

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering	28 november 2022
Voorstelnummer	D518344
Datum raadsvoorstel	26 oktober 2022
Portefeuillehouder(s)	Rob Opdam
Commissie	
Datum commissie	14 november 2022
Soort agendering	ter advisering
Agendapunt	
Team	BOR - Beheer Openbare Ruimte
Opsteller	Pim Broersen
Datum B&W besluit	1 november 2022
Bijlagen:	8

Onderwerp : **Afronding Verkeersbeleid - vaststelling toetswaarden en maatregelpakket**

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

1. de in het Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030 opgenomen grenswaarden te vervangen voor nieuwe toetswaarden per wegvak zoals opgenomen in bijlage 1.
2. het Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030 af te ronden door in paragraaf 8.1 van het beleid op te nemen dat met maatregelpakket B en enkele aanvullende elementen (zoals opgenomen in bijlage 2) wordt toegewerkt naar een evenwichtige verdeling van toekomstige verkeersstromen over het wegennet van Heiloo.

Geheimhouding

☐ Nee

RAADSVOORSTEL

INLEIDING

In maart 2018 is het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" vastgesteld door de gemeenteraad. In paragraaf 8.1 van het Verkeersbeleid is beschreven dat een pakket met verkeersmaatregelen moet worden getroffen om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de daarvoor bestemde wegen. In de periode dat het Verkeersbeleid werd opgesteld (2016 - 2018) is intensief gezocht naar een maatregelpakket dat zou leiden tot een evenwichtige verdeling van verkeer, daarbij zijn van een zeer groot aantal varianten de effecten berekend aan de hand van het 'Verkeersmodel Regio Alkmaar'. In het beleid is beschreven dat deze zoektocht heeft geleid tot één maatregelpakket dat voldoet aan de gestelde uitgangspunten (destijds "scenario 8A" genoemd, maar tegenwoordig bekend onder de naam 'maatregelpakket C'). Maar dat het maatschappelijk draagvlak daarvoor beperkt bleek. Ook bij vaststelling van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030", bleek in de gemeenteraad geen breed draagvlak voor dit maatregelpakket. Bij vaststelling is daarom de gelegenheid geboden aan het Verkeerspanel om, binnen de gestelde kaders, met één of meerdere alternatieve maatregelpakketten te komen.

Dit heeft geresulteerd in de memo "afronding verkeersbeleid" die in november 2020 door het college is vastgesteld. Daarin is een maatregelpakket beschreven dat door het Verkeerspanel is voorgesteld (tegenwoordig bekend onder de naam 'maatregelpakket A'). Ook is in de memo benoemd dat de aansluiting A9 nog niet op korte termijn wordt opengesteld, wat de mogelijkheid biedt om de effecten van de andere maatregelen en ontwikkelingen eerst goed te monitoren. Denk daarbij onder andere aan het effect van de spoorwegonderdoorgang in de Vennewatersweg, de herinrichting van verschillende wegen (zoals Kerkelaan - Belieslaan, Stationsweg - Zeeweg, Zevenhuizerlaan, Westerweg, Het Zevenhuizen) en het intensiever gebruik van het spoor waardoor spoorbomen vaker en lager dicht liggen. Op deze manier kunnen de inzichten in de daadwerkelijke effecten van maatregelen over een langere periode meegenomen worden voordat aanvullende maatregelen worden uitgerold. De veronderstelling is namelijk dat alle aanpassingen die de komende jaren worden doorgevoerd in het wegennet van Heiloo meer invloed hebben op de verkeersstromen dan we op voorhand (met behulp van het verkeersmodel) inschatten. Dit zou kunnen betekenen dat veel minder ingrijpende maatregelen noodzakelijk zijn om de gewenste evenwichtige verdeling van verkeer te bewerkstelligen dan nu zijn voorgesteld door het Verkeerspanel (met maatregelpakket A) of dan zijn uitgewerkt in 'maatregelpakket C'.

In september 2021 bleek bij een uitspraak van de Raad van State over bestemmingsplan Zandzoom dat de hierboven gekozen insteek (eerst monitoren en indien noodzakelijk passende maatregelen uitwerken) onvoldoende garanties bood dat daadwerkelijk afdoende maatregelen worden getroffen als blijkt dat de gewenste verdeling van verkeer niet behaald zou worden. Ook stelde de Raad van State in haar uitspraak dat het ontbrak aan een goede onderbouwing van de in het verkeersbeleid vastgestelde grenswaarde voor de Stationsweg (maximaal 8.000 motorvoertuigen per etmaal). Onder andere om deze redenen werd het bestemmingsplan Zuiderloo vernietigd.

In oktober 2021 is adviesbureau Goudappel gevraagd om een verkeersonderzoek uit te voeren. In dit verkeersonderzoek is ingegaan op de vragen:

- Hoeveel verkeer kan (rekening houdend met aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid, oversteekbaarheid, etc.) maximaal geaccepteerd worden op verschillende wegen in Heiloo? En hoe luidt de onderbouwing van deze waarde? Om te voorkomen dat in een later stadium (bijvoorbeeld bij de Raad van State) eenzelfde situatie ontstaat als bij de Stationsweg, is ervoor gekozen om de vraag niet te beperken tot alleen de Stationsweg. Voor alle wegen waar in het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" een grenswaarde is vastgesteld is opnieuw, en met de kennis van nu, gekeken naar wat deze waarde moet zijn.
- Wat is het afzonderlijke effect van de beoogde bestemmingsplannen Vennewatersweg, aansluiting A9 Heiloo en Zandzoom? En wat is het effect van de plannen gezamenlijk?
- Welke aanvullende maatregelen kunnen / moeten genomen worden om te komen tot een evenwichtige verdeling van verkeer die bovendien oplossing biedt aan de huidige verkeersknalpunten op o.a. de Stationsweg en Kerkelaan? Daarbij dient rekening gehouden te worden met de uitvoering van de bestemmingsplannen Vennewatersweg, aansluiting A9 Heiloo en Zandzoom. In dit onderzoek moet in ieder geval maatregelpakket A (voorstel Verkeerspanel) en maatregelpakket C (uitgewerkt bij vaststelling verkeersbeleid) worden meegenomen/beoordeeld.

De gemeenteraad is op 5 juli 2022 tijdens een raadsinformatieavond geïnformeerd over de eerste resultaten van het verkeersonderzoek. Vervolgens zijn de resultaten besproken met het Verkeerspanel en de Verkeerscommissie. Dit heeft geleid tot verschillende aanpassingen in de rapportage. De hoofdrapportage van het verkeersonderzoek is opgenomen in bijlage 3, de bijlagenrapportage van het verkeersonderzoek is opgenomen in bijlage 4. Beiden hebben ook een advies gegeven over het verkeersonderzoek dat in de verdere besluitvorming wordt meegenomen.

Op 30 augustus 2022 heeft ook een brede informatieavond plaatsgevonden. Tijdens deze avond zijn de resultaten gepresenteerd aan belangstellenden (inwoners, ondernemers en overige geïnteresseerden) en is gelegenheid geboden om vragen te stellen, opmerkingen te maken, voor-/nadelen van oplossingsrichtingen aan te stippen, etc. De input die is opgehaald tijdens deze avond heeft het college van een reactie voorzien (zie bijlage 5), deze is zodoende ook meegenomen in de besluitvorming over dit onderwerp.

Naar aanleiding van de input die we tijdens de informatieavond hebben opgehaald, een verzoek van het Verkeerspanel en een verzoek in de vorm van een bewonersbrief hebben we in september/oktober 2022 aanvullend op het reeds uitgevoerde onderzoek nog een aantal extra maatregelpakketten onderzocht en doorgerekend. Ook deze zijn onderdeel van het besluitvormingsproces.

INVLOED KADERS OP KEUZERUIMTE

In 2018 heeft de gemeenteraad het Verkeersbeleid Heiloo 2018 – 2030 vastgesteld. Daarin zijn grenswaarden opgenomen voor verschillende wegen in Heiloo. Deze zijn uit het beleid van 2008 overgenomen. Het voorstel is om deze waarden, op basis van de kennis van nu aan te passen.

In het verkeersbeleid is paragraaf 8.1 nog niet ingevuld. Met voorliggend voorstel kan het verkeersbeleid in die zin worden afgerond.

Besluitvorming hierover is nodig om verdere besluitvorming rond de bestemmingsplannen aansluiting A9, Vennewatersweg en Zandzoom verder te kunnen oppakken.

TOELICHTING OP HET VOORSTEL

Voorliggend advies is gericht op twee onderdelen die ook zijn meegenomen in het verkeersonderzoek van Goudappel, te weten:

- de hoeveelheid verkeer die redelijkerwijs, rekening houdend met aspecten als verkeersveiligheid, leefbaarheid, oversteekbaarheid, weginrichting, etc., maximaal geaccepteerd kan worden op verschillende wegen in Heiloo.
- maatregelpakket(ten) die leiden tot een evenwichtige verdeling van het verkeer in Heiloo, waarmee de huidige verkeersknelpunten (o.a. Stationsweg en Kerkelaan) worden opgelost en toekomstige verkeersknelpunten (als gevolg van diverse ontwikkelingen/bestemmingsplannen) worden voorkomen.

1. Hoeveelheid verkeer op verschillende wegen (grenswaarden vs. toetswaarden)

In 2008 zijn, met de kennis van destijds, grenswaarden vastgesteld voor tal van wegen in Heiloo, dit betreft het aantal motorvoertuigbewegingen (mvt) die maximaal per etmaal over een weg mogen rijden. Deze zijn bij vaststelling van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" overgenomen. In het verkeersonderzoek adviseert Goudappel om op basis van de kennis van nu de huidige grenswaarden om te vormen naar toetswaarden. In hoofdstuk 2 van het verkeersonderzoek is een onderbouwing opgenomen van deze toetswaarden.

Toetswaarden in de vorm van intensiteitsgrenzen hebben een signaalfunctie. Ze geven een indicatie van de maximaal wenselijke stromen gemotoriseerd verkeer. Soms wordt deze maximaal wenselijke intensiteit bepaald door de capaciteit van wegvakken en kruispunten. Kan het verkeersaanbod worden verwerkt of ontstaan er files en wachtrijen? De wegen in Heiloo kenmerken zich door de stedelijke omgeving en het feit dat deze (ook) een functie hebben voor andere verkeersdeelnemers dan gemotoriseerd verkeer, om die redenen is een toets aan de capaciteit van de weg onvoldoende. Voor deze wegen is de vraag hoeveel (gemotoriseerd) verkeer op een veilige manier kan worden afgewikkeld, zonder de belangen van de andere verkeersdeelnemers in gevaar te brengen. Overschrijding van de toetswaarde is niet direct onoverkomelijk. Bij overschrijding van deze waarden is nader onderzoek noodzakelijk. Als uit dit nader onderzoek blijkt dat de vormgeving en verkeersintensiteit op elkaar zijn afgestemd, is er sprake van een acceptabel verkeersbeeld. Uit dit nadere onderzoek kan ook blijken dat er geen sprake is van een acceptabel verkeersbeeld en dat de inrichting van de weg moet worden aangepast (vormgeving) of dat het verkeersaanbod beperkt moet worden (verkeersintensiteit).

Voor de verschillende erftoegangswegen (ETW) A en gebiedsontsluitingswegen (GOW) in Heiloo heeft Goudappel de toetswaarde bepaald, zie hoofdstuk 2 van bijlage 5. Daarbij is gekeken naar de functie van de weg, de inrichting (wegbreedte, eventuele aanwezigheid van parkeervoorzieningen/fietsvoorzieningen/oversteekvoorzieningen, etc.) en de mate van sociale interactie tussen beide zijden van de straat. Op verschillende wegen wijkt de toetswaarde af van de grenswaarde die in 2008 zijn vastgesteld. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de vastgestelde grenswaarde uit het verkeersbeleid vs. de voorgestelde toetswaarde op de benoemde wegen in Heiloo.

Voorstel m.b.t. de vaststelling toetswaarden

Wat betreft de toetswaarden stellen zowel het Verkeerspanel als de Verkeerscommissie voor om alleen de grenswaarde van de Stationsweg (8.000 mvt/etmaal) om te zetten naar een toetswaarde van 6.000 mvt/etmaal. En voor de overige straten vast te houden aan de grenswaarden die in het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" zijn opgenomen, welke in 2008 zijn vastgesteld.

Het risico daarbij is dat in een later stadium bewoners van andere straten bezwaar aantekenen tegen vaststelling van bestemmingsplannen en zich, net als in het geval van de Stationsweg is gedaan, beroepen op het ontbreken van de onderbouwing van de grenswaarden/toetswaarden. Om dit risico te voorkomen en op een gedegen wijze een vervolg te geven aan de eerdere uitspraak van de Raad van State, over het ontbreken van een onderbouwing van de grenswaarden, is het voorstel dan ook om de toetswaarden vast te stellen voor alle ETW's A en GOW's in Heiloo. Op die manier wijkt het college gemotiveerd af van de adviezen van Verkeerspanel en Verkeerscommissie. Dit betekent dat de grenswaarden uit tabel 1 op pagina 21 van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" worden vervangen door de toetswaarden.

Tevens is het voorstel om in het beleid vast te leggen dat

- op basis van de monitoring van de permanente verkeerstellingen (deze zijn uitgerold als onderdeel van het Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030) periodiek moet worden beoordeeld of toetswaarden structureel worden overschreden.
- wanneer toetswaarden daadwerkelijk worden overschreden moet door een onafhankelijk bureau worden onderzocht in hoeverre de overschrijding nog leidt tot een acceptabele verkeersbeeld.
- wanneer daar geen sprake van is, dienen passende maatregelen te worden genomen (ofwel aanpassing van de inrichting ofwel maatregelen die het verkeersaanbod terugdringen).

2. Maatregelpakket(ten) met voldoende oplossend vermogen

Zoals in de inleiding benoemd zijn sinds 2016 (start van het proces rond opstellen nieuw verkeersbeleid) voor vele pakketten met maatregelen de bijbehorende effecten doorgerekend. Steeds bleken de uitwerkingen niet te voldoen aan de gestelde kaders (een evenwichtige verdeling van verkeer die oplossing biedt voor de huidige verkeersproblemen en voorkomt dat door diverse ontwikkelingen zoals bestemmingsplannen nieuwe verkeersproblemen ontstaan), of ontbrak het aan breed draagvlak binnen het Verkeerspanel en/of gemeenteraad. De gezamenlijk met het Verkeerspanel overeengekomen insteek om eerst goed de effecten te monitoren van de diverse ontwikkelingen in Heiloo (aansluiting A9, Zandzoom, etc.) en wegreconstructies (Kerkelaan, Stationsweg, Zevenhuizerlaan, Westergeweg, etc.) en vervolgens pas te kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer, lijkt op het eerste gezicht plausibel. De Raad van State heeft daar in haar uitspraak inzake bestemmingsplan Zandzoom echter van gesteld dat dit voor bewoners onvoldoende zekerheid biedt dat daadwerkelijk afdoende maatregelen getroffen worden. Dit betekent dat vooraf concreet benoemd moet worden met welke maatregelen de evenwichtige verdeling wordt bewerkstelligd en wat het voorziene effect is van deze maatregelen.

Goudappel is in hoofdstukken 3 en 4 haar verkeersonderzoek (zie bijlage 5) ingegaan op de afzonderlijke effecten van de verschillende bestemmingsplannen. Voor de afronding van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 – 2030" ligt de focus op het gezamenlijke effect van de bestemmingsplannen en de maatregelen die daarbij moeten worden getroffen om te komen tot een evenwichtige verdeling van verkeer. In hoofdstuk 5 en 6 van het verkeersonderzoek wordt nader ingegaan op de maatregelpakketten waarmee het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" kan worden afgerond. In de zoektocht naar maatregelen is het uitgangspunt geweest dat de aansluiting A9 Heiloo, de herinrichting van de Vennewatersweg en woningbouw in Zandzoom worden uitgevoerd. Ook zijn daarbij de eerder benoemde toetswaarden uit het verkeersonderzoek als kader gehanteerd. In eerste instantie is gekeken naar het door Verkeerspanel voorgestelde maatregelpakket A en het bij vaststelling van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" opgestelde maatregelpakket C. Uit de doorrekening van

pakket A bleek al snel dat dit op de Stationsweg niet voldeed aan het gehanteerde kader van toetswaarden (te weten 6.000 mvt/etmaal). Met in het achterhoofd dat pakket C niet op breed draagvlak kon rekenen bij Verkeerspanel en gemeenteraad, is Goudappel gevraagd om een alternatief maatregelpakket uit te werken die voldoende oplossing biedt voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen. Dit is maatregelpakket B geworden. Mede op basis van input die bewoners op 30 aug. hebben ingediend zijn door Goudappel nadien nog enkele aanvullende maatregelpakketten verkend. Van enkele voorstellen bleek dat deze onvoldoende oplossing bieden voor de huidige en/of toekomstige verkeersknelpunten, deze zijn daarom niet opgenomen in het onderzoeksrapport. Ook is één voorstel boven komen drijven dat een potentiële oplossingsrichting vormt, deze is als maatregelpakket D toegevoegd aan het verkeersonderzoek.

Onderstaand is een opsomming gemaakt van de maatregelpakketten die in de onderzoeksfase zijn meegenomen. Een deel daarvan is door Goudappel dus opgenomen in het onderzoeksrapport een deel ook niet. Voor de volledigheid zijn deze wel in voorliggend voorstel beschouwd:

- Maatregelpakket A: het voorstel van het Verkeerspanel. Deze is onderdeel van het onderzoeksrapport van Goudappel.
- Maatregelpakket B: door Goudappel geadviseerd. Deze is onderdeel van het onderzoeksrapport van Goudappel.
- Maatregelpakket C: eerder in 2018 uitgewerkt bij vaststelling beleid. Deze is onderdeel van het onderzoeksrapport van Goudappel.
- Maatregelpakket scenario 2b: een nieuwe variant met eenrichtingsstructuren (o.a. naar aanleiding van input tijdens de informatieavond op 30 aug.)
- Maatregelpakket D: dit is scenario 2b aangevuld met een maatregel bij de Zevenhuizerlaan om tot een beter resultaat te komen. Deze is onderdeel van het onderzoeksrapport van Goudappel.
- Maatregelpakket scenario 14a: en nieuwe variant met eenrichtingsstructuren (o.a. naar aanleiding van input tijdens de informatieavond op 30 aug. en een bewonersbrief)
- Maatregelpakket E: dit is een aanpassing van pakket B om te onderzoeken of het effect van pakket B nog iets verder verbeterd kan worden

Ieder maatregelpakket heeft zijn eigen voor- en nadelen. Aan de hand van de belangrijkste nadelige effecten wordt in beeld gebracht welke varianten overblijven als potentiële oplossing voor zowel de huidige als voorziene toekomstige verkeersproblemen, deze worden meegenomen in de verdere afweging om te komen tot afronding van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030". In bijlage 6 is per maatregelpakket een kaartbeeld opgenomen van de exacte maatregelen die onderdeel uitmaken van de verschillende maatregelpakketten en het bijbehorende resultaat van de doorrekening met het verkeersmodel. Voor pakket A t/m D geldt dat deze resultaten ook terug te vinden zijn in het bijlagenrapport behorend bij het verkeersonderzoek.

Nadelige effecten van maatregelpakket A

- De verkeersbelasting op de Stationsweg (7.700 mvt/etmaal) komt ruim boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Er zijn geen maatregelen voorzien om dit knelpunt op te lossen.
- Ronde Vennewatersweg–Kennemerstraatweg kan het verkeer niet verwerken, verkeer komt "vast" te staan. Er zijn geen maatregelen voorzien om dit knelpunt op te lossen.

- Verkeersbelasting op het eerste deel van de Zevenhuizerlaan (4.500 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (4.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan worden opgelost bijvoorbeeld door bij de beoogde herinrichting van de Zevenhuizerlaan ervoor te kiezen om het profiel op het eerste deel breder te maken en zo meer ruimte voor fietsers te bieden.
- Verkeersbelasting op de Kerkelaan (6.200 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan naar verwachting opgelost worden, bijvoorbeeld door de routing van bezoekers en vrachtverkeer rond 't Loo aan te passen.
- Er treden knelpunten op wat betreft verkeersafwikkeling op de kruispunten Kennemerstraatweg–Van Foreestlaan en Kennemerstraatweg–Nieuwelaan. Deze knelpunten kunnen worden opgelost door de inrichting van de kruispunten aan te passen.
- Vrachtsluis en spitsbeperkingen zijn technische lastig uitvoerbaar en leidt bij weggebruikers tot verwarring.

Conclusie: Maatregelpakket A biedt geen oplossing voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Het verkeersaanbod op de Stationsweg ligt ruim boven de nieuwe toetswaarde. Ook leidt pakket A ertoe dat het verkeer vaststaat bij de rotonde Kennemerstraatweg - Vennewatersweg. Dit nog los van het feit dat enkele maatregelen uit dit pakket (vrachtsluis en spitsbeperkingen) technisch lastig uitvoerbaar zijn en bij weggebruikers tot verwarring leidt. Pakket A wordt dan ook niet meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket B

- Verkeersbelasting op de Ypesteinerlaan-noord neemt zeer sterk toe (van 3.200 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 8.100 mvt/etmaal). De Ypesteinerlaan is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde van 10.000 mvt/etmaal, en is vergelijkbaar aan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Verkeersbelasting op het Rosendaal neemt sterk toe (van 5.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 8.600 mvt/etmaal). Het Rosendaal is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde van 10.000 mvt/etmaal, en is vergelijkbaar aan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Er treedt vertraging op bij de rotonde Vennewatersweg–Kennemerstraatweg, maar er is nog geen sprake van dat het verkeer “vast” staat. Bovendien zijn er verschillende manieren om de druk op de rotonde te verlichten en daarmee de vertraging te beperken. Of om ter hoogte van de Krommelaan een maatregel te treffen en zo het knelpunt te verminderen.
- Verkeersbelasting op het eerste deel van de Zevenhuizerlaan (5.000 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (4.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan worden opgelost bijvoorbeeld door bij de beoogde herinrichting van de Zevenhuizerlaan ervoor te kiezen om het profiel op het eerste deel breder te maken en zo meer ruimte voor fietsers te bieden.
- Verkeersbelasting op de Kerkelaan (6.200 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan naar verwachting opgelost worden, bijvoorbeeld door de routing van bezoekers en vrachtverkeer rond 't Loo aan te passen.

- Hoewel de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kennemerstraatweg–Van Foreestlaan niet optimaal is, vormt het nog geen direct knelpunt. Wel ontstaat de mogelijkheid om deze kruising anders in te richten. Op die manier kan de verkeersafwikkeling worden verbeterd en de verkeersveiligheid worden versterkt.
- Maatregelpakket B heeft geen draagvlak binnen Verkeerspanel.

Conclusie: Maatregelpakket B kan oplossing bieden voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Dit betekent wel dat pakket B moet worden aangevuld met een aanpassing van het profiel op het eerste deel van de Zevenhuizerlaan, routeringsmaatregelen voor de Kerkelaan, aanpassing van de vormgeving van de kruispunten Kennemerstraatweg - Van Foreestlaan en Kennemerstraatweg - Nieuwelaan en maatregelen om de verkeersdruk op de rotonde Vennewatersweg - Kennemerstraatweg te beperken. Pakket B wordt meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket C

- Onwenselijke verkeerstoenames op woonstraten (Holleweg, Bergeonstraat, Slimpad, Molenweg, Van der Veldestraat) en het parkeerterrein aan de noordkant van 't Loo.
- Er treedt vertraging op bij de rotonde Vennewatersweg–Kennemerstraatweg. Er is nog geen sprake van dat het verkeer “vast” staat. Bovendien zijn er verschillende manieren om de druk op de rotonde te verlichten.
- Verschillende wegen met eenrichtingsverkeer in de kern van Heiloo. Risico is dat de gereden snelheid op deze wegen sterk toeneemt. Bovendien zijn heen- en terugroutes niet hetzelfde, wat leidt tot veel ‘zoekverkeer’.
- De beoogde maatregel bij de kruising Kennemerstraatweg–Stationsweg–Kanaalweg vormt een lastige ontwerp-opgave.
- Er treden knelpunten op wat betreft verkeersafwikkeling op de kruispunten Kennemerstraatweg–Van Foreestlaan en Kennemerstraatweg–Nieuwelaan. Deze knelpunten kunnen worden opgelost door de inrichting van de kruispunten aan te passen.
- Maatregelpakket C heeft geen draagvlak binnen Verkeerspanel en is eerder door de gemeenteraad afgewezen.

Conclusie: Maatregelpakket C biedt onvoldoende oplossing voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Met name de onwenselijke verkeerstoenames op woonstraten en het gebrek aan draagvlak binnen zowel het Verkeerspanel als de gemeenteraad zijn hier debet aan. Pakket C wordt dan ook niet meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket scenario 2b

- Verkeersbelasting op de Stationsweg (6.100 mvt/etmaal) komt net boven nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Dit vormt geen knelpunt doordat met eenrichtingsverkeer in de Stationsweg de fietser meer ruimte wordt geboden en niet in de verdrukking komt.
- Verkeersbelasting op de Ypesteinerlaan-noord neemt sterk toe (van 3.200 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 7.000 mvt/etmaal). De Ypesteinerlaan is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Verkeersbelasting op het Rosendaal neemt sterk toe (van 5.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 7.400 mvt/etmaal). Het Rosendaal is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).

- Verkeersbelasting op het eerste deel van de Zevenhuizerlaan (5.300 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (4.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan opgelost worden bijvoorbeeld door bij de beoogde herinrichting van de Zevenhuizerlaan ervoor te kiezen om het profiel breder te maken en zo meer ruimte voor fietsers te bieden.
- Onwenselijke verkeersstoename op woonstraten (Heerenweg, Laarmanstraat, Molenweg) en het parkeerterrein aan de noordkant van 't Loo
- Heel veel wegen met eenrichtingsverkeer in de kern van Heiloo. Risico is dat de gereden snelheid op deze wegen sterk toeneemt. Bovendien zijn heen- en terugroutes niet hetzelfde, wat leidt tot veel 'zoekverkeer' en de kern van Heiloo tot een soort doolhof maakt.
- Maatregelpakket scenario 2b heeft geen draagvlak binnen Verkeerspanel.

Conclusie: Maatregelpakket scenario 2b kan oplossing bieden voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Vanwege op de verkeersstoename op de Zevenhuizerlaan is onderzocht of een kleine extra maatregel, bovenop scenario 2b, tot een beter resultaat leidt. Dit blijkt het geval te zijn en is opgenomen in het hieronder beschreven maatregelpakket D. Om die reden is scenario 2b niet verder geanalyseerd en ook niet meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket D

- Verkeersbelasting op de Ypesteinerlaan-noord neemt sterk toe (van 3.200 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 6.800 mvt/etmaal met). De Ypesteinerlaan is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Verkeersbelasting op het Rosendaal neemt sterk toe (van 5.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 7.500 mvt/etmaal). Het Rosendaal is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Onwenselijke verkeersstoename op woonstraten (Heerenweg, van der Veldestraat, Laarmanstraat, Molenweg) en het parkeerterrein aan de noordkant van 't Loo.
- Uit een nadere analyse van pakket D voor de verkeersafwikkeling op kruispuntniveau in de spitsperiode blijkt dat er vertraging optreedt bij de rotonde Vennwatersweg–Kennemerstraatweg. Er is nog geen sprake van dat het verkeer "vast" staat. Bovendien zijn er verschillende manieren om de druk op de rotonde te verlichten.
- Heel veel wegen met eenrichtingsverkeer in de kern van Heiloo. Risico is dat de gereden snelheid op deze wegen sterk toeneemt. Bovendien zijn heen- en terugroutes niet hetzelfde, wat leidt tot veel 'zoekverkeer' en de kern van Heiloo tot een soort doolhof maakt.
- Er treedt een knelpunt op wat betreft verkeersafwikkeling op het kruispunt Kennemerstraatweg–Van Foreestlaan. Dit knelpunt kan worden opgelost door de inrichting van het kruispunt aan te passen.
- Maatregelpakket D heeft geen draagvlak binnen Verkeerspanel

Conclusie: Maatregelpakket D kan oplossing bieden voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Dit betekent wel dat naast de verkeersmaatregelen uit pakket D de inrichting van de Kerkelaan, Schuine Hondsboschelaan, van Aostastraat, Slimpad, Stationsweg en Kanaalweg moet worden toegespitst op de in te voeren eenrichtingsstructuren. Tevens moet kritisch gekeken worden naar de verkeersstoename op woonstraten. Pakket D wordt meegenomen in de verdere afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket scenario 14a

- Verkeersbelasting op de Ypesteinerlaan-noord neemt sterk toe (van 3.200 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 6.600 mvt/etmaal). De Ypesteinerlaan is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Verkeersbelasting op het Rosendaal neemt sterk toe (van 5.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 7.000 mvt/etmaal). Het Rosendaal is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en is nog ruim lager dan het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (wat een erftoegangsweg is).
- Verkeersbelasting op het eerste deel van de Zevenhuizerlaan (5.900 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (4.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan opgelost worden bijvoorbeeld door bij de beoogde herinrichting van de Zevenhuizerlaan ervoor te kiezen om het profiel breder te maken en zo meer ruimte voor fietsers te bieden.
- Sterke verkeerstoeenames op woonstraten (zoals de route Schuine Hondsboschelaan - Van der Veldestraat - Heerenweg - Looplein - Raadhuisweg, maar ook op het Slimpad, Laarmanstraat, Molenweg).
- Heel veel wegen met eenrichtingsverkeer in de kern van Heiloo. Risico is dat de gereden snelheid op deze wegen sterk toeneemt. Bovendien zijn heen- en terugroutes niet hetzelfde, wat leidt tot veel 'zoekverkeer' en de kern van Heiloo tot een soort doolhof maakt.
- Maatregelpakket scenario 14a heeft geen draagvlak binnen Verkeerspanel.

Conclusie: Maatregelpakket scenario 14a biedt onvoldoende oplossing voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Met name de sterke verkeerstoeenames op de route Schuine Hondsboschelaan - Van der Veldestraat - Heerenweg - Looplein - Raadhuisweg) zijn hier debet aan. Om die reden is scenario 14a niet verder geanalyseerd en ook niet meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Nadelige effecten van maatregelpakket E

- Verkeersbelasting op de Stationsweg (7.500 mvt/etmaal) komt ruim boven nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Er zijn geen maatregelen voorzien om dit knelpunt op te lossen.
- Verkeersbelasting op de Ypesteinerlaan-noord neemt zeer sterk toe (van 3.200 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 8.600 mvt/etmaal). De Ypesteinerlaan is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en kan vergeleken worden met het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (een erftoegangsweg).
- Verkeersbelasting op het Rosendaal neemt zeer sterk toe (van 5.100 mvt/etmaal in de referentiesituatie naar 9.200 mvt/etmaal). Het Rosendaal is echter aangeduid en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. De toekomstige verkeersbelasting blijft ook onder de nieuw voorgestelde toetswaarde (10.000 mvt/etmaal) en kan vergeleken worden met het huidige verkeersaanbod op de Stationsweg (een erftoegangsweg).
- Verkeersbelasting op de Kerkelaan (6.300 mvt/etmaal) komt boven de nieuw voorgestelde toetswaarde (6.000 mvt/etmaal). Dit knelpunt kan naar verwachting opgelost worden, bijvoorbeeld door de routing van bezoekers en vrachtverkeer rond 't Loo aan te passen.

Conclusie: Maatregelpakket E biedt geen oplossing voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Met name de te hoge verkeersbelasting op de Stationsweg is hier debet aan. Om die reden is pakket E niet verder geanalyseerd en ook niet meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Afstemming veiligheidsregio

De beide oplossingsrichtingen zijn ook met de veiligheidsregio besproken. Daarin is met name de aanrijdtijden van de brandweer een heikel punt. Vanuit de brandweer is benoemd dat de het essentieel is dat brandweervoertuigen bij calamiteiten de Kanaalweg in twee richtingen kunnen blijven gebruiken. Dit principe geldt ook voor de bereikbaarheid van brandweervrijwilligers die bij een melding snel richting de kazerne moeten kunnen komen. Met het eenrichtingsverkeer uit pakket D komen de aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten ernstig in het geding. De knip in de Kanaalweg (uit maatregelpakket B) kan mogelijk worden uitgevoerd met een paal die in het wegdek kan wegzakken en die vanuit de alarmcentrale kan worden bedient in geval van calamiteiten. Op die manier heeft de knip in de Kanaalweg geen impact op de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten. Vanuit de veiligheidsregio is dan ook een duidelijke voorkeur geuit voor pakket B, met een knip in de vorm van een beweegbare paal.

Adviezen Verkeerspanel en Verkeerscommissie over maatregelpakketten

Na uitvoerig overleg en toelichting luidt de conclusie van het Verkeerspanel dat er geen maatregelpakket denkbaar is dat voldoende oplossing biedt voor de huidige en toekomstige verkeersknelpunten en bovendien kan rekenen op breed draagvlak binnen het Verkeerspanel. Met nadruk is gesteld dat dit ook voor de door hen aangevraagde alternatieven geldt, met allerlei vormen van eenrichtingsverkeer. Het Verkeerspanel blijft in grote meerderheid bij het standpunt dat maatregelpakket A de voorkeur geniet. Met dit pakket komt het verkeersaanbod echter ruim boven de nieuwe toetswaarde uit, daarmee biedt het geen oplossing voor het knelpunt op de Stationsweg. Derhalve kan geen invulling worden gegeven aan de voorkeur van het Verkeerspanel.

Daarnaast roept het Verkeerspanel de gemeente op om vaart te maken met de herinrichting van wegen, zoals in het verkeersbeleid is benoemd. De herinrichting van de Kerkelaan - Belieslaan is reeds afgerond. Momenteel wordt gewerkt aan de herinrichting van Het Zevenhuizen en Westergeweg. Verder wordt ook gewerkt aan de voorbereiding/planvorming voor herinrichting van de Stationweg - Zeeweg en Zevenhuizerlaan. Het Verkeerspanel heeft een advies gegeven op het conceptrapport, deze is als bijlage 7 bijgevoegd bij het voorstel.

Ook de verkeerscommissie stelt zich op het standpunt dat zij geen maatregelpakket mogelijk achten, dat voldoende oplossing biedt voor de huidige en toekomstige verkeersknelpunten en bovendien kan rekenen op breed draagvlak. De verkeerscommissie heeft dan ook aangegeven niet op dit onderwerp te kunnen adviseren. De Verkeerscommissie heeft een advies gegeven op het conceptrapport, deze is als bijlage 8 bijgevoegd bij het voorstel.

Afweging maatregelpakketten

Uit het onderzoek van Goudappel en de aanvullend beoordeelde maatregelpakketten volgen twee keuzemogelijkheden die oplossing kunnen bieden voor de huidige en voorziene toekomstige verkeersknelpunten. Dit zijn pakket B en D. In beide gevallen wordt het verkeersaanbod op de Stationsweg (een erftoegangsweg) sterk teruggedrongen tot een acceptabel niveau voor een erftoegangsweg. Maar in beide gevallen leiden de verkeersmaatregelen er wel toe dat zeer een sterke verkeerstoename optreedt op de route Ypesteinerlaan-noord - Rosendaal, beiden aangemerkt en ingericht als gebiedsontsluitingswegen. Met pakket D is sprake van ruim 2x keer zoveel verkeer als in de

referentiesituatie, in pakket B is zelfs sprake van ruim 2,5 keer zoveel verkeer. Op basis van het onderzoek van Goudappel kan echter geconcludeerd worden dat de toename van verkeer in combinatie met de huidige weginrichting in beide pakketten geen knelpunt vormt.

Daarbij dient te worden opgemerkt dat de inrichting van de Ypesteinerlaan-noord en Rosendaal zodanig is dat deze wegen ook geschikt zijn om grotere verkeersstromen op een verkeersveilige wijze te kunnen afwikkelen. De wegen zijn bijvoorbeeld voorzien van asfaltverharding, grotendeels vrij liggende fietspaden en/of parallelwegen waarover de fietsers worden afgewikkeld, geen parkeervoorzieningen langs de hoofdrijbaan, gefaseerde oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer, etc. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de erftoegangswegen (zoals de Kerkelaan, Stationsweg, Zevenhuizerlaan, etc.), waar fietsers gewoon tussen het overige verkeer op dezelfde rijbaan rijden. Dit is ook terug te zien in de eerder benoemde toetswaarden per weg, die voor de Ypesteinerlaan en Rosendaal hoger liggen dan voor de erftoegangswegen. Bovendien moet in ogenschouw worden genomen dat het toekomstige verkeersaanbod op de gebiedsontsluitingswegen Ypesteinerlaan-noord en Rosendaal in het ergste geval (uitgaande van pakket B) op een vergelijkbaar niveau komt te liggen als de hoeveelheid verkeer die op dit moment dagelijks door de Stationsweg rijdt, wat een erftoegangsweg is.

In pakket D ligt het verkeersaanbod op de Ypesteinerlaan-noord en Rosendaal overigens iets lager. In pakket B is de verkeerstoename ongeveer 1.300 mvt/etmaal groter dan in pakket D. Dit komt er in praktijk op neer dat met pakket B er gemiddeld ruim 2 voertuigen per minuut méér rijden in het drukste uur van de dag dan in pakket D. Daar tegenover staat dat in pakket D op veel meer erftoegangswegen eenrichtingsverkeer moet worden ingesteld dan in pakket B (één in pakket B tegenover zes in pakket D). Dit heeft tot gevolg dat er onwenselijke verkeerstoenames optreden op de omliggende woonstraten. Ook leidt het instellen van eenrichtingsverkeer er in praktijk toe dat automobilisten meer ruimte ervaren door het ontbreken van gemotoriseerd verkeer dat hen tegemoet rijdt, waardoor de gereden snelheid vaak (sterk) toeneemt. Dit heeft juist een negatieve impact op de verkeersveiligheid op erftoegangswegen. Bovendien leiden de maatregelen uit pakket D ertoe dat heen- en terugroutes niet gelijk zijn, wat ook veel zoekverkeer oplevert. Dit kan bewoners/bezoeker van Heiloo het gevoel geven van een soort doolhof waarbij niet duidelijk is hoe je het gebied in moet komen, maar ook niet hoe je er vervolgens weer uit moet rijden.

Het voordeel van pakket D is dat de toetswaarden op de Zevenhuizerlaan en Kerkelaan (direct ten westen van de Kennemerstraatweg) niet worden overschreden, terwijl in pakket B dit nog wel het geval is. De overschrijding van de toetswaarde op de Zevenhuizerlaan kan echter worden ondervangen door bij herinrichting van de Zevenhuizerlaan (gepland in 2023) het profiel op het eerste breder vorm te geven en daarmee voldoende ruimte te creëren voor de fietsers. Op die manier is ondanks een overschrijding van de toetswaarde sprake van een acceptabel verkeersbeeld. Voor de Kerkelaan is nader onderzoek nodig om te kunnen beoordelen of de beperkte overschrijding van de toetswaarde kan worden ondervangen door het instellen van verdere routing van bezoekers en vrachtverkeer.

Binnen zowel maatregelpakket B als D treedt vertraging op aan de noordzijde van de rotonde Vennewatersweg - Kennemerstraatweg. Het grootste knelpunt daarbij is dat de wachtrij in de avondspits kan terugslaan tot op het kruisingsvlak Krommelaan - Kennemerstraatweg. Het uitrijden vormt in die situatie een ondergeschikt knelpunt. Met name verkeer dat vanuit het zuiden aanrijdt en de Krommelaan wil inrijden vormt een probleem, omdat dit verkeer op een onverwacht punt komt stil te staan op de Kennemerstraatweg. Meest eenvoudige manier om dit probleem te ondervangen is om verkeer uit de Krommelaan alleen in zuidelijk richting te laten afrijden en naar de

Krommelaan alleen vanaf het noorden te laten aanrijden. Een andere mogelijkheid is om de ontsluiting van woningen in Zandzoom zodanig aan te passen dat de druk op de rotonde Vennewatersweg - Kennemerstraatweg vermindert en een minder lange wachtrij optreedt aan de noordzijde van de rotonde. Dit kan door bijvoorbeeld woningen in het oostelijk deel van Zandzoom in grotere mate te ontsluiten via de Oosterzijweg in zuidelijke richting, maar ook door iets meer woningen uit het centrale deel van Zandzoom te ontsluiten via de Kapellaan.

In maatregelpakket D vormt de verkeersafwikkeling op het kruispunt Kennemerstraatweg - Van Foreestlaan een potentieel knelpunt. Dit kan worden ondervangen door de inrichting van dit kruispunt aan te passen. In pakket B treedt dit knelpunt nog niet op, maar kan met herinrichting de situatie wel worden verbeterd wat betreft verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.

Voorstel m.b.t. maatregelpakket

Het college stelt de gemeenteraad voor om in paragraaf 8.1 van het "Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030" op te nemen dat met maatregelpakket B wordt toegewerkt naar een evenwichtige verdeling van verkeer in Heiloo. En dat dit maatregelpakket wordt uitgevoerd gelijktijdig met de openstelling van de aansluiting A9. Tevens is het voorstel om in dezelfde paragraaf op te nemen dat:

- bij herinrichting van de Zevenhuizerlaan gekozen wordt voor een voldoende breed profiel op het eerste deel van de straat (tussen de Kennemerstraatweg en Werkendelslaan).
- bij de Kerkelaan wordt onderzocht of de beperkte overschrijding van de toetswaarde kan worden voorkomen door het instellen van routing voor bezoekers en vrachtverkeer.
- nader onderzoek wordt uitgevoerd om te beoordelen op welke manier het knelpunt kan worden geminimaliseerd dat eventueel ontstaat bij de kruising Kennemerstraatweg – Krommelaan, als gevolg van een wachtrij aan de noordzijde van de rotonde Kennemerstraatweg – Vennewatersweg. Daarbij worden de volgende mogelijkheden voorzien:
 - eenrichtingsverkeer richting de Kennemerstraatweg
 - de middengeleider op de Kennemerstraatweg door te trekken, zodat een eventuele wachtrij aan de noordkant van de rotonde Kennemerstraatweg - Vennewatersweg geen direct knelpunt meer vormt
 - woningen in Zandzoom op andere locaties ontsluiten zodat de druk op de rotonde wordt beperkt. er bij de Krommelaan voor wordt gekozen om eenrichtingsverkeer in te stellen of om de middengeleider op de Kennemerstraatweg door te trekken, zodat een eventuele wachtrij aan de noordkant van de rotonde Kennemerstraatweg - Vennewatersweg geen direct knelpunt meer vormt.
- onderzocht wordt op welke wijze het kruispunt Kennemerstraatweg - Van Foreestlaan kan worden aangepast om de verkeersveiligheid te optimaliseren.
- tegemoetkomend aan de impact van maatregelpakket B onderzocht wordt welke aanpassingen mogelijk en/of nodig zijn om de leefbaarheid in en oversteekbaarheid van de Ypesteinerlaan en Rosendaal te verbeteren. Daarbij kan worden gedacht aan onderzoek naar de impact op de geluidsbelasting en eventuele maatregelen daartegen, het omvormen van de aansluiting Ypesteinerlaan-noord - Rosendaal naar een rotonde, het aanpassen van oversteeklocaties, etc.

DOOR HET COLLEGE OVERWOGEN ALTERNATIEVEN

Het college heeft een afweging gemaakt tussen maatregelpakket B en maatregelpakket D. De afweging en argumentatie voor het voorstel staan beschreven in de vorige paragraaf.

REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

Niet van toepassing

RISICO'S

Het risico bestaat dat bewoners van verschillende straten en/of het Verkeerspanel sterke weerstand uiten tegen het voorstel van het college. Dit komt dan vervolgens terug in de besluitvorming over de verschillende bestemmingsplannen. Er is echter geen maatregelpakket denkbaar dat voor iedereen positief uitpakt.

FINANCIËN

Met het voorstel zijn geen financiële middelen gemoeid. Deze komen pas in beeld nadat het verkeersbeleid is aangepast en de daadwerkelijke verkeersbesluiten genomen gaan worden.

DUURZAAMHEID

Niet van toepassing.

PARTICIPATIE

Vanaf het allereerste begin (uitwerken van nieuwe verkeersbeleid) is het hele proces gericht op meedenken. Er is een Verkeerspanel samengesteld bestaande uit bewoners, ondernemers en de fietsersbond die actief hebben meegedacht over de invulling van het beleid. Ook hebben zij actief gezocht naar oplossingsrichtingen voor de huidige en toekomstige verkeersknelpunten. Ook is op 30 augustus allerlei input opgehaald bij bewoners, die vervolgens is vertaald naar extra oplossingsrichtingen. Deze zijn meegenomen in de verdere afweging en besluitvorming.

UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

Afhankelijk van het besluit in de gemeenteraad wordt het Verkeersbeleid Heiloo 2018 – 2030 na 28 nov. aangepast. Vervolgens worden de benodigde verkeersbesluiten voorbereid en eventueel benodigde onderzoeken uitgevoerd. De daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen vindt over enkele jaren plaats, zodra de aansluiting A9 gereed is.

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Toetswaarden Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030
- Bijlage 2: Invulling paragraaf 8.1 van het Verkeersbeleid Heiloo 2018 - 2030
- Bijlage 3: Hoofdrapport verkeersonderzoek Goudappel
- Bijlage 4: Bijlagenrapport verkeersonderzoek Goudappel
- Bijlage 5: Reactie gemeente op ideeën en aandachtspunten inwoners over verkeersbeleid
- Bijlage 6: Totaaloverzicht van maatregelpakketten + resultaten van doorrekeningen
- Bijlage 7: Advies van Verkeerspanel op het conceptrapport van het verkeersonderzoek van Goudappel
- Bijlage 8: Advies van Verkeerscommissie op het conceptrapport van het verkeersonderzoek van Goudappel

ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

-

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo



F.H.W. de Jong
gemeentesecretaris



M. ten Bruggencate
burgemeester