

Reactie en advies op definitief rapport Goudappel

Verkeerskundige basisdocument kenmerk: 20220131.R1.04

Bijlagenrapport kenmerk: 20220131.R2.04

Van: leden van de verkeerscommissie (Jan, Bas, Gerda, Marjon, Robin)

Datum: 03-08-2022

Op 19 juli jl. hebben de leden van de verkeerscommissie een presentatie gekregen van de verkeerskundige de heer P. Broersen over het definitieve rapport van Goudappel. Aan ons, als leden verkeerscommissie, is op die datum door de wethouder Rob Opdam gevraagd ons advies op het conceptrapport Goudappel opnieuw te beschouwen i.v.m. de wijzingen die zijn opgenomen in het definitieve rapport.

In een apart overleg op 28 juli jl. zijn Jan, Bas, Gerda, Marjon bij elkaar gekomen. Robin heeft “ingebeld”. We komen tot de volgende reactie met aanvullende vragen en voor de volledigheid is de reactie van 02-05-2022 onderaan dit document toegevoegd.

De presentatie heeft voor ons het één en ander verduidelijkt. Ook zien wij enkele wijzigingen die zijn opgenomen in het definitieve rapport, zoals het behouden van de Kerkelaan als erftoegangsweg. Om het aantal verkeersbewegingen op deze straat naar beneden te brengen is in maatregelpakket B de toevoeging gemaakt op de Willibroodsweg eenrichtingverkeer in te stellen. Tevens heeft Goudappel in scenario “Robuust” de verkeersaantallen van de inbreilocaties meegenomen.

Reactie:

We kunnen maar een beperkt advies uitbrengen omdat het meerderdeel van onze eerder gestelde vragen nog niet of onvolledig zijn beantwoord. Zolang we geen beantwoording hebben ontvangen blijven de conclusies uit onze eerdere reactie staan.

Wij verzoeken dan ook een reactie met beantwoording van onze vragen.

Vragen zoals gesteld in de vergadering 19 juli jl.

- Is het mogelijk een simulatie te maken voor de aantallen verkeersbewegingen op de Ypensteinerlaan/Rosendaal?
- Wat is de reden van de verhoging van de snelheid op de Oostelijke Parallelweg naar 80 km per uur i.p.v. 60 km? Dit in verband met het milieu en nabijgelegen natuurgebied.
- Wat zijn de ontwikkelingen op het GGZ-terrein? Als de hoofdingang wordt afgesloten heeft dit consequenties elders.
- Waarom zijn de kruising Kennemerstraatweg met de Kerkelaan en de Stationsweg niet meegenomen in het rapport?
- In welke gemeente is er ervaring opgedaan met spitsbeperkingen?

Ook op deze vragen zien we graag een reactie tegemoet.

Aanvullingen op de toetswaarde:

De onderbouwing van het omzetten van maximale grenswaarde van het aantal motorvoertuigen per etmaal naar een “toetswaarde” is onzes inziens te vaag en boterzacht als borging voor de aantallen verkeersbewegingen. Hierdoor kan de veiligheid en leefbaarheid op verschillende wegen onder druk komen te staan. De toetswaarde wordt een “indicatie” genoemd en de consequenties bij een

overschrijding zijn niet bekend. Opnieuw bekijken en beoordelen kan dan snel overgaan in een “acceptabel verkeersbeeld” zoals nu wordt gezegd in het rapport van Goudappel bij het aantal 7900 mvt per etmaal in het referentiescenario op de Kerkelaan. (met een grenswaarde/toetswaarde van 6000 mvt) Dit wordt het gehele rapport doorgetrokken. Zie blz. 26,27, 31,36, 42,54,60. We vinden de overschrijding onwenselijk.

Goudappel stelt voor om op een deel de Zevenhuizerlaan de breedte te vergroten ten koste van parkeervakken om op die manier 5.000 mvt per etmaal te faciliteren. Zie blz. 67.

Deze aantallen gemotoriseerd verkeer achten wij niet wenselijk voor de Zevenhuizerlaan en adviseren vast te houden aan de maximale grenswaarde van 4.000 mvt/per etmaal.

Toevoeging: met 5.000 mvt zal een aanpassing gemaakt moeten worden op de Kennemerstraatweg, bijvoorbeeld een rotonde om het verkeer veilig af te wikkelen, dit is niet wenselijk.

De onderbouwing voor het toekennen van de toetswaarde voor de verschillende wegcategory's en de expliciet genoemde wegen wordt in het definitieve rapport onvoldoende duidelijk uitgewerkt. De gebiedsontsluitingswegen B worden omhoog bijgesteld zonder rekening te houden met de veiligheid en leefbaarheid. Er wordt puur gekeken naar de aantallen verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer. Dit vinden we richting bewoners slecht uit te leggen.

Aanvullingen op de maatregelpakketten.

In het definitieve rapport wordt bij maatregelpakket B eenrichtingverkeer op de Willibroodsweg voorgesteld. Wij missen de gevolgen van deze maatregel en adviseren deze uit te werken voor het ontsluiten en afwikkelen van het verkeer uit de wijken en het winkelcentrum 't Loo.

Tevens is ons advies om op voorhand de aanvullende circulatiemaatregelen rond het winkelcentrum 't Loo te onderzoeken om de hoeveelheid gemotoriseerde verkeer op de Kerkelaan structureel te verminderen. Hiermee wordt de lijn gevolgd van Goudappel, zie blz. 67.

De gevolgen voor de grote toename van verkeer op de Ypensteinerlaan en het Rosendaal zijn onvoldoende uitgewerkt. Zo zal er mogelijk een rotonde moeten komen voor de AH. Ook de kruising Kennemerstraatweg/Ypensteinerlaan zal aangepast moeten worden. De verkeersaantallen in het rapport op de Ypensteinerlaan kloppen niet, ten onrechte wordt in de scenario's en maatregelpakketten van het referentieaantal (3.300) uitgegaan waardoor de kruising Kennemerstraatweg/Ypensteinerlaan niet is meegenomen. In werkelijkheid is bij pakket B een toename op de Ypensteinerlaan naar 6.900 mvt. Ook de schoolroutes dienen meegenomen te worden en zo nodig aangepast.

Maatregelpakket B zorgt voor sluipverkeer over de route Ypenstein, dit is niet wenselijk.

Vraag: Het Rosendaal heeft nu een geslotenverklaring voor vrachtverkeer, blijft dit gehandhaafd?

De gevolgen van een afsluiting op de Kanaalweg is nog onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt.

Vragen: Waar komt de afsluiting en op welke wijze wordt het uitgevoerd?

Wordt het uitgevoerd met paaltjes, een geslotenverklaring, of anders, b.v. een doodlopende weg?

Kan een besluit op termijn weer teruggedraaid worden?

Op welke wijze wordt het open gehouden voor de hulpverlening zoals de brandweer en ambulances?

En voor overige calamiteiten?

Blijft het open voor fietsers en wandelaars?

Advies: De gevolgen van een dergelijke afsluiting verder uitwerken, samen met benodigd verkeersbesluit of wat er meer voor nodig is.

Naar aanleiding van de spitsbeperking kwam de volgende vraag naar voren: zijn de camera's op de Nijenburgerweg door de gemeente geplaatst? Zo ja, met welke reden?

Conclusie.

De grenswaarden zijn een borging en bescherming voor de veiligheid, leefbaarheid en het milieu. Wij geven een negatief advies om de grenswaarde te wijzigen naar toetswaarde, op grond van onvoldoende onderbouwing, daarnaast zijn de toetswaarden als indicatie te vrijblijvend en we missen onvoldoende onderbouwing hoe de toetswaarden tot stand zijn gekomen.

De leden van de verkeerscommissie maken zich zorgen om de fragiele infrastructuur en vragen zich af of het wegennet de toekomstige verkeersstromen met een aansluiting op de A9 en de woningbouw wel aankan. De rekenmodellen voor 2030 laten meerdere wegen en kruispunten zien die vol belast zijn. Er zijn zorgen of de Vennewatersweg en dan met name bij de rotonde met de Kennemerstraatweg de drukte wel aankan, dit terwijl de reconstructie al is meegenomen in de rekenmodellen. En wat als de werkelijkheid in de praktijk niet overeenkomt met de rekenmodellen? Welke consequenties heeft dat en welke maatregelen kunnen dan nog genomen worden?

Zoals blijkt uit onze reactie van 02-05-2022 zijn we nog altijd van mening dat de Oostelijke Parallelweg zorgt voor onwenselijke verkeersstromen in het dorp, dit blijkt uit de vele onderzochte scenario's.

Advies: De Oostelijke Parallelweg wordt primair aangelegd voor industrieterrein Boekelermeer en voor de bevoorrading van de Oude Werf is een ontsluitingsvorm nodig. Naar de "vrachtluis" is onzes inziens onvoldoende onderzoek gedaan, mocht het wel het geval zijn zien we de resultaten tegemoet.

De algehele conclusie is dat er nog te veel vragen open staan, pas als de vragen beantwoord zijn kan een gerichter advies over de maatregelpakketten gegeven worden. Verder wordt de wens uitgesproken door te gaan op de ingeslagