná de presentatie konden stellen. Voor Stichting Heilloze Weg is dat de aanleiding geweest om op te stappen uit de Maatschappelijke Denktank. Naarmate de bijeenkomsten vorderden werden deze steeds positiever ingestoken en kwamen er goede ideeën naar voren. Ofschoon het Verkeersplan een lastig en emotioneel beladen onderwerp betreft, kunnen we spreken van een geslaagde opzet. De verslagen van de Maatschappelijke Denktanks staan op de website.

Na de laatste Maatschappelijk Denktank is er nog een aanvullend overleg geweest met bureau Goudappel Coffeng en de vertegenwoordigers van de Stationsweg, Vennewatersweg, Zeeweg en Het Malevoort. Aanleiding waren de vele vragen, de onbekendheid en de kritische houding t.a.v. het gehanteerde verkeersmodel. Er was ook weerstand gericht tegen de vastgestelde grenswaarde in relatie tot luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Het overleg was goed verlopen, maar heeft helaas niet het gehele wantrouwen kunnen wegnemen.

Door de commissieleden worden de volgende ideeën nog voorgesteld:

- De heer Brouwer de Koning stelt voor: Stationsweg, vanaf Kennemerstraatweg tot Breedelaan tweerichtingsverkeer, daarna eenrichtingsverkeer. Dit voorkomt doorgaand verkeer.
- De heer Laurensen stelt voor een out of the box idee: circuit creëren door de Stationsweg eenrichtingsverkeer in het dorp te maken, en bij het fietspad Ter Coulsterlaan een eenrichtingsweg maken naar de Kennemerstraatweg. Hierbij moet wel natuurcompensatie plaatsvinden en het Beestenboetje worden verplaatst.

De heer Laurensen vraagt of er nog nieuwe ideeën ingebracht kunnen worden. Deze input is enkele maanden daarvoor al gevraagd bij de start van de actualisatie van het Verkeersplan. Als er ideeën worden aangedragen die oplossend vermogen hebben worden deze natuurlijk serieus meegenomen, de ruimte voor dergelijke ideeën wordt echter steeds beperkter i.v.m. de planning.

De heer Broersen vraagt de commissieleden of zij kunnen instemmen met de voorgestelde onderzoeken effect verkeersmaatregelen:

- Linksaf verboden
- Inrijverboden
- Eenrichtingsverkeer
- Afsluiting.

De commissieleden stemmen in met bovenstaande onderzoeken en willen graag ook hun voorgestelde ideeën laten onderzoeken.

De heer De Moel en de heer Den Hartog geven aan dat zij graag een apart (brainstorm)gesprek met de heer Broersen willen over de kruispunten bij de afslag A9 en de routing van de fietsers. Gesteld wordt dat in de commissie RO van 22 september (bij de bespreking van de second opinion op het ontwerp van de aansluiting A9) dit aspect uitvoerig is besproken. Gebleken is dat naar aanleiding van de commissievergadering dergelijke vragen nog worden beantwoord vanuit de projectleider aansluiting A9.

Er wordt gevraagd of er criteria zijn geformuleerd bij het doorrekenen van de onderzoeken. De criteria is gesteld dat de grenswaarden die in 2008 zijn benoemd niet worden overschreden. De druk van het verkeer moet evenwichtig over het dorp worden verdeeld.

De commissieleden geven aan dat de projectgroep op de goede weg is maar dat het antwoord niet eenvoudig zal zijn.

De Bestuurlijke Klankbordgroep krijgt na dit overleg het verslag en de presentatie toegestuurd.

VERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

21 NOVEMBER 2016

Aanwezigen: deelnemers werkgroep Verkeerverlangens, Marc Klamer (voorzitter), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Rob Opdam (wethouder) Dymphna Taylor (communicatieadviseur) en Marit Barendregt (projectassistente)

Welkom

De heer Klamer heet de deelnemers en de wethouder van o.a. verkeer van harte welkom. Dit is de vijfde bijeenkomst waarbij een terugkoppeling wordt gegeven over de denkrichtingen 'verkeersbeleid 2017-2030'.

Aan de hand van een infografic (zie presentatie) wordt het totstandkoming van het nieuwe verkeersbeleid toegelicht.

Denkrichtingen verkeersbeleid

De maatregelen van de denkrichtingen zijn nog niet vastgesteld en worden vanavond met de deelnemers gedeeld en doorgenomen. Mevrouw Negenman geeft een toelichting op de denkrichtingen zoals deze vooralsnog zijn uitgewerkt. Heiloo streeft naar een optimale bereikbaarheid waarbij de focus met name op de fiets ligt. Onder andere door het verbeteren van de verkeersveiligheid willen we het fietsgebruik stimuleren. Ook wordt, gelet op de ontwikkelingen in de periode tot 2030, gezocht naar maatregelen om het verkeer evenwichtig te verdelen over Heiloo. Hiermee dragen we ook bij aan verbetering van de bereikbaarheid en het woonklimaat in het dorp.

Kortom: een bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig Heiloo.

Onderzochte scenario's

Een onderdeel binnen het thema autoverkeer zijn maatregelen om te komen tot een evenwichtige verdeling van verkeer. Daartoe zijn verschillende scenario's uitgewerkt en doorgerekend op het verwachte effect voor de wegen in Heiloo. De scenario's voor de spreiding van het autoverkeer zijn uitgewerkt mede in samenspraak met de werkgroep Verkeerverlangens en de Bestuurlijke Klankbordgroep. De resultaten van de doorrekeningen worden vanavond met de deelnemers gedeeld en nader toegelicht. De volgende scenario's zijn onderzocht:

1. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodusweg
2. Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan
3. Eenrichtingsverkeer deel Stationsweg en Kerkelaan

4. Afsluiting Kanaalweg
5. Eenrichtingsverkeer Kanaalweg
6. Linksafverbod Kennemerstraatweg -> Stationsweg + Kerkelaan -> Willibrordusweg
7. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + Ter Coulsterlaan (dit fietspad ombouwen tot autoverbinding)
8. Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
9. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
10. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg + afsluiting Looplein + linksafverbod Kennemerstraatweg -> Zevenhuizerlaan

Een deelnemer vraagt wat een middengeleider bij punt 8 is.

De middengeleider is een verhoging in het midden van de weg zodat men niet van de Kanaalweg naar de Stationsweg en visa versa kan oversteken en zodat men niet linksaf kan slaan van de Kennemerstraatweg naar de Stationsweg of Kanaalweg. Verkeer op de Kennemerstraatweg kan alleen rechtdoor rijden of rechtsaf slaan ter hoogte van de middengeleider. Verkeer vanuit de Stationsweg of Kanaalweg kan alleen rechtsaf slaan.

De heer Broersen geeft aan dat alle onderzochte scenario's een te hoge verkeersdruk op één of enkele wegen in Heiloo veroorzaken. Binnen een tweetal scenario's worden mogelijkheden gezien om met aanvullende maatregelen tot de gewenste evenwichtige verdeling van verkeer te komen. Deze scenario's worden nader onderzocht:

- Scenario 5a:
 - eenrichtingsverkeer Kanaalweg;
 - linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg.

- Scenario 10a:
 - aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg;
 - linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg;
 - afsluiting Looplein; - eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan.

De heer Broersen vertelt dat er helaas nog geen cijfers van de scenario's 5a en 10a voorhanden zijn aangezien het onderzoek meer tijd heeft gekost dan voorzien.

Een deelnemer vraagt of een rotonde op de Kennemerstraatweg – Stationsweg mogelijk is aangezien in het verleden is aangegeven dat er ruimtelijk geen mogelijkheden voor een rotonde waren.

De verkeerskundigen hebben dit bekeken en een rotonde met een doorsnede van 13 meter is mogelijk.

Een deelnemer geeft aan dat de optelling van cijfers in de laatste kolom (zie memo) per scenario verschilt en vraagt zich af hoe dit kan.

De heer Broersen legt uit dat in de tabel slechts enkele wegen zijn opgenomen terwijl het verkeer zich verspreid over een veel groter aantal wegen. Omdat niet alle wegen zijn

meegenomen in de tabel, ontstaan de verschillen waarop men doelt.

Gevraagd wordt of de fietser op de rotonde wel alle 4 kanten kan op fietsen.
De fietser kan alle richtingen op en krijgt ook voorrang op het overige verkeer.

Gesteld wordt dat scenario's 8 en 9 afvallen gezien de maximale grenswaarde op de Zevenhuizerlaan. Een deelnemer vraagt zich af dat als de resultaten van scenario's 5a en 10a een maximale grenswaarde bij de Stationsweg aangeven, deze dan ook vervallen.
De heer Broersen geeft aan dat als scenario's onvoldoende oplossend vermogen hebben, deze inderdaad vervallen. De deelnemer geeft aan dat een aangepaste rotonde t.h.v. Ewisweg, Ringweg en Zeeweg dan misschien een oplossing geeft.

Er wordt gevraagd of er bij de verkeersmodellen rekening is gehouden dat er mensen in de toekomst andere mobiliteiten kunnen gaan kiezen.
Dit is verwerkt in de modellen.

Een deelnemer geeft aan dat de scenario's vooral betreffen op het aanpassen van de verkeerssituaties d.m.v. verkeersborden. Hij vraagt zich af of we niet meer moeten naar een ontmoedigingsbeleid d.m.v. het plaatsen van obstakels op de rijbanen. Hierdoor worden de automobilisten afgeremd in hun voortgang en zullen zij beslissen om een langere maar een meer doorgaande route door het dorp kiezen. Er ontstaat een discussie onder de deelnemers over dit voorstel.

Gevraagd wordt of de aangepaste rotonde wel doorgang geeft voor de hulpdiensten en openbaar vervoer.
De hulpdiensten hebben altijd doorgang op de rotonde.

Een deelnemer vraagt of er zicht is op het vrachtverkeer in het dorp en of er voorwaarden aan worden gesteld.
Alleen de vrachtwagens die moeten laden en lossen bij de winkelcentra gaan door het dorp. In het verkeersplan worden wel de vrachtverkeerroutes benoemd, het uiteindelijke scenario dat wordt uitgerold is ook van invloed op de routes die voor vrachtverkeer beschikbaar zijn.

Bespreking denkrichtingen

De deelnemers gaan uiteen in vier groepen en om de denkrichtingen en scenario's met elkaar door te nemen en te bespreken. De groepen worden begeleid door de heren Broersen, Opdam en Klamer en mevrouw Negenman.

Mevrouw Negenman:

Men wil graag aandacht voor de scootmobielen en meer promotie om te gaan fietsen en Heiloo daarbij als fietsdorp op de kaart zetten.

De groep stelt voor om een scenario 4a toe te voegen waarin de Kanaalweg tussen het Rosendaal en viaduct A9 wordt afgesloten.

Door dit scenario is de Oude Werf bereikbaar vanuit het dorp en de Boekelermeer vanaf de parallelweg A9.

De voorkeur van de groep is voor scenario 10a als deze binnen de grenswaarden valt. Ook

geeft men aan dat er iets gedaan moet worden aan het verkeersgedrag van de verkeersdeelnemers.

De heer Opdam:

De groep wil graag de fietser en voetganger aanmoedigen door de kwaliteit (breedte) en comfort (beschutting) van de voet- en fietspaden te verbeteren.

De groep vindt scenario 5a teveel verkeersdruk geven op Ypestein. Scenario 10a lijkt een goed alternatief waarbij wel de doorgang van de hulpdiensten en openbaar verbinding naar de Boekelermeer gewaarborgd blijft.

Tevens wordt aangegeven dat de inwoners goed hun fietsen moeten kunnen stallen bij het Stationsplein. De groep stelt ook voor om van de Groeneweg (over de spoortunnel) een fietsstraat te maken zodat de fietsers meer deze veiligere route gaan nemen.

De heer Broersen:

Het doorgaande (kust)verkeer wil men buiten het dorp om geleiden. De prioriteit van de groep is om ontmoedigende maatregelen op het gebied van autoverkeer te treffen zodat wordt toegewerkt naar een autoluw Heiloo. Interne ritten (binnen Heiloo) moeten zoveel mogelijk met de fiets worden gedaan. Dit betekent dat specifieke aandacht moet bestaan voor de verkeersveiligheid van langzaam verkeer.

Wat betreft voetgangers wordt de wens uitgesproken om het aantal voetpaden uit te breiden en de faciliteiten van voetgangers te verbeteren met specifieke aandacht voor de 'minder mobiele medemens'.

Op het gebied van openbaar vervoer wordt gevraagd om te onderzoeken of de buurtbus ook het GGZ-terrein kan aandoen. Daarnaast is gesproken over de introductie van een 'strandbus', een dergelijk alternatief zal echter door derden moeten worden opgepakt.

De volgende specifieke locaties zijn besproken:

- een snelheidsbeperking op Het Malevoort t.h.v. Het Hoekstuk kan gecombineerd worden met behoud van de functie van de weg (gebiedsontsluiting). Op deze manier kan de verkeersveiligheid van langzaam verkeer worden verbeterd.
- de gereden snelheid op de Kerkelaan in relatie tot de aanwezige fietsers en de oversteekbaarheid van de weg wordt als groot knelpunt ervaren.
- bij het in beeld brengen van de verkeerseffecten van de aansluiting A9 is het verzoek om ook de Vennewatersweg richting Egmond-Binnen mee te nemen.

Met het oog op ontmoediging van autoverkeer gaat de voorkeur van de groep uit naar scenario 10a. Tevens geeft de groep aan dat het noodzakelijk is dat de gemeente gaat nadenken over hoe we het dorp autoluw kunnen maken.

De heer Klamer:

De groep vindt dat scenario 5a onvoldoende oplossend vermogen heeft. Ze vinden het jammer dat van scenario 10a de gegevens nog niet compleet zijn maar zij zien wel mogelijkheden in dit scenario. De groep vraagt zich af waarom op de Zevenhuizerlaan voor

eenrichtingsverkeer is gekozen.

Dit is gedaan omwille van de bereikbaarheid van het stationsgebied.

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng. De volgende bijeenkomst wordt, staande de vergadering/onder voorbehoud ingepland op dinsdag 6 december om 19.30-21.30 uur en vindt plaats in het klooster van Onze Lieve Vrouw Ter Nood aan de Hoogeweg.

Addendum; inmiddels is gebleken dat deze datum niet haalbaar is qua berekeningen van de verschillende opties en wordt verplaatst naar begin 2017.

CONCEPTVERSLAG WERKGROEP VERKEERVERLANGENS VERKEERSPLAN 2030

15 MEI 2017

Aanwezig: bewoners van de Zevenhuizerlaan, Stationsweg, Ypesteinerlaan, Kerkelaan, Egmond-Binnen, Het Malevoort, Het Zevenhuizen, Kanaalweg, Stationscentrum, Vennewatersweg en Zeeweg en een vertegenwoordiging van Heiloo Energie, Land- en Tuinbouw Organisatie (LTO), Fietzersbond en Ondernemers Heiloo, Marc Klamer (voorzitter), Pim Broersen, Ester Negenman (verkeerskundigen), Dymphna Taylor (communicatieadviseur), Marcel Levering (buitenregisseur) en Marit Barendregt (projectassistente)

Afwezig: bewoners van de Kennemerstraatweg, Ewisweg en De Omloop, en een vertegenwoordiging Veilig Verkeer Nederland, Adviesraad sociaal Domein en Groenplatform Heiloo

Welkom

De heer Klamer heet de deelnemers van harte welkom bij de zesde bijeenkomst. In deze bijeenkomst worden de scenario's van de automobilititeit aan de leden voorgelegd en wordt gevraagd welk scenario de voorkeur heeft van de Maatschappelijke Denktank. Op donderdag 18 mei vindt de Bestuurlijke Klankbordgroep plaats. De uitkomst van deze vergadering zal met de Bestuurlijke Klankbordgroep worden gedeeld om af te tasten hoe het verdere proces rond de actualisatie van het Verkeersbeleid moet worden ingestoken.

Op maandagmiddag 15 mei hebben de bewonersgroepen Kerkelaan, Vennewatersweg/Hoogeweg, Malevoort, Stationsweg, Zevenhuizerlaan en Kanaalweg middels een brief, gericht aan de gemeenteraad, college van B en W en projectorganisatie Verkeersplan, bezwaar gemaakt tegen het huidige proces voor het Verkeersplan. Zij erkennen de tijdsdruk waaronder het proces voor het nieuwe Verkeersplan staat, maar zij geven aan dat het memo Verkeersbeleid 2017-2030 (t.b.v. hoofdstuk "Automobilititeit") hun verwachtingen niet beantwoordt. In de brief geven zij aan dat zij in deze bijeenkomst geen enkele uitspraak kunnen doen en geen advies kunnen geven over de scenario's omdat het ontbreekt aan:

- een algemene afweging van leefbaarheid en veiligheid tegenover bereikbaarheid;
- analyses en berekeningen die beantwoorden aan de door bewonersgroepen voorgestelde maatregelen;
- vertrouwen dat het verkeersmodel een goede weergave geeft van de toekomstige verkeerssituatie;
- onderliggende gegevens die bewoners kunnen helpen om inzicht te krijgen in de mogelijke oplossingen.

Op vrijdag 12 mei heeft de bewonersgroep Kerkelaan een memo met een tweetal nieuwe scenario's (scenario's 11 en 12 genaamd) gestuurd naar de projectorganisatie met de vraag om deze te laten doorrekenen. De projectorganisatie heeft nog niet op het memo kunnen reageren. De memo van de bewonersgroep is als bijlage bij het verslag gevoegd.

Toelichting

De voorzitter en de verkeerskundigen vragen een toelichting van de bewonersgroepen op de brief die op 15 mei naar de gemeente is verstuurd. Per bewonersgroep wordt een toelichting gegeven:

Stationsweg

De bewonersgroep uit hun grote zorgen over de toenemende verkeersstromen door hun straat in de toekomst. De grootste angst is dat door de aansluiting A9 een grote stroom forenzen- en kustverkeer via de Stationsweg naar de Egmond (en andersom) gaat rijden. Ook uiten zij hun zorgen over het vrachtverkeer door de Stationsweg omdat TomTom deze vermoedelijk als snelste route aangeeft. De Stationsweg heeft een te krap profiel om al het (vracht)verkeer en fietsers veilig af te wikkelen en het voor de aanwonenden leefbaar te houden. Zij vragen om de grenswaarde voor hun straat af te waarderen van 8000 naar 4000 voertuigen per etmaal en met deze grenswaarde opnieuw naar de scenario's te kijken en te toetsen. Alleen met een dergelijke verkeersdruk kan de verkeersveiligheid worden gewaarborgd. De bewonersgroep geeft aan dat in diverse rapporten staat dat de kern ontlast moet worden, maar zij kunnen dit niet terugvinden in de scenario's. Bovendien werd in het Verkeersplan 2008 al gesproken over een afwaardering van de Stationsweg, deze laat nog altijd op zich wachten. Tot slot wordt gevraagd op welke wijze de gemeente de gereden snelheid denkt te kunnen handhaven.

Ypesteinerlaan

De bewonersgroep heeft met een positieve blik de scenario's bekeken maar zij zien dat het voor de inwoners uit Ypestein onmogelijk wordt gemaakt om met de auto van oost naar west en visa versa te komen. De automobilisten moeten behoorlijk omrijden en dit is niet erg duurzaam. Zij vragen zich o.a. af hoe de automobilisten bij het parkeerterrein van 't Loo moeten komen en hoe de bevoorrading rond 't Loo wordt opgelost.

Kerkelaan

De bewonersgroep uit hun grote zorgen over de toenemende verkeersstromen die in de toekomst door hun straat gaan. Zij hebben alle sessies van de werkgroep bijgewoond en input geleverd maar zij zien hiervan niets terug in het plan. De bewonersgroep is van mening dat de Kerkelaan de functie van een erftoegangsweg type B heeft en vinden dat de grenswaarde afgewaardeerd moet worden van 6000 naar 4000 voertuigen per etmaal. Zij vragen om een andere benadering van het verkeersbeleid door in te spelen op maximale benutting van GOW's en het verkeer naar ETW's te ontmoedigen of onmogelijk te maken. Ondanks dat de scenario's 10 en 10a bij de analyse eruit springen, omdat zij voor alle onderzochte wegen onder de gehanteerde grenswaarde blijven, acht de bewonersgroep deze varianten niet acceptabel. Zij verwachten door een knip op de rotonde Kennemerstraatweg-Stationsweg-Kanaalweg een toename in de verkeersstromen over de Kerkelaan. De bewonersgroep uit het verzoek om scenario's uit te werken die meer draagvlak hebben dan de huidige voorstellen. Zelf hebben de bewoners Kerkelaan daarom

twee alternatieve scenario's 11 en 12 voorgesteld en willen graag dat deze worden doorgerekend. Ook vragen de bewoners meer tijd om alternatieve scenario's uit te werken en door te rekenen en het Verkeersplan af te ronden. Zij zijn van mening dat de besluitvorming rond de aansluiting A9 en het Verkeersplan aan elkaar gekoppeld moeten worden. De Kerkelaan heeft ook een data analyse gemaakt en zal deze naar de projectleden doorsturen.

Tot slot benoemen de bewoners dat de herinrichting van de Kerkelaan (benoemd in het Verkeersplan 2008) al vaak is uitgesteld. Het verzoek is om de herinrichting zo snel mogelijk uit te voeren, en voor de aanleg van de spoorwegonderdoorgang af te ronden.

Vereniging Dorpsbelangen Egmond-Binnen

De vereniging uit hun zorgen over het toenemende kustverkeer dat zal komen van de afslag A9 en hoopt dat hiervoor een goede oplossing komt.

LTO

LTO geeft aan dat zij de noodvoorziening tijdens de bouw van de ondertunneling van de Vennewatersweg missen. Zij vragen zich af waar het verkeer naar toe wordt geleid tijdens de bouwwerkzaamheden. Pim Broersen gaat deze vraag bij de projectleider van de spoorwegonderdoorgang, Arthur van Leeuwen, neerleggen. Het antwoord zal met alle leden van de werkgroep gedeeld worden.

Malevoort

Het Malevoort uit ook hun grote zorgen en twijfels over de doorgerekende scenario's, men vreest een grote stroom forensen / vrachtverkeer vanuit de Egmond via het Malevoort richting de aansluiting A9. Daarnaast plaatsen zij vraagtekens bij de nut en noodzaak van de aansluiting A9. Zij geven aan dat er niet genoeg en tijdig overleg is geweest en dat alle alternatieven die door de bewoners zijn voorgesteld zijn afgewezen. Bij de doorrekeningen is teveel gekeken naar de maximale grenswaarden in plaats van naar de leefomgeving en veiligheid te kijken. Tevens zijn er vraagtekens bij de bereikbaarheid en bevoorrading van 't Loo en Stationscentrum met de voorgestelde scenario's. Hoe is Heiloo bereikbaar voor de hulpdienst in de voorliggende scenario's?

Hoe wordt de veiligheid rondom Het Hoekstuk vergroot? Volgens hen moeten er bij het Hoekstuk meer voorzieningen aangelegd worden zoals een 30 km zone en snelheid reducerende maatregelen om de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. Door onvoldoende informatie geeft de bewonersgroep aan dat zij niet kunnen meewerken of groen licht kunnen geven voor het Verkeersbeleid.

Fietsersbond Regio Alkmaar

Het valt de fietsersbond op dat de onderhoudsplannen aan de fietspaden stil liggen in afwachting van de aanleg van de afslag A9. De fietsersbond maakt zich daar zorgen over aangezien de veiligheid van de fietser niet meer gegarandeerd wordt. Tevens zijn zij bang dat na de aanleg van de A9 er geen geld meer is om de fietspaden te reconstrueren.

Kanaalweg

De bewonersgroep vindt het erg jammer dat de knip in de Kanaalweg niet op de locatie ter hoogte van het viaduct A9 is doorberekend. Deze moet als scenario doorgerekend worden alvorens een keuze kan worden gemaakt.

Vennewatersweg

De bewonersgroep uit zijn frustratie over de besluitvorming. Zij hebben het gevoel dat de voorgelegde informatie wordt doorgedrukt door de projectgroep omwille van de opgelegde planning. Zij zien nergens de bijdrage van de burgerparticipatie in het plan terug en vinden dit erg jammer. Zij sluiten zich geheel aan bij de brief van 15 mei van de bewonersgroepen.

Ondernemers Heiloo

De ondernemers van Heiloo willen zo min mogelijk vrachtverkeer door het dorp en willen graag via de 'achterkant' de A9 op. Uit economisch belang en werkgelegenheid van het dorp hebben we met ondernemers te maken. De inwoners willen graag hun producten dichtbij halen en hier moet ook rekening mee worden gehouden. De ondernemers zijn fel tegenstander van de knip in de Kanaalweg t.h.v. het viaduct. Deze heeft desastreuze gevolgen voor ondernemers op de Boekelermeer en bovendien heeft dit tot gevolg dat het vrachtverkeer van en naar de Oude Werf juist door het dorp moet rijden.

Zevenhuizerlaan

De Zevenhuizerlaan is een voorstander van ontmoedigingsbeleid voor de automobilist. Als we willen dat Heiloo een fietsdorp wordt, moet de automobilist ontmoedigd worden. Dit kan o.a. door een 30 km zone, drempels, wegversmallingen en spoorwegovergangen sluiten. Het ontmoedigingsbeleid moet zodanig worden dat de inwoners de fiets pakken i.p.v. de auto.

Toelichting Scenario 10 en 10a

De heer Broersen geeft een toelichting op de scenario's 10 en 10a die volgens de projectleden voldoende oplossend vermogen hebben om de verkeersstromen evenredig te verdelen over het dorp. Door daarnaast de Stationsweg en Kerkelaan te herinrichten kan bovendien de leefbaarheid en verkeersveiligheid gewaarborgd worden. De heer Broersen geeft aan dat de raad vaste kaders/randvoorwaarden aan de projectgroep heeft meegegeven en met deze randvoorwaarden hebben zij de scenario's doorgerekend.

Samenvatting

Naar aanleiding van de toelichtingen van de bewonersgroepen en de heer Broersen komt er een gezamenlijke discussie op gang. Uit de gezamenlijke discussie komt samenvattend naar voren:

- Er is grote onrust bij de bewonersgroepen over de scenario's voor het autoverkeer binnen het voorliggende Verkeersbeleid.
- De scenario's 10 en 10a uit het memo Verkeersbeleid 2017-2030 (t.b.v. hoofdstuk "Automobiliteit") voldoen weliswaar aan de randvoorwaarden van de raad maar krijgen beperkt draagvlak vanuit de werkgroep.
- Bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en veiligheid zijn de kernwaarden die leidend zijn en gewaarborgd moeten worden. De Denktank hecht daarbij de grootste waarde aan leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- De werkgroep stelt voor om de grenswaarden voor de Kerkelaan, Stationsweg en de Zevenhuizerlaan af te waarden naar 4000 voertuigen per etmaal en met deze nieuwe waardes opnieuw scenario's uit te werken en door te laten rekenen.
- De voorgestelde scenario's 11 en 12, ingebracht door de bewonersgroep Kerkelaan, door het projectteam te laten doorrekenen.

- Zo min mogelijk vrachtverkeer door de kern laten gaan. De Denktank geeft aan dat handhaving geen effectief middel is om het vrachtverkeer goed te geleiden door het dorp. De projectgroep stelt dat de gemeente de afgelopen jaren tekort is geschoten wat betreft het handhaven van vrachtverkeer, maar geeft aan dat handhaving wel degelijk een effectief middel vormt om doorgaand vrachtverkeer op de historische oost-west verbindingen te voorkomen.
- Geen forenzen- en kustverkeer door de kern maar geleiden via de A9-N9 (zoals gemeente voorstaat) of door een rondweg om Heiloo heen (zoals een aantal bewonersgroepen voorstaat).
- De Denktank wil dat de kaders/randvoorwaarden door de raad worden bijgesteld door de grenswaarden van de oost-west verbindingen terug te brengen en deze te categoriseren als ETW B in plaats van ETW A.

Stemming

Om inzicht te krijgen in de mate van het draagvlak van de scenario's 10 en 10a wordt er een stemming gehouden onder de 15 groeperingen die aanwezig zijn.

Scenario 10: vindt draagvlak bij Ondernemers Heiloo, Bewoners Zeeweg, Stationscentrum, Het Zevenhuizen, LTO (5 stemmen).

Egmond Binnen en de Vennewatersweg (aan het einde van het overleg) hebben zich onthouden van stemming.

Zevenhuizerlaan, Stationsweg, Ypesteinerlaan, Kerkelaan, Het Malevoort, Heiloo Energie, Fietzersbond en Kanaalweg stemmen tegen (8 stemmen).

Scenario 10a: 0 stemmen.

Bestuurlijke Klankbordgroep

De heer Broersen neemt de samenvatting en de stemming mee naar de Bestuurlijke Klankbordgroep van 18 mei aanstaande. In de Bestuurlijke Klankbordgroep hebben de wethouder Verkeer, commissieleden Openbare Ruimte, raadsleden en projectleden Verkeersplan zitting. Dit is geen openbare vergadering.

Om het proces op gang te houden vraagt de heer Broersen aan de leden welke type maatregelen, naast het verlagen van de grenswaarden voor de Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan, wel draagvlak vindt bij de leden. De heer Broersen wil deze maatregelen ook meenemen naar de Bestuurlijke Klankbordgroep. De bewonersgroepen zullen voor donderdag een schrijven aanleveren.

De bewonersgroep Kerkelaan deelt de scenario's 11 en 12 uit binnen de werkgroep.

Er wordt afgesproken dat het conceptverslag van deze bijeenkomst woensdag 17 mei onder de leden wordt verspreid.

De voorzitter bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en inbreng.

BIJLAGEN

1. Memo Verkeersbeleid 2017-2030 (t.b.v. hoofdstuk “Automobiliteit”)
2. Brief Knelpunten verkeersplan: Denktankbijeenkomst 15 mei 2017 van de bewonersgroepen Kerkelaan, Vennewatersweg/Hoogeweg, Malevoort, Stationsweg, Zevenhuizerlaan en Kanaalweg.
3. Memo van Bewonersbelangen Kerkelaan met scenario 11 en 12.
4. Presentatie 15 mei 2017 (welke door de aangepaste invulling van de agenda niet volledig is doorlopen).

CONCEPT

VERKEERSBELEID 2017 – 2030 (T.B.V. HOOFDSTUK “AUTOMOBILITEIT”)
4 MEI 2017

aan Raads- en commissieleden, de Maatschappelijke Denktank, de Ambtelijke
Werkgroep,
kopie College van B&W

van Pim Broersen & Ester Negenman
datum 4 mei 2017

Om het nieuwe verkeersbeleid te kunnen opstellen hebben we in de afgelopen jaar de wensen en ideeën op gebied van verkeer geïnventariseerd bij raads- en commissieleden, een vertegenwoordiging van inwoners van Heiloo (de Maatschappelijke Denktank) en collega ambtenaren. Op basis van deze gesprekken zijn we gekomen tot concrete doelen voor de verschillende vervoerswijzen en maatregelen om deze doelen daadwerkelijk te verwezenlijken (zie memo 16-11-2016 verkeersbeleid 2017-2030). Binnen het nieuwe verkeersbeleid Heiloo is de input die we hebben verzameld zoveel als mogelijk verwerkt.

Wat betreft de vervoerswijze “auto”, moet nog een laatste horde genomen worden. Hierbij ligt er een sterke relatie met de komst van de aansluiting A9 Heiloo. Deze leidt namelijk tot veranderingen in de verkeersstromen en –structuur. Naast de oplossing die de aansluiting biedt voor problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit, blijkt uit verkeersmodelberekeningen dat het ook problemen veroorzaakt als wij geen aanvullende maatregelen treffen. In eerdere stadia hebben we samen met bewoners, raads- en commissieleden en ambtenaren verschillende pakketten aan maatregelen (scenario's) uitgewerkt om deze toekomstige problemen te voorkomen. Doel van deze aanvullende maatregelen is met name om het verkeer op een evenwichtige manier te verdelen over het wegennet van Heiloo. De afgelopen periode zijn de verschillende scenario's met het verkeersmodel doorgerekend.

Voorliggende memo is opgesteld om u te informeren over de resultaten van de modelberekeningen. In de opsomming op de volgende pagina vindt u een korte omschrijving van de verschillende scenario's die zijn doorgerekend. In de bijlage worden deze nader toegelicht mede in de vorm van een kaartbeeld en vindt u de resultaten terug van de berekeningen. Op basis van de resultaten worden conclusies getrokken over de haalbaarheid per scenario.

1. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
2. Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan
- 2a – Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan met aanvullende maatregelen
3. Eenrichtingsverkeer deel Stationsweg en Kerkelaan
4. Afsluiting Kanaalweg
5. Eenrichtingsverkeer Kanaalweg
- 5a. Eenrichtingsverkeer Kanaalweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
6. Linksaf verbod Kennemerstraatweg -> Stationsweg + Kerkelaan -> Willibrordusweg
7. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + Ter Coulsterlaan (dit fietspad ombouwen tot autoverbinding)
8. Midden geleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
9. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
10. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksaf verbod Kennemerstraatweg -> Zevenhuizerlaan + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg + Afsluiting Looplein
- 10a. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg + Afsluiting Looplein + eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan.

Op maandag 15 mei bespreken we de resultaten met de Maatschappelijke Denktank om te komen tot een voorkeursscenario. Dit voorkeursscenario wordt 18 mei voorgelegd aan de bestuurlijke klankbordgroep. Daarna wordt het voorkeursscenario in het concept verkeersbeleid opgenomen, net als de doelen en maatregelen die in een eerder stadium al in samenspraak met raads- en commissieleden, de Maatschappelijke Denktank en ambtenaren zijn uitgewerkt.

Het concept verkeersbeleid wordt begin juni aan het college voorgelegd. Vervolgens ligt het medio juni - juli 2017 ter inzage. Medio augustus verwerken we de eventuele zienswijzen en werken het definitieve beleid uit dat medio oktober aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.

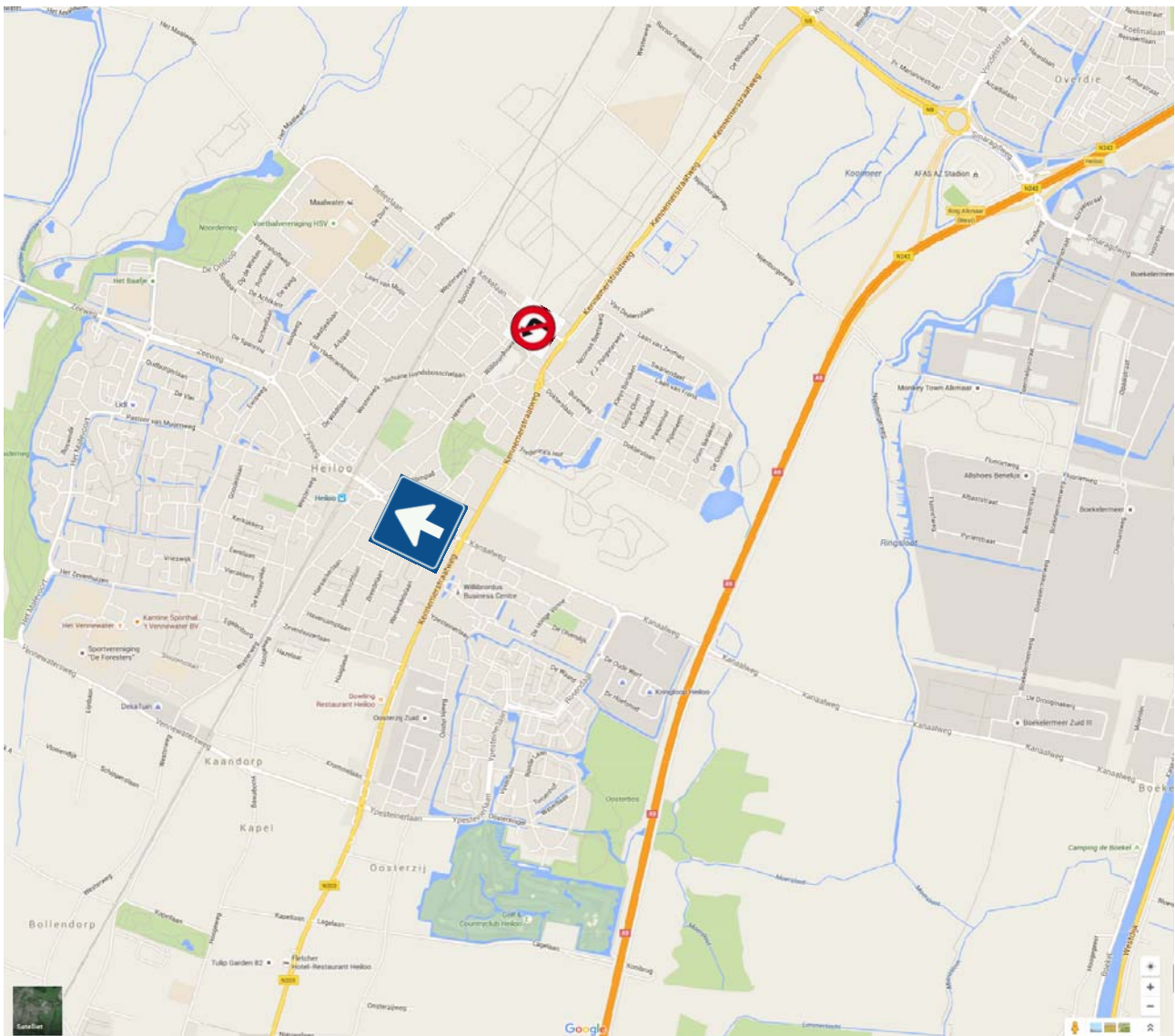
Bijlage:

Visualisering, rekenresultaten en conclusies van scenario's automobility

Scenario 1 – Eenrichtingsverkeer Stationsweg + linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
2. Daarnaast is een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibordusweg in.



Scenario 1 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 1)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.400
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.100
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	8.300
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.000
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.900
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.200
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.700
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.600
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.900
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.100
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.100
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	3.900
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	2.200
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.600

Scenario 1 – Conclusies

Ten opzichte van de referentiesituatie leidt eenrichtingsverkeer op de Stationsweg tot een daling van de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg. Deze daling is echter niet zodanig dat de intensiteit onder de grenswaarde uitkomt. Anderzijds leidt deze maatregel tot een sterke toename op de Zevenhuizerlaan en de Heerenweg, beide wegen komen hierdoor boven de grenswaarde uit.

