

Aan: College en raadsleden
Van: verkeerspanel en fietsersbond
Datum: 20-10-2023

Betreft: reactie op evt. wijziging wegcategorisering Zeeweg.

Geacht college en raadsleden,

Middels deze brief willen wij u informeren over het volgende:

Zoals u weet wordt er gewerkt aan de schetsontwerpen voor de herinrichting Zeeweg-Stationsweg. Voor de Zeeweg gaat het om het gedeelte tussen de rotonde Ewisweg en de rotonde Heerenweg-Stationsweg. Met een kerngroep van het verkeerspanel, de vertegenwoordiger Stationsweg en fietsersbond zijn we betrokken bij dit proces. In een dialoog met de projectleider en verkeerskundige zijn een groot aantal aandachtspunten met goede en gedragen oplossingen gevonden.

Tijdens het laatste overleg is gebleken dat er een voornemen is dit gedeelte van de Zeeweg om te willen zetten naar de nieuwe wegcategorie GOW 30 (gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 30 km/per uur voor geldt) in plaats van de ETW (erftoegangsweg) zoals is toegewezen in het verkeersbeleidsplan.

Omdat het een geheel nieuwe wegcategorie is heeft het CROW hiervoor een speciaal afwegingskader geschreven die naar onze mening, in het geval van de Zeeweg, niet gevolgd is.

Op de volgende pagina kunt u onze reactie aan de projectleiding lezen, waarin we tekst en uitleg geven waarom wij van mening zijn om de Zeeweg als een erftoegangsweg te blijven categoriseren conform verkeersbeleidsplan en deze **niet** om te zetten naar een GOW 30. Een eventuele wijziging van wegcategorie zal door de raad aangepast dienen te worden.

Wat is de achterliggende gedachten voor een eventuele wijziging?

De gemeente heeft een aanvraag ingediend bij de provincie voor een bijdrage in de kosten. De provincie geeft aan de regionale fietsroute tussen Egmond en Akersloot meer gewicht te willen gaan geven; dit traject loopt over de Zeeweg en Stationsweg. Om deze reden is het voor de hand liggend de vrij liggende fietspaden op de Zeeweg te behouden. Overigens kan een ETW ook uitgevoerd worden met vrij liggende fietspaden, dit is niet voorbehouden aan een GOW. Op de Stationsweg is geen ruimte voor aparte fietsvoorzieningen en met fietsers op de rijbaan geldt daar een hele andere uitdaging. Hoe dit vorm te geven is nog onduidelijk.

Wat is een GOW 30?

Voor een gedetailleerde uitleg hiervoor hebben we een aantal bijlagen toegevoegd. In Heiloo hebben we geen GOW 30 wegen en wellicht kunnen er in de toekomst bestaande wegen in aanmerking komen.

Wij willen u adviseren daar een gedegen en goede discussie over te voeren, ook met bewoners van een straat en zeker in het licht van het gehele wegennet en de visie op verkeersafwikkeling. Momenteel hebben we in Heiloo een aantal knelpunten op het wegennet en wij zijn van mening dat deze eerst opgelost dienen te worden waarbij een duidelijke herkenbaarheid in een gebiedsontsluitingsweg met een verkeersfunctie is en een erftoegangsweg met de functie verblijven voorop staat. Wij zijn het dan ook eens met de verkeerskundige om te starten met de herinrichting van de Zeeweg, vóór de Stationsweg, dit zal een impact hebben op de verkeersintensiteit op zowel de Stationsweg als de Heerenweg.

Met deze toelichting hopen wij een bijdrage te leveren aan een veilig en duidelijk herkenbaar wegennet.

De reactie kerngroep verkeerspanel en fietsersbond aan de projectleiding en verkeerbeleidsambtenaren.
18-10-2023

Geachte lezer,

Hierbij ontvangt u de gemeenschappelijke reactie van de Kerngroep Verkeerspanel (voorzitter Verkeerspanel, vertegenwoordiger Ondernemersbelangen Heiloo), vertegenwoordiger Stationsweg en Fietsersbond Heiloo over het voorgenomen advies naar het College om de Zeeweg tussen de rotondes Ewisweg & Heerenweg her in te gaan richten als GOW30 in plaats van als ETW zoals al sinds 2008 in het Verkeersbeleidsplan Heiloo beschreven staat.

Deze reactie is op maandag 16 oktober tijdens de bijeenkomst van het Verkeerspanel besproken. Waarbij bleek dat er nog veel onduidelijk is over de GOW 30. Ook vroegen veel leden zich af wat dit gaat betekenen voor het gehele wegennet.

Vanaf 21 juni 2022 zijn de leden van de kerngroep en Fietsersbond door de projectleiding gevraagd om input te leveren op de plannen voor de herinrichting van de Zeeweg en Stationsweg.

Het uitgangspunt van alle betrokkenen is vanaf het begin geweest om beide straten her in te richten als 30 km/uur Erf toegangswegen (ETW).

Quote uit de notulen van 3 oktober 2023; In eerste instantie was de afspraak met de verkeerscommissie, de fietsersbond, de ondernemersvereniging en de vereniging Stationsgebied, dat de fietsers op de rijbaan zouden komen, waarmee wordt voldaan aan het verkeersbeleidsplan 2018-2030 en een erftoegangsweg (ETW30). Einde quote

Verblijven is daarbij de hoofdfunctie en de inrichtingskenmerken van dit type weg zijn erop gericht dat middels snelheid remmende elementen de inrichting bij gaat dragen aan de snelheidsverlaging tot de gewenste 30 km/uur, de kruisingen gelijkwaardig zijn en de dat de fietsers op de rijbaan rijden gemengd met het overige verkeer.

In de twee daarna volgende bijeenkomsten hebben we in een goede dialoog met de projectleider en de verkeersbeleidsambtenaren voor een groot aantal aandachtspunten en uitdagingen goede en gedragen oplossingen gevonden.

Op 3 oktober 2023 zijn we vervolgens overvallen met de volgende onjuiste mededeling: quote uit de notulen van die bijeenkomst; *'Na gesprekken met de provincie en de verkeerscommissie is besloten om het ontwerp aan te passen.'* Einde quote.

Het onderwerp is in de verkeerscommissie vergadering van 17 juli 2023 weliswaar ter sprake geweest maar daar is geen advies uit voort gekomen. Verandering van de wegcategory is alleen geopperd door de adviseur verkeer van de politie.

De motivatie voor dit 'besluit' is volgens deze quote uit de notulen van 3 oktober 2023; *...de provincie aangegeven dat een regionale doorfietsroute op de Stationsweg/ Zeeweg in de toekomst (waarschijnlijk met 4 jaar) in de planning staat/gewenst is. Om deze reden blijven de vrij liggende fietspaden langs de Zeeweg behouden.* Einde quote

In dezelfde notulen staat verder dat er langs de Stationsweg geen ruimte is voor een fietspad of fietsstroken en dat de Zeeweg wordt omgevormd naar een GOW30 weg in verband met de ligging van het Stationsgebied.

Volgens de notulen zijn er na pittige discussies afspraken gemaakt maar in die weergave van zaken herkennen de

kerngroepsleden en de Fietzersbond zich niet.

Vandaar deze uitgebreide vooral feitelijke reactie omdat we het niet eens zijn met deze eenzijdig genomen 'besluiten' die verband houden met de inrichting van de Zeeweg als GOW30 in plaats van als ETW.

In de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' (Eindrapport versie 1.0) van het kennisplatform CROW staat;

Binnen de bebouwde kom onderscheiden we op dit moment in het wegennet erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen.

- Erftoegangswegen (ETW) hebben een verblijfsfunctie; er is menging van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 30 km/h.
- Gebiedsontsluitingswegen (GOW) hebben een verkeersfunctie; er is een scheiding van verkeerssoorten en de maximumsnelheid is 50 km/h.

In de praktijk zijn er ook wegen die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie vervullen en is het niet altijd mogelijk om een GOW veilig als 50 km/h-weg in te richten (met bijvoorbeeld vrij liggende fietspaden). Een lagere snelheid kan in zo'n geval de verkeerveiligheid vergroten. Er is daarom behoefte de snelheidslimiet op een deel van de gebiedsontsluitingswegen te verlagen naar 30 km/uur (GOW30).

In 2021 heeft het CROW op verzoek van de Tweede Kamer het Afwegingsschema 30 km/uur ontwikkeld om wegbeheerders te ondersteunen bij de keuze voor een ETW met een snelheidslimiet van 30km/h, een GOW met een snelheidslimiet van 50 km/uur (GOW50) of een GOW met een snelheidslimiet van 30 km/h.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft naar aanleiding van een aanbeveling uit het Afwegingskader 30 km/uur en de motie Van Ginneken/Kröger (april 2022, nr. 29398-988) CROW gevraagd de inrichtingskenmerken van het nieuwe wegtype GOW30 nader uit te werken.

Uit bovenstaande volgt dat in het geval van de Zeeweg het afwegingsschema niet gevolgd is, de Zeeweg is immers geen onveilige GOW50 omdat;

- deze voorzien is van vrij liggende fietspaden,
- een duidelijke, zelf deels niet oversteekbare, rijrichtingsscheiding heeft,
- voorzien is van veilige, gebundelde oversteken in de vorm van twee rotondes en slechts drie kruisingen,
- er geen oversteekbaarheidsproblemen zijn bij het huidige verkeersaanbod van gemiddeld 7.000mvt/dag

Dit alles kan als motivatie dienen om de Zeeweg als GOW50 in stand te houden ware het niet dat al vanaf het verkeersbeleidsplan 2008 de weg als ETW opgenomen is in het wegennet van Heiloo wat nogmaals bekrachtigd is in verkeersbeleidsplan 2018-2030.

Een belangrijke andere reden om een weg als GOW30 in te richten kan zijn dat de weg een dubbelfunctie heeft waardoor de doorstroming op de weg belangrijker is dan de verblijvende en uitwisselende functie.

Dit is het geval als de weg onderdeel is van het OV-netwerk, een belangrijke invalsweg is of deel uitmaakt van de uitruk route voor hulpdiensten.

Ook voor deze redenen geldt dat deze niet van toepassing zijn op de situatie Zeeweg en dat ze deze dan ook niet kwalificeren als mogelijke GOW30;

- de enige OV-dienst die gebruik maakt van de Zeeweg is de buurtbus die er één keer per uur doorheen rijdt.
- de Zeeweg is geen belangrijke invalsweg, dat is voor de Oost-West verbinding de Vennewatersweg en de Zeeweg tot aan de rotonde Ewisweg waar hij aansluit op de 'Lus'.
De gebiedsontsluitingswegen in Heiloo-West,

Daarnaast komt de Zeeweg uit bij de Stationsweg en Heerenweg twee ETW'n in Heiloo die al jarenlang te zwaar belast worden,

- er bevindt zich op of in de directe omgeving van de Zeeweg geen post van één van de hulpdiensten. Er is dan ook geen sprake van een uitruk route.

Bovenstaande feiten geven aan dat de Zeeweg niet kwalificeert voor herinrichting tot een GOW30.

Ook het opgeworpen probleem rond de bevoorrading van het Stationscentrum is naar onze mening niet van toepassing.

Dat is, conform de vrachtroutring zoals beschreven in het verkeersbeleidsplan 2018-2030, als zijnde bestemmingsverkeer over de ETW af te wikkelen. Daarbij is het aandeel vrachtverkeer volgens de verkeersbeleidsambtenaar laag. Hij schat het in op 2 à 3%. (notulen bijeenkomst dd 4-10-2022)

Doorgaand vrachtverkeer is sowieso niet wenselijk op de route Zeeweg-Stationsweg of Heerenweg.

Waarom zowel de Kerngroep Verkeerspanel als de Fietzersbond Heiloo van mening blijven dat de Zeeweg ingericht dient te worden als ETW;

- omdat juist de stroomfunctie van de Zeeweg beperkt moet worden vanwege de aansluiting op te zwaar belaste ETW'n als de Stationsweg en Heerenweg,
- in het wegennet is een GOW30 functionaliteit voor de Zeeweg onlogisch omdat deze oostelijk louter aansluit op ETW'n,
- inrichting als GOW30 zal sluipverkeer enthousiasmeren,
- door de Zeeweg in te richten als ETW zal het verkeersaanbod sterk dalen.
Ervaring met de voorheen zwaar belaste Kerkelaan laat zien dat het aantal motorvoertuigen (mvt) met 30% is afgenomen sinds de inrichting als ETW,
- op een GOW30 dient de voorrang geregeld te zijn vanwege de gewenste doorstroming wat leidt tot hogere snelheden,
- door de inrichting als ETW zal de snelheid dalen.
Wederom op basis van de ervaringen op de Kerkelaan waar de gemiddelde snelheid daalde van 56 km/uur naar 31 km/uur,
- Er sprake is van veel uitwisselingspunten op de Zeeweg, tussen de rotonde Ewisweg en de kruising Westerweg

zijn er 24 in-/uitritten naar woningen,

- door inrichting als ETW zal de Zeeweg voor verkeer uit de richting van Egmond duidelijk geen onderdeel meer uitmaken van de 'Lus' en deze ook visueel loskoppelen. De inritconstructie komt nl direct op/na de rotonde Ewisweg en niet zoals beoogd in de GOW30 variant 20 meter verder,
- de veiligheid van de fietser is er niet bij gebaat dat deze in het gedrang komt bij de overgang van de GOW30 naar ETW op de rotonde Heerenweg. Daar wordt de aansluitende Stationsweg zonder fietsvoorzieningen met een rijwegbreedte van 5 m nota bene smaller is dan de aanvoerende Zeeweg met vrij liggende fietspaden en een rijwegbreedte van 5,5 m,
- de wens of eis van de Provincie dat de vrij liggende fietspaden behouden blijven kan ook bij een inrichting als ETW ingewilligd worden. Als de fietspaden herkenbaar deel uitmaken van een hoofdfietsroute is een vrij liggend fietspad naast een ETW geen afwijking in de weginrichting. Deze situatie staat beschreven in de tabel 'Basiskennmerken voor wegen binnen de bebouwde kom' in de kolom ETW-minimaal. Een aanbeveling vanuit de Fietzersbond hierbij is dat als er gekozen wordt voor een recreatieve hoofdfietsroute de fietspaden te voorzien van het bord G13 (onverplicht fietspad) waarmee de snor- & bromfietsen en ook de speedpedelecs van het fietspad geweerd kunnen worden.
- doordat de fietspaden in hun huidige vorm behouden kunnen blijven is er geen noodzaak om het gedeelte van de spoorwegovergang uit te voeren als verplicht twee-richtingen fietspad.

Als de ingetekende oversteek bij de Holleweg met een doorsteek naar de oude Stationsweg uitgevoerd wordt zoals op het laatste schetsontwerp kan de fietser die aan de oostzijde van het station de fiets parkeren wil veilig naar de stalling komen.

De fietser die aan de westzijde de fiets parkeren wil kan dit doen middels de kruising met de Westerweg of eerder als de oversteek tussen spoorovergang en Westerweg gehandhaafd blijft.

Naast alle inhoudelijke en feitelijk toetsbare punten die hierboven aan u gepresenteerd zijn willen de vertegenwoordigers van de Kerngroep Verkeerspanel en de Fietzersbond tot slot aangeven dat ze deze manier van werken niet passend vinden in een gemeente waar het college en de raad belang hechten aan burger-participatie. Daarnaast geeft het geen vertrouwen in de groei van Heiloo tot het fietsdorp dat het in 2030 wil zijn.

Bijlagen;

- Afwegingskader-30-km-per-uur-UITSNEDEN.pdf
- Handreiking-voorlopige-inrichtingskenmerken-GOW30-UITSNEDEN.pdf
- GOW30-KrijgtStimulans-AanpassingUitvoeringsvoorschrift-BABW.pdf