Het linksaf verbod op de Kerkelaan heeft een duidelijk positief effect op de intensiteit, dit heeft tot gevolg dat de intensiteit op de Raadhuisweg sterk toeneemt. De intensiteit op de Raadhuisweg blijft echter net onder de grenswaarde.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Zeeweg, Zevenhuizerlaan en Heerenweg worden overschreden.

Scenario 2 – Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
2. eenrichtingsverkeer op de Kerkelaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Willibrordusweg naar de Kennemerstraatweg.



Scenario 2 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 2)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	14.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	3.700
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	8.300
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	3.900
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.900
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.700
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.400
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.100
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.600
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.600
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.900
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.000
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	5.200
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	3.500
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.800

Scenario 2 – Conclusies

Ten opzichte van de referentiesituatie leidt de combinatie van eenrichtingsverkeer op de Stationsweg en de Kerkelaan tot een daling van de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg en de Kerkelaan. De intensiteit op de Kanaalweg en Zeeweg blijft echter boven de grenswaarde uitkomen. Anderzijds nemen de intensiteiten op de Raadhuisweg, Heerenweg en Zevenhuizerlaan zodanig toe dat deze op of zelfs boven de grenswaarden uitkomen. Ook de intensiteit op het Looplein neemt sterk toe, maar blijft nog onder de grenswaarde.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Zeeweg, Raadhuisweg en Heerenweg worden overschreden. Daarnaast vormen de intensiteiten op het Looplein en Zevenhuizerlaan een knelpunt.

Scenario 2a – Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan met aanvullende maatregelen

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
2. eenrichtingsverkeer op de Kerkelaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Willibrordusweg naar de Kennemerstraatweg;
3. eenrichtingsverkeer op het Slimpad omgedraaid;
4. eenrichtingsverkeer de Van Aostastraat ingevoerd.



Scenario 2a – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 2a)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	14.300
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	3.100
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	8.200
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.000
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.500
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	9.600
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.400
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.600
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.800
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.400
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	6.500
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	4.600
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	6.100

Scenario 2a – Conclusies

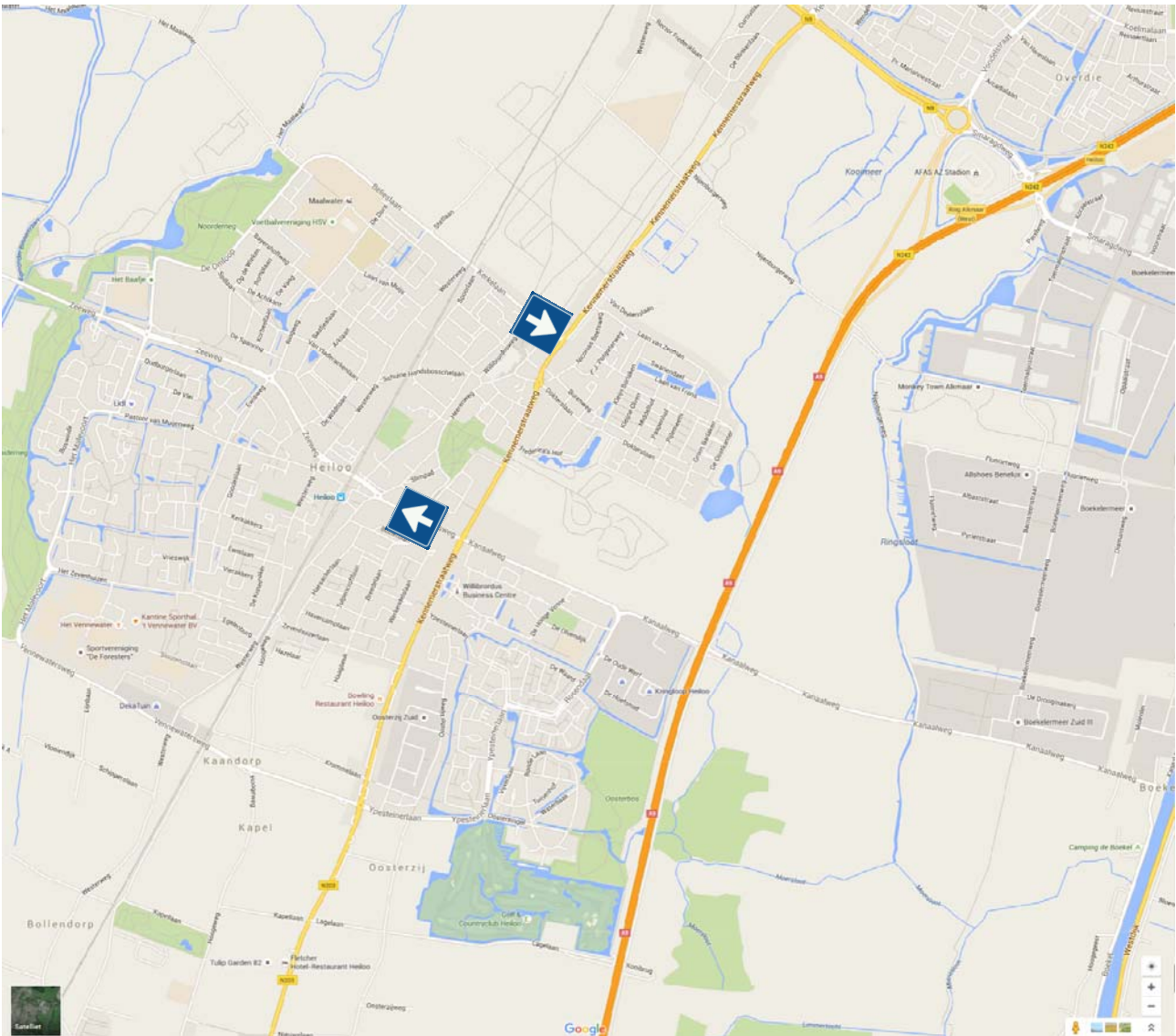
Het verder uitbreiden van eenrichtingsstructuren leidt, ten opzichte van de referentiesituatie, tot een verdere belasting van de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg, Looplein en Heerenweg. Daarnaast lost het de problemen op de Kanaalweg en Zeeweg niet op. De genoemde wegen komen allemaal uit boven de grenswaarden.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Zeeweg, Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg, Looplein en Heerenweg worden overschreden.

Scenario 3 – Eenrichtingsverkeer deel Stationsweg en Kerkelaan

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg tussen de Breedelaan en Heerenweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Breedelaan naar de Heerenweg.
2. eenrichtingsverkeer op de Kerkelaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Willibrordusweg naar de Kennemerstraatweg.



Scenario 3 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 3)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	14.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	3.100
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	9.200
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	3.700
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	10.100
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	11.000
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.100
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.600
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.300
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.000
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.600
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.200
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.000
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	6.000
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	4.100
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	6.900

Scenario 3 – Conclusies

Door een klein deel van de Stationsweg te benoemen als eenrichtingsweg blijft, net als in de referentiesituatie, de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg overbelast. Bovendien ontstaat een stroom sluipverkeer via de Breedelaan – Molenweg – Heerenweg, deze route gaat langs de basisscholen Radboudschool en Springschans.

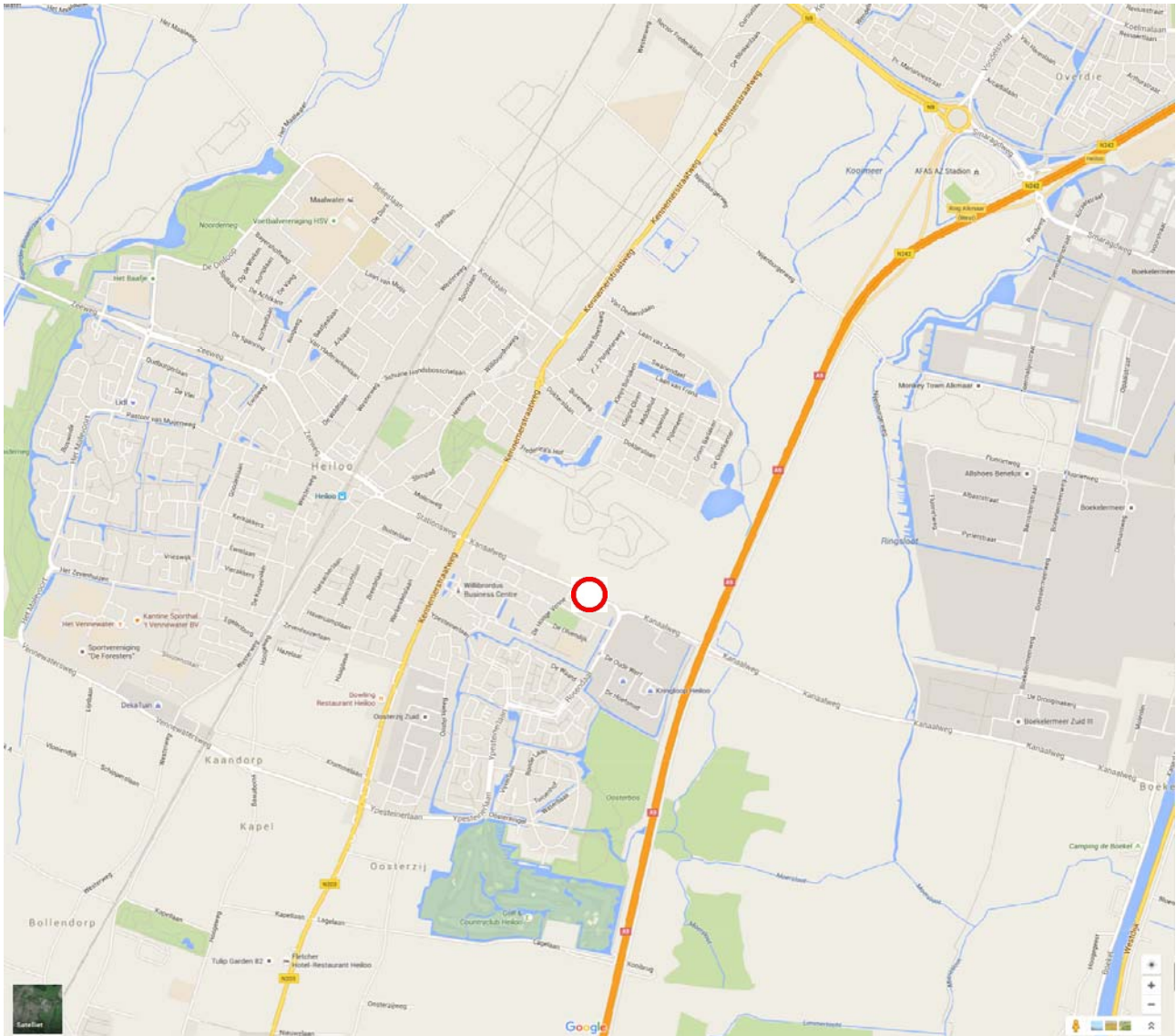
Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Stationsweg (deels) en Kerkelaan neemt de intensiteit op de Raadhuisweg, Looplein en Heerenweg fors toe t.o.v. de referentiesituatie. Ook op deze wegen komt de intensiteit boven de grenswaarde uit.

De intensiteit op de Kerkelaan daalt fors in vergelijking met de referentiesituatie.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Stationsweg, Zeeweg, Raadhuisweg, Looplein en Heerenweg worden overschreden.

Scenario 4 – Afsluiting Kanaalweg

Bij dit scenario wordt de Kanaalweg afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer.



Scenario 4 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 4)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.500
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.600
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	900
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	8.400
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.700
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	7.500
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	5.300
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	11.500
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.600
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	4.000
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	20.500
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.100
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	3.500
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	2.300
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.500

Scenario 4 – Conclusies

Door afsluiting van de Kanaalweg daalt de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors t.o.v. de referentiesituatie, eerstgenoemde daalt vanzelfsprekend het sterkst. Op de gehele route komt de intensiteit onder de grenswaarden te liggen.

Een deel van het verkeer op de Kanaalweg verschuift naar de route door de wijk Ypestein (Rosendaal – Ypesteinerlaan), de intensiteit op deze wegen neemt dermate toe dat deze boven de grenswaarden uitkomt. Een deel van het verkeer verschuift naar de route via de aansluiting A9 – 'nieuwe Lagelaan' – Vennewatersweg – Westerweg. Op deze route blijven de intensiteiten onder de grenswaarden.

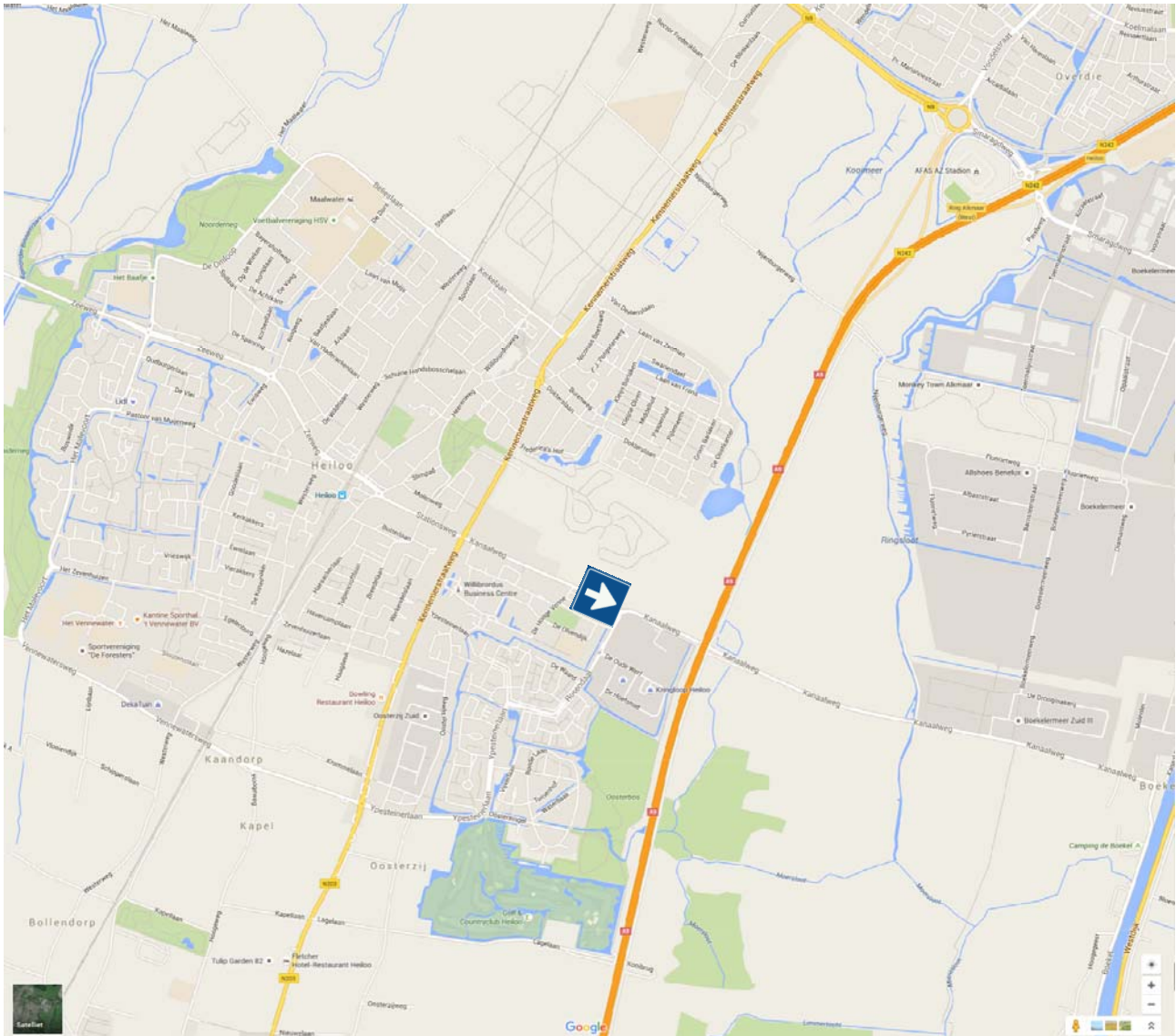
Binnen het dorp zijn toenames te zien op de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg Looplein en Heerenweg. De Zevenhuizerlaan en Heerenweg komen in dit scenario boven de grenswaarde uit.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Ypesteinerlaan / Rosendaal, Zevenhuizerlaan en Heerenweg worden overschreden.

De intensiteit op de Ypesteinerlaan / Rosendaal kan worden beperkt door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer in te stellen op het Rosendaal. Vanuit Heiloo komt bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude werf daarmee echter onder druk te staan. Bovendien leidt dit er waarschijnlijk toe dat dit verkeer verschuift naar de route aansluiting A9 – 'nieuwe Lagelaan' – Vennewatersweg – Westerweg. Laatst genoemde wegvak is reeds zwaar belast in dit scenario en zal hierdoor vermoedelijk boven de grenswaarde uitkomen.

Scenario 5 – Eenrichtingsverkeer Kanaalweg

Bij dit scenario wordt eenrichtingsverkeer op de Kanaalweg ingesteld tussen de Hooge Venne en het Rosendaal.



Scenario 5 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 5)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.400
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.800
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	5.100
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	6.600
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	8.600
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.700
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.800
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.400
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.100
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.800
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.600
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.400
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	3.300
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	2.100
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.300

Scenario 5 – Conclusies

Door eenrichtingsverkeer in te stellen op de Kanaalweg i.p.v. deze af te sluiten (zoals scenario 4), blijft de intensiteit op zowel de Kanaalweg als de Ypesteinerlaan/Rosendaal onder de grenswaarden. Op de Stationsweg en Zeeweg komt de intensiteit echter boven de grenswaarden uit. Een deel van het verkeer verschuift naar de route aansluiting A9 – 'nieuwe Lagelaan' – Vennewatersweg – Westerweg. Op deze route worden geen grenswaarde overschreden.

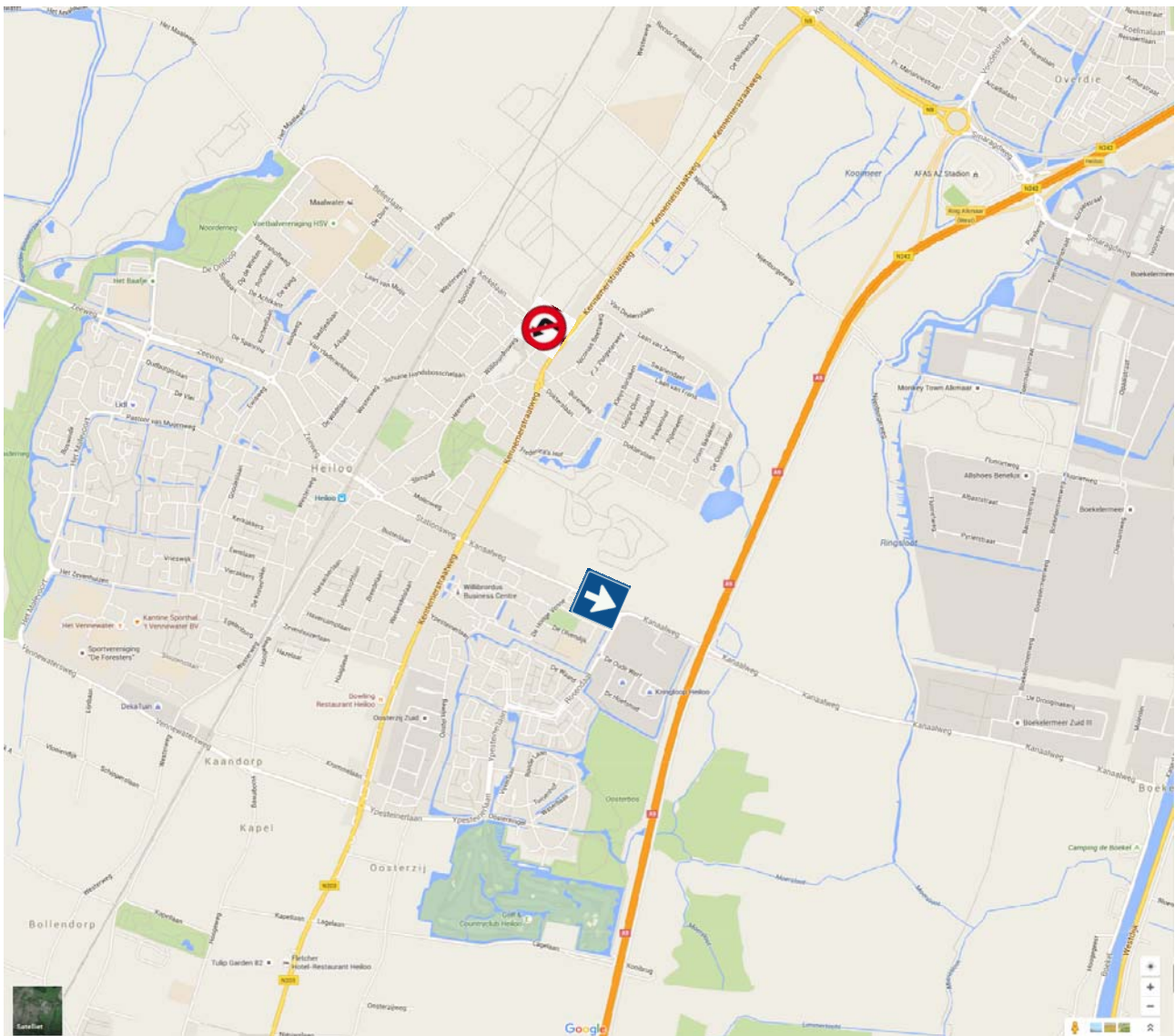
In het dorp komt de intensiteit op de Heerenweg boven de grenswaarde uit.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Stationsweg, Zeeweg en Heerenweg worden overschreden.

Scenario 5a – Eenrichtingsverkeer Kanaalweg

Bij dit scenario wordt;

1. eenrichtingsverkeer op de Kanaalweg ingesteld tussen de Hooge Venne en het Rosendaal.
2. daarnaast is een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibordusweg in.



Scenario 5a – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 5a)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	5.100
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	6.600
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	8.500
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.300
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.900
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.300
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.200
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.900
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.700
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.600
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.400
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	4.100
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	2.300
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	3.900

Scenario 5a – Conclusies

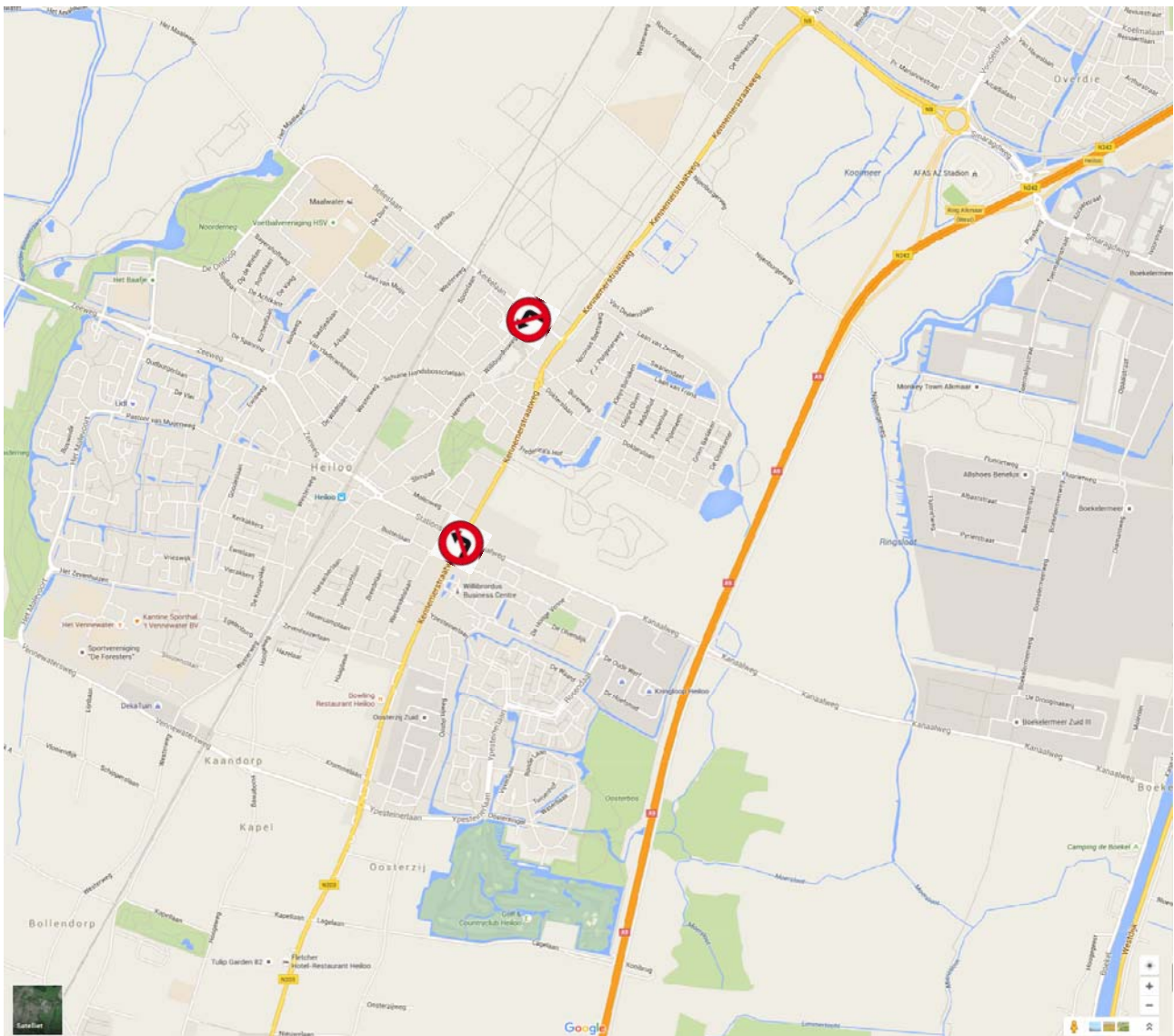
Door scenario 5 aan te vullen met een eenrichtingsverbod kan de intensiteit op de Kerkelaan verder worden beperkt tot 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Gevolg hiervan is echter dat de intensiteit op de Raadhuisweg in dit scenario boven de grenswaarden uitkomt. De maatregelen vormt echter geen oplossing voor de overbelasting van de Stationsweg en Zeeweg.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Stationsweg, Zeeweg en Raadhuisweg worden overschreden.

Scenario 6 – Linksaf verbod Kennemerstraatweg -> Stationsweg
+ Kerkelaan -> Willibrordusweg

Bij dit scenario wordt een:

1. linksaf verbod ingesteld op de Kennemerstraatweg. Hierdoor kan verkeer komende uit het zuiden niet meer linksaf de Stationsweg in.
2. linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.



Scenario 6 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 6)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.100
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	9.800
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.100
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	10.100
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	10.100
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.100
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.500
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.000
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.600
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.800
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.200
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.200
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	4.000
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	2.300
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.200

Scenario 6 – Conclusies

Het instellen van linksaf verboden op de Kerkelaan (verbod om linksaf de Willibrordusweg in te rijden) en de Kennemerstraatweg (verbod om linksaf de Stationsweg in te rijden) biedt slechts zeer beperkt verlichting voor de in de referentiesituatie overbelaste route Kanaalweg – Stationsweg - Zeeweg. De intensiteit op de gehele route blijft ruim boven de grenswaarden liggen.

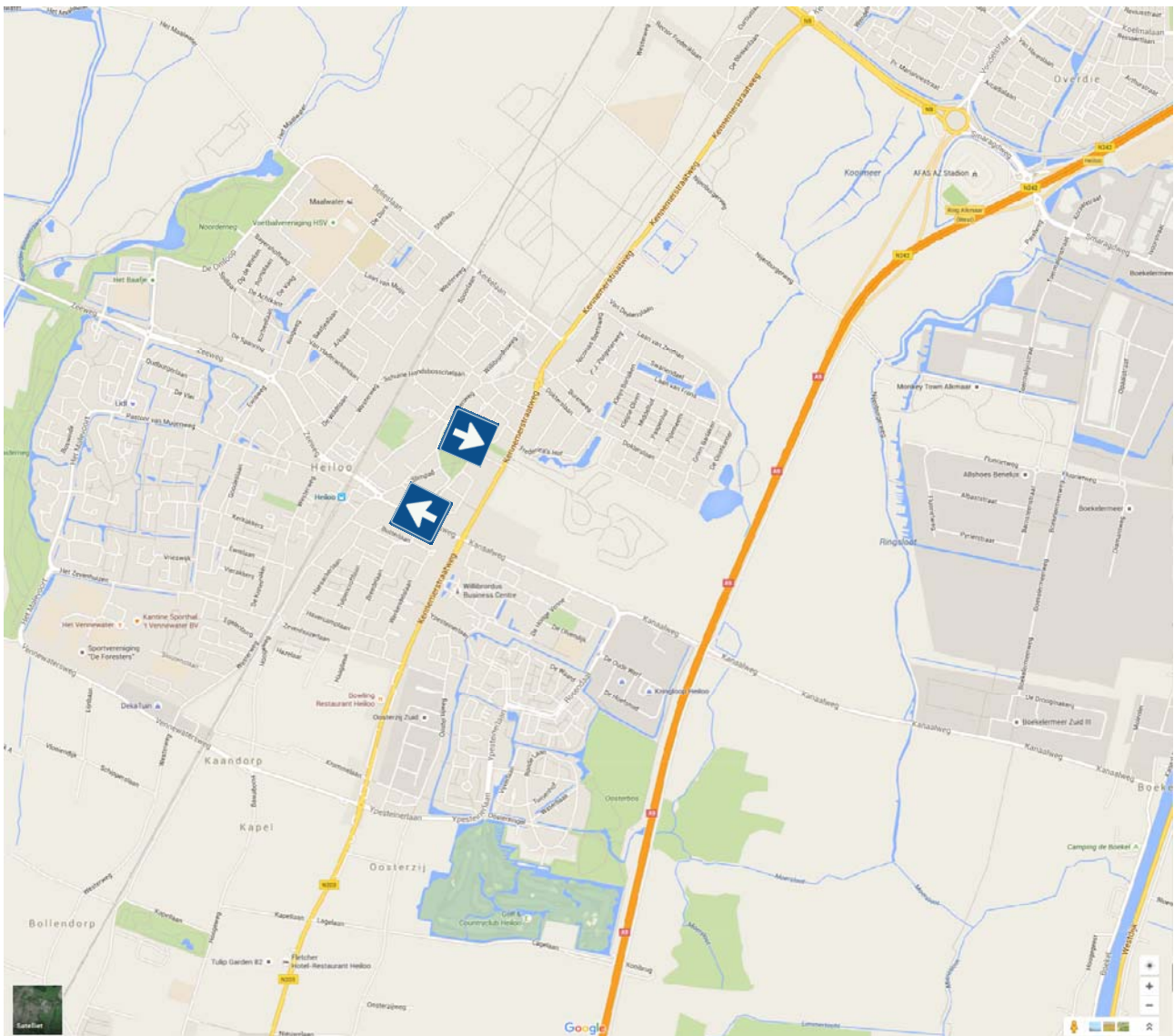
T.o.v. de referentiesituatie worden de Raadhuisweg en Heerenweg zwaarder belast door deze maatregelen. De intensiteit op deze wegen komen op of boven de grenswaarde te liggen.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Stationsweg, Zeeweg en Heerenweg worden overschreden.

Scenario 7 – Eenrichtingsverkeer Stationsweg
+ Ter Coulsterlaan (dit fietspad omvormen tot autoverbinding)

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
2. De Ter Coulsterlaan op te stellen voor gemotoriseerd verkeer in één richting. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Heerenweg naar de Kennemerstraatweg.



Scenario 7 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 7)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.300
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.600
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	9.800
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	3.400
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.400
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	7.600
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.800
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.800
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.500
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.900
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	4.700
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	3.000
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.400

Scenario 7 – Conclusies

T.o.v. de referentiesituatie daalt de intensiteit op de Stationsweg en Zeeweg sterk tot onder de grenswaarden. De intensiteit op de Kanaalweg blijft echter ruim boven de grenswaarde.

Daarnaast zijn forse toenames te zien op de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg, Looplein en Heerenweg. De intensiteit op het Looplein blijft van deze wegen als enige onder de grenswaarde, desondanks vormt de grote verkeersstroom (3.000 motorvoertuigen et etmaal) op deze locatie een knelpunt.

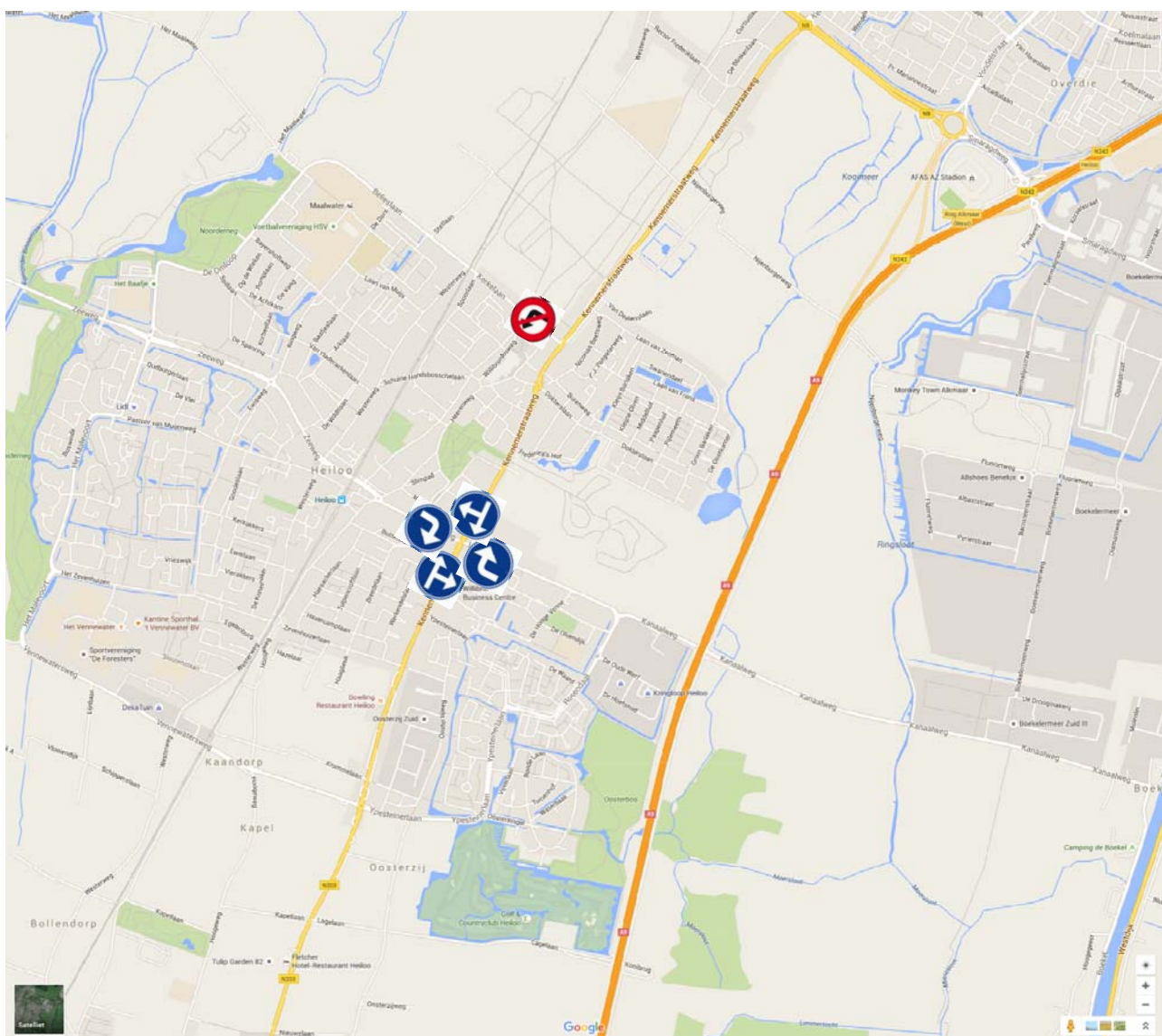
Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Kanaalweg, Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg en Heerenweg worden overschreden. De verkeersstroom op het Looplein blijft weliswaar onder de grenswaarde, maar ligt met 3.000 motorvoertuigen per etmaal zeer hoog voor deze locatie.

In dit scenario moet het fietspad Ter Coulsterlaan worden uitgebouwd tot een verbinding voor gemotoriseerd verkeer. Dit vergt een grote investering waarbij bovendien een groot deel van de groenstructuur moet worden opgeofferd. Naast het feit dat deze variant verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen heeft, is deze ook vanuit financieel en maatschappelijk perspectief niet wenselijk.

Scenario 8 – Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrodusweg

Bij dit scenario wordt:

1. de midden geleider op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg in noord-zuidelijke richting doorgetrokken. Hierdoor is verkeer van oost naar west (v.v.) niet meer mogelijk en ook de linksaf beweging komende van alle takken van de kruising is niet meer mogelijk.
2. linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibordusweg in.



Scenario 8 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 8)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.400
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.500
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	3.500
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	5.800
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	4.100
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	6.300
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	5.000
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	10.400
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.500
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.300
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	4.000
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.500
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	20.400
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	5.000
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	5.000
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	3.400
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.000

Scenario 8 – Conclusies

De intensiteiten op de, in de referentiesituatie, zwaar overbelast route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg, blijven in dit scenario ruim onder de grenswaarden. Ten opzichte van de referentiesituatie verschuift het verkeer op deze route naar de:

- Ypesteinerlaan / Rosendaal
- Westeweg (via Vennewatersweg)
- Zevenhuizerlaan
- Raadhuisweg
- Looplein

De intensiteit op de Zevenhuizerlaan en Raadhuisweg verdubbelen t.o.v. de referentiesituatie en komen ruim boven de grenswaarde uit. De verkeersstroom op het Looplein blijft weliswaar onder de grenswaarde, maar ligt met 3.400 motorvoertuigen per etmaal zeer hoog voor deze locatie.

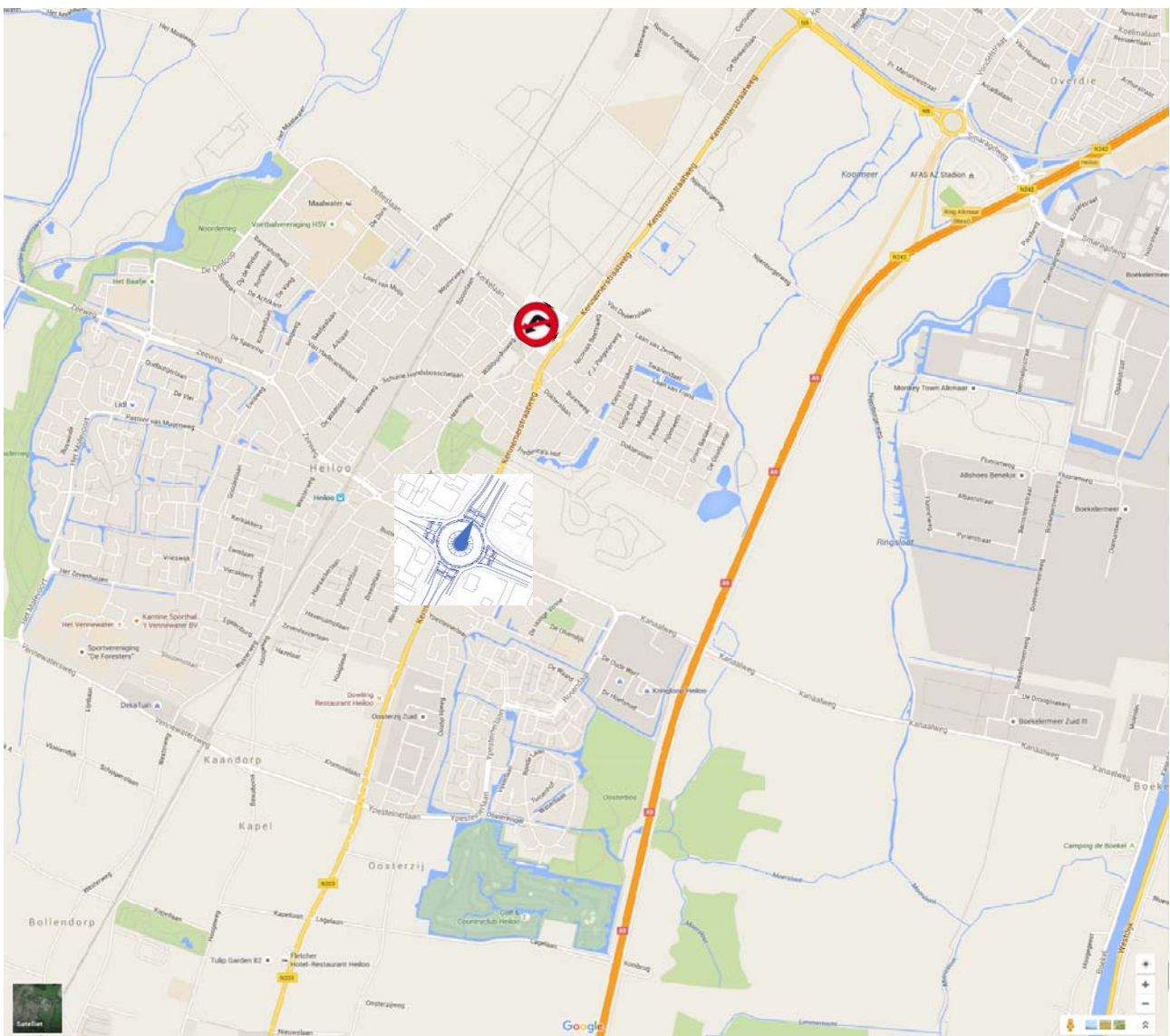
De intensiteit op de Heerenweg is in dit scenario gelijk aan de grenswaarde.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Zevenhuizerlaan en Raadhuisweg worden overschreden. Hoewel de intensiteit op het Looplein niet boven de grenswaarde uitkomt is het niet wenselijk om een dermate grote verkeersstroom over het Looplein af te wikkelen.

Scenario 9 – Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrodusweg

Bij dit scenario wordt:

1. op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg een aangepaste rotonde geïntroduceerd. Hierdoor zijn de volgende bewegingen niet meer mogelijk;
 - vanuit Kanaalweg naar de Stationsweg;
 - vanuit de Kanaalweg naar het zuiden;
 - de linksaf beweging komende vanuit het zuiden naar de Stationsweg.
2. linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibordusweg in.



Scenario 9 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 9)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.300
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	7.800
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.200
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.000
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	7.300
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.700
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	10.200
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.200
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.800
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.300
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.200
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	5.100
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	3.400
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.100

Scenario 9 – Conclusies

Door op het kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg – Kanaalweg bepaalde verbindingen onmogelijk te maken wordt, t.o.v. de referentiesituatie, de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors beperkt. De intensiteit op deze route zakt hierdoor tot onder de grenswaarden. Verkeer verschuift naar de Vennewatersweg, Westeweg, Zevenhuizerlaan en Raadhuisweg – Looplein. Op deze wegen worden dan ook grenswaarden overschreden. Ditzelfde geldt voor de Heerenweg.

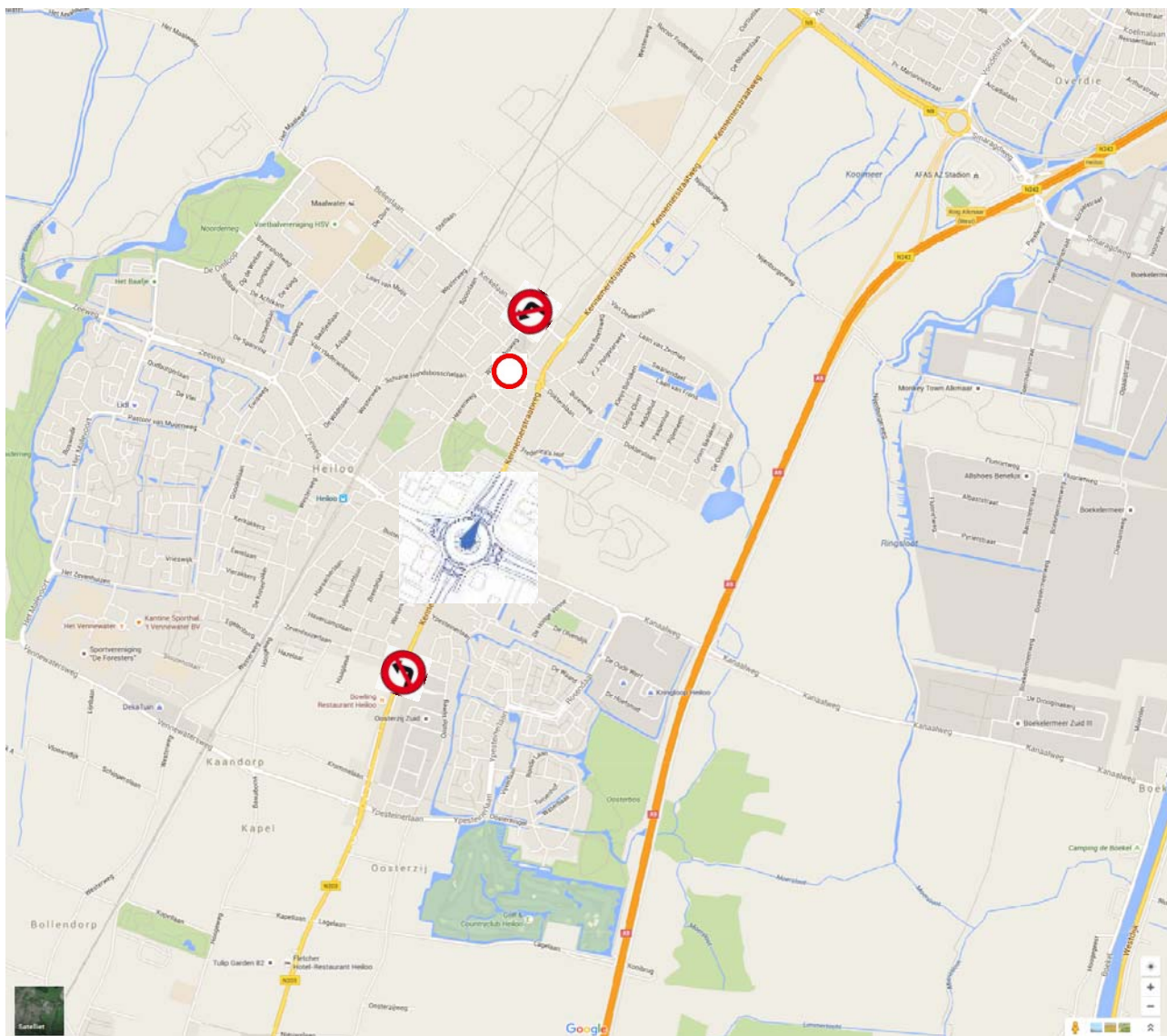
De verkeersstroom op het Looplein blijft weliswaar onder de grenswaarde, maar ligt met 3.400 motorvoertuigen per etmaal zeer hoog voor deze locatie.

Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarden op de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg en Heerenweg worden overschreden. Hoewel de intensiteit op het Looplein niet boven de grenswaarde uitkomt is het niet wenselijk om een dermate grote verkeersstroom over het Looplein af te wikkelen.

Scenario 10 – Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksaf verbod Kennemerstraatweg -> Zevenhuizerlaan
+ linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
+ Afsluiting Looplein

Bij dit scenario wordt:

1. op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg een aangepaste rotonde geïntroduceerd. Hierdoor zijn de volgende bewegingen niet meer mogelijk;
 - vanuit Kanaalweg naar de Stationsweg;
 - vanuit de Kanaalweg naar het zuiden;
 - de linksaf beweging komende vanuit het zuiden naar de Stationsweg.
2. een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.
3. Het Looplein wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
4. een linksaf verbod ingesteld op de Kennemerstraatweg. Hierdoor kan verkeer komende uit het zuiden niet meer linksaf de Zevenhuizerlaan in.



Scenario 10 – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 10)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.300
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.800
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	7.300
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.900
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.200
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	6.600
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	5.100
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	10.000
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	12.900
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.000
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.900
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	2.500
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	0
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	3.000

Scenario 10 – Conclusies

Door op het kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg – Kanaalweg bepaalde verbindingen onmogelijk te maken wordt, t.o.v. de referentiesituatie, de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors beperkt. De intensiteit op deze route zakt hierdoor tot onder de grenswaarden. Verkeer verschuift naar de Ypesteinerlaan / Rosendaal, de route Vennewatersweg – Westerweg – Het Zevenhuizen – Ewisweg, en de Zevenhuizerlaan. Op geen van deze wegen worden echter grenswaarden overschreden.

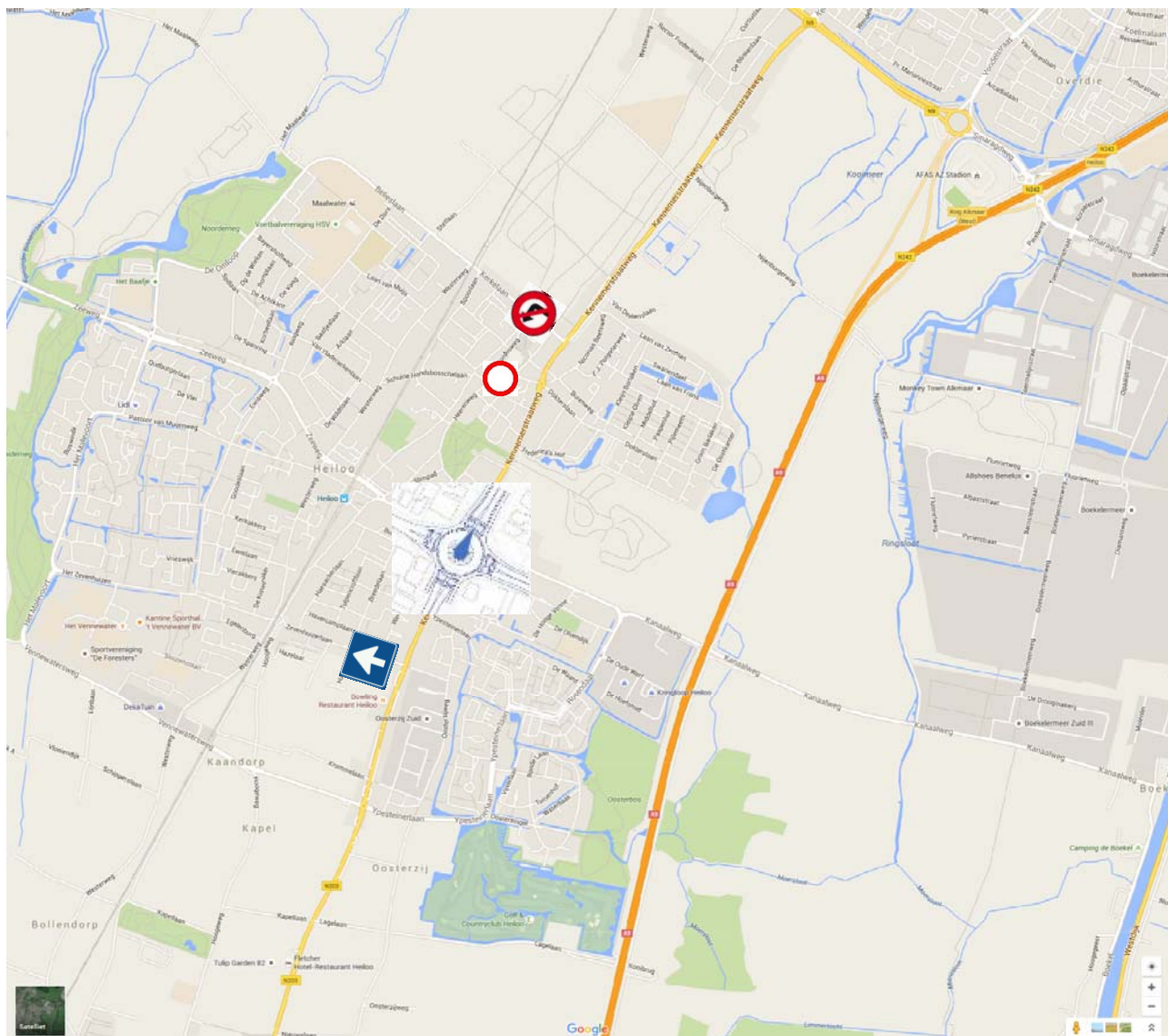
De afsluiting van het Looplein en het linksaf verbod op Kennemerstraatweg – Zevenhuizerlaan (aanvullend t.o.v. scenario 9) leiden tot een daling van de intensiteit op de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg en Heerenweg. De intensiteit op de Zevenhuizerlaan ligt maar net onder de grenswaarde, de verkeersdruk op de Raadhuisweg en Heerenweg ligt daar nog ruim onder.

Dit scenario heeft voldoende oplossend vermogen, op geen enkele weg wordt de grenswaarde overschreden. De intensiteit op de Zevenhuizerlaan (3.900 motorvoertuigen per etmaal) benaderd de grenswaarde van 4.000, dit vormt een punt van aandacht.

Scenario 10a – Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan
+ linksaf verbod Kerkelaan -> Willibrordusweg
+ Afsluiting Looplein

Bij dit scenario wordt:

1. op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg een aangepaste rotonde geïntroduceerd. Hierdoor zijn de volgende bewegingen niet meer mogelijk;
 - vanuit Kanaalweg naar de Stationsweg;
 - vanuit de Kanaalweg naar het zuiden;
 - de linksaf beweging komende vanuit het zuiden naar de Stationsweg.
2. een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.
3. Het Looplein wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
4. eenrichtingsverkeer op de Zevenhuizerlaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.



Scenario 10a – Resultaten berekeningen

	Wegvak	Grenswaarden	Basisjaar	Referentie: plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 10a)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	5.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	7.200
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.500
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	7.300
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	6.900
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	5.400
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	9.600
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	13.000
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.800
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.400
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.100
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	2.200
16	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.500	1.300	0
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	3.000

Scenario 10a – Conclusies

Ten opzichte van scenario 10 is in scenario 10a eenrichtingsverkeer op de Zevenhuizerlaan doorgerekend, dit om de intensiteit verder onder de grenswaarde te krijgen. Het gevolg van deze maatregel is dat het verkeer op de Zevenhuizerlaan inderdaad wordt beperkt, de daling op de Zevenhuizerlaan is echter grotendeels terug te vinden op de Stationsweg die hierdoor weer meer richting de grenswaarde kruipt.

Dit scenario heeft voldoende oplossend vermogen, op geen enkele weg wordt de grenswaarde overschreden.

	Wegvak	Grens	Basisjaar	Referentie	Scn. 1	Scn. 2	Scn. 2a	Scn. 3	Scn. 4	Scn. 5	Scn. 5a	Scn. 6	Scn. 7	Scn. 8	Scn. 9	Scn. 10	Scn. 10a
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.400	14.200	14.300	14.200	13.500	13.400	13.200	13.100	13.300	13.400	13.200	13.300	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.100	3.700	3.100	3.100	4.600	4.800	4.000	4.000	4.600	4.500	4.300	4.800	5.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	8.300	8.300	8.200	9.200	900	5.100	5.100	9.800	9.800	3.500	7.800	7.300	7.200
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.000	3.900	4.000	3.700	8.400	6.600	6.600	4.100	3.400	5.800	4.200	4.900	4.500
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.900	6.900	6.500	10.100	6.700	8.600	8.500	10.100	6.400	4.100	6.000	6.200	7.300
6	Zeeweg (Stationsw. – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.200	8.700	9.600	11.000	7.500	8.700	8.300	10.100	7.600	6.300	7.300	6.600	6.900
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300	4.400	4.300	4.100	5.300	4.800	4.900	4.300	4.300	5.000	4.700	5.100	5.400
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.700	9.100	9.400	8.600	11.500	9.400	9.300	8.100	9.800	10.400	10.200	10.000	9.600
9	Vennewatersweg (Kennem.str.weg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.600	11.600	11.600	11.300	12.600	12.100	12.200	11.500	11.800	12.500	12.200	12.900	13.000
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100	5.100	5.100	5.000	5.200	5.100	5.200	5.000	5.100	5.300	5.200	5.100	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700	3.600	3.700	3.600	4.000	3.800	3.900	3.600	3.700	4.000	3.800	3.700	3.800
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.900	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.700	6.800	6.600	6.500	6.600	6.600	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.100	17.900	17.800	17.200	20.500	18.600	18.600	17.200	17.500	20.400	18.300	18.000	18.400
14	Zevenhuizerlaan (Kennem.str.weg-Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.100	4.000	4.400	3.000	4.100	3.400	3.400	3.200	4.900	5.000	4.200	3.900	3.100
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	3.900	5.200	6.500	6.000	3.500	3.300	4.100	4.000	4.700	5.000	5.100	2.500	2.200
16	Looplein (t.h.v. Kennem.str.weg)	4.000	1.500	1.300	2.200	3.500	4.600	4.100	2.300	2.100	2.300	2.300	3.000	3.400	3.400	0	0
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.600	4.800	6.100	6.900	4.500	4.300	3.900	4.200	4.400	4.000	4.100	3.000	3.000

Knelpunten verkeersplan: Denktankbijeenkomst 15 mei 2017

Aan: Gemeenteraad, College van Burgemeester en Wethouders en Projectorganisatie Verkeersplan van de gemeente Heiloo

De bewonersgroepen maken bezwaar tegen het huidige proces voor het Verkeersplan: het moet anders en het kan beter. We kennen de tijdsdruk waaronder het proces voor het nieuwe Verkeersplan staat. We begrijpen dan ook niet waarom de Gemeente niet voortvarender en actiever samen met ons probeert de knelpunten op te lossen. Het memo VERKEERSBELEID 2017 – 2030 (T.B.V. HOOFDSTUK "AUTOMOBILITEIT") 4 MEI 2017 beantwoordt niet aan onze verwachtingen. We zijn teleurgesteld dat het niet meer is dan een actualisatie van het memo van November 2016 en dat het afgelopen half jaar niet benut is om in te gaan op onze verzoeken.

We missen:

- Een algemene afweging van leefbaarheid en veiligheid tegenover bereikbaarheid: het memo lijkt voor te sorteren op maximale doorstroming en bereikbaarheid in plaats van een Duurzaam Veilige woonomgeving;
- Analyses en berekeningen die beantwoorden aan de door ons als bewonersgroepen voorgestelde maatregelen;
- Het vertrouwen dat het verkeersmodel en de rekenresultaten een goede weergave zijn van de toekomstige verkeerssituatie;
- Veel van de onderliggende gegevens, die ons kunnen helpen om inzicht te krijgen in de mogelijke oplossingen.

Het moet echt anders! We vinden dat we nu niet beschouwd worden als serieuze gesprekspartners. De nu beschikbare analyses en gegevens bieden geen oplossingen die door de bewonersgroepen worden ondersteund. We kunnen vandaag, op 15 mei, geen enkele uitspraak doen en geen advies geven over scenario's zolang we niet over de gevraagde andere analyses en informatie beschikken. We willen zo spoedig mogelijk met U overleggen over een transparante en serieuze dialoog, om samen breed gedragen oplossingen te vinden voor de knelpunten.

Namens de bewonersgroepen:

Kerkelaan

Vennewatersweg/Hoogeweg

Malevoort

Stationsweg

Zevenhuizerlaan

Kanaalweg

MEMO Bewonersbelangen Kerkelaan

In het memo d.d. 4 mei 2017 van Pim Broersen & Ester Negenman worden een aantal scenario's en doorrekeningen voorgelegd aan de Raads- en commissieleden, de Maatschappelijke Denktank en de Ambtelijke Werkgroep.

Het bestuur heeft de scenario's en doorrekeningen bestudeerd en besproken. Er bestaat onduidelijkheid over het tot stand komen van de berekende verkeersstromen en twijfel over de uitkomsten. Bovendien vraagt het bestuur zich af wat de definitie is van de aanvullende maatregelen waarover in het verkeersplan wordt gesproken en wat die voor consequenties hebben voor de Kerkelaan.

De Kerkelaan staat te boek als een 'grijze weg'. Het bestuur stelt zich op het standpunt dat de functie en wegcategorie van de Kerkelaan door het profiel en om redenen van veiligheid en leefbaarheid afgewaardeerd moet worden. Huidige maatregelen om snelheid terug te dringen werken niet en de rijsnelheid kan niet worden gehandhaafd. Bij de Kerkelaan hoort de functie van een Erftoegangsweg type B.

De scenario's 10 en 10a springen er bij de analyse uit omdat zij voor alle onderzochte wegen onder de gehanteerde grenswaarde blijven. Het bestuur Belangenvereniging Kerkelaan acht deze varianten niet acceptabel. Toekomstige verkeersstromen (Boekelemeer en de Parallelweg A9) komende vanaf de kanaalweg richting Heiloo worden door een knip in de rotonde gedwongen rechtsaf te slaan op de Kennemerstraatweg. Het verkeer zal vervolgens linksaf de Kerkelaan in slaan. Tegenwoordig met het linksafverbod Kerkelaan/ Willibrordusweg zal het verkeer verder toenemen.

Het bestuur zou graag zien dat de gemeente Heiloo nog twee alternatieve scenario's, scenario 11 en 12 laat doorrekenen met de opties zoals omschreven in bijgaande notities en zoals aangegeven op de kaarten.

NOTITIE: Scenario 11

Doelstelling grenswaarde Gemeente Heiloo

- < 6.000 Kerkelaan
- < 8.000 Stationsweg
- < 4.000 Zevenhuizenlaan
- < 25.000 Vennewatersweg

Doelstelling Bewonersbelang Kerkelaan

- Kerkelaan maximaal 4.000 verkeersbewegingen per etmaal
- Verkeersintensiteit oost-west/ west-oost verbinding(en) reduceren/ stroomlijnen
- Vennewatersweg maximale grenswaarde van 25.000 verkeersbewegingen per etmaal benutten
- Verkeershandhaving door gezagvoerders of plaatsen van flitspalen

Opties Bewonersbelang Kerkelaan

Kerkelaan

- Vanuit het zuiden verbod links afslaan vanaf de Kennemerstraatweg of inrijverbod tussen 16.00 uur en 19.00 uur
- Vanuit het westen t.h.v. de Dors een inrijverbod tussen 7.00 uur en 9.00 uur
- Geheel rijverbod voor vrachtverkeer m.u.v. landbouwvoertuigen

Stationsweg

- Vanuit de kanaalweg een rechtdoor verbod. Afslaan richting noord en zuid mogelijk
- Vanuit het noorden (Kennemerstraatweg) wel bereikbaar
- Vanuit het westen inrijverbod tussen 7.00 uur en 9.00 uur t.h.v. rotonde Westerweg

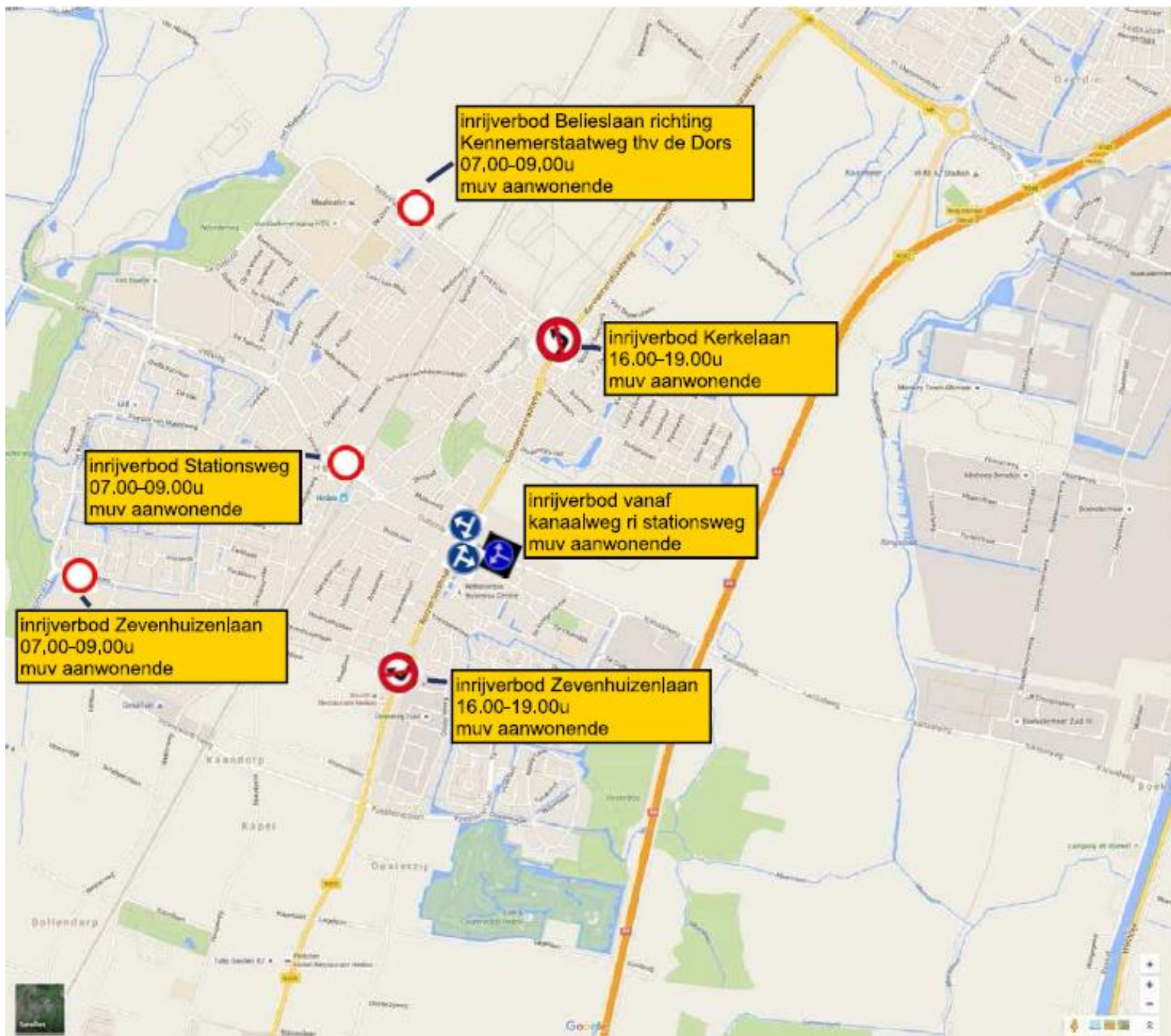
Zevenhuizenlaan

- Vanuit het westen t.h.v. het Malevoort een inrijverbod tussen 7.00 uur en 9.00 uur
- Vanuit het oosten t.h.v. Kennemerstaatweg een inrijverbod tussen 16.00 uur en 19.00 uur

Vennewatersweg

- Wordt gestimuleerd voor gebruik d.m.v. beperkingen Kerkelaan, Stationsweg en de Zevenhuizenlaan

KAARTBEELD: Scenario 11



NOTITIE: Scenario 12

Doelstelling grenswaarde Gemeente Heiloo

- < 6.000 Kerkelaan
- < 8.000 Stationsweg
- < 4.000 Zevenhuizenlaan
- < 25.000 Vennewatersweg

Doelstelling Bewonersbelang Kerkelaan

- Kerkelaan maximaal 4.000 verkeersbewegingen per etmaal
- Verkeersintensiteit oost-west/ west-oost verbinding(en) reduceren/ stroomlijnen
- Vennewatersweg maximale grenswaarde van 25.000 verkeersbewegingen per etmaal benutten
- Verkeershandhaving door gezagvoerders of plaatsen van flitspalen

Opties Bewonersbelang Kerkelaan

Kerkelaan

- Vanuit het zuiden verbod links afslaan vanaf de Kennemerstraatweg of inrijverbod tussen 16.00 uur en 19.00 uur
- Eenrichtingsverkeer Kerkelaan vanaf de Kennemerstraatweg, richting West –Heiloo Belieslaan tot Belieslaan
- Geheel rijverbod voor vrachtverkeer m.u.v. landbouwvoertuigen

Stationsweg

- Eenrichtingsverkeer op de Stationsweg vanaf de Heerenweg naar de Kennemerstraatweg.

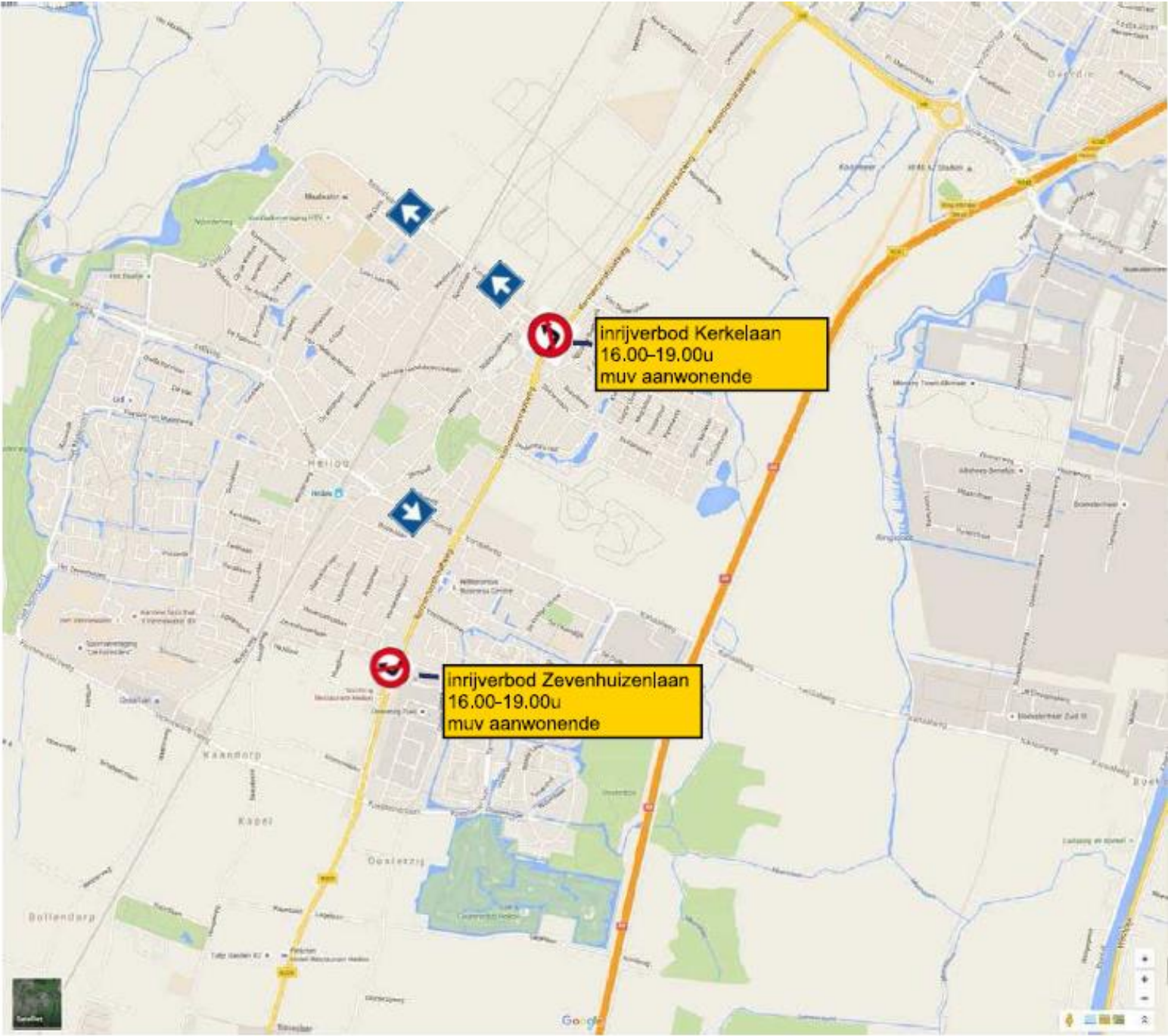
Zevenhuizenlaan

- Vanuit het oosten t.h.v. Kennemerstaatweg een inrijverbod tussen 16.00 uur en 19.00 uur

Vennewatersweg

- Wordt gestimuleerd voor gebruik d.m.v. eenrichtingsverkeer en beperkingen Kerkelaan, Stationsweg en de Zevenhuizenlaan

KAARTBEELD: Scenario 12



Maatschappelijk Denktank Verkeerbeleid 2017 - 2030

Een bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig
Heiloo

- 19:30 Welkom
- 19:35 Terugkoppeling laatste ontwikkelingen
- 19:45 Verzoek: toelichting vanuit werkgroepen
- 20:15 Overzicht denkrichtingen en scenarios'
- 20:30 Feedback in 4 groepen
- 21:15 Centrale terugkoppeling
- 21:30 Afsluiting

Op weg naar een nieuw verkeersbeleid

Toekomstvisie

Structuurvisie

Wat is de visie voor Heiloo?



- Nieuwe wijken
- Meer bedrijven
- Goede verbinding met de regio

- A9-aansluiting en spooronderdoorgang zijn vaste gegevens
- Levendige dorpskernen
- Duurzaamheid



Input



Verkeersplan 2008



- Alle wegen in Heiloo houden dezelfde functie

Wat nemen we mee uit het vorige verkeersbeleid?



- De toegestane maximale hoeveelheid auto's per weg blijft hetzelfde



Wet- en regelgeving

Aan welke wetten en regels moeten wij ons houden?



- Houd je aan de Omgevingswet en de Planwet verkeer en vervoer



Input

Participatie

Wat willen alle betrokken partijen?



Inwoners:
E-participatie & maatschappelijke denktank

Bestuurlijke klankbordgroep

Buurgemeenten:
Alkmaar, Bergen, Castricum

Ambtelijke werkgroep



Omgevingswet en de Planwet verkeer en vervoer

Berekeningen en modellen

Wegafsluiting? 1-richtingsverkeer? Wat betekent dat voor drukte op de andere wegen

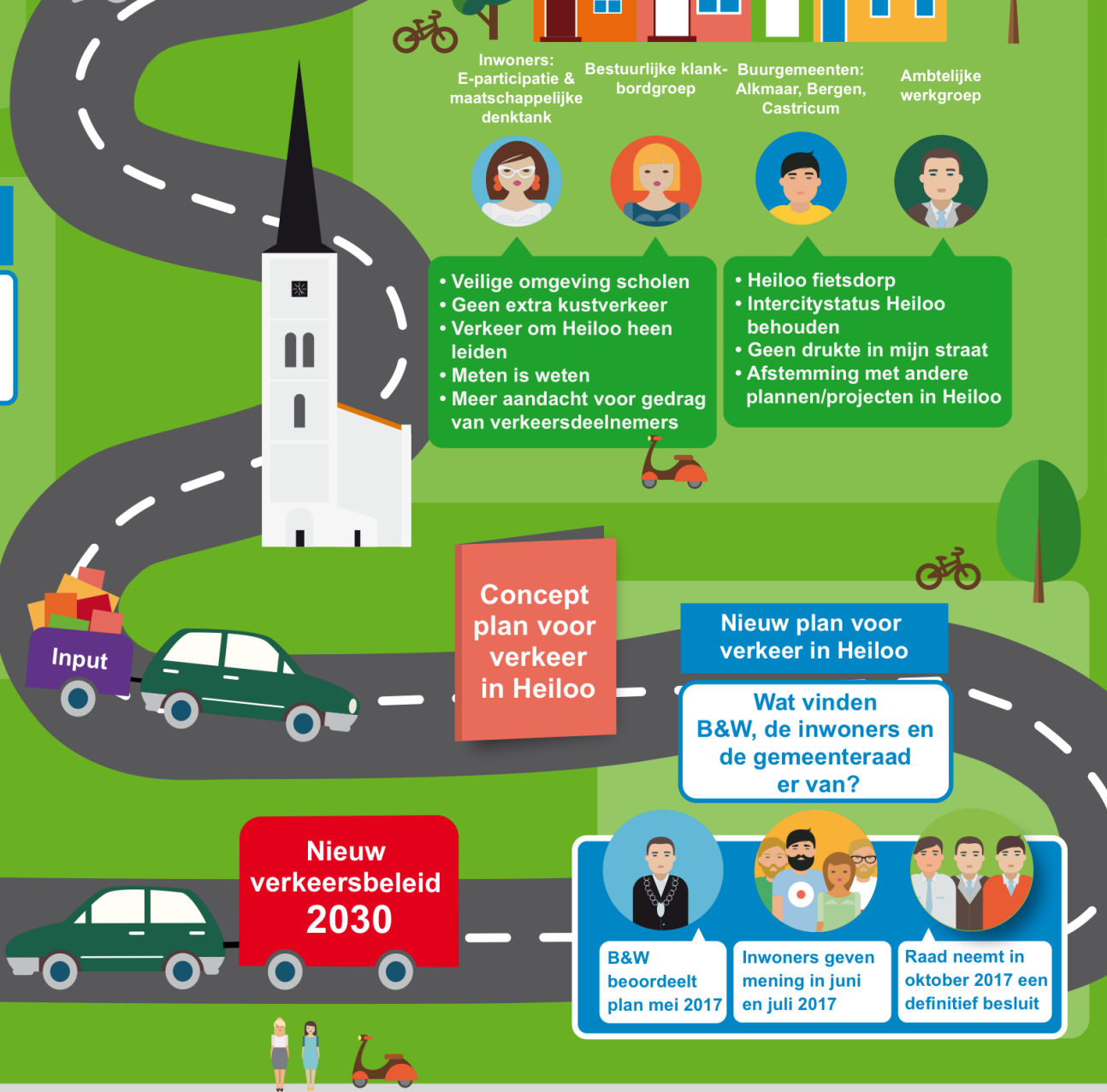


- Laat ons de gevolgen zien van de bedachte maatregelen!
- Als jij minder drukte voor de deur krijgt, wat gebeurt er dan bij mij?



Routekaart 2017 - 2030

- Uitwerken maatregelen
- Planning
- Werk in uitvoering



Inwoners: E-participatie & maatschappelijke denktank

Bestuurlijke klankbordgroep

Buurgemeenten: Alkmaar, Bergen, Castricum

Ambtelijke werkgroep



- Veilige omgeving scholen
- Geen extra kustverkeer
- Verkeer om Heiloo heen leiden
- Meten is weten
- Meer aandacht voor gedrag van verkeersdeelnemers

- Heiloo fietsdorp
- Intercitystatus Heiloo behouden
- Geen drukte in mijn straat
- Afstemming met andere plannen/projecten in Heiloo



Concept plan voor verkeer in Heiloo

Nieuw plan voor verkeer in Heiloo

Wat vinden B&W, de inwoners en de gemeenteraad er van?

Nieuw verkeersbeleid 2030



B&W beoordeelt plan mei 2017



Inwoners geven mening in juni en juli 2017



Raad neemt in oktober 2017 een definitief besluit

Bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig Heiloo

Vertraging:

1. Het verkeersmodel is sterk afhankelijk van regio en omliggende gemeenten, gegevens, groei en prognoses en externe partijen.
2. Basisjaar 2016 ipv 2010
3. Toetsing en bijstelling van gegevens

wet en verkeer

gen
len

Wat
? Wat
rukte
n

Inwoners:
E-participatie &
maatschappelijke
denktank

Bestuurlijke klank-
bordgroep

Buurgemeenten:
Alkmaar, Bergen,
Castricum

Ambtelijke
werkgroep



- Veilige omgeving scholen
- Geen extra kustverkeer
- Verkeer om Heiloo heen leiden
- Meten is weten
- Meer aandacht voor gedrag van verkeersdeelnemers

- Heiloo fietsdorp
- Intercitystatus Heiloo behouden
- Geen drukte in mijn straat
- Afstemming met andere plannen/projecten in Heiloo

- Laat ons de gevolgen zien van de bedachte maatregelen!
- Als jij minder drukte voor de deur krijgt, wat gebeurt er dan bij mij?

Concept
plan voor
verkeer
in Heiloo

Nieuw plan voor
verkeer in Heiloo

Wat vinden
B&W, de inwoners en
de gemeenteraad
er van?

Routekaart 2017 - 2030

- Uitwerken maatregelen
- Planning
- Werk in uitvoering

Nieuw
verkeersbeleid
2030

B&W
beoordeelt
plan mei 2017

Inwoners geven
mening in juni
en juli 2017

Raad neemt in
oktober 2017 een
definitief besluit

Bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig Heiloo

- Meest recente inzichten qua prognoses verwerkt:
 - sociaal economische ontwikkelingen (woningbouw, arbeidsplaatsen, autobezit)
 - ritkeuze (herkomst / bestemming, vervoerswijze, routekeuze)
 - moment van de rit
- Het basisjaar (model) strookt op enkele locaties nog onvoldoende met de telgegevens
- Het verkeersmodel kent dan ook nog geen definitieve status

- De effecten die optreden t.o.v. van het basisjaar zullen niet wezenlijk veranderen
- Daar waar het basisjaar (model) afwijkt van de verkeerstellingen hebben we het verschil tussen het basisjaar en prognosejaar (2030) genomen en dat geprojecteerd op de telgegevens. Dit is gedaan voor de volgende locaties:
 - Kerkelaan (model: 8.200 / telling 7.500)
 - Stationsweg (model 6.600 / telling 8.500)
 - Zeeweg (model 7.200 / telling 8.200)
 - Malevoort (model 2.900 / telling 3.500)

Vertraging:

1. Het verkeersmodel is sterk afhankelijk van regio en omliggende gemeenten, gegevens, groei en prognoses en externe partijen.
2. Basisjaar 2016 ipv 2010
3. Toetsing en bijstelling van gegevens

wet en verkeer

gen len

g?
? Wat
rukte
n



Inwoners: E-participatie & maatschappelijke denktank
Bestuurlijke klankbordgroep
Buurgemeenten: Alkmaar, Bergen, Castricum
Ambtelijke werkgroep



- Veilige omgeving scholen
- Geen extra kustverkeer
- Verkeer om Heiloo heen leiden
- Meten is weten
- Meer aandacht voor gedrag van verkeersdeelnemers

- Heiloo fietsdorp
- Intercitystatus Heiloo behouden
- Geen drukte in mijn straat
- Afstemming met andere plannen/projecten in Heiloo



- Laat ons de gevolgen zien van de bedachte maatregelen!
- Als jij minder drukte voor de deur krijgt, wat gebeurt er dan bij mij?



Concept plan voor verkeer in Heiloo

Nieuw plan voor verkeer in Heiloo

Wat vinden B&W, de inwoners en de gemeenteraad er van?

Verkeersplan in oktober bij Gemeenteraad.

Routekaart 2017 - 2030

- Uitwerken maatregelen
- Planning
- Werk in uitvoering



Nieuw verkeersbeleid 2030

B&W beoordeelt plan mei 2017

Inwoners geven mening in juni en juli 2017

Raad neemt in oktober 2017 een definitief besluit



Bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig Heiloo

15 mei	Maatschappelijke denktank
18 mei	Verkeerscommissie en bestuurlijke klankbordgroep
30 mei	Presentatie aan college B&W
6 juni	Besluit B&W
14 juni	Start inzage termijn
26 juli	Einde inzage termijn
Half aug	Besluit door college B&W
20 sept	Agenda Commissie OR
2 okt	Vaststelling door Gemeenteraad

Heiloo fietsdorp

- Extra fietsenstallingen
- Fiets- en voetverbindingen verbeteren
- Verbeteren comfort fietsvoorzieningen
- Subjectieve veiligheid vergroten
- Fietsverbinding over spoortunnel Vennewatersweg
- Fijnmazig fietsnetwerk
- Maatregelen rondom scholen

Heiloo OV

- Behoud intercity status
- Uitbreidingsmogelijkheden buurtbus
- Haalbaarheid (lijn)busverbindingen

Heiloo te voet

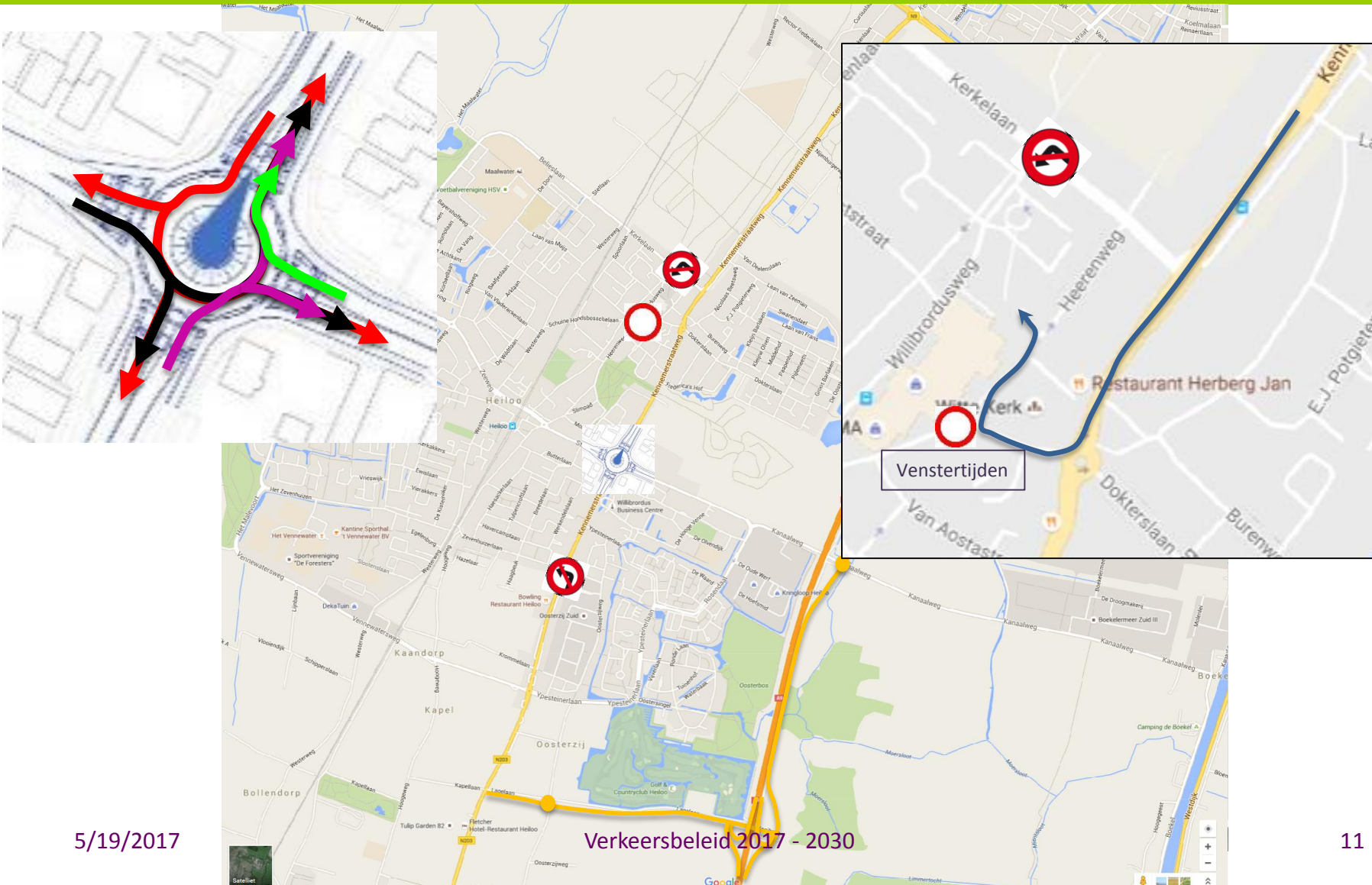
- Oversteekbaarheid wegen
- Zichtbaarheid voetgangersoversteekplaatsen
- Maatregelen rondom scholen
- Toegankelijkheid openbare ruimte

Heiloo auto

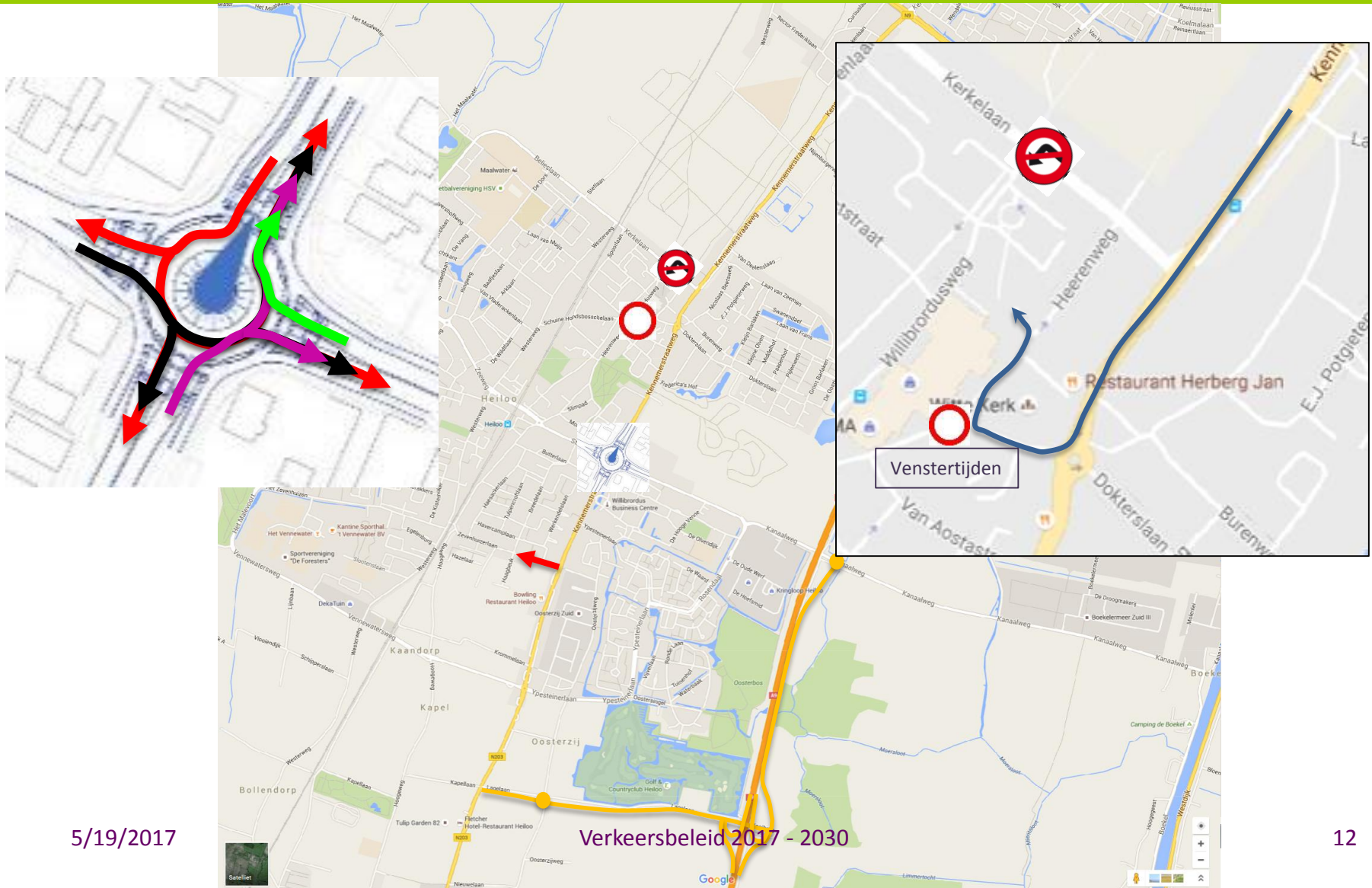
- Aansluiting A9 Heiloo
- Geleiding (kust)verkeer via N203-N512 en via A9-N9
- Bestemmingsverkeer richting kust via Zeeweg
- Uitbreiden permanente telpunten
- Aanpassen verkeerssituatie Hoekstuk en omgeving
- Herinrichting/spoortunnel Vennewatersweg
- Spoorwegovergang Zevenhuizerlaan

	Voldoet aan eisen
1. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodsuweg	
2. Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan	
2a Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan met aanvullende maatregelen	
3. Eenrichtingsverkeer deel Stationsweg en Kerkelaan	
4. Afsluiting Kanaalweg	
5. Eenrichtingsverkeer Kanaalweg	
5a. Eenrichtingsverkeer Kanaalweg, linksaf verbod Kerkelaan	
6. Linksafverbod Kennemerstraatweg -> Stationsweg + Kerkelaan -> Willibrordusweg	
7. Eenrichtingsverkeer Stationsweg + Ter Coulsterlaan (dit fietspad ombouwen tot autoverbinding)	
8. Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodsuweg	
9. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodsuweg	
10. Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg + linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodsuweg + afsluiting Looplein + linksafverbod Kennemerstraatweg -> Zevenhuizerlaan	
10a. Als 10 maar dan met eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan	

aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksaf verbod Kerkelaan – Willibrodsuweg + afsluiting Looplein
+ linksaf verbod Kennemerstraatweg - Zevenhuizerlaan



aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksaf verbod Kerkelaan - Willibrodusweg
+ afsluiting Looplein + eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan



Wegvak		Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 1)	Plansituatie 2030 (Scenario 2)	Plansituatie 2030 (Scenario 2a)	Plansituatie 2030 (Scenario 3)	Plansituatie 2030 (Scenario 4)	Plansituatie 2030 (Scenario 5)	Plansituatie 2030 (Scenario 5a)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.400	14.200	14.300	14.200	13.500	13.400	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.100	3.700	3.100	3.100	4.600	4.800	4.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	8.300	8.300	8.200	9.200	900	5.100	5.100
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.000	3.900	4.000	3.700	8.400	6.600	6.600
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	6.900	6.900	6.500	10.100	6.700	8.600	8.500
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	8.200	8.700	9.600	11.000	7.500	8.700	8.300
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300	4.400	4.300	4.100	5.300	4.800	4.900
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.700	9.100	9.400	8.600	11.500	9.400	9.300
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.600	11.600	11.600	11.300	12.600	12.100	12.200
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.100	5.100	5.100	5.000	5.200	5.100	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.700	3.600	3.700	3.600	4.000	3.800	3.900
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.900	6.600	6.600	6.600	6.600	6.600	6.700
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	18.100	17.900	17.800	17.200	20.500	18.600	18.600
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg- Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	4.100	4.000	4.400	3.000	4.100	3.400	3.400
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	3.900	5.200	6.500	6.000	3.500	3.300	4.100
16	Looplein (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	1.500	1.300	2.200	3.500	4.600	4.100	2.300	2.100	2.300
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.600	4.800	6.100	6.900	4.500	4.300	3.900

Wegvak		Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 6)	Plansituatie 2030 (Scenario 7)	Plansituatie 2030 (Scenario 8)	Plansituatie 2030 (Scenario 9)	Plansituatie 2030 (Scenario 10)	Plansituatie 2030 (Scenario 10a)
1	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	21.700	13.600	13.100	13.300	13.400	13.200	13.300	13.200
2	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.500	5.900	4.000	4.600	4.500	4.300	4.800	5.000
3	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	4.300	9.600	9.800	9.800	3.500	7.800	7.300	7.200
4	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	4.700	4.000	4.100	3.400	5.800	4.200	4.900	4.500
5	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	11.200	10.100	6.400	4.100	6.000	6.200	7.300
6	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	8.200	10.000	10.100	7.600	6.300	7.300	6.600	6.900
7	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.800	4.300	4.300	5.000	4.700	5.100	5.400
8	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	12.300	8.300	8.100	9.800	10.400	10.200	10.000	9.600
9	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.400	10.900	11.500	11.800	12.500	12.200	12.900	13.000
10	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	3.900	4.900	5.000	5.100	5.300	5.200	5.100	5.200
11	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.500	3.400	3.600	3.700	4.000	3.800	3.700	3.800
12	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.300	6.800	6.800	6.600	6.500	6.600	6.600	6.600
13	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	17.400	17.200	17.200	17.500	20.400	18.300	18.000	18.400
14	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg- Bestevaerlaan)	4.000	1.900	2.700	3.200	4.900	5.000	4.200	3.900	3.100
15	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.500	2.500	4.000	4.700	5.000	5.100	2.500	2.200
16	Looplein (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	1.500	1.300	2.300	3.000	3.400	3.400	0	0
17	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.800	3.900	4.200	4.400	4.000	4.100	3.000	3.000

CONCEPT VERSLAG BESTUURLIJKE KLANKBORDGROEP VERKEERSPLAN 2030
18 MEI 2017

aan kopie Commissieleden Openbare Ruimte en wethouder Verkeer
P. Broersen en E. Negenman

van Marit Barendregt
telefoon 072 535 66 08
datum 22 mei 2017

aanwezigen: F. Hopman, W. Gomes, J. van Ligteren, L. Veerbeek, H. Hiemstra, R. Bosman, H. Kaan, M. Brouwer de Koning, M. de Moel, E. Meriwani, T. Valkering, E. Las van Bennekom, R. Opdam, M. Klamer, P. Broersen, E. Negenman en M. Barendregt

Wethouder Opdam heet iedereen van harte welkom.

Inhoud

Aan de hand van een presentatie geven de verkeerskundigen de heer Broersen en mevrouw Negenman een presentatie over het verloop van het proces van de actualisatie van het verkeersbeleid, dat is gestart met de vaststelling van het plan van aanpak op 4 april 2016. De presentatie geeft de overlegmomenten weer die hebben plaatsgevonden, tevens worden de ervaringen en uitkomsten van de Bestuurlijke Klankbordgroep, Ambtelijke werkgroep, Maatschappelijke Denktank en Verkeerscommissie gedeeld.

Naast het proces wordt de inhoud van het concept verkeersbeleid doorgenomen waarbij de automobilititeit met de uitgewerkte scenario's 10 en 10a worden uitgelicht. Op 15 mei jl. heeft er een Maatschappelijk Denktank plaatsgevonden en op 18 mei is de Verkeerscommissie bijeengekomen. De signalen uit deze bijeenkomsten worden aan de Bestuurlijke Klankbordgroep voorgelegd, aan de hand van input uit de Bestuurlijke Klankbordgroep worden de vervolgstappen bepaald. De presentatie is als bijlage bij het verslag gevoegd.

Vragen en opmerkingen

- *De heer De Moel vraagt wat de actualisatie van het verkeersmodel inhoudt.*

Het basisjaar van het verkeersmodel was opgebouwd aan de hand van verkeerstellingen van 2010, dat wordt aangepast op basis van verkeerstellingen uit 2016. De omzetting van het basisjaar in het verkeersmodel, van 2010 naar 2016, is echter nog niet volledig afgerond. Het nu gehanteerde basisjaar komt op de volgende wegen nog onvoldoende overeen met de telgegevens van 2016:

- Kerkelaan (basisjaar verkeersmodel: 8.200 / telling: 7.500)
- Stationsweg (basisjaar verkeersmodel: 6.600 / telling: 8.500)
- Zeeweg (basisjaar verkeersmodel: 7.200 / telling: 8.200)
- Malevoort (basisjaar verkeersmodel: 2.900 / telling: 3.500)

Naast de actualisatie van het basisjaar worden ook de meest recente prognoses voor 2030 in het verkeersmodel verwerkt, waarmee de toekomstige verkeersintensiteit inzichtelijk wordt gemaakt. Daarbij moet worden gedacht aan inzichten in sociaal economische ontwikkelingen (woningbouw, arbeidsplaatsen, autobezit), ritkeuze (herkomst / bestemming, vervoerswijze, routekeuze), moment van de rit, etc. Deze zijn reeds in het verkeersmodel verwerkt.

Hoewel de intensiteiten in het basisjaar nog onvoldoende overeenkomen met de uitgevoerde tellingen zijn aanpassingen in het basisjaar echter niet of nauwelijks van invloed op de relatieve effecten die optreden in het prognosejaar (2030 met daarin de verkeersmaatregelen). Een toename van bijvoorbeeld 20% in 2030 t.o.v. het basisjaar zal ook bij aanpassingen in het basisjaar blijven optreden.

Om een reëel beeld te kunnen schetsen van de verwachte intensiteit in 2030 hebben we voor bovengenoemde locaties het procentuele verschil tussen het basisjaar en de telgegevens van 2016 geprojecteerd op het prognosejaar (uit het verkeersmodel).

Het verkeersmodel is gebruikt om samen met de inwoners te onderzoeken hoe het toenemende verkeer evenwichtig over het dorp verdeeld kan worden. Daarbij is gekeken naar leefbaarheid, veiligheid, bereikbaar en duurzaamheid.

- Mevrouw Meriwani vraagt of wij de luchtkwaliteit in Heiloo in de hand kunnen houden.

Op basis van de berekende intensiteiten wordt de luchtkwaliteit berekend. Dit onderzoek wordt door milieudienst uitgevoerd. De eerste signalen zijn dat er in 2030 geen wettelijke grenswaarden worden overschreden omdat er op dit moment geen overschrijdingen in Heiloo zijn en de intensiteit op veel wegvakken afneemt.

- De heer Hiemstra vindt de passage over grenswaarden niet passen bij het doel van bereikbaarheid.

De grenswaarden zijn o.a. bepaald op basis van leefbaarheids- en verkeersveiligheidsaspecten. Het heeft dan ook eerder een relatie met doelen op deze gebieden dan met bereikbaarheid.

- De heer Valkering vraagt de aandacht om een aantal zeer hoge drempels in het dorp. De drempels zijn zo hoog dat zelfs deze zelfs voor fietsers overlast veroorzaken. Hij vraagt of deze drempels niet verlaagd kunnen worden zodat het comfortabeler wordt voor de fietsers.

Door drempels conform landelijke richtlijnen vorm te geven worden dergelijke problemen voorkomen. Dit is opgenomen in het verkeersbeleid.

- De heer Moel vraagt hoe het staat met de fietsverbinding tussen Zandzoom/Zuiderloo en Limmen, de zogenoemde LO-as.

Het fietsnetwerk van Heiloo is in het verkeersbeleid opgenomen. In het fietsnetwerk onderscheiden we 3 categorieën: het regionale fietsnetwerk, het fietsnetwerk binnen Heiloo en het recreatieve fietsnetwerk. Het totale netwerk moet leiden tot een samenhangend geheel binnen de gehele gemeente Heiloo en moet goed aansluiten op het fietsnetwerk van omliggende gemeenten. Op dit moment loopt er een onderzoek m.b.t. de aansluitingen van Zandzoom en Zuiderloo op de Vennewatersweg, daarin is ook nadrukkelijke aandacht voor fietsverbindingen tussen beide wijken. Over een paar weken zal dit onderzoek klaar zijn.

- Gevraagd wordt of het hanteren van een keuzeboom bij het oordelen van voetgangers oversteekplaatsen (VOP) veilig is of niet.

Voor de bestaande VOP's op de gebiedsontsluitingswegen geldt dat deze op basis van de keuzeboom worden beoordeeld op nut, noodzaak en verkeersveiligheid. Wanneer een nieuwe VOP wordt toegepast dan wordt deze in principe ingericht volgens de richtlijnen van het CROW (CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer).

- Aangegeven wordt het aantal aanwonenden op de getoonde wegvakken nogal verschillend zijn, maar dat dit niet is meegenomen bij het streven naar een evenwichtige verdeling. De gedachte is dat op basis van dit aspect het autoverkeer mogelijk anders verdeeld kan worden.

De grenswaarden die in 2008 zijn vastgesteld zijn o.a. bepaald aan de hand van omgevingskenmerken zoals de situering van woningen t.o.v. de weg, aanwezigheid van trottoir, het type fietsvoorzieningen, etc. Met deze grenswaarden wordt iedere inwoner van Heiloo als het ware beschermd voor onevenredig zware overlast als gevolg van verkeer.

- De heer Hopman vraagt wat het betrouwbaarheidspercentage is van de verkeersmodellen.

Een exact getal is niet te geven en kan pas achteraf worden bepaald aan de hand van metingen, maar de ervaring leert dat de afgelopen jaren de verkeersmodellen accurater zijn geworden. Op verzoek van de Bestuurlijke Klankbordgroep zal de heer Broersen een betrouwbaarheids- c.q. afwijkingspercentage opvragen.

Noot achteraf: De specialist op gebied van verkeersmodellen geeft aan dat een afwijkingspercentage kan worden aangehouden van -10% tot +10%.

- Gevraagd wordt of het klopt dat de leden van Maatschappelijk Denktank niet de onderliggende detailinformatie van de doorgerekende scenario's hebben gekregen.

De heer Broersen geeft aan dat de Maatschappelijke Denktank is toegezegd dat deze informatie enkele dagen na de bespreking van 15 mei wordt toegestuurd. Dit is een bewuste keuze geweest omdat de 13 uitgewerkte scenario's op hoofdlijnen besproken moeten worden. Eerder is vooraf de detailinformatie toegestuurd en verzandde de discussie al snel doordat te veel op detailniveau werd ingezoomd. Om dit te voorkomen is de detailinformatie pas na het overleg van 15 mei toegestuurd.

- De heer Hiemstra geeft aan dat in het verleden de grenswaarde van bepaalde wegen zijn afgewaardeerd. Hij vraagt hoe dit zich verhoudt met deze scenario's.

Met de scenario's is gezocht naar maatregelen die ertoe leiden dat op geen enkele weg in Heiloo de grenswaarde wordt overschreden. Van de 13 uitgewerkte scenario's blijken er twee te zijn die hieraan voldoen.

- Mevrouw Meriwani vraagt hoe we ervoor gaan zorgen dat het kustverkeer vanuit het zuiden de A9 blijft volgen en doorrijdt naar de N9. Mevrouw Meriwani heeft namelijk gehoord dat de ANWB niet makkelijk is met het aanpassen van bebording.

De gemeente Heiloo is hierover in gesprek met de gemeente Bergen. Ook de gemeente Bergen wil het kustverkeer leiden via de N9 en samen maken zij zich hiervoor sterk dat de bebording hierop wordt aangepast. Mevrouw Negenman merkt wel op dat het kustverkeer vanuit het noorden op de Egmond en Bergen aan Zee is georiënteerd en dat dit verkeer niet door Heiloo zal rijden. Het kustverkeer vanuit het zuiden is veelal op Castricum en Bakkum georiënteerd. Verkeer uit het zuiden dat toch richting de Egmond gaat heeft in de aansluiting A9 een mogelijk alternatief, naast diverse andere routes zoals de N203 – N513 – N512 (via Castricum) en de N9 – N512 (via Alkmaar). Bovendien kent Egmond aan Zee grofweg 2.500 betaalde parkeerplaatsen. Op basis van bovenstaande is het niet aannemelijk dat er grote stromen doorgaand kustverkeer vanaf de A9 via Heiloo gaan rijden.

Door bewoners van bijvoorbeeld Het Malevoort is gesteld in de huidige situatie, zonder aansluiting A9, op zonnige dagen al meer verkeer door de straat rijdt richting de kust. Uit een analyse van de permanenten verkeersstellingen op Het Malevoort is echter gebleken dat op (zeer) zonnige dagen er juist structureel minder verkeer op Het Malevoort rijdt dan op gemiddelde dagen.

Ambtelijke Werkgroep

Op maandagochtend 15 mei jl. is het concept Verkeersbeleid en de uitgewerkte scenario's 10 en 10a in de Ambtelijke Werkgroep besproken. De leden konden zich vinden in het concept verkeersbeleid en de uitgewerkte scenario's.

Maatschappelijke Denktank

Op maandagavond 15 mei jl. heeft de Maatschappelijke Denktank plaatsgevonden. Er was een hoge opkomst; van sommige bewonersgroepen waren er meerdere mensen aanwezig. In de middag van 15 mei hadden de bewonersgroepen Kerkelaan, Vennewaterweg/Hoogeweg, Malevoort, Stationsweg, Zevenhuizerlaan en Kanaalweg middels een brief, gericht aan de gemeenteraad, college van B en W en projectorganisatie Verkeersplan, bezwaar gemaakt tegen het huidige proces voor het verkeersbeleid. Tijdens het overleg hebben een aantal 'bewonersgroepen' te kennen gegeven dat zij:

- zich niet herkennen in de uitgewerkte scenario's om het autoverkeer evenwichtig te verdelen over het wegennet (automobiliteit);
- het oneens zijn met door de raad meegegeven uitgangspunten wat betreft de grenswaarden en categorisering van wegen;
- zich zorgen maken om de toekomstige verkeersstromen door o.a. de Kerkelaan en Stationsweg, waarbij de zorgen met name gericht zijn op verkeersveiligheid en leefbaarheid;
- twijfels hebben of het verkeersmodel een goede afspiegeling geeft van het toekomstige verkeersbeeld;
- een tweetal zelf ontwikkelde scenario's (ingediend door bewoners Kerkelaan) willen laten doorrekenen.

De leden van de Bestuurlijke Klankbordgroep vragen zich af waarom het 'klimaat' bij de leden van Maatschappelijke Denktank afgelopen maandag is omgeslagen t.o.v. november 2016.

De wethouder, de verkeerskundigen en de voorzitter van de Maatschappelijke Denktank hebben hiervoor geen concrete verklaring. De afgelopen maanden zijn de verkeerskundigen en is de wethouder altijd in gesprek gegaan als de leden daarom verzochten. De wethouder heeft de bewonersgroep Kerkelaan zelfs geadviseerd om ook in te spreken bij de commissievergadering OR.

De leden van de Bestuurlijke Klankbordgroep geven aan dat vanaf het eerste begin de grenswaarden en wegcategorysering als uitgangspunt zijn meegegeven en zijn verbaasd over het voorstel van diverse bewonersgroepen om deze nu te veranderen. Binnen de Bestuurlijke Klankbordgroep blijkt geen draagvlak te zijn voor het aanpassen van de grenswaarden en wegcategorysering.

Hoewel er geen expliciete voorkeur is uitgesproken, is er door de Bestuurlijke Klankbordgroep het signaal afgegeven dat de scenario's 10 en 10a als kansrijk worden gezien voor wat betreft verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

De scenario's die de bewoners van de Kerkelaan hebben aangedragen, kunnen worden doorgerekend zonder dat het de besluitvorming rond het Verkeersplan vertraagd. De doorrekening van scenario 11 en 12 kan parallel lopen aan de besluitvorming van het concept Verkeersbeleid. De resultaten van de doorrekening moeten dan worden meegenomen bij besluitvorming van het definitieve verkeersbeleid.

Afgesproken wordt dat de verkeerskundigen scenario's 11 en 12 laten doorrekenen parallel aan de besluitvorming van het concept Verkeersbeleid. Tevens worden de uitkomsten uit de overleggen van de Verkeerscommissie en de Bestuurlijke Klankbordgroep teruggekoppeld aan de leden van de Maatschappelijke Denktank (dit is op vrijdag 19 mei gedaan).

Verkeerscommissie

Het concept verkeersbeleid en de input van de Maatschappelijke Denktank is op donderdagmiddag 18 mei voorgelegd aan de Verkeerscommissie (een adviesorgaan van het college met een vertegenwoordiging van politie, Veilig Verkeer Nederland, Verkeersouders en bewoners).

In de Verkeerscommissie bleek geen draagvlak voor het aanpassen van de grenswaarden en wegcategorysering. Verder is de Verkeerscommissie gevraagd om advies te geven over de uitgewerkte scenario's om het verkeer evenwichtig te verdelen over het wegennet. Een formeel advies volgt nog (voor 29 mei), maar er is tijdens het overleg een lichte voorkeur uitgesproken voor scenario 10. De gedachte is dat door het instellen van eenrichtingsverkeer de gereden snelheid namelijk hoger komt te liggen.

Wat betreft de twee scenario's die door de bewoners van de Kerkelaan zijn ingediend, werd gesteld dat afsluiting van wegen (bijvoorbeeld in de vorm van inrijverboden) niet de voorkeur hebben. Daarnaast werden vraagtekens geplaatst bij de praktische haalbaarheid en de handhaving van de voorgestelde maatregelen.

Sluiting

De Klankbordgroep leden danken de projectgroep leden voor hun inzet en werk tot nu toe.

De Bestuurlijke Klankbordgroep krijgt na dit overleg het verslag, de presentatie en de detailinformatie van de doorgerekende scenario's toegestuurd.

Bijlage:

1. Presentatie 18 mei 2017

MEMO VOOR DE GEMEENTERAAD

aan de gemeenteraad
van het college van B&W

onderwerp Verkeersplan
datum 24 augustus 2017
bijlagen geen

Aanleiding

Met voorliggend memo informeert het college de raad over de uitloop in het besluitvormingsproces rond het verkeersplan. De planning, vaststelling door de raad op 2 oktober 2017, wordt hierdoor niet gehaald. Dit betekent dat het definitieve verkeersbeleid niet wordt vastgesteld voordat een besluit wordt genomen over het bestemmingsplan aansluiting A9.

In deze memo informeren wij u over de stand van zaken en het vervolgproces rond het verkeersbeleid. Tevens lichten wij toe waarom het verkeersbeleid inhoudelijk gezien niet hoeft te worden vastgesteld voorafgaand aan besluitvorming rond het bestemmingsplan aansluiting A9 (zoals bepleit in de commissie OR van 15 maart 2017) en de vertraagde besluitvorming over het verkeersbeleid geen invloed heeft op dit project.

1. Verkeersbeleid en verkeersmodel

De uitwerking van het verkeersbeleid is tussen november 2016 en april 2017 tijdelijk 'on hold' gezet in afwachting van het nieuwe "Verkeersmodel Regio Alkmaar". Medio november 2016 bleek dat het verkeersmodel, gebaseerd op tellingen uit 2010, vernieuwd zou worden. De verwachting was dat dit in het 1^e kwartaal van dit jaar (met mogelijke uitloop naar begin 2^e kwartaal) gereed zou komen. Gezien de betrokkenheid van de inwoners en het belang dat gehecht wordt aan goede en actuele inzichten in de toekomstige verkeersstromen is besloten om het nieuwe verkeersmodel af te wachten. Op deze manier kunnen de maatregelen die binnen het nieuwe verkeersbeleid worden uitgewerkt ook worden doorgerekend uitgaande van de meest recente inzichten (verkeerstellingen van 2016 en nieuwste verkeerprognoses voor de toekomst).

Het nieuwe verkeersmodel is ontwikkeld door verkeersmodelspecialisten van de bouwer (Goudappel Coffeng) en de beheerder namens de regio (gemeente Alkmaar). Gemeente Heiloo heeft daarvoor de verkeerstellingen van 2016 aangeleverd.

Begin mei 2017 is een conceptversie van het verkeersmodel opgeleverd. Na controle door het projectteam bleken daar echter een aantal aspecten nog niet goed in opgenomen te zijn. Om invulling te kunnen geven aan de wens om het verkeersbeleid voorafgaand aan het bestemmingsplan aansluiting A9 vast te stellen (zoals bepleit in de commissie OR van 15 maart 2017) zijn doorrekeningen gemaakt op basis van het conceptverkeersmodel. Daarin zijn handmatig aanpassingen doorgevoerd om de aspecten die nog niet goed in het model zaten te ondervangen. Leden van de maatschappelijke denktank en bestuurlijke klankbordgroep zijn voorafgaand aan vaststelling van het concept verkeersbeleid geïnformeerd over deze werkwijze. Bij de besluitvorming van het concept verkeersbeleid door het college van B&W is dit aspect nadrukkelijk gecommuniceerd.

Tevens is aangegeven dat de definitieve besluitvorming gebaseerd wordt op doorrekeningen met het definitieve verkeersmodel (zie tekstkader uit het collegeadvies "Concept verkeersbeleid Heiloo 2017-2030).

Het verkeersmodel wordt momenteel geactualiseerd. De actualisatie van het verkeersmodel kent echter nog geen definitieve status.

Het basisjaar van het verkeersmodel was opgebouwd aan de hand van verkeerstellingen van 2010, dat wordt aangepast op basis van verkeerstellingen uit 2016. De omzetting van het basisjaar in het verkeersmodel, van 2010 naar 2016, is nog niet volledig afgerond. Het nu gehanteerde basisjaar komt op de volgende wegen nog onvoldoende overeen met de telgegevens van 2016:

- *Kerkelaan (basisjaar verkeersmodel: 8.200 / telling: 7.500)*
- *Stationsweg (basisjaar verkeersmodel: 6.600 / telling: 8.500)*
- *Zeeweg (basisjaar verkeersmodel: 7.200 / telling: 8.200)*
- *Malevoort (basisjaar verkeersmodel: 2.900 / telling: 3.500)*

Naast de actualisatie van het basisjaar worden ook de meest recente prognoses voor 2030 in het verkeersmodel verwerkt. Daarbij moet worden gedacht aan inzichten in sociaal economische ontwikkelingen (woningbouw, arbeidsplaatsen, autobezit), ritkeuze (herkomst / bestemming, vervoerswijze, routekeuze), moment van de rit, etc. Deze zijn reeds in het verkeersmodel verwerkt.

Hoewel de intensiteiten in het basisjaar nog onvoldoende overeenkomen met de uitgevoerde tellingen zijn aanpassingen in het basisjaar echter niet of nauwelijks van invloed op de relatieve effecten die optreden in het prognosejaar. Een toename van bijvoorbeeld 20% in 2030 t.o.v. het basisjaar zal ook bij aanpassingen in het basisjaar blijven optreden.

Om een reëel beeld te kunnen schetsen van de verwachte intensiteit in 2030 hebben we het relatieve verschil (%) tussen het basisjaar en het prognosejaar (uit het verkeersmodel) geprojecteerd op de telgegevens van 2016.

Zodra het verkeersmodel een definitieve status kent (verwachting medio juni), rekenen we alle scenario's opnieuw door. De resultaten van de definitieve doorrekening worden in de besluitvorming van het definitieve verkeersbeleid meegenomen.

Bron: Collegeadvies "Concept verkeersbeleid Heiloo 2017-2030" (kernmerk: 2017-004182; 8 juni 2017).

Parallel aan de besluitvorming rond het concept verkeersbeleid is het verkeersmodel definitief uitgewerkt. Uiteindelijk is het definitieve verkeersmodel in de 2^e week van augustus 2017 opgeleverd. Uit de doorrekeningen met het definitieve verkeersmodel is gebleken dat de in het concept verkeersbeleid uitgewerkte scenario's, zeer tegen de verwachtingen in, onvoldoende effect sorteren. Op een aantal wegen is de verkeersintensiteit in 2030 nog te hoog.

Het college is zeer verrast dat de resultaten afwijken van hetgeen begin mei 2017 op basis van het concept verkeersmodel werd verondersteld en betreurt het ten eerste dat de uitgewerkte scenario's nog onvoldoende oplossing bieden voor toekomstige knelpunten. Het college heeft in een open, transparant proces maatregelen uitgewerkt om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer in Heiloo. De conclusie op dit moment is echter dat we er nog niet zijn. Dit resultaat doet geen recht aan de inzet, betrokkenheid en het harde werk van de maatschappelijke denktank, een groep inwoners en ondernemers die intensief hebben meegedacht bij het uitwerken van het nieuwe verkeersbeleid.

Per direct is om opheldering gevraagd hoe de veranderingen t.o.v. het concept verkeersmodel kunnen worden verklaard. Op het moment van schrijven hebben de verkeersmodelspecialisten nog geen duidelijkheid welke factoren er exact toe hebben geleid dat het verkeersaanbod in 2030 afwijkt van de eerdere verwachtingen. Feit is wel dat uit de nieuwe doorrekening blijkt dat er meer verkeer op de weg is in 2030.

Dit betekent dat het verkeersbeleid nog niet kan worden vastgesteld. Nieuwe scenario's moeten worden uitgewerkt en doorgerekend of bestaande scenario's moeten worden voorzien van extra maatregelen. De komende periode wordt dit in samenspraak met de maatschappelijke denktank en bestuurlijke klankbordgroep uitgewerkt.

Gevolgen uitstel verkeersbeleid

Gevolg hiervan is dat het verkeersbeleid niet op 22 augustus kon worden vastgesteld door het college van B&W en dus ook niet in de Commissie OR van 13 sept. en de Raadsvergadering van 2 oktober behandeld kan worden. Besluitvorming in de Raad vindt daarmee niet plaats voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan aansluiting A9.

Het college heeft zich tot het uiterste ingespannen om invulling te geven aan de wens van de commissie OR (d.d. 15 maart 2017) om het verkeersbeleid vast te stellen voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan aansluiting A9. Op basis van de doorrekeningen met het definitieve verkeersmodel is het helaas niet mogelijk om aan deze wens tegemoet te komen. Echter, zoals in paragraaf 3 wordt toegelicht is er inhoudelijk geen noodzaak om het verkeersbeleid vast te stellen voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan aansluiting A9 (of de andere ontwikkelingen). Het opschorten van de besluitvorming over het verkeersbeleid heeft daarmee feitelijk geen invloed op de besluitvorming over deze projecten.

In het concept verkeersbeleid stond groot onderhoud / reconstructie van de Kerkelaan gepland in 2020, na de realisatie van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg. Naar aanleiding van zienswijzen was het voorstel om de reconstructie van de Kerkelaan in planning naar voren te halen en voorafgaand aan de realisatie van de spoorwegonderdoorgang uit te voeren. Door vertraging van de besluitvorming over het verkeersbeleid kan mogelijk geen invulling worden gegeven aan deze wens. Dit hangt samen met de oplossingsrichtingen in en besluitvorming over het nieuwe verkeersbeleid.

2. Vervolproces verkeersbeleid

Met deze memo informeren wij u over de besluitvorming rond het verkeersbeleid en de consequenties die dit heeft voor de besluitvorming van andere projecten. Eerstvolgende stap is het informeren van de maatschappelijke denktank. Vervolgens wordt een persbericht verstuurd en worden inwoners die een zienswijze hebben ingediend per brief geïnformeerd over de vertraagde besluitvorming.

Met de maatschappelijke denktank en de bestuurlijke klankbordgroep worden nieuwe scenario's besproken of wordt gekeken in hoeverre bestaande scenario's kunnen worden aangevuld met maatregelen. De avond met de maatschappelijke denktank en de bestuurlijke klankbordgroep die stond gepland voor 6 sept. gaat niet door. Betrokkenen worden hierover geïnformeerd. Begin okt. 2017 wordt een nieuwe avond gepland waarin nieuwe scenario's of aanvullingen op bestaande scenario's worden besproken. De op deze avond uitgewerkte voorstellen worden vervolgens doorgerekend en teruggekoppeld aan de maatschappelijke denktank en bestuurlijke klankbordgroep.

In geval van kleine aanvullingen op bestaande scenario's is het mogelijk niet noodzakelijk om een nieuw concept verkeersbeleid vast te stellen en ter inzage te leggen, maar kunnen de aanpassingen worden verwerkt in een definitief verkeersbeleid. In dat geval is het misschien nog mogelijk om het verkeersbeleid in 2017 vast te stellen.

Wanneer een geheel nieuw scenario wordt uitgewerkt moet een nieuw concept verkeersbeleid ter inzage worden gelegd alvorens het definitief kan worden vastgesteld. In dat geval schuift de besluitvorming rond het definitieve verkeersbeleid op naar in ieder geval het 1^e kwartaal van 2018.

3. Relatie aansluiting A9 en verkeersbeleid

Commissie OR 15 maart

In de commissie Openbare Ruimte van 15 maart is gesproken over de relatie tussen het bestemmingsplan aansluiting A9 en het verkeersbeleid. De vaststelling van beide documenten stond aanvankelijk gelijktijdig gepland op 9 oktober 2017. Door diverse partijen werd in de commissie Openbare Ruimte van 15 maart echter de wens geuit om het verkeersbeleid in planning naar voren te halen en daarmee voorafgaand aan het bestemmingsplan aansluiting A9 vast te stellen. Enerzijds was deze wens ingegeven vanuit de gedachte dat het qua tijd lastig is om twee van dergelijk zware dossiers op één avond vast te stellen. Anderzijds was deze wens erop gericht om eerst inzicht te hebben in de wijze waarop wordt omgegaan met de veranderende verkeersstromen (o.a. als gevolg van de aansluiting A9), alvorens het bestemmingsplan aansluiting A9 vast te stellen.

In de commissie OR is de toezegging gedaan om te proberen de besluitvorming over het verkeersbeleid voorafgaand aan die van de aansluiting A9 plaats te laten vinden. Dit heeft geresulteerd in de extra commissie- en raadsvergadering op respectievelijk 13 sept. en 2 okt. waarin het verkeersbeleid zou worden behandeld. De overwegingen daarbij waren dat:

- de onderwerpen inderdaad te groot waren om op één avond vast te stellen,
- het qua planning goed mogelijk werd geacht om het verkeersbeleid tijdig uit te werken, ter inzage te leggen en door het college van B&W vast te laten stellen, uitgaande van de geplande oplevering van het verkeersmodel in het 1^e kwartaal 2017.

Relatie aansluiting A9 en verkeersplan

Binnen het verkeersbeleid, en de raad heeft zich hier aan geconformeerd¹, is de realisatie van de aansluiting A9 als een hard uitgangspunt gehanteerd. Hoewel door de aansluiting A9 een duidelijke heroriëntatie van verkeer optreedt, zorgt het ervoor dat toekomstige knelpunten kunnen worden voorkomen². Naast de aansluiting A9 zijn ook de realisatie van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg, nieuwbouwoontwikkelingen (Zandzoom, Zuiderloo, Melco, Nieuw Varne, Oosterzij, etc.) en de verdere ontwikkeling van het bedrijventerrein Boekelermeer Heiloo als harde uitgangspunten gehanteerd bij het uitwerken van het nieuwe verkeersbeleid.

Met het verkeersmodel, waarin bovenstaande ontwikkelingen zijn verwerkt, wordt een inschatting gemaakt van de verkeersdruk (intensiteit per etmaal) op een gemiddelde werkdag in 2030. Dit geeft inzicht in waar we eventuele knelpunten kunnen verwachten. Binnen het verkeersbeleid worden maatregelen uitgewerkt op het onderliggende wegennet om deze toekomstige knelpunten te ondervangen en te komen tot een evenwichtige verdeling van verkeer in Heiloo.

De effecten van de ontwikkelingen (waarvan de aansluiting A9 er één is) op de verkeersstromen in, langs en door Heiloo zijn dus als uitgangspunt meegenomen bij de uitwerkingen binnen het verkeersbeleid. Het uitwerken van de verkeersmaatregelen, zoals de rotonde bij de Kennemerstraatweg–Stationsweg, is dus gedaan op basis van de veranderende verkeersstromen.

¹ Dit is op 4 april 2016 besloten en vervolgens aan de orde geweest in de bestuurlijke klankbordgroep op 15 juni 2016, 28 september 2016 en 18 mei 2017.

² Zonder aansluiting A9 ontstaan grote knelpunten aan de noordzijde van Heiloo, met name bij de aansluiting Kennemerstraatweg – N9 en op de Kerkelaan. Maar ook op de Stationsweg en Kennemerstraatweg (tussen de Kerkelaan en Vennewatersweg) neemt het verkeer verder toe t.o.v. de huidige situatie.

Omdat de effecten van de aansluiting A9 (en andere ontwikkelingen) uitgangspunt zijn bij de uitwerking van het nieuwe verkeersbeleid is er inhoudelijk gezien geen noodzaak om het verkeersbeleid voorafgaand aan het bestemmingsplan aansluiting A9 vast te stellen. Ditzelfde geldt voor de besluitvorming omtrent de spoorwegonderdoorgang, woningbouwontwikkelingen en/of ontwikkeling van bedrijventerrein Boekelermeer Heiloo.

Oplossend vermogen aansluiting A9

Zonder aansluiting A9 worden in 2030 knelpunten voorzien aan de noordzijde van Heiloo. Het verkeersaanbod ter hoogte van de aansluiting Kennemerstraatweg – N9 neemt sterk toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit terwijl op deze locatie momenteel al regelmatig sprake is van een verslechterde doorstroming. Daarnaast neemt het verkeersaanbod op de Kerkelaan en Stationsweg verder toe ten opzichte van de huidige situatie, terwijl de grenswaarden wat betreft het maximale verkeersaanbod op deze wegen momenteel al worden overschreden.

Door de aansluiting A9 neemt het verkeersaanbod aan de noordzijde van Heiloo af, hierdoor treden de voorziene problemen ter hoogte van de aansluiting Kennemerstraatweg – N9 niet meer op. De aansluiting A9 leidt daarnaast tot een heroriëntatie van verkeer, met als gevolg dat het verkeersaanbod op andere wegen toeneemt. De knelpunten die ontstaan door deze veranderingen in verkeersstromen kunnen echter worden ondervangen met aanvullende maatregelen (in combinatie met de aansluiting A9), welke in het verkeersbeleid worden uitgewerkt.

Intensieve monitoring van verkeersstromen

Een verkeersmodel vormt een beproefd middel om inzicht te krijgen in toekomstige verkeerssituaties. Het toekomstige verkeersaanbod is echter van vele factoren afhankelijk. Het is niet aannemelijk dat alle factoren en de effecten die deze hebben op de juiste wijze in het verkeersmodel zijn opgenomen. In het concept verkeersbeleid is om die reden ook benoemd dat het aantal locaties waar permanente verkeersstellingen worden uitgevoerd fors wordt uitgebreid. Deze intensieve monitoring wordt gebruikt om te monitoren in hoeverre het verkeer de grenswaarden op verschillende wegen niet overschrijdt. Daarbij is ook duidelijk gesteld dat wanneer grenswaarden in de toekomst toch worden overschreden (in tegenstelling tot de output van het verkeersmodel), maatregelen worden genomen om de beoogde evenwichtige verdeling van verkeer te realiseren.

Procesvoorstel Denktank Verkeersplan

- Op de Commissie OR van woensdag 18 oktober jl. hebben wij, als gezamenlijke bewonersgroepen, aangegeven dat we het proces om tot een verkeersplan te komen heel belangrijk vinden. Het hieronder beschreven voorstel is onze input voor 31 oktober.
- Onze insteek voor de denktankvergadering op 31 oktober met de bestuurlijke klankbordgroep is als volgt: we gaan het de 31^e alleen over het proces hebben om zodoende tot een verkeersplan te komen. Hoe gaan we de dialoog vormgeven en hoe zorgen we dat het nu wel tot een breed gedragen plan leidt, hoe zorgen we dat er genoeg wederzijds vertrouwen ontstaat.
 - Stap 1: op de denktankvergadering 1 van 31 oktober afspreken welke stappen we samen met de gemeente gaan zetten. Bij voorkeur op basis van dit stappenplan. Reflecteren hoe we het tot nu toe hebben ervaren, wat er is misgegaan, kijken hoe het beter kan, proberen het vertrouwen weer op te bouwen. Het verdere proces afspreken. (Agenda is reeds ontvangen per mail van Pim Broersen, 23 oktober 2017)
 - Stap 2: op de denktankvergadering van 7 november spreken we samen uitgangspunten af. Wat zijn de randvoorwaarden waarbinnen we gaan werken? Partijen stellen van te voren uitgangspunten voor, schriftelijk en onderbouwd. Daar kunnen we elkaar op bevragen, vervolgens wordt gezamenlijk afgesproken welke uitgangspunten worden gehanteerd voor het plan. Komen we daar niet samen uit, dan koppelen we eerst onderling terug met de achterban.
 - Stap 3: kennisfase. Belanghebbende/vertegenwoordigers verdiepen zich in de huidige verkeersberekening (nog zonder maatregelen), en in de input en de werking van het verkeersmodel. Wat zijn de mogelijkheden van het model. Hoe verwerkt het model verschillende typen maatregelen, waaronder fiets- en voetgangersmaatregelen? Wat zijn de beperkingen en nauwkeurigheid van de resultaten? (Twee dagdelen met de verkeerskundigen).
 - Stap 4: de creatieve fase. Belanghebbende raadplegen de achterban en halen voorstellen op voor maatregelvarianten. Er wordt varianten bedacht.
 - Stap 5: doorrekenfase. Deze maatregelvarianten worden voorgelegd aan de verkeerskundigen en doorgerekend. Resultaten worden besproken. (1 dagdeel), en varianten kunnen eventueel nog worden bijgesteld.
 - Stap 6: de belanghebbende koppelen de resultaten terug naar de achterban, die geven commentaar en voorkeuren aan.
 - Stap 7: de terugkoppeling in een denktankvergadering. De uitgerekenen varianten worden, samen met eventuele varianten van andere denktankleden voorgelegd en besproken op denktankvergadering 3. Ze worden gezamenlijk getoetst aan de uitgangspunten. Plussen en minnen worden systematisch in kaart gebracht. Op basis hiervan kan worden vastgesteld welke varianten kunnen afvallen. Uiteindelijk blijven er een of meer varianten over die voorgelegd worden aan de gemeenteraad. Die spreekt een voorkeur uit, waarna deze voorkeursvariant wordt verwerkt in het Verkeersplan.



MOTIE

Motie bij: Programmabegroting 2018
(in te vullen door griffie)

Onderwerp Verkeersplan Procesvoorstel vanuit diverse bewonersgroepen

Aanhef De raad van de gemeente Heiloo in vergadering bijeen op 6 november 2017

Inhoud De raad,
Gehoord de beraadslagingen,
Constaterende dat:

- In april 2016 het plan van aanpak (PvA) voor een nieuw Verkeersbeleidsplan door de Raad is vastgesteld, met daarin de probleemstelling, doelen, uitgangspunten en procesbeschrijving.
- Naast ambtelijke werkgroep en bestuurlijke klankbordgroep en met inwoners, vertegenwoordigd in een denktank, sessies zijn gehouden om ideeën, wensen, suggesties en oplossingsrichtingen te genereren en te bespreken.
- Deze uiteindelijk hebben geleid tot maatregelenpakketten die tot doel hebben een evenwichtige en optimale bereikbaarheid van fiets, auto en OV in Heiloo na te streven, met nadrukkelijke aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.
- Het concept verkeersbeleidsplan met een maatregelenpakket dat voldeed aan de eisen uit het PvA is gepubliceerd.
- Na doorrekeningen met het inmiddels geactualiseerde definitieve verkeersmodel bleek dat het gebruikte maatregelenpakket niet langer voldeed aan de eisen uit het PvA, besloten is de procedure om het verkeersbeleidsplan vast te stellen stil te leggen om met de maatschappelijke denktank te zoeken naar aanvullende maatregelen of nieuwe maatregelenpakketten die voldoen aan de eisen uit het PvA.
- Door de bewonersgroepen tijdens een bijeenkomst op 31 oktober 2017 een procesvoorstel is gedaan dat die avond voldoende draagvlak kreeg om nader te onderzoeken.

Overwegende dat:

- De eisen uit het PvA gehandhaafd blijven.

- Onderzocht wordt welke aanvullingen moeten worden gedaan op de bestaande maatregelenpakketten om deze te laten voldoen aan de eisen uit het PvA.
- Er in het concept verkeersbeleidsplan maatregelen worden genoemd die op korte termijn zouden moeten worden uitgevoerd (permanente meetpunten, handhaving).
- Het de wens is om de reconstructie van de Kerkelaan te hebben uitgevoerd voor aanvang van de werkzaamheden ten behoeve van de spoorwegonderdoorgang.
- Gezien de steun vanuit de klankbordgroep het procesvoorstel dat vanuit bewonersgroepen is gekomen, serieus genomen moet worden.

Conclusie

De raad roept het college op:

1. Het onderzoek naar aanvullingen op de bestaande maatregelenpakketten af te ronden en de resultaten hiervan in ieder geval toe te sturen aan de maatschappelijke denktank en de bestuurlijke klankbordgroep.
2. Parallel aan bovenstaande, uiterlijk december 2017, een notitie op te stellen waarin het procesvoorstel van de bewonersgroepen wordt uitgewerkt en daarin aan te geven welke kosten dit met zich meebrengt, wat de planning wordt en op welke termijn de reconstructie of eventueel de aanpassing met het oog op de verkeersveiligheid van de Kerkelaan kan worden gestart.
3. Voorbereidende maatregelen te treffen om de permanente meetpunten te kunnen plaatsen, de beperkingen voor vrachtverkeer en landbouwverkeer uit te rollen en de daarbij benodigde handhaving te kunnen uitoefenen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Indieners (fractie en naam) CDA, Heiloo-2000, VVD

Fractie	zetels	VOOR	TEGEN
H2000		4	
VVD		3	
D66			2
CDA		3	
Heiloo Lokaal		3	
PvdA			2
NCPN			1
E.66		1	
TOTAAL	19	14	5

Ondertekend door de volgende fracties:

Heiloo 2000

VVD

CDA

NCPN

Heiloo Lokaal

D66

PvdA

E.66

**AANVULLENDE SCENARIO'S VERKEERSBELEID 2017 – 2030 (T.B.V. HOOFDSTUK 8
AUTOMOBILITEIT)**

24-11-2017

aan kopie Maatschappelijke denktank en bestuurlijke klankbordgroep
Rob Opdam

van telefoon Ester Negenman en Pim Broersen
-

datum 24 november 2017

Voorliggend memo is opgesteld om u te informeren over de aanvullende scenario's die zijn doorgerekend met het verkeersmodel regio Alkmaar in het kader van het verkeersbeleid Heiloo 2017-2030. Op 18 oktober jl. heeft u een memo ontvangen met berekeningen van de scenario's die in samenspraak met de maatschappelijke denktank, bestuurlijke klankbordgroep en vanuit de ter inzage periode naar voren zijn gekomen. Geen van deze scenario's past binnen de grenswaarden die vanuit de raad zijn meegegeven.

Overleg 31 oktober 2017

Op dinsdag 31 oktober zijn wij bijeengekomen om terug te blikken op het proces en te kijken naar mogelijke verbeterpunten. Tijdens deze avond is er een procesvoorstel van een aantal bewonersgroepen ter tafel gekomen. Dit procesvoorstel kreeg voldoende draagvlak om verder uit te werken. Naar aanleiding van dit overleg op 31 oktober is in de raad van 6 november een motie aangenomen die het college oproept om:

1. Het onderzoek naar aanvullingen op de bestaande maatregelenpakketten af te ronden en de resultaten hiervan in ieder geval toe te sturen aan de maatschappelijke denktank en de bestuurlijke klankbordgroep.
2. Parallel aan bovenstaande, uiterlijk december 2017, een notitie op te stellen waarin het procesvoorstel van de bewonersgroepen wordt uitgewerkt en daarin aan te geven welke kosten dit met zich meebrengt, wat de planning wordt en op welke termijn de reconstructie of eventueel de aanpassing met het oog op de verkeersveiligheid van de Kerkelaan kan worden gestart.
3. Voorbereidende maatregelen te treffen om de permanente meetpunten te kunnen plaatsen, de beperkingen voor vrachtverkeer en landbouwverkeer uit te rollen en de daarbij benodigde handhaving te kunnen uitoefenen.

Deze memo geeft invulling aan het eerste punt van de motie. Wij sturen u niet alleen de uitkomsten van het onderzoek toe, maar willen deze graag toelichten op 6 december.

Verkeersstudie

Samen met de gemeente Alkmaar (beheerder van het verkeersmodel regio Alkmaar) is verder gestudeerd op aanvullende maatregelen om te komen tot een maatregelenpakket dat leidt tot een verkeersbeeld dat past binnen de grenswaarden, waarbij de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gewaarborgd zijn. Deze resultaten van dit onderzoek vindt u terug in deze memo. Naast de aanvullingen op scenario's die samen met de gemeente Alkmaar zijn ontwikkeld, hebben wij een scenario (14) doorgerekend welke door bewoners van de Kerkelaan is aangedragen, tot slot hebben wij een afsluiting van de Kanaalweg t.h.v. het viaduct over de A9 doorgerekend. Dit laatste is nog niet eerder doorgerekend omdat de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Boekelermeer en Oude Werf onder druk komt te staan en leidt tot meer vrachtverkeersbewegingen door het dorp.

Op 31 oktober is opnieuw de wens geuit om dit scenario (15) door te rekenen, met de doorrekening hebben we alsnog gehoor gegeven aan deze wens.

Doel van uitgewerkte scenario's

Het nieuwe verkeersbeleid heeft als doel om te komen tot een evenwichtige verdeling van verkeer over alle wegen in Heiloo in relatie tot de (verkeers)veiligheid en leefbaarheid in het dorp. Middels de scenario's is geprobeerd hier invulling aangegeven.

Kerkelaan

Uit de analyse met de gemeente Alkmaar is naar voren gekomen dat voor het terugdringen van het autoverkeer op de Kerkelaan alleen een maatregel in de vorm van eenrichtingsverkeer voldoende oplossend vermogen op het gedeelte tussen de Willibrordusweg en de Kennemerstraatweg. Het invoeren van eenrichtingsverkeer heeft grote gevolgen voor de aanliggende wijken in het noorden van Heiloo. In de scenario's 2b en 8a ziet u dat de intensiteiten op de Kerkelaan zakken tot onder de grenswaarden.

Doorgerekende aanvullende scenario's

- Scenario 2b Eenrichtingsverkeer op de Stationsweg, Kerkelaan en Kanaalweg met aanvullende maatregelen
- Scenario 5b Eenrichtingsverkeer Kanaalweg, aangepaste rotonde Zeeweg –Ewisweg, linksafverbod Kennemerstraatweg richting Kerkelaan en linksafverbod Kerkelaan richting Willibrordusweg.
- Scenario 8a Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg, eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan, Schuine Hondsboschelaan en Kerkelaan en afsluiting Looplein.
- Scenario 8b Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg, eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan en Schuine Hondsboschelaan, afsluiting Looplein, linksafverbod Kennemerstraatweg richting Kerkelaan en linksafverbod Kerkelaan richting Willibrordusweg.
- Scenario 9a Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg, linksafverbod Kennemerstraatweg richting Kerkelaan, linksafverbod Kerkelaan richting Willibrordusweg en eenrichtingsverkeer Kanaalweg.
- Scenario 10b Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg, eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan, linksafverbod Kerkelaan richting Willibrordusweg en afsluiting Looplein.
- Scenario 14 Eenrichtingsverkeer in diverse straten (aangedragen door bewoners Kerkelaan)
- Scenario 14a Eenrichtingsverkeer in diverse straten (aangedragen door bewoners Kerkelaan) aangevuld met eenrichtingsverkeer Kanaalweg
- Scenario 15 Afsluiting Kanaalweg t.h.v. viaduct over de A9.

Zoals in de uitnodiging reeds aangegeven willen wij op woensdag 6 december de diverse scenario's toelichten.

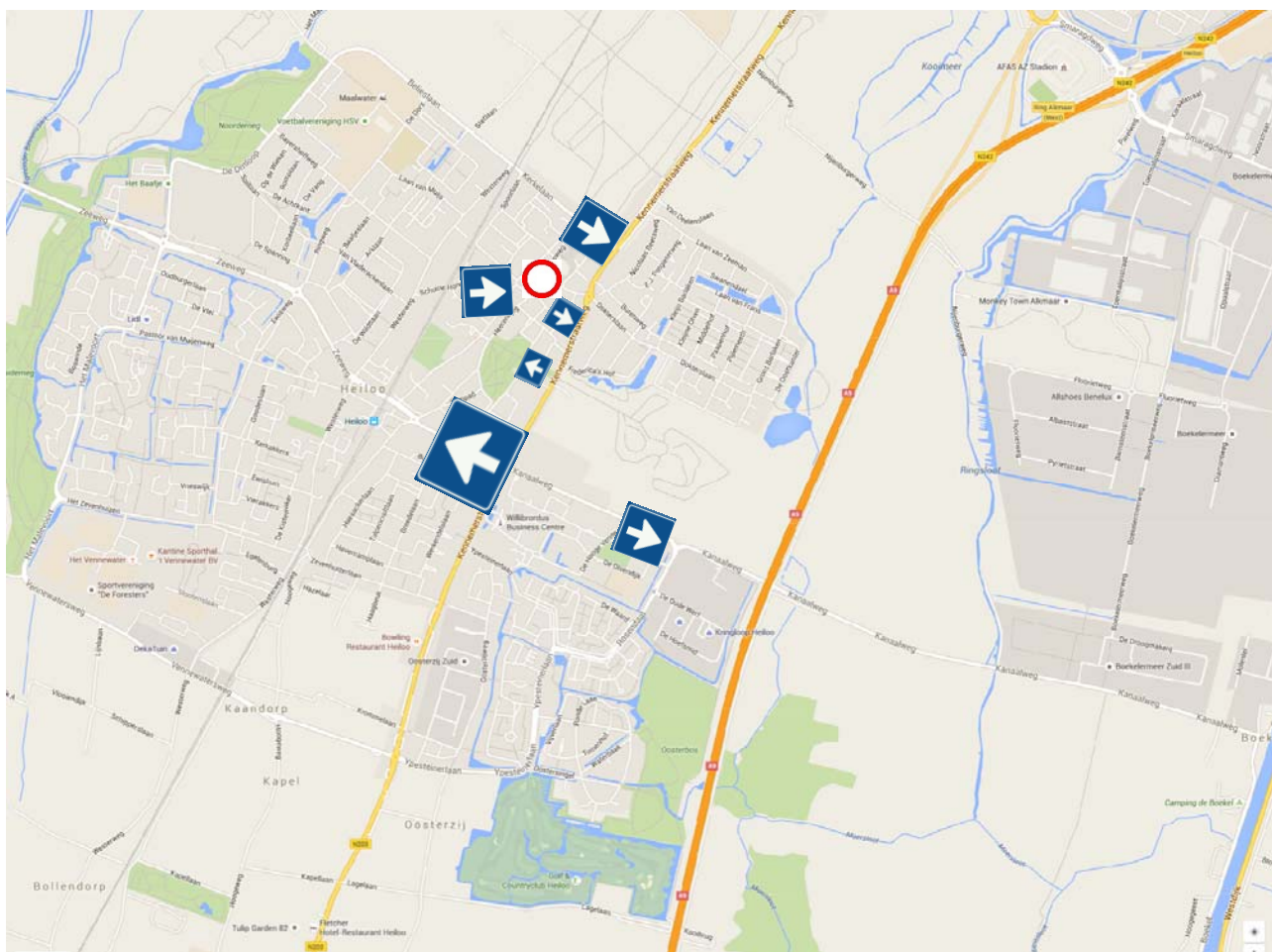
Bijlage:

Visualisering aanvullende scenario's van modelberekeningen

Scenario 2b– Eenrichtingsverkeer Stationsweg en Kerkelaan met aanvullende maatregelen

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer op de Stationsweg ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
2. eenrichtingsverkeer op de Kerkelaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Willibrordusweg naar de Kennemerstraatweg;
3. eenrichtingsverkeer op het Slimpad omgedraaid;
4. eenrichtingsverkeer de Van Aostastraat ingevoerd.
5. Eenrichtingsverkeer op de Schuine Hondsboschelaan (vanaf de Westerweg naar de Holleweg)
6. Afsluiting Looplein – behoudens venstertijden
7. Eenrichtingsverkeer op de Kanaalweg (vanaf de Kennemerstraatweg richting Het Rosendaal)
8. Linksaf verbod op de Kennemerstraatweg richting Zevenhuizerlaan (in het geval deze te zwaar wordt belast)



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 2b)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.300
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	5.700
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	4.000
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	7.700
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	7.300
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	7.300
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.300
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	15.000
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	13.700
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.800
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.500
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	20.400
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	4.000
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	2.900
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	0
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	4.400

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 2b):

- + Een afname van verkeer op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde
- + Een afname van verkeer op de Kerkelaan
- + Een toename op gebiedsontsluitingswegen Kennemerstraatweg en Vennewatersweg
- + Met de afsluiting van 't Looplein kan het verblijfsklimaat rond het winkelcentrum worden vergroot. Daarmee wordt invulling gegeven aan de structuurvisie.

- De Heerenweg zit in dit scenario boven zijn grenswaarde

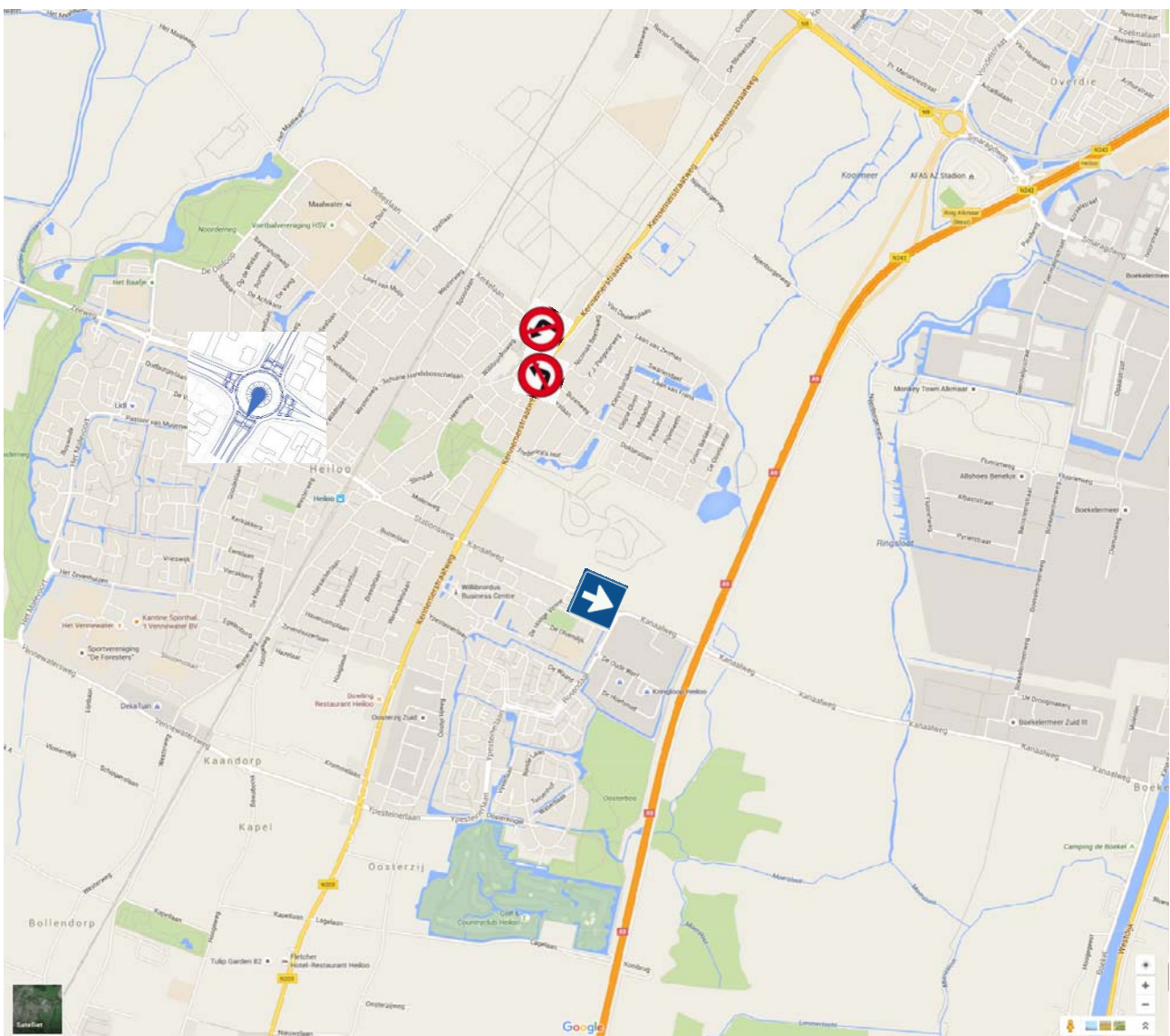
Scenario 2b – Conclusies

Het verder uitbreiden van eenrichtingsstructuren leidt, ten opzichte van de referentiesituatie, tot een verdere belasting van de Heerenweg.

Scenario 5b – Eenrichtingsverkeer Kanaalweg

Bij dit scenario wordt;

1. eenrichtingsverkeer op de Kanaalweg ingesteld tussen de Hooge Venne en het Rosendaal.
2. een linksafverbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.
3. aangepaste rotonde gerealiseerd bij de Zeeweg-Ewisweg- De Dors (met blokkade aan de zuidkant van rotonde) waardoor verkeer vanuit het westen niet meer naar het oosten kan en verkeer uit het noorden niet meer naar het oosten.
4. een linksafverbod ingesteld op Kennemerstraatweg vanaf de zuidkant Kerkelaan in.



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 5b)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	18.800
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	6.900
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	5.500
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	7.200
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	8.100
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	6.800
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.000
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	14.400
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	13.300
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.700
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.400
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	20.000
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg- Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	2.800
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	3.000
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	1.600
17.	Heerenweg (Stationsweg – Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	3.000

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 5a):

- + Afname op de route Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg
- + Afname op de Kerkelaan

- De verkeersintensiteit op de Stationsweg en Kerkelaan komen boven de grenswaarde uit.

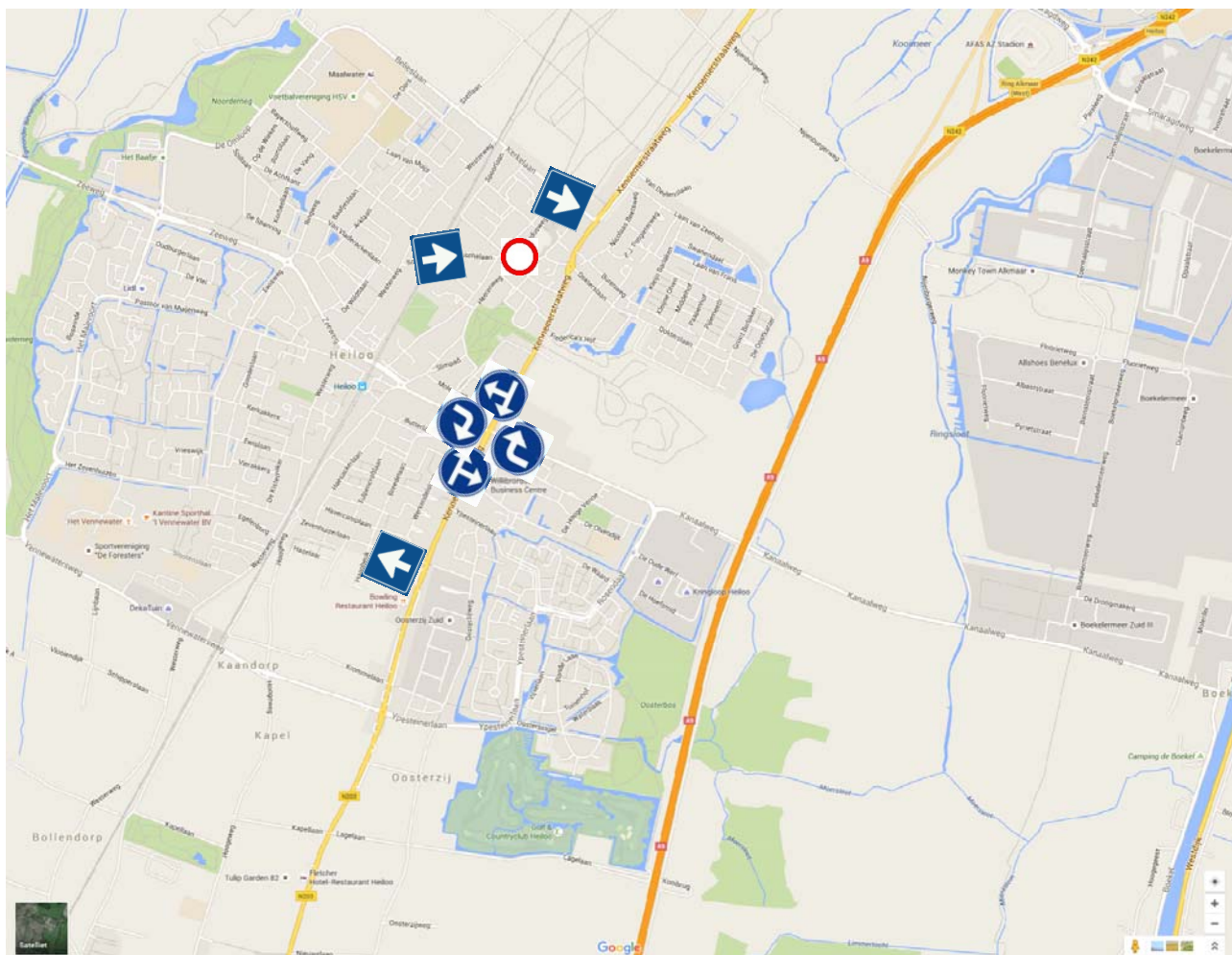
Scenario 5b – Conclusie

De grenswaarden binnen dit scenario wordt overschreden, met name op de Kerkelaan. Het scenario heeft daardoor onvoldoende oplossend vermogen.

Scenario 8a – Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg

Bij dit scenario wordt:

1. de midden geleider op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg in noord-zuidelijke richting doorgetrokken. Hierdoor is verkeer van oost naar west (v.v) niet meer mogelijk en ook de linksafbeweging komende van alle richtingen van de kruising is niet meer mogelijk.
2. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Kerkelaan (vanaf de Willibrordusweg naar de Kennemerstraatweg)
3. het Looplein afgelstoten – behoudens venstertijden
4. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Zevenhuizerlaan rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting het spoor.
5. Eenrichtingsverkeer ingevoerd op de Schuine Hondsboschelaan vanaf spoor richting 't Loo.



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 8a)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.500
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	5.100
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	2.800
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	6.600
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	4.800
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	7.000
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	5.000
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	13.400
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	15.000
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	8.000
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.700
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	22.000
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	3.600
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	3.100
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	0
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	3.300

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 8a):

- + Afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot ruim onder de grenswaarde
- + Toename op gebiedsontsluitingswegen (Kennemerstraatweg en Vennewatersweg)
- + Met de afsluiting van 't Looplein kan het verblijfsklimaat rond het winkelcentrum worden vergroot. Daarmee wordt invulling gegeven aan de structuurvisie.
- De verkeersintensiteit op de Ypesteinerlaan neemt sterk toe maar blijft ruim onder de grenswaarde.
- De verkeersintensiteit op het eerste gedeelte op de Zevenhuizerlaan neemt toe maar blijft onder de grenswaarde.

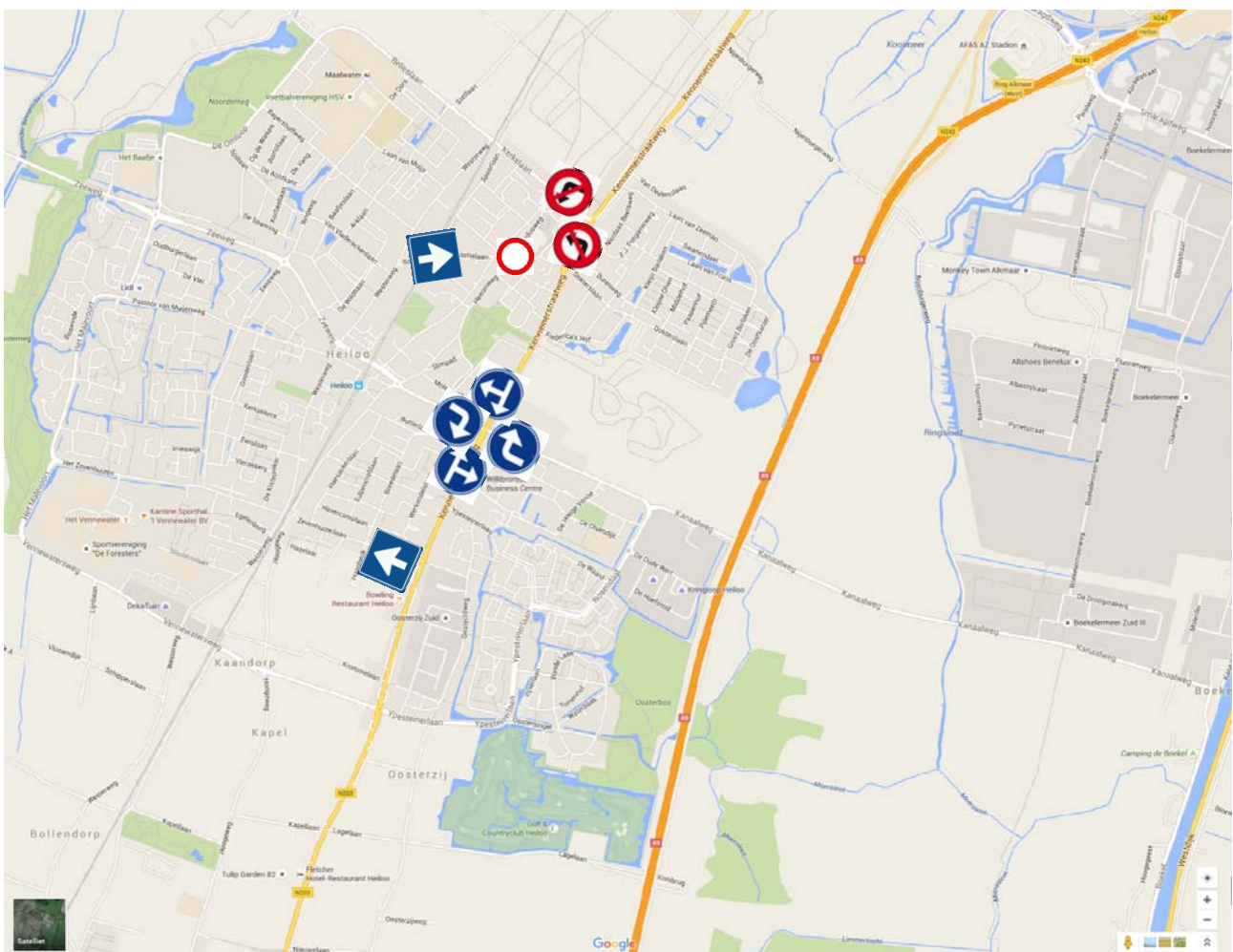
Scenario 8a – Conclusies

De maatregelen in dit scenario leiden tot een verkeersbeeld waarbij de intensiteiten onder de grenswaarde blijft. Een voordeel is dat de maatregelen in dit scenario met tijdelijke verkeersvoorzieningen snel zijn door te voeren na of gelijktijdig aan de opening van de aansluiting A9. Dit geeft de gelegenheid om na de opening van de aansluiting A9 eerst het verkeer te monitoren alvorens de maatregelen definitief worden doorgevoerd. Een nadeel is dat het eenrichtingsverkeer op de Kerkelaan mogelijk grote impact heeft op de ontsluiting van het noord-westelijke deel van Heiloo.

Scenario 8b – Middengeleider kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksafverbod Kerkelaan -> Willibrodusweg

Bij dit scenario wordt:

1. de midden geleider op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg in noord-zuidelijke richting doorgetrokken. Hierdoor is verkeer van oost naar west (v.v) niet meer mogelijk en ook de linksafbeweging komende van alle takken van de kruising is niet meer mogelijk.
2. het Looplein afgesloten – behoudens venstertijden
3. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Zevenhuizerlaan, rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting het spoor.
4. eenrichtingsverkeer ingevoerd op de Schuine Hondsboschelaan eenrichtingsverkeer invoeren vanaf spoor richting 't Loo.
5. een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrodusweg in.
6. een linksaf verbod ingesteld op de Kennemerstraatweg richting de Kerkelaan



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 8b)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.200
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	7.300
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	2.800
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	6.700
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	4.600
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	5.400
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	5.000
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	13.000
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	15.100
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	8.100
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.900
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	22.000
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	3.800
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	2.700
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	0
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	3.300

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 8b):

- + Afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot ruim onder de grenswaarde
- + Toename op gebiedsontsluitingswegen (Kennemerstraatweg en Vennewatersweg)
- + Met de afsluiting van 't Looplein kan het verblijfsklimaat rond het winkelcentrum worden vergroot. Daarmee wordt invulling gegeven aan de structuurvisie.
- De verkeersintensiteit op de Ypesteinerlaan neemt sterk toe maar blijft ruim onder de grenswaarde.
- De verkeersintensiteit op het eerste gedeelte op de Zevenhuizerlaan neemt toe maar blijft onder de grenswaarde.
- De verkeersintensiteit neemt iets af op de Kerkelaan maar zit nog boven zijn grenswaarde.

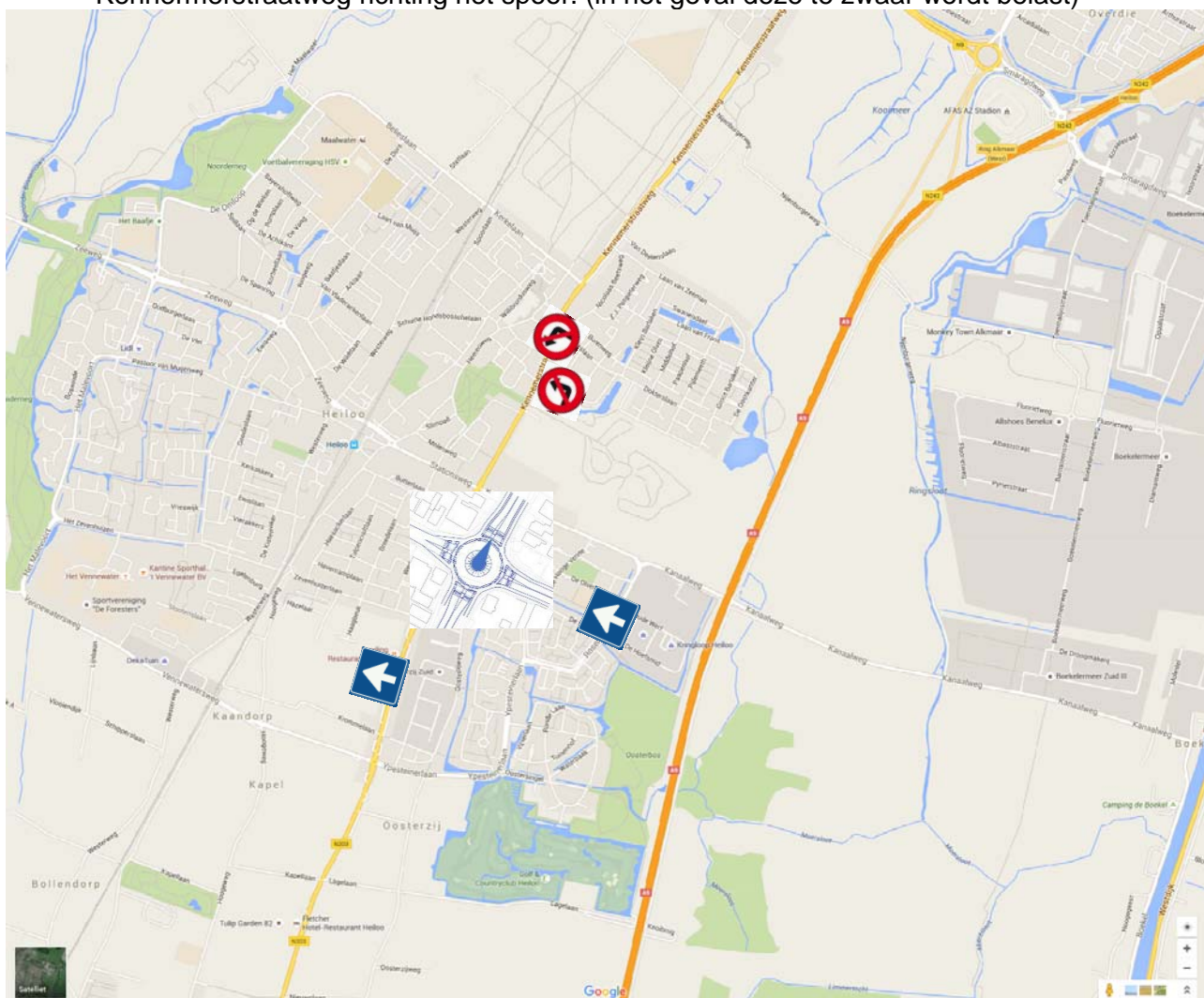
Scenario 8a – Conclusies

De maatregelen in dit scenario leiden tot een verkeersbeeld waarbij de intensiteiten op de Kerkelaan boven zijn grenswaarde zit. Hiermee heeft dit scenario onvoldoende oplossend vermogen. Op de Kerkelaan vindt nog een overschrijding plaats, gezocht kan worden naar aanvullende maatregelen in de vorm van gedragsbeïnvloeding of een herinrichting. Indien dit niet het gewenste effect heeft dan kan eenrichtingsverkeer worden ingevoerd op de Kerkelaan.

Scenario 9a – Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg
+ linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg

Bij dit scenario wordt:

1. op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg een aangepaste rotonde geïntroduceerd. Hierdoor zijn de volgende bewegingen niet meer mogelijk;
 - vanuit Kanaalweg naar de Stationsweg;
 - vanuit de Kanaalweg naar het zuiden;
 - de linksafbeweging komende vanuit het zuiden naar de Stationsweg.
2. een linksaf verbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.
3. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Kanaalweg (van Het Rosendaal naar de Kennemerstraatweg)
4. een linksaf verbod ingesteld op de Kennemerstraatweg richting de Kerkelaan
5. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Zevenhuizerlaan rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting het spoor. (in het geval deze te zwaar wordt belast)



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 9a)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.300
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	6.700
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	3.000
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	6.700
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	6.100
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	5.300
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.400
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	13.300
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	13.800
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.600
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.400
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	22.200
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	4.100
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	4.400
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	2.600
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	2.800

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 9a):

- + Significante afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde;
- + Toename op gebiedsontsluitingswegen (Kennemerstraatweg en Vennewatersweg)
- + Bedrijventerreinen Boekelermeer en de Oude Werf blijven uit alle windrichtingen goed bereikbaar.
- De verkeersintensiteit op de Zevenhuizerlaan neemt toe en komt op de grenswaarde te liggen.
- De autorelatie tussen de wijk Ypestein en het Stationsweg wordt verslechterd t.o.v. de huidige situatie. Echter stimuleren we binnen het verkeersbeleid binnen Heiloo het fietsverkeer.
- Een afname op de Kerkelaan, maar de intensiteit komt niet onder de grenswaarde uit.
- De Raadhuisweg, langs de 'witte kerk', wordt extra belast en komt boven de grenswaarde uit.

Scenario 9a – Conclusies

Door op het kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg – Kanaalweg bepaalde verbindingen onmogelijk te maken wordt, t.o.v. de referentiesituatie, de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors beperkt. De intensiteit op deze route zakt hierdoor tot onder de grenswaarden. De maatregelen leiden ertoe dat het verkeer verschuift naar de Vennewatersweg, Westerweg, Zevenhuizerlaan en Raadhuisweg – Looplein.

Scenario 10b – Aangepaste rotonde Kennemerstraatweg – Stationsweg

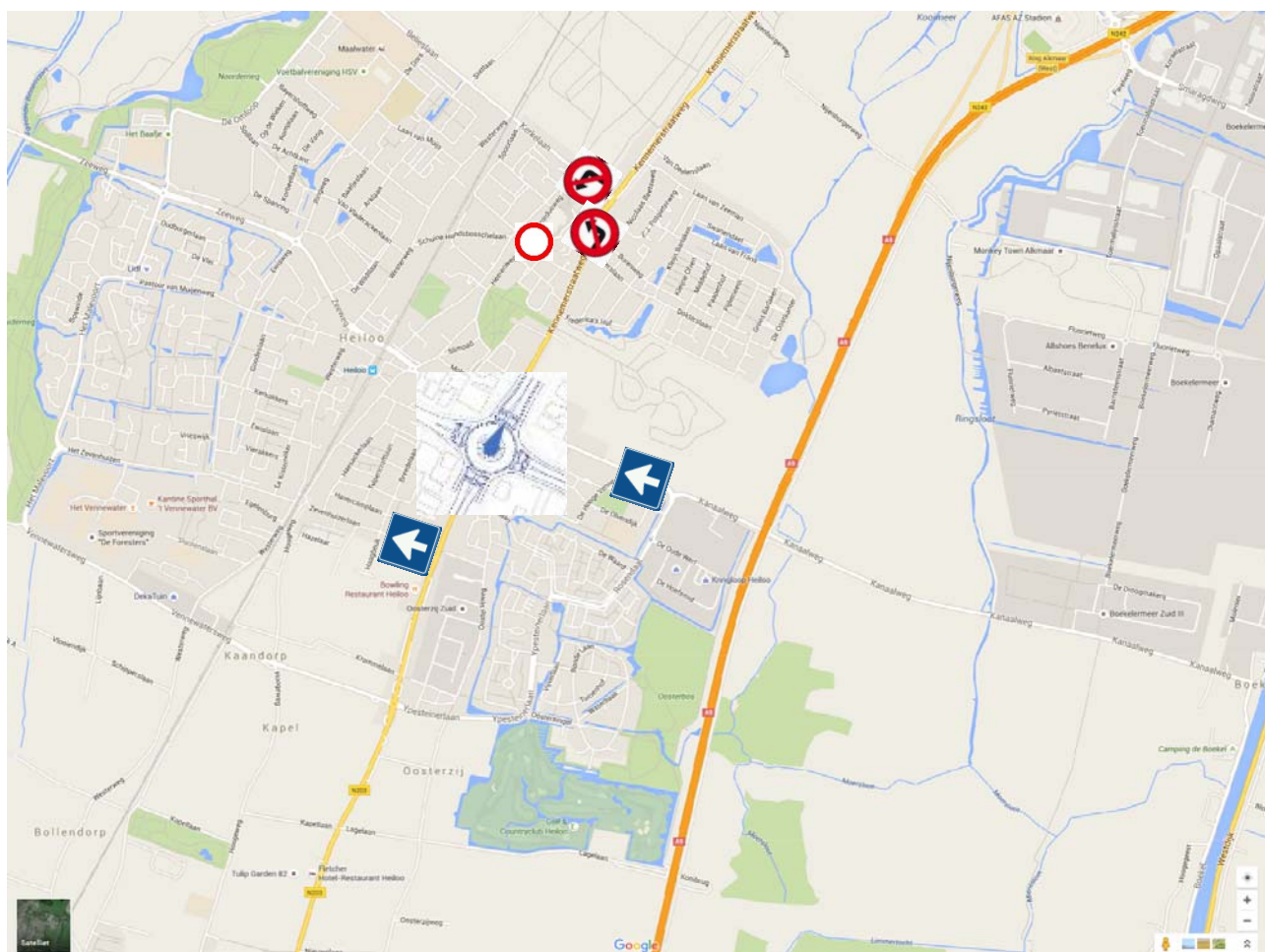
+ eenrichtingsverkeer Zevenhuizerlaan

+ linksafverbod Kerkelaan -> Willibrordusweg

+ Afsluiting Looplein

Bij dit scenario wordt:

1. op de kruising Kennemerstraatweg – Stationsweg een aangepaste rotonde geïntroduceerd. Hierdoor zijn de volgende bewegingen niet meer mogelijk;
 - vanuit Kanaalweg naar de Stationsweg;
 - vanuit de Kanaalweg naar het zuiden;
 - de linksafbeweging komende vanuit het zuiden naar de Stationsweg.
2. een linksafverbod ingesteld op de Kerkelaan. Hierdoor kan verkeer komende uit het oosten niet linksaf de Willibrordusweg in.
3. het Looplein afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
4. eenrichtingsverkeer op de Zevenhuizerlaan ingesteld. De verplicht gestelde rijrichting loopt van de Kennemerstraatweg naar de Heerenweg.
5. eenrichtingsverkeer op de Kanaalweg ingesteld (van Het Rosendaal naar de Kennemerstraatweg)
6. een linksaf verbod ingesteld op de Kennemerstraatweg richting de Kerkelaan



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 10b)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.300
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	7.200
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	2.200
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.800	7.000
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	7.100
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	5.800
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.800
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	12.700
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	14.500
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.800
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.500
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.400
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	22.500
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	3.900
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	400
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	0
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	3.300

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 10b):

- + Afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde
- + Toename op gebiedsontsluitingswegen (Kennemerstraatweg en Vennewatersweg)
- + Met de afsluiting van 't Looplein kan het verblijfsklimaat rond het winkelcentrum worden vergroot. Daarmee wordt invulling gegeven aan de structuurvisie.
- De verkeersintensiteit op de Kerkelaan neemt af, echter onvoldoende en blijft boven de grenswaarde.
- De autorelatie tussen de wijk Ypestein en het Stationsweg wordt verslechterd t.o.v. de huidige situatie.

Scenario 10 b – Conclusies

Door op het kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg – Kanaalweg bepaalde verbindingen onmogelijk te maken wordt, t.o.v. de referentiesituatie, de intensiteit op de route Kanaalweg – Stationsweg – Zeeweg fors beperkt. Het eenrichtingsverbod op de Kanaalweg zorgt ervoor dat de intensiteit op deze route zakt tot onder de grenswaarden. Verkeer verschuift naar de Ypesteinerlaan / Rosendaal, de route Vennewatersweg – Westerweg – Het Zevenhuizen – Ewisweg en de Zevenhuizerlaan. Op geen van deze wegen worden echter grenswaarden overschreden.

De afsluiting van het Looplein en het eenrichtingsverkeer op de Zevenhuizerlaan leiden tot een daling van de intensiteit op de Zevenhuizerlaan, Raadhuisweg en Heerenweg. De intensiteit op de Zevenhuizerlaan ligt net onder de grenswaarde, de verkeersdruk op de Raadhuisweg en Heerenweg ligt daar ruim onder.

Op de Kerkelaan vindt nog een overschrijding plaats, gezocht kan worden naar aanvullende maatregelen in de vorm van gedragsbeïnvloeding of een herinrichting.

Scenario 14 – Diverse eenrichtingsverboden aangedragen door de bewoners Kerkelaan

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Stationsweg rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting de Heerenweg.
2. Eenrichtingsverkeer ingesteld op een gedeelte van de Heerenweg rijrichting vanaf de Stationsweg tot van Aostastraat
3. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Willibrordusweg rijrichting vanaf de Kerkelaan naar de Heerenweg
4. eenrichtingsverkeer ingesteld op het Looplein rijrichting vanaf de Heerenweg richting de Raadhuisweg
5. eenrichtingsverkeer ingesteld op een gedeelte van de Kerkelaan rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting de Willibrordusweg



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 14)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.100
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	4.900
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	9.700
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	3.800
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	7.200
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	7.100
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.100
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	13.200
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	13.300
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.500
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.100
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	8.000
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	19.200
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg- Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	4.000
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	5.000
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	4.100
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	1.700

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 14):

- + Afname op Kerkelaan, tot onder de grenswaarde.
- + Afname op de Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde
- Toename van de verkeer op de Raadhuisweg, het Looplein en Schuine Hondsboschelaan.

Scenario 14 - conclusie

De diverse eenrichtingsverboden hebben een positief effect op de wegen waarop het is ingevoerd. Echter heeft dit scenario onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarde op de Kanaalweg, Raadhuisweg en Looplein worden overschreden. Tevens staat dit scenario haaks op de structuurvisie en toekomstvisie waarbij het verlevendigen van het Looplein als speerpunt wordt genoemd.

Scenario 14a – Diverse eenrichtingverboden

Bij dit scenario wordt:

1. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Stationsweg rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting de Heerenweg.
2. eenrichtingsverkeer ingesteld op een gedeelte van de Heerenweg rijrichting vanaf de Stationsweg tot van Aostastraat
3. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Willibrordusweg rijrichting vanaf de Kerkelaan naar de Heerenweg
4. eenrichtingsverkeer ingesteld op het Looplein rijrichting vanaf de Heerenweg richting de Raadhuisweg
5. eenrichtingsverkeer ingesteld op een gedeelte van de Kerkelaan rijrichting vanaf de Kennemerstraatweg richting de Willibrordusweg
6. eenrichtingsverkeer ingesteld op de Kanaalweg rijrichting vanaf de Hooge Venne Richting Het Roosendaal



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 14a)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	19.900
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	4.900
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	4.500
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	7.500
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	5.600
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	5.400
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennewatersweg)	6.000	3.300	3.700	4.500
8.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	15.100
9.	Vennewatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	14.200
10.	Vennewatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	7.500
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.400
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	8.000
13.	Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	19.200
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	4.000
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	5.000
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	4.000
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	1.700

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 14a):

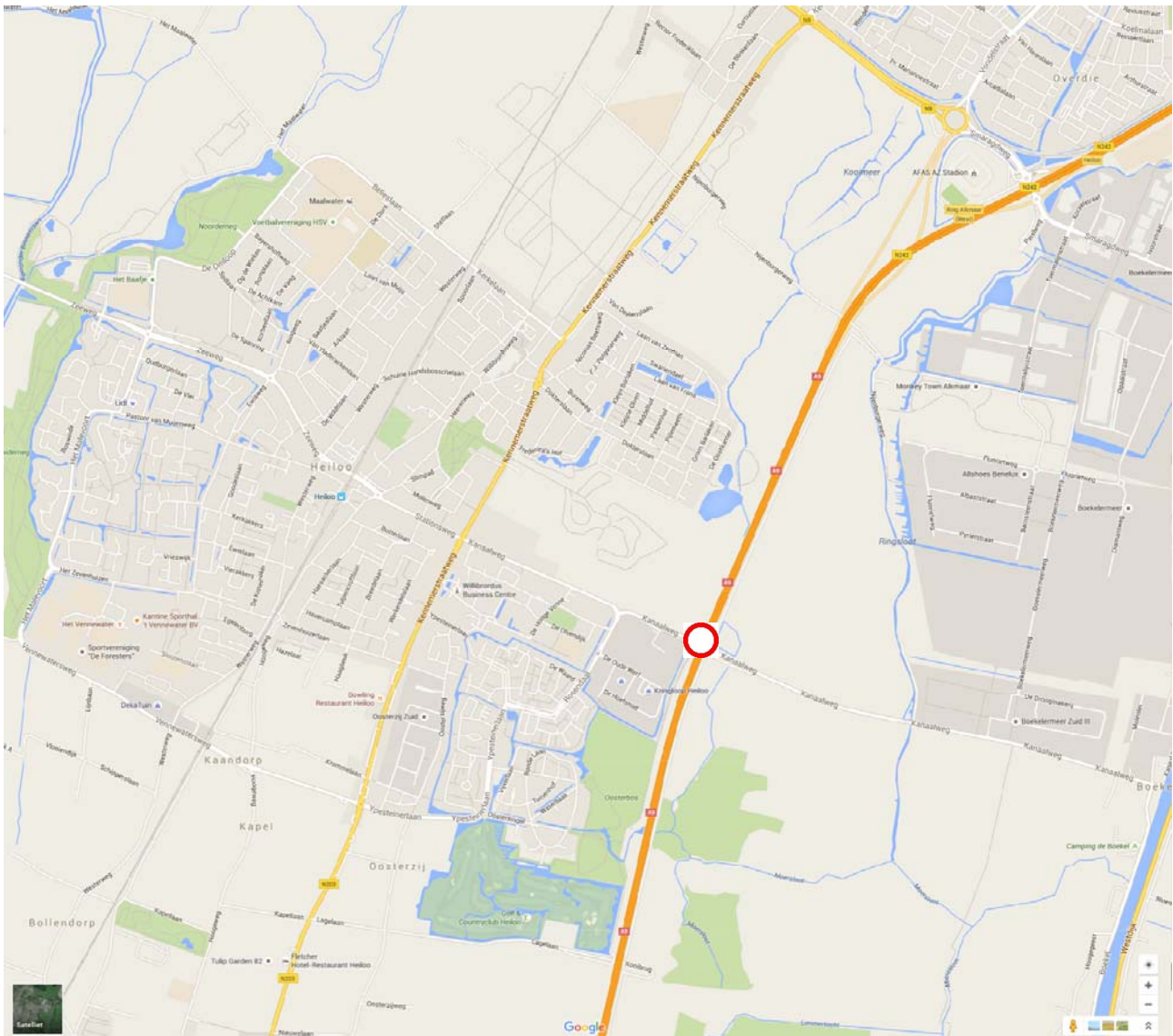
- + Afname op Kerkelaan, tot onder de grenswaarde.
- + Afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde
- Toename van de verkeer op de Raadhuisweg en Schuine Hondsboschelaan.

Scenario 14a - conclusie

De diverse eenrichtingsverboden hebben een positief effect op de wegen waarop het is ingevoerd. Echter heeft dit scenario onvoldoende oplossend vermogen omdat de grenswaarde op de Raadhuisweg en Schuine Hondsboschelaan worden overschreden. Tevens staat dit scenario haaks op de structuurvisie en toekomstvisie waarbij het verlevendigen van het Looplein als speerpunt wordt genoemd.

Scenario 15 – Afsluiting Kanaalweg t.h.v. viaduct A9

Bij dit scenario wordt de Kanaalweg afgesloten t.h.v. het viaduct over de A9



	Wegvak	Grenswaarden uit Verkeersplan Heiloo 2008	Basisjaar	Plansituatie 2030 (aansluiting A9 zonder aanvullende maatregelen)	Plansituatie 2030 (Scenario 15)
1.	Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg)	25.000	20.900	18.800	20.600
2.	Kerkelaan (Kennemerstraatweg – Willibrordusweg)	6.000	7.600	7.700	8.300
3.	Kanaalweg (Kennemerstraatweg – Rosendaal)	8.000	5.000	11.400	2.800
4.	Ypesteinerlaan/Rosendaal (De Boog – Oude Werf)	8.000	3.500	3.700	2.000
5.	Stationsweg (Kennemerstraatweg – Heerenweg)	8.000	8.500	10.700	6.300
6.	Zeeweg (Stationsweg – Westerweg)	8.000	7.300	9.400	5.500
7.	Westerweg (Het Zevenhuizen – Vennwatersweg)	6.000	3.300	3.700	5.000
8.	Kennemerstraatweg (Vennwatersweg – Kerkelaan)	20.000	13.600	11.500	15.000
9.	Vennwatersweg (Kennemerstraatweg / Hoogeweg)	20.000	6.500	12.000	14.200
10.	Vennwatersweg (Westerweg – Het Zevenhuizen)	20.000	4.000	6.700	8.000
11.	Malevoort (Boekenstein - Oudburgerlaan)	8.000	3.900	4.400	5.800
12.	Zeeweg (Ronde Omloop / Malevoort - Heilooër Zeeweg)	8.000	6.500	8.300	7.300
13.	Kennemerstraatweg (Vennwatersweg - Lagelaan)	25.000	18.900	18.200	27.700
14.	Zevenhuizerlaan (Kennemerstraatweg-Bestevaerlaan)	4.000	2.100	2.500	2.600
15.	Raadhuisweg (t.h.v. Kennemerstraatweg)	4.000	2.200	2.600	2.700
16.	Looplein (Raadhuisweg – Van Aostastraat)	4.000	1.400	1.500	1.500
17.	Heerenweg (Stationsweg - Willibrordusweg)	4.000	3.700	3.000	3.100

Belangrijkste constatering (vergelijking A9 zonder aanvullende maatregelen met scenario 15):

- + Afname op de Kanaalweg, Stationsweg en Zeeweg tot onder de grenswaarde.
- Toename van de verkeer op de Kerkelaan tot boven de grenswaarde.
- Toename op de Kennemerstraatweg (zuid) tot boven zijn grenswaarde.

Scenario 15 - conclusie

De afsluiting van de Kanaalweg zorgt voor meer verkeer op de Kennemerstraatweg aan de zuidkant van Heiloo. Dit wegvak kan het verkeer niet goed meer afwikkelen, ditzelfde geldt voor het wegvak en de kruisingen naar de aansluiting A9. Naast het overschrijden van de grenswaarde wordt de bereikbaarheid van de Oude Werf en Boekelemeer beperkt. Bovendien neemt het aantal vrachtverkeersbewegingen door de kern (van en naar de Oude Werf) in dit scenario toe. Dit scenario heeft onvoldoende oplossend vermogen, het is daarnaast niet haalbaar om met aanvullende maatregelen te komen tot een scenario met voldoende oplossend vermogen.

VERSLAG: OVERLEG BEWONERSGROEPEN OMTRENT VERKEERSBELEID (6 DEC. 2017)

Datum overleg	6 december 2017
Tijd	19:30 – 21:30 uur
Locatie	Raadszaal (Raadshuisplein 1, Heiloo)
Bijlage	Presentaties en ingebrachte teksten van diverse bewonersgroepen

Welkom

Wethouder Opdam heet de aanwezigen hartelijk welkom en geeft de context van de avond aan. Op 31 oktober is een gezamenlijke avond georganiseerd waarin het proces centraal heeft gestaan. Tijdens deze avond is een procesvoorstel ingediend door enkele leden van de Maatschappelijke Denktank. Vervolgens heeft de gemeenteraad op 6 november een motie aangenomen waarin het college wordt opgedragen om:

1. het onderzoek naar aanvullingen op bestaande maatregelenpakketten af te ronden en de resultaten hiervan in ieder geval toe te sturen aan de Maatschappelijke Denktank en Bestuurlijke Klankbordgroep;
2. parallel aan bovenstaande een notitie uit te werken waarin het procesvoorstel van de bewonersgroepen verder wordt uitgewerkt (qua kosten, planning en termijn waarom reconstructie Kerkelaan kan starten)
3. voorbereidende maatregelen te treffen om de permanente meetpunten te kunnen plaatsen, de beperking voor vrachtverkeer en landbouwverkeer uit te rollen en de daarbij benodigde handhaving te kunnen uitoefenen.

Vanavond staat in het teken van het eerste en tweede punt uit de motie.

Onderzoek naar aanvullingen op bestaande maatregelenpakketten

Met de uitnodiging voor deze bijeenkomst zijn ook de resultaten van het onderzoek naar aanvullingen op bestaande maatregelenpakketten meegestuurd. Het resultaat is in ieder geval één 'scenario' dat voldoet aan de eisen en uitgangspunten die door de gemeenteraad bij aanvang van het proces zijn meegegeven. Zoals in de uitnodiging is benoemd was het de insteek om de resultaten vanavond nader toe te lichten. In voorbereidende gesprekken is door een vertegenwoordiging van de bewonersgroepen echter gesteld dat hier op dit moment geen behoefte aan is.

Vanuit diverse leden van de Maatschappelijke Denktank wordt gesteld dat er wel degelijk behoefte is aan nadere toelichting. De Maatschappelijke Denktank komt overeen dat vanavond wordt ingezoomd op het nieuwe proces en mogelijk in een later stadium terug te komen op de uitgewerkte maatregelenpakketten.

Als voorzitter van de Maatschappelijke Denktank stelt Marc Klamer dat met het opleveren en toesturen van de maatregelenpakketten voor hem als voorzitter van de Maatschappelijke Denktank zijn taak erop zit. Hij bedankt de Maatschappelijke Denktank voor de inzet en betrokkenheid.

Procesvoorstel bewonersgroepen

Marjon Zandvliet licht het procesvoorstel van de bewonersgroepen toe. Zij benoemt dat er de afgelopen 1,5 jaar veel werk is verricht, maar dat de denktanksessies in de ogen van diverse bewonersgroepen teleurstellend zijn verlopen. In de periode dat het proces heeft stilgelegen, hebben bewoners daarom onderling een procesvoorstel uitgewerkt. Zij stelt dat dit proces meer de focus legt op overeenkomsten en niet op de verschillen. Er is bij bewonersgroepen behoefte aan kennis en inzicht (bijvoorbeeld in verkeersberekeningen), een gedragen verkeersbeleid en dialoog. Het doel van het procesvoorstel is om hiaten en miscommunicatie te overbruggen en onduidelijkheden weg te nemen.

Er moet een afweging worden gemaakt tussen **veiligheid**, **leefbaarheid** en **bereikbaarheid**.

- **Veiligheid** wordt als collectief belang beschouwd dat voor iedereen min of meer gelijk is.
- **Bereikbaarheid** wordt voornamelijk als individueel belang beschouwd, op dat niveau worden ook tegenstellingen inzichtelijk.
- **Leefbaarheid** zit daar tussenin, het gaat hierbij voornamelijk om het erkennen van overlast die enkele in de huidige situatie straten ervaren.

Het idee is om met het procesvoorstel eerst de focus te leggen op de overeenkomsten, het niveau van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Marjon stelt dat in de denktanksessies te snel werd ingezoomd op bereikbaarheid, het niveau waar de tegenstellingen tot uiting komen.

Het doel van deze avond is om de verschillende bewonersgroepen de gelegenheid te geven de uitgangspunten uiteen te zetten. Op voorhand hebben vijf mensen te kennen gegeven de uitgangspunten te willen presenteren, tijdens de avond komen er daar nog twee bij.

Uitgangspunten

Dick Mol (namens diverse bewonersgroepen)

De presentatie van Dick Mol is als bijlage toegevoegd. In de presentatie wordt de geschiedenis van Heiloo aangehaald als een aantal buurtschappen die langzaam aan elkaar is gegroeid tot een tuindorp. Het is historisch gegroeid dat verschillende oost-west verbindingen een soort doorgaande routes zijn geworden met veel 'niet-bestemmingsverkeer', terwijl dit niet past bij de functie van de weg. Door deze wegen onaantrekkelijk te maken moet het verkeer worden geconcentreerd op wegen die daarvoor zijn ingericht.

Onderstaande uitgangspunten nader toegelicht:

- Heiloo als Fietsdorp,
- Verkeersremmende maatregelen boven handhaving,
- Bereikbaarheid,
- Leefbaarheid,
- Duurzaam Veilig.

Vragen/opmerkingen n.a.v. presentatie

Rob van der Wal geeft aan dat ondernemers voorstander zijn van de komst van de aansluiting A9, zodat het vrachtverkeer door het dorp kan worden beperkt. Tevens benoemt hij dat er wel degelijk energie wordt gestoken in acties om overlast voor bewoners te beperken (zoals Vomar, beperken bode verkeer, LTO die gebruik maakt van de randweg Alkmaar). Vanuit ondernemers wordt gepleit om de Middenweg (Boekelermeer) z.s.m. – al is het maar als proef - open te stellen.

Heiloo Energie roept op om een anti-verkeersplan uit te werken, met bijvoorbeeld het streven om het verkeer in Heiloo met 50% te beperken. Er moeten ideeën worden ontwikkeld om mensen te stimuleren zich op andere wijzen voort te bewegen.

Ellen van Luitgaren geeft aan het jammer te vinden dat zo snel door de uitgangspunten heengeseld is. Het was juist de wens om de uitgangspunten aan de raadsleden te presenteren. Het voorstel is om de uitgangspunten uit te schrijven in een notitie/verslag en deze in een later stadium aan te vullen.

Petra Okker (ondernemers Stationsgebied)

De presentatie van Petra Okker is als bijlage toegevoegd. Daarin wordt toegelicht dat het Stationsgebied meer moet worden ontwikkeld als ontmoetingsplek. De angst wordt uitgesproken dat het spoorboekloos rijden zeer negatieve gevolgen zal hebben voor het stationsgebied. Aanbevolen wordt om:

- de Stationsweg als blauwe zone aan te merken,
- het vracht verkeer in de straat te beperken,
- meer in te zetten op handhaving,
- een distributiecentrum buiten Heiloo te realiseren/faciliteren,
- bij treinstoringen de bussen (vervangend vervoer) niet over de Stationsweg te geleiden.

Vragen/opmerkingen n.a.v. presentatie

Rien Boterman vraagt of er onderling contact is tussen winkeliersverenigingen. Petra geeft aan dat dat er niet is, maar dat er wel een overleg tussen ondernemers onderling is waarin o.a. wordt gesproken over de bereikbaarheid van de winkelcentra. De verschillende verenigingen zijn wel geïnformeerd over de denktanksessies maar hebben geen verdere actie ondernomen.

Dhr. Mul geeft aan, in tegenstelling tot de ondernemers in het stationsgebied, positief aan te kijken tegen het spoorboekloos rijden. Daarbij pleit dhr. Mul er wel voor om de intercitystatus te behouden, anders leidt het tot een toename van het autoverkeer.

Patricia van Marle (bewoners Zeeweg, Hippische sportver. Heiloo en wooncomplex Westerzij)

Hippische sportvereniging Heiloo moet veilig te bereiken en te verlaten zijn en blijven voor ruiters te paard. Ruiters en amazones moeten vooral veilig over kunnen steken vanaf ruiterspad en fietspad, bijvoorbeeld door het aanleggen van een vrije ruimte halverwege de Zeeweg, zodat het niet nodig is om in één keer over te steken.

De wens is een aanrijroute voor gemotoriseerd (paardentrailers/vrachtwagens) zonder drempels of andere maatregelen waar trailers en vrachtwagens last van hebben. Ten behoeve van de veiligheid moet groen worden gesnoeid zodat het zicht op het fietspad beter is voor met name vrachtwagens die wegrijden vanaf de parkeerplaats bij de Hippische sportvereniging Heiloo.

Voor de Westerzij geldt dat vooral het langzame verkeer veilig van en naar de Westerzij (en Rietvink) moet kunnen komen. Als mogelijk maatregel wordt het toestaan van fietsers in twee richtingen op het fietspad aan de zuidkant van de Zeeweg tussen wooncomplex Westerzij en de rotonde Zeeweg – Het Malevoort – De Omloop.

Het verzoek is om na te denken over manieren om het verkeer komende vanuit Egmond ervan te overtuigen dat er direct na het bord bebouwde kom snelheid moet worden geminderd. Dit komt de verkeersveiligheid van ruiters te paard en bewoners/bezoekers van Westerzij en Rietvink ten goede.

Ton Ruiter (Stationsweg)

Heiloo is in de afgelopen decennia steeds verder gegroeid evenals het verkeersaanbod in het dorp. De structuur is echter niet voorbereid op een verdere ontwikkeling van autoverkeer. De focus moet liggen op een duurzaam veilig dorp, daar is het een kwestie van geven en nemen met begrip voor elkaars belangen.

Algemeen:

- Een veilig en duurzaam fietsdorp
- Oplossen en voorkomen van knelpunten
- Verminderen van overlast, o.a, verkeersintensiteit, geluidsoverlast en fijnstof
- Wij enthousiasmeren de visie van de gemeente voor een veilig fietsdorp en een veilig duurzaam verkeersplan.

Specifiek voor de Stationsweg:

- Veilige straat om door te fietsen, bredere fietspaden
- Handhaving op snelheid ≤ 30 km/uur
- Verbod op vrachtverkeer zwaarder dan 3500 kg en langer dan 12 meter.
- Doorgaand verkeer en regionaal verkeer enthousiasmeren om buiten Heiloo om te rijden.
- Verbod op landbouwverkeer.

Rien Boterman (Het Malevoort)

Binnen het verkeersbeleid moet niet alleen gekeken worden naar hoeveel verkeer er over de wegen gestuurd kan worden. Het Malevoort wordt daarbij gezien als ontsluitingsweg voor het westelijke deel van Heiloo. Maar het betreft ook een straat waar bewoners met de tuinen aan wonen, met scholen aan de oostzijde en een winkelgebied. Het is de wens om het verkeer dat geen herkomst/bestemming heeft in Heiloo te weren. Het verkeer dat vervolgens overblijft moet worden verdeeld over het wegennet.

Wilbert Mul (Termijen)

In scenario 8a wordt de Vennewatersweg als toevoeroute beschouwd die alle problemen als sneeuw voor de zon oplost. Er bestaan twijfels over de verkeersintensiteiten op de Vennewatersweg die na de spoorwegovergang / -onderdoorgang in het verkeersmodel sterk afnemen.

De angst is dat er in veel meer verkeer bijkomt dat op basis van het verkeersmodel wordt verwacht. De inrichting van de Zeeweg naar Egmond moet worden aangepast zodat deze meer is toegespitst op deze veronderstelde verkeerstoename.

Het verzoek is om op een alternatieve manier na te denken over laden en lossen / vrachtrouwing.

Rob Tijssen (Egmond-Binnen)

- Egmond-Binnen geeft aan belang te hebben bij de aansluiting A9 Heiloo, maar geeft aan dat het verkeersoverschot niet mag worden afgewenteld op Egmond-Binnen. Gemeente Bergen heeft dit standpunt ook erkent.
- Bewoners van Egmond-Binnen willen graag inzicht in welk verkeer uit Heiloo er naar/door Egmond-Binnen gaat.
- Een definitie van kustverkeer opnemen in het beleidsplan.
- Aandacht gevraagd voor specifieke stranddagen / dagjesmensen naar het strand.

Vragen/opmerkingen n.a.v. presentatie

Voor de problematiek rond kustverkeer wordt een mogelijke oplossing gezien in een randweg aan de zuidzijde van Egmond-Binnen. De vraag is hoeveel ruimte is te vinden voor een dergelijke maatregel. Rob Tijssen geeft aan hier niet enthousiast tegenaan te kijken, maar neemt het idee mee terug naar de achterban.

Afsluiting

De uitgangspunten die vandaag worden uitgesproken krijgen een plek in een notitie die wordt rondgestuurd. In de motie van 6 november heeft de gemeenteraad de ruimte geboden om het procesvoorstel verder uit te werken. Han Eshuijs benadrukt dat het uiteindelijk aan de raad is om een besluit te nemen over hoe om te gaan met het geuite procesvoorstel en de uitgangspunten van bewoners.

Han Eshuijs constateert dat er een hoge mate van betrokkenheid is. Dat men meer overeenkomsten heeft dan er tegenstellingen zijn, al ziet men dat niet altijd van elkaar. De termen leefbaar, veilig en bereikbaar zijn heel abstract, de moeilijkheid zit in de vertaling van deze begrippen naar concrete maatregelen. Er is een verschil tussen de verschillende bewonersgroepen wat betreft detailniveau. Het is zaak om het eerst eens te worden over de uitgangspunten en dan pas het detailniveau in te gaan. Vandaag is een aanzet gedaan om de uitgangspunten boven tafel te krijgen.

BIJLAGE: PRESENTATIES / INGEBRACHTE TEKSTEN BEWONERSGROEPEN



Dick Mol (namens diverse bewonersgroepen) – Uitgangspunten

Uitgangspunt 1: Heiloo als Fietsdorp

- ❑ Auto te gast, langzaam verkeer in de voorrang
- ❑ In openbare ruimte waar auto's, vrachtverkeer en fietsers gebruik maken van dezelfde weg, heeft de fietser voorrang.
- ❑ Kraan moet dicht aan de randen van Heiloo om het doorgaande verkeer voor de regio te weren uit Heiloo en zichtbare/fysieke maatregelen die de automobilist attenderen op het feit dat er ze een "fietsdorp" in rijden.
- ❑ 30 km zones ook daadwerkelijk inrichten als 30 km.
- ❑ "fietsen" staat boven doorstroming auto's
- ❑ Veiligheid door middel van inrichting wegen, fietspaden en stoepen.
- ❑ Stoep rollator vriendelijk.
- ❑ Erftoegangswegen gelijkwaardige kruisingen

Uitgangspunt 2

Verkeersremmende maatregelen boven handhavingsprincipes.

- ❑ Inrichting van dorp en wegen zodanig dat de het snelheidsbeperkend werkt en niet uitnodigt om door heen te rijden.
- ❑ Verkeer wat ergens niet hoeft te zijn, neemt een alternatieve route.

Uitgangspunt 3

Bereikbaarheid

- ❑ Vrij kunnen bewegen voor het interne verkeer in Heiloo van fiets en auto.
- ❑ Vrachtverkeerroutes.
- ❑ Bevoorrading met kleine vrachtauto's. Indien niet mogelijk wordt er gewerkt met venstertijden.
- ❑ Doorgaand verkeer in de regio weren uit Heiloo
- ❑ Voor het herkomst en bestemmingsverkeer in en uit de wijken van Heiloo routes bepalen.

Uitgangspunt 4

Leefbaarheid

- Geen doorgaand verkeer generen (regioverkeer)
- Voldoen aan de wettelijke norm op geluid en luchtkwaliteit

Uitgangspunt 5

Duurzaam Veilig

- ▶ Iedereen op een gelijkmatige veilige wijze toegang heeft tot de openbare ruimte.
- ▶
- ▶ De vijf principes:
 - ❑ functionaliteit
 - ❑ homogeniteit
 - ❑ herkenbaarheid
 - ❑ vergevingsgezindheid.
 - ❑ statusonderkenning

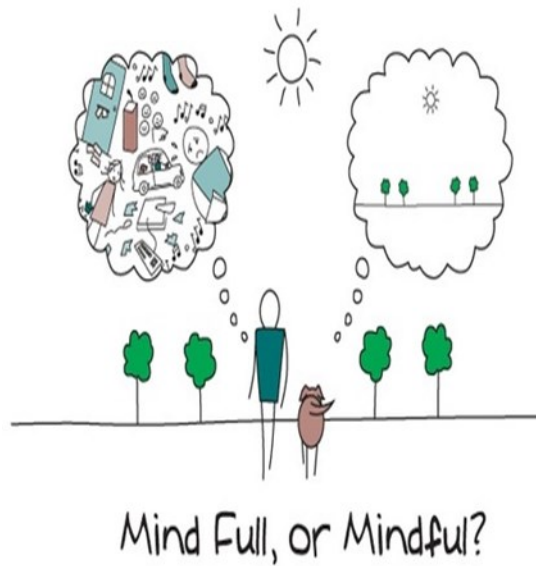


Petra Okker (namens ondernemers stationsgebied) – Uitgangspunten



Visie van de vereniging

- De winkeliers voelen zich betrokken bij de kernwaarden van de gemeente Heiloo welke staat voor: ruimte, bewustzijn en verbinding.



**WAAROM
MOEILIK DOEN
ALS
HET SAMEN KAN**

Loesje

POSTBUS 1045

6801 BA ARNHEM

GIRO3254768

functie van Stationscentrum Heiloo

- Het winkel gebied Stationscentrum is een sociale ontmoetingsplaats voor de consument.
- De huidige problematiek van winkelgebieden/ gemeentes is historisch gegroeid: de sociale functie, die vroeger in de stads- en dorpskernen en markten centraal stond, is op de achtergrond geraakt.
- Ons Stationscentrum heeft door de diverse horeca gelegenheden en terrassen naast een winkel functie ook een sociale functie gekregen en opgebouwd.



Wat is de kracht van Heiloo

- Ons Station is de Kracht van Heiloo.
- Het is een ontmoetingsplaats en verbindt mensen.
- Is goed voor de economie.
- Bereikbaarheid is goed.
- Jonge gezinnen willen hier wonen.
- Hebben een winkel aanbod voor Jong en Oud.



Doel en doelstellingen

- Een winkelcentrum moet niet alleen "nice-to-stay", maar ook "need-to-stay" zijn: de locatie moet relevant zijn voor gebruikers en verder gaan dan het aanschaffen van producten of diensten.
- Een onderzoek bevestigt dat winkelgebieden weer veel meer moeten worden ontwikkeld als sociale ontmoetingsplek en dat de focus bij ontwikkeling en beheer moet liggen op het stimuleren van sociale interactie.



Risico's bestaande uitwerking verkeersplan

- Wanneer spoorboekloos rijden wordt geïntroduceerd zal de stationsweg onaantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer.
 - Het Stationsgebied zal onaantrekkelijk worden.
 - De forensen zullen willen verhuizen.
 - De Winkeliers wat gaan zij doen? Blijven in een verloren dorp?
 - De jonge gezinnen vertrekken en gaan hun heil ergens anders zoeken.
-
- Willen we dit?
 - Leegstand?



Aanbevelingen

- Geef de stationsweg een minder volle uitstraling door gebied tot blauwe zone te verklaren en geef de bewoners van deze weg een parkeer ontheffing?
- Beperk vrachtverkeer.
- Handhaaf!
- Bekijk de tellingen goed de verkeersdruk neemt niet zoveel toe op de Stationsweg (100 staat er vermeld!), je verschuift de problemen naar andere straten/ wegen.
- Faciliteer / realiseer distributie centrum (buiten Heiloo).
- Indien storing met trein verkeer zorg ervoor dat de bussen NIET over de stationsweg gaan.



Einde!!!

Bedankt voor het
luisteren!!!



BEDANKT

A graphic where the word 'BEDANKT' is spelled out using large, colorful letters held up by hands. The letters are: B (orange), E (blue), D (purple), A (yellow), N (light blue), K (black), and T (blue). Each letter is held up by a hand, with the hands visible from the bottom of the frame.

Patricia van Marle (namens Zeeweg) – Uitgangspunten

Uitgangspunten Zeeweg (rotonde Omloop – einde bebouwde kom Heiloo)

Hippische sportvereniging Heiloo (HSH) moet veilig te bereiken (en te verlaten!) blijven voor ruiters te paard en trailers/vrachtwagens.

Wooncomplex de Westerszij moet vooral veilig te bereiken en te verlaten zijn voor voetgangers en fietsers

HSH Bereikbaar en veilig

Een aanrijroute voor **gemotoriseerd verkeer** vanaf A9 Kooimeer of nieuwe afslag over “ring Heiloo” zonder drempels of andere maatregelen waar trailers en vrachtwagens last van hebben. Vooral nadenken over alternatief als Vennewatersweg niet gebruikt kan worden.

Als blijkt dat de verkeersintensiteit op de Zeeweg tussen de rotonde en Egmond meer toeneemt dan verwacht, verkeersmaatregelen om de veiligheid te vergroten voor gemotoriseerd verkeer dat (komend vanaf de rotonde) linksaf moet slaan richting HSH en het verkeer dat weg moet rijden vanaf het HSH terrein en Parkeerplaats Zuiderneg. Zowel rechts- als linksafslaand verkeer

Er moet ook dringend iets worden gedaan aan de *verlichting* ter hoogte van HSH/Parkeerplaats/fietspad/Zeeweg en er moet *groen weg*, zodat het zicht op het fietspad beter is voor met name vrachtwagens die wegrijden vanaf HSH

Ruiters en amazones moeten vooral veilig over kunnen steken vanaf ruiterspad en fietspad (omdat het ruiterspad zo slecht is, dat het zelfs in de zomer niet meer kan worden gebruikt).

Bijvoorbeeld door het aanleggen van een vrije ruimte halverwege de Zeeweg, zodat het niet nodig is om in één keer over te steken.

Vooruitlopend daarop misschien een oversteek (zebrapad?) met duidelijke markering, zoals bijvoorbeeld ook op de Ewisweg aanwezig is.

Grootste uitdaging voor **beide groepen verkeersdeelnemers** van en naar het HSH-complex, is nog niet eens de toekomstige verkeersintensiteit op de Zeeweg, maar dat het verkeer komend vanaf Egmond veel te hard rijdt en meestal pas bij de rotonde de voet van het gaspedaal haalt. Graag nadenken over manieren om het verkeer ervan te overtuigen dat er direct na het bord bebouwde kom al minder hard moet worden gereden.

Westerszij veilig

Voor de Westerszij geldt dat vooral het langzame verkeer veilig van en naar de Westerszij (en Rietvink) moet kunnen komen als de verkeersintensiteit toeneemt en de anti-snelheid maatregelen niet voldoende resultaat brengen.

Hele simpele oplossing is het formaliseren dat het fietspad aan de zuidkant van de Zeeweg op het gedeelte rotonde – Westerszij – HSH *twee-richting verkeer* wordt, zodat fietsers komend vanaf de Omloop bij de rotonde beschermd kunnen oversteken naar de kant van de Westerszij.

Het fietspad is op dat gedeelte zeker niet smaller dan het fietspad langs de Omloop en dat is ook twee-richting verkeer. Er moeten hoogstens waarschuwborden komen bij de Westerszij en parkeerplaats/HSH dat er ook fietsers van rechts kunnen komen.

Ton Ruiter (namens Stationsweg) – Uitgangspunten

Algemeen:

1. Een veilig en duurzaam fietsdorp
2. Oplossen cq voorkomen van knelpunten
3. Verminderen van overlast, o.a, verkeersintensiteit, geluidsoverlast en fijnstof
4. Wij enthousiasmeren de visie van de gemeente voor een veilig fietsdorp en een veilig duurzaam verkeersplan.

Voor de Stationsweg:

- a. Veilige straat om door te fietsen, bredere fietspaden
- b. Handhaving op snelheid ≤ 30 km/uur
- c. Verbod op vrachtverkeer zwaarder dan 3500 kg en langer dan 12 meter.
- d. Doorgaand verkeer en regionaal verkeer enthousiasmeren/mogelijk maken om bij voorkeur niet meer door de dorpskern hun route te vervolgen.
- e. Verbod op landbouwverkeer.

Verkeersmodel

Regio Noord-Kennemerland

11 januari 2018

Niel Klijn

Sr Beleidsuitvoerder Verkeer

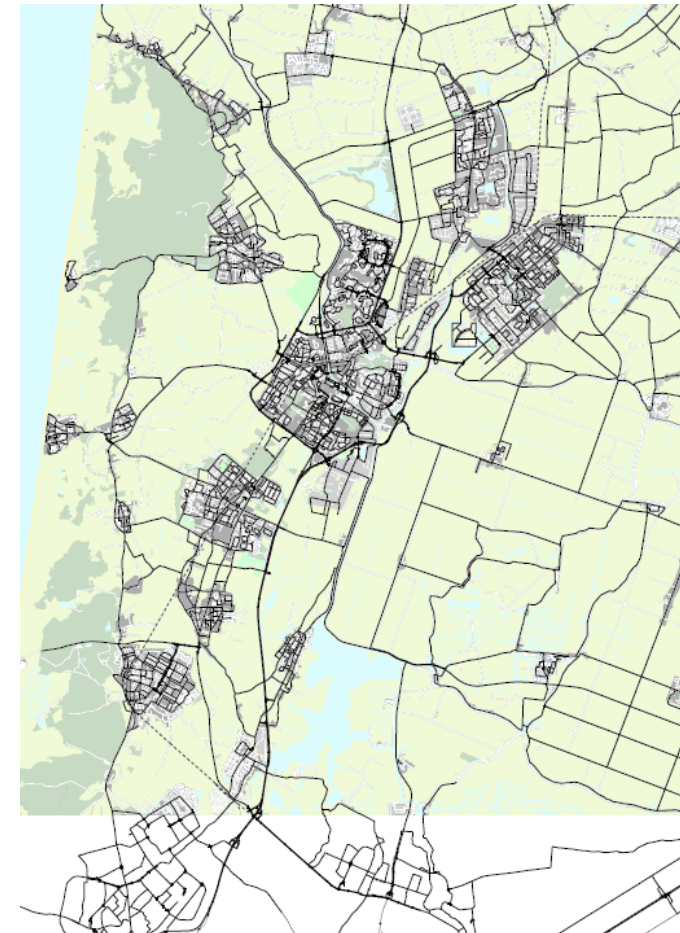
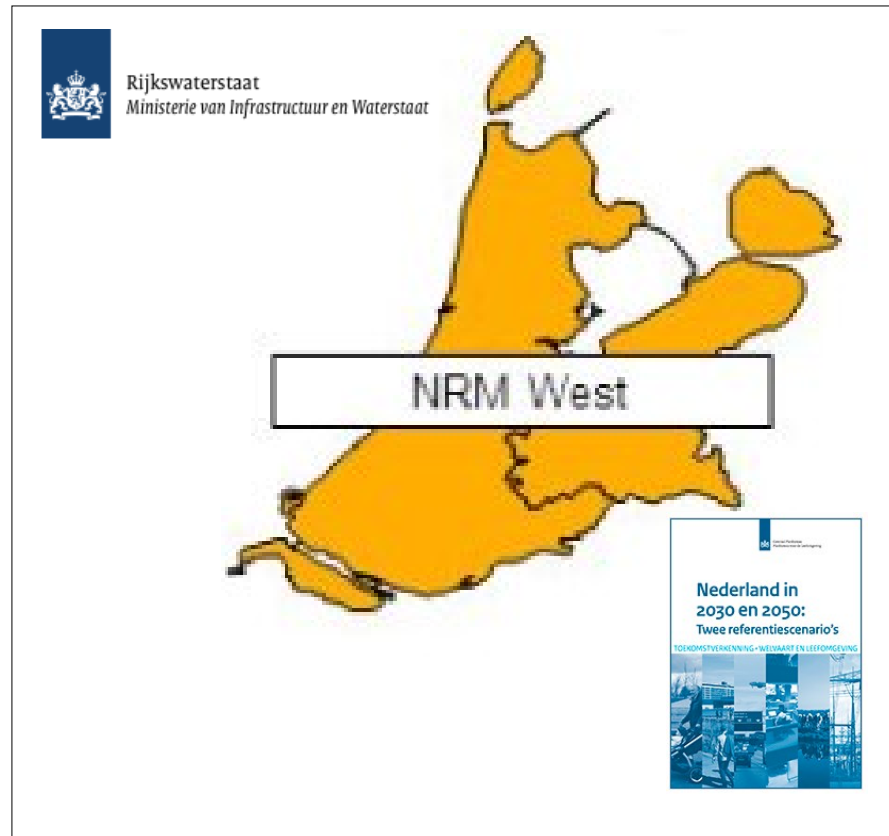
Gemeente Alkmaar

Wat is een verkeersmodel?

Een verkeersmodel geeft inzicht in de huidige en toekomstige verkeers- en vervoersstromen

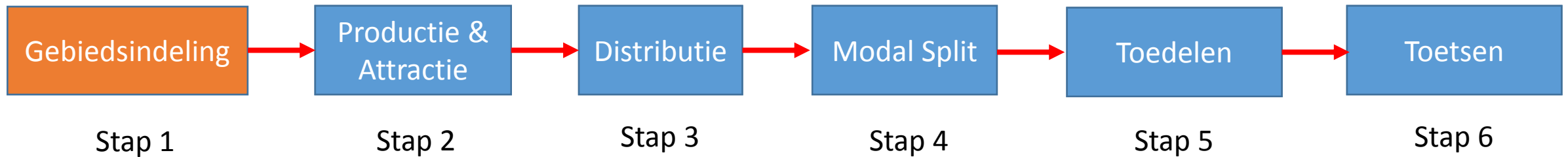


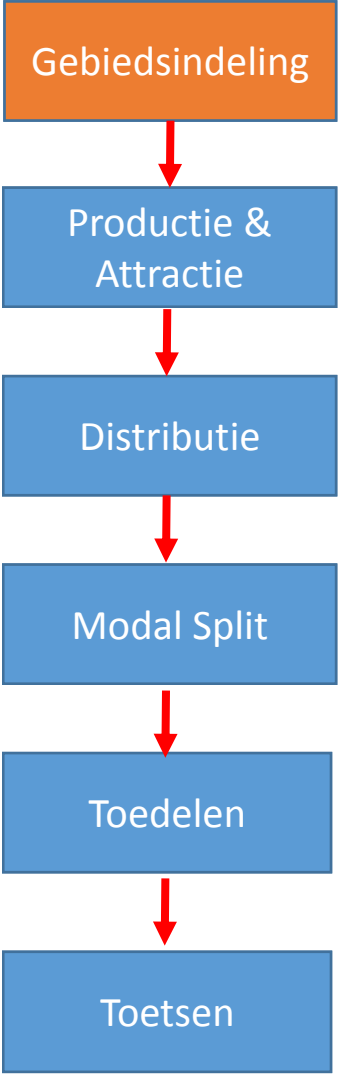
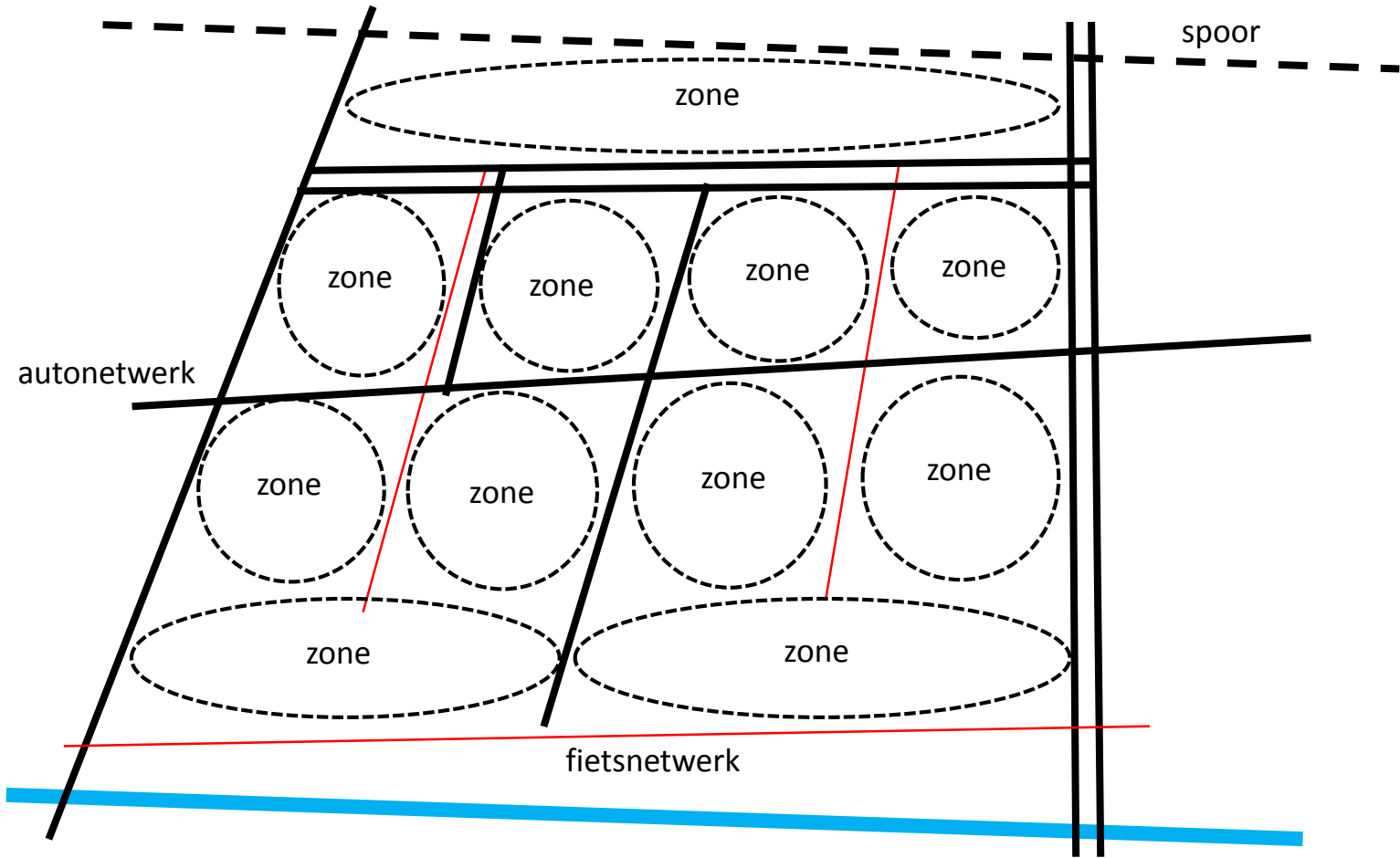
Oorsprong Verkeersmodel

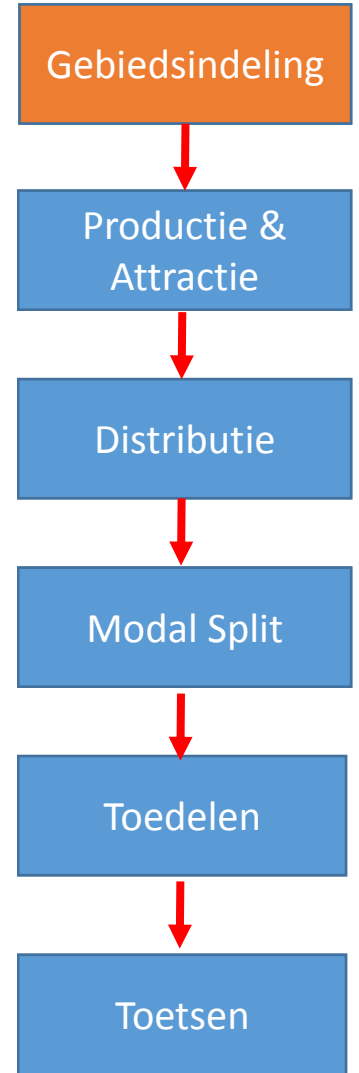
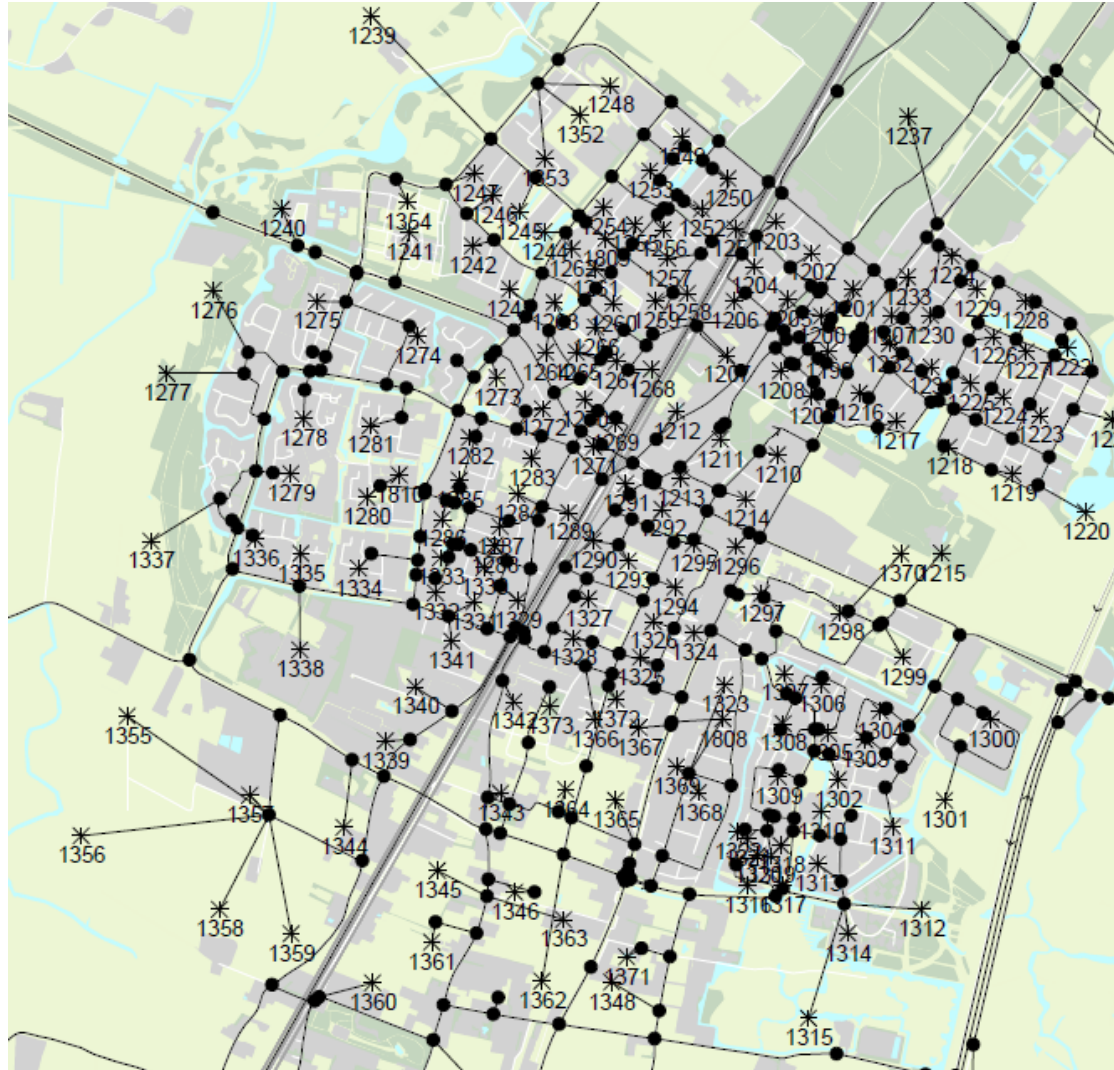


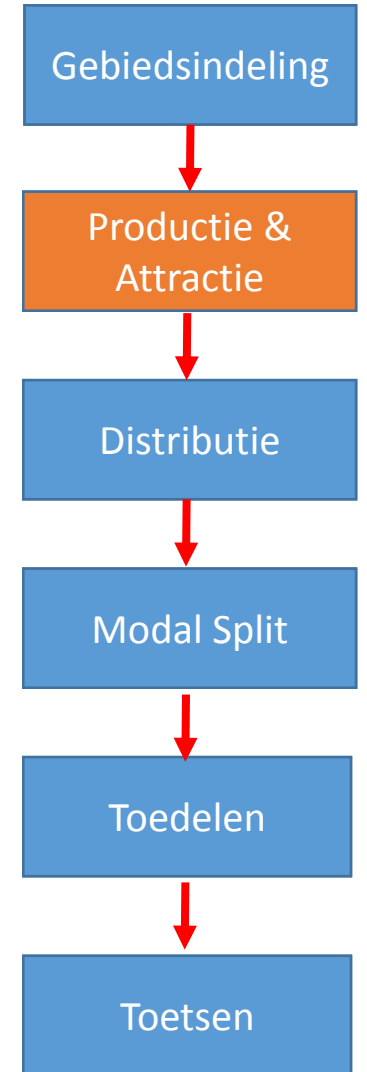
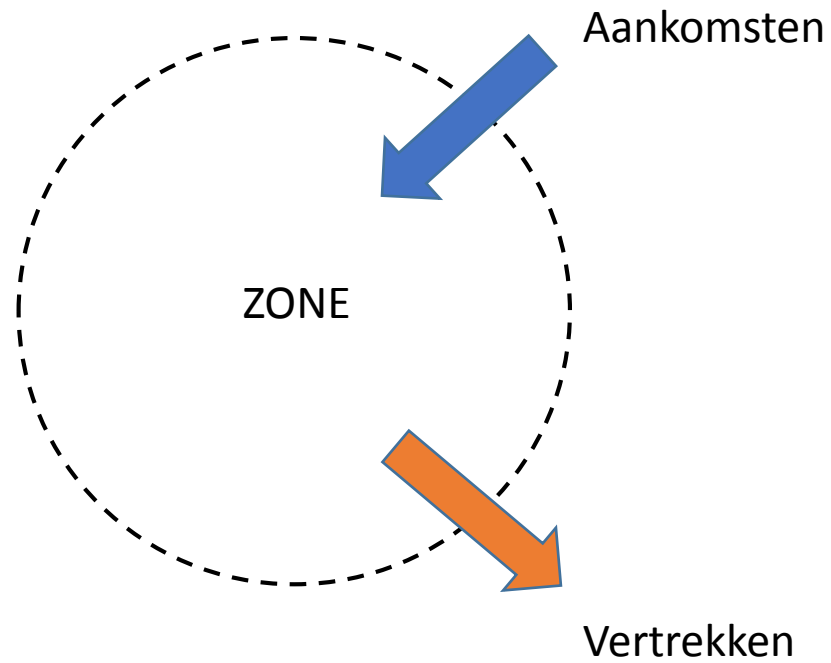
Verkeersmodel
Regio Noord-Kennemerland

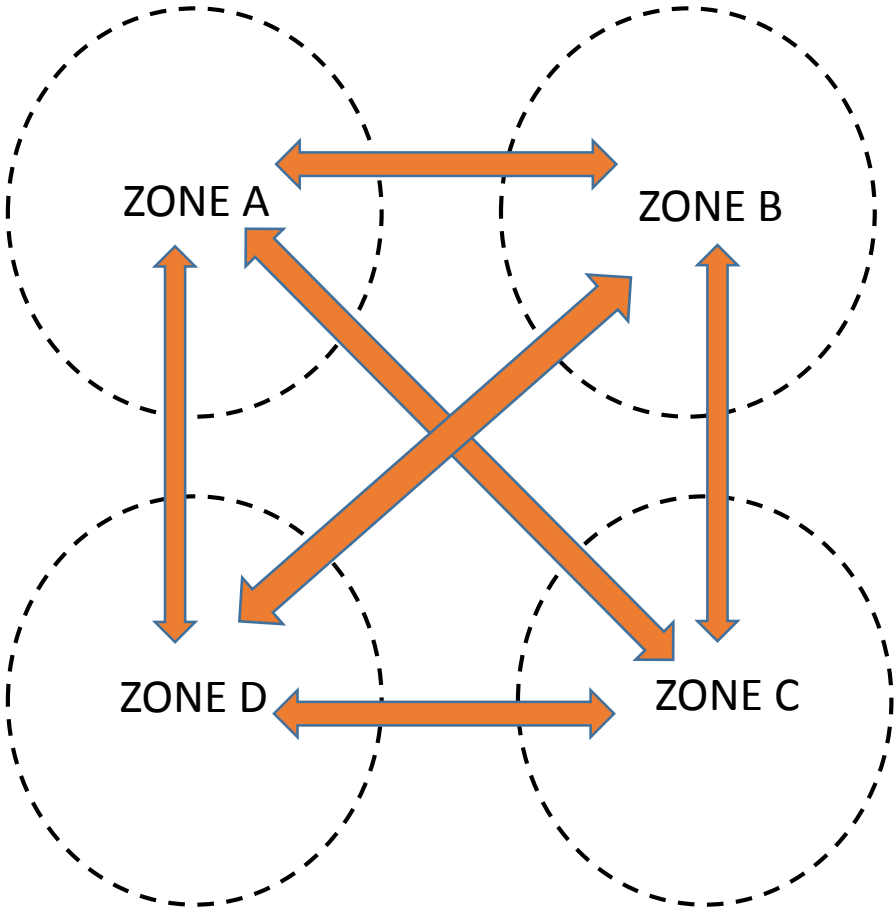
Opbouw Verkeersmodel





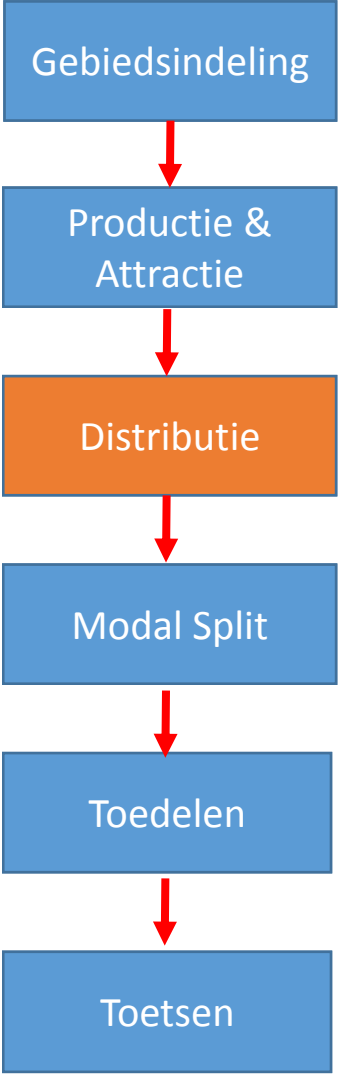


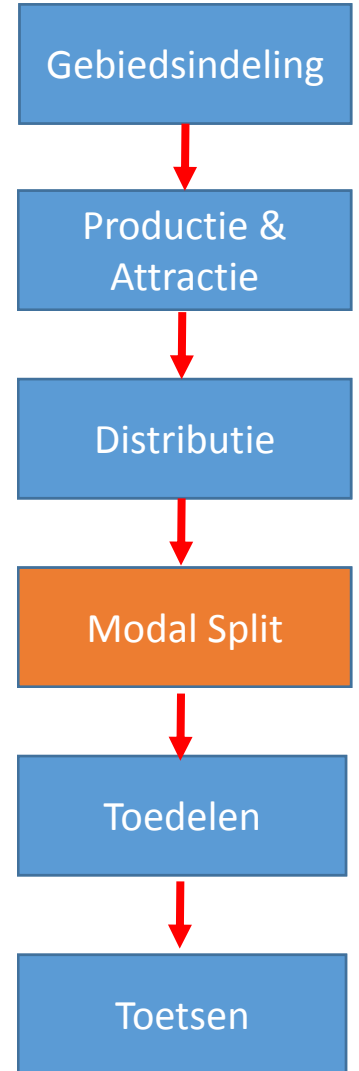
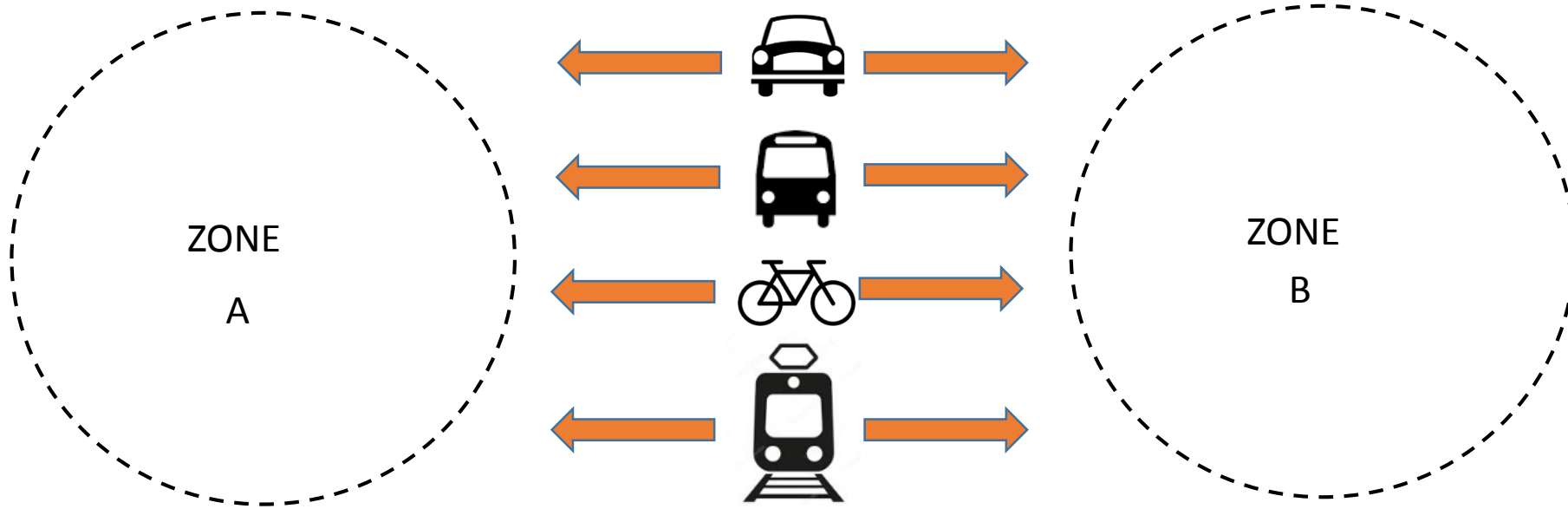


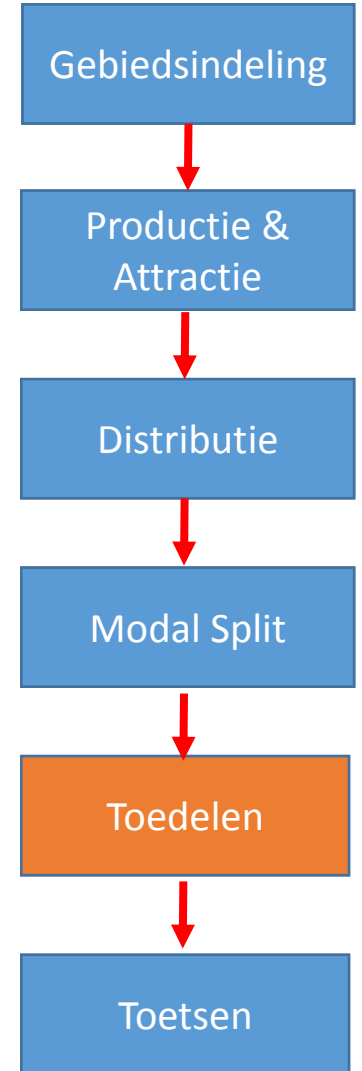
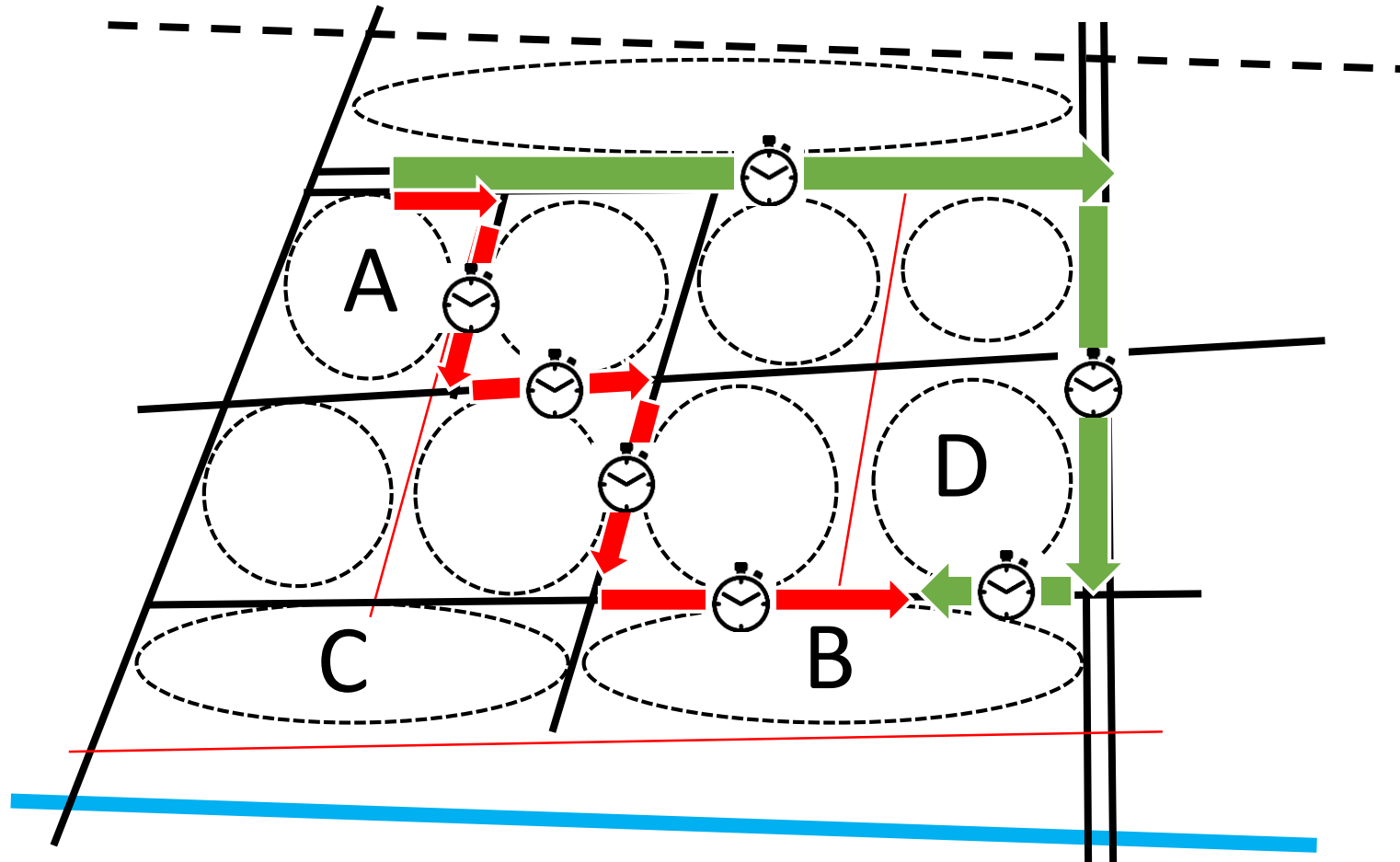


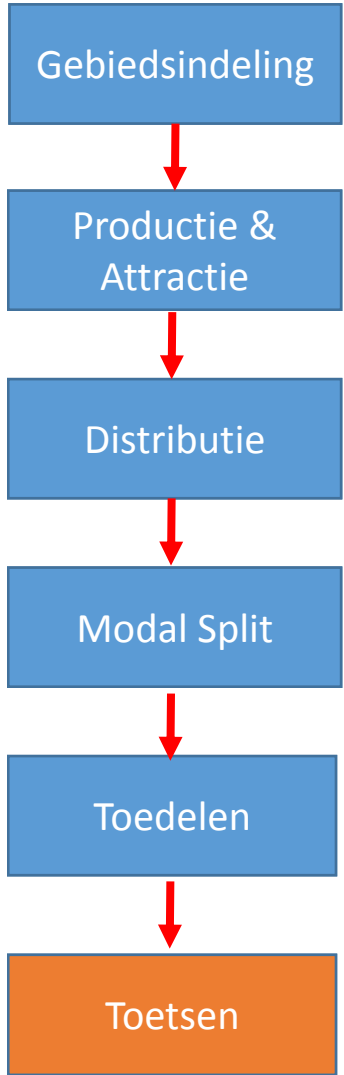
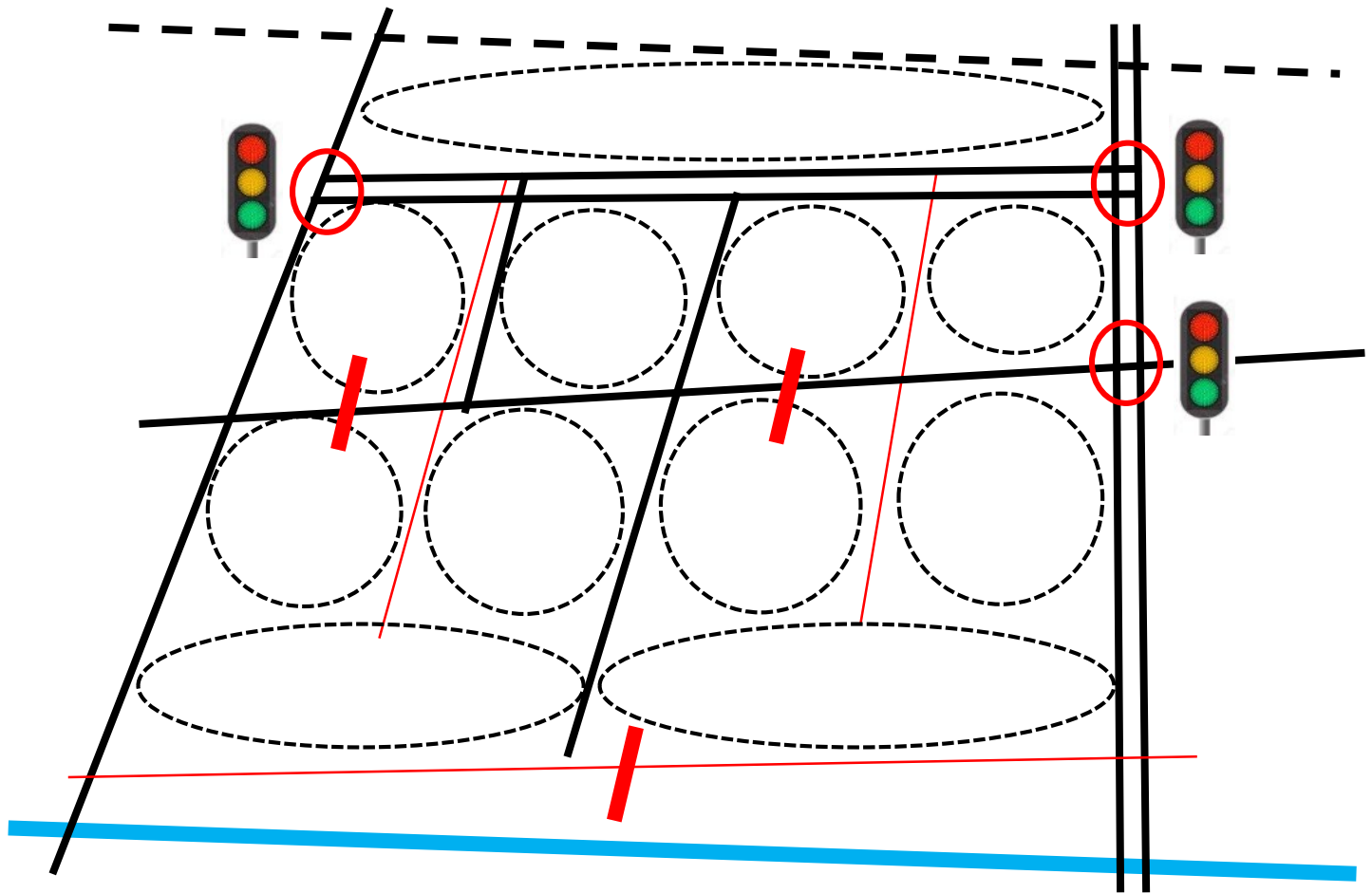
		1	2	3	4	5	6	vertrekken
centrum	1	-	300	100	100	200	300	1000
woonwijk	2	300	-	200	50	100	150	800
industrie	3	100	200	-	100	250	100	750
stad A	4	100	50	100	-	1100	150	1500
stad B	5	200	100	250	1100	-	100	1750
dorp	6	300	150	100	150	100	-	800
aankomsten		1000	800	750	1500	1750	800	

HB-Matrix



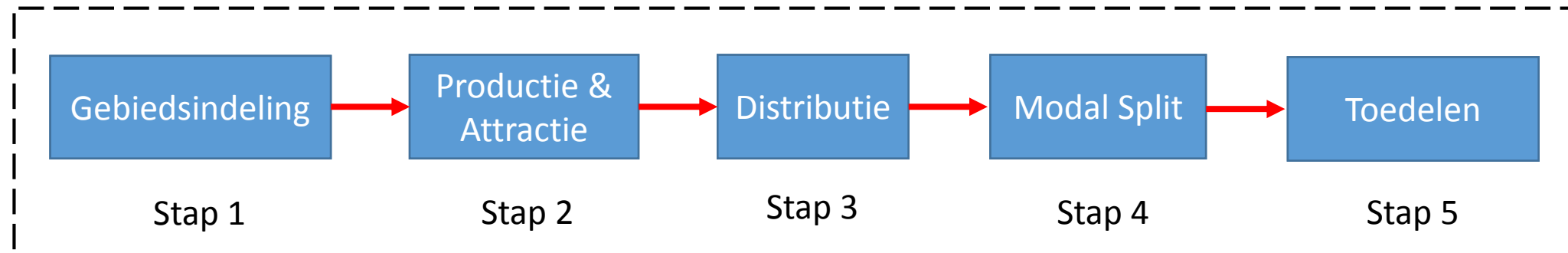






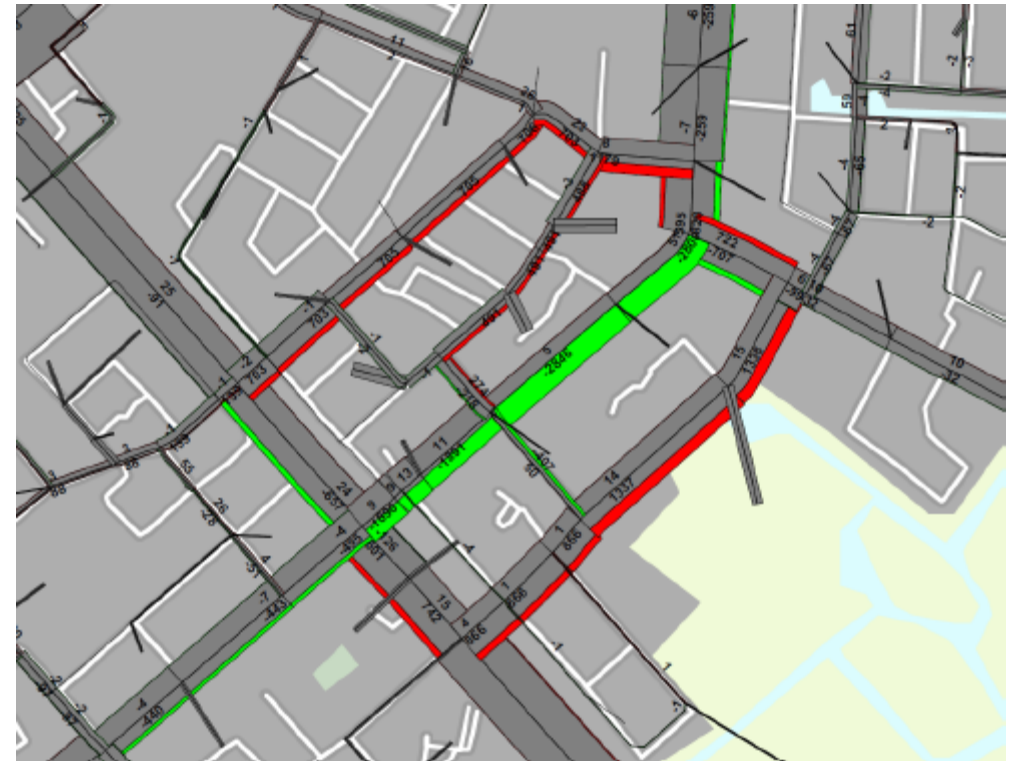
Verkeersmodel 2030

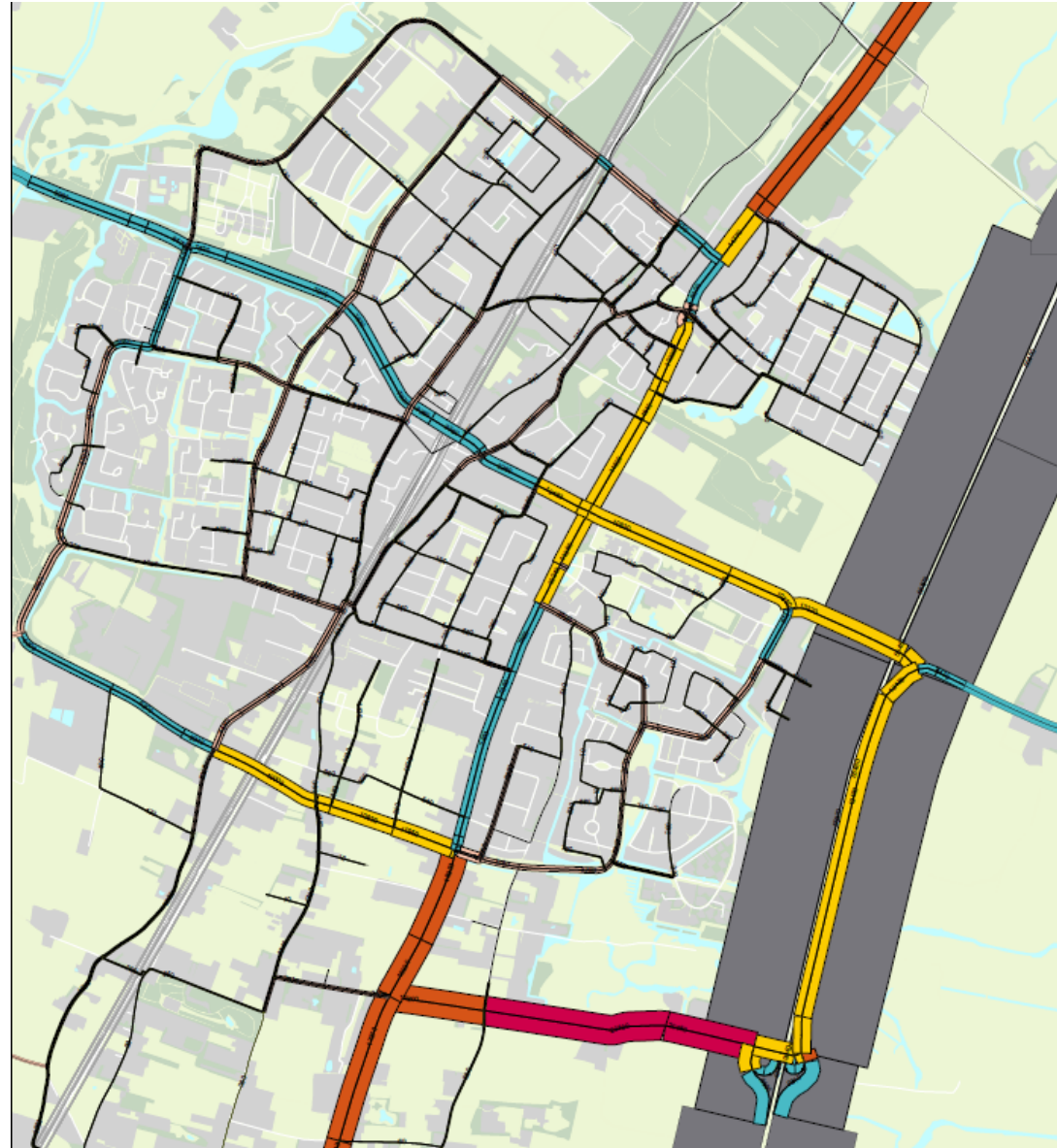
+ Toekomstige bouwplannen
+ Economische ontwikkelingen
+ Infrastructureel aanpassingen



Als al deze stappen gedaan zijn, heb je een basis en een toekomstig verkeersmodel waarmee je het volgende kunt doen:

- Effect van een verkeersmaatregel zoals een nieuwe weg, ander type kruispunt, inrijverbod, éénrichtingsverkeer.
- Voorspellen hoeveel verkeer er in de toekomst over de wegen rijdt.
- Wat is het effect van een nieuwe woonwijk.
- Verkeersbeleid/verkeersvisie opstellen
- Koppelen aan een milieumodel (ivm geluid- en luchtbelasting)





Model 2030

VRAGEN ?

**Uitgangspunten vertegenwoordiging bewoners en ondernemers (d.d. 11 jan. 2018)
met daaronder in groen de reactie van wethouder Opdam (d.d. 16 jan. 2018)**

1. Heiloo als fietsdorp

- a. Auto te gast, langzaam verkeer in de voorrang
Bij voorkeur heeft het langzaam verkeer op de belangrijke fietsroutes voorrang. Van dit principe kan op basis van inhoudelijke argumenten worden afgeweken, verkeersveiligheid voor langzaam verkeer vormt daarin een belangrijk aspect. In Nederland kennen we bovendien 'algemeen geldende verkeersregels'. Deze gaan uit van verkeersveiligheid en deze moeten we in Heiloo naleven.
- b. In openbare ruimte waar auto's, vrachtverkeer en fietsers gebruik maken van dezelfde weg, heeft de fietser voorrang.
De 'algemeen geldende verkeersregels' stellen dat voorrangregels niet voor 1 specifieke doelgroep kunnen worden ingesteld. Op een wegvak of kruispunt gelden de voorrangregels voor alle verkeersdeelnemers.
- c. Kraan moet dicht aan de randen van Heiloo om het doorgaande verkeer voor de regio te weren uit Heiloo en zichtbare/fysieke maatregelen die de automobilist attenderen op het feit dat er ze een "fietsdorp" in rijden.
De aanwezigheid van doorgaand verkeer op zich vormt niet het probleem. Doorgaand verkeer vormt pas een probleem als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden. Dat is ook één van de redenen dat intensief wordt ingezet op monitoring, zodat we dergelijke overschrijdingen tijdig kunnen signaleren. Op het moment dat daar sprake van is moeten passende maatregelen worden uitgewerkt. Voorafgaand aan het uitwerken van deze passende maatregelen moet inzicht worden geboden in de daadwerkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer.

In de structuurvisie is overigens benoemd dat het kustverkeer van/naar Egmond aan Zee zoveel mogelijk geweerd moet worden van het Heilooër wegennet. Gemeente geeft hier invulling aan door het verkeer op de A9 met bebording via de randweg Alkmaar naar Egmond aan Zee te geleiden en een groot aantal permanente telpunten te realiseren om de verkeersstromen uitgebreid te kunnen monitoren (zo ook op zomerse dagen).
- d. 30 km zones ook daadwerkelijk inrichten als 30 km
Daar zetten we met het verkeersbeleid op in, hier zijn reeds afspraken gemaakt met bewonersgroepen. Dit zal echter niet van vandaag op morgen gerealiseerd kunnen worden, de voorkeur gaat uit naar aanpassing op natuurlijke momenten (bij rioolwerkzaamheden, wegconstructies, etc.). In diverse gevallen worden deze natuurlijke momenten niet afgewacht omdat dit te lang op zich laat wachten.
- e. "fietsen" staat boven doorstroming auto's
Daar waar het belangrijke fietsroutes betreft streven we daar naar met in achtneming van de verkeersveiligheid.
- f. Veiligheid door middel van inrichting wegen, fietspaden, fietsstraten en stoepen.
Eens. De verkeersveiligheid is gebaat bij een inrichting die strookt met de functie van de weg.
- g. Stoep rollator vriendelijk.
Eens. Speerpunt daarbij ligt rond zorg-, winkel, en openbaar vervoervoorzieningen.
- h. Erftoegangswegen gelijkwaardige kruisingen
Dit principe streven we na met in achtneming van de verkeersveiligheid.

2. Verkeersremmende maatregelen boven handhavingsprincipe

- a. Inrichting van dorp en wegen zodanig dat het snelheidbeperkend werkt en niet uitnodigt om door heen te rijden.
Dit is in lijn met het uitgangspunt dat 30 km/u zones ook daadwerkelijk moeten worden ingericht conform 30 km/u en de principes van Duurzaam Veilig. Daar zetten we met het verkeersbeleid op in. Met een paar straten zijn al afspraken gemaakt, maar over het algemeen kan de inrichting gerealiseerd worden op natuurlijke momenten (rioolwerkzaamheden, wegconstructies e.d.).
- b. Verkeer wat ergens niet hoeft te zijn, neemt een alternatieve route.
We hanteren het principe uit Duurzaam Veilig dat verkeer via een zo kort mogelijke weg moet worden afgewikkeld naar een hogere wegcategorie (erftoegangsweg – gebiedsontsluitingsweg – stroomweg). Het verkeer dwingen bepaalde routes te rijden is niet makkelijk zonder daarbij het overige verkeer te treffen.

3. Bereikbaarheid

- a. Vrij kunnen bewegen voor het interne verkeer in Heiloo van fiets en auto.
Het principe dat verkeer in Heiloo vrij kan bewegen geldt dan ook voor verkeer van buiten Heiloo.
- b. Vracht-, landbouw-, en busroutes.
Met het verkeersbeleid zetten we in op het benoemen van specifieke routes voor groot en zwaar verkeer. Uit oogpunt van verkeersveiligheid gaat de sterke voorkeur mede uit naar routes waar de fietser beschikt over vrij liggende fietsvoorzieningen.
- c. Bevoorrading met kleine vrachtauto's. Indien niet mogelijk wordt er gewerkt met venstertijden.
Bevoorrading met kleinere voertuigen wordt door gemeente Heiloo omarmd. Dit kan in regionaal verband worden opgepakt, waarbij de medewerking van marktpartijen cruciaal is. Dit wordt in het verkeersbeleidsplan benoemd
- d. Doorgaand verkeer in de regio weren uit Heiloo
De aanwezigheid van doorgaand verkeer op zich vormt niet het probleem. Doorgaand verkeer vormt pas een probleem als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden. Dat is ook één van de redenen dat intensief wordt ingezet op monitoring, zodat we dergelijke overschrijdingen tijdig kunnen signaleren. Op het moment dat daar sprake van is moeten passende maatregelen worden uitgewerkt. Voorafgaand aan het uitwerken van deze passende maatregelen moet inzicht worden geboden in de daadwerkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer.
- e. Voor het herkomst en bestemmingsverkeer in en uit de wijken van Heiloo routes bepalen. Bereikbaarheid aanleverend verkeer in acht nemen.
We hanteren het principe uit Duurzaam Veilig dat verkeer via een zo kort mogelijke weg moet worden afgewikkeld naar een hogere wegcategorie (erftoegangsweg – gebiedsontsluitingsweg – stroomweg). Het verkeer dwingen bepaalde routes te rijden is niet makkelijk zonder daarbij het overige verkeer te treffen.

4. Leefbaarheid

- a. Geen doorgaand verkeer generen (regioverkeer) nu en in de toekomst
De aanwezigheid van doorgaand verkeer op zich vormt niet het probleem. Doorgaand verkeer vormt pas een probleem als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden. Dat is ook één van de redenen dat intensief wordt ingezet op monitoring, zodat we dergelijke overschrijdingen tijdig kunnen signaleren. Op het moment dat daar sprake van is moeten passende maatregelen worden uitgewerkt. Voorafgaand aan het uitwerken van deze passende maatregelen moet inzicht worden geboden in de daadwerkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer.
- b. Voldoen aan de wettelijke norm op geluid en luchtkwaliteit
Daar zetten wij binnen het verkeersbeleid op in. Het uiteindelijke pakket aan maatregelen moet worden doorgerekend met het verkeersmodel om een inschatting te maken van het toekomstige verkeersaanbod per wegvak. Met behulp van deze resultaten worden milieuberekeningen uitgevoerd om in beeld te brengen wat het effect is op luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Op het moment dat wettelijke grenzen benaderd of zelfs overschreden worden moeten passende maatregelen worden uitgewerkt.

5. Duurzaam Veilig

- a. Iedereen op een gelijkmatige veilige wijze toegang heeft tot de openbare ruimte.
- b. De vijf principes:
 - i. Functionaliteit van wegen
 - ii. Homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting
 - iii. Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers
 - iv. Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling
 - v. Statusonderkenning door de verkeersdeelnemers

De principes van Duurzaam Veilig worden binnen het verkeersbeleid waar mogelijk als uitgangspunt gehanteerd. De praktijk (niet alleen in Heiloo, maar ook elders) blijkt weerbarstig en dan is het niet eenvoudig alle principes toe te passen. In dergelijke gevallen moet worden gekeken op welke wijze de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

6. Belangrijke speerpunten voor bewoners/ondernemers tijdens de dialoog over uitgangspunten

- a. Inrichting bepaalt doorstroming en doorstroming bepaalt niet de inrichting
De beoogde functie van de weg bepaald de inrichting, de inrichting kan vervolgens effect hebben op de doorstroming. Dit is conform de principes van Duurzaam Veilig. Ter illustratie: een erftoegangsweg heeft een 'verblijfskarakter', de inrichting dient daarop te worden toegespitst.

- b. Weren transitieverkeer en ontmoedigen van intern verkeer
De aanwezigheid van doorgaand verkeer op zich vormt niet het probleem. Doorgaand verkeer vormt pas een probleem als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden. Dat is ook één van de redenen dat intensief wordt ingezet op monitoring, zodat we dergelijke overschrijdingen tijdig kunnen signaleren. Op het moment dat daar sprake van is moeten passende maatregelen worden uitgewerkt. Voorafgaand aan het uitwerken van deze passende maatregelen moet inzicht worden geboden in de daadwerkelijke hoeveelheid doorgaand verkeer.

- c. Langzaam verkeer boven snelverkeer: "Fiets boven auto"
Zoals eerder al gesteld is Heiloo gebonden aan de algemeen geldende verkeersregels. Dit is ook uit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Waar het belangrijke fietsroutes betreft streven we naar dit principe. Buiten deze routes is de verkeersveiligheid bij dit principe niet altijd gewaarborgd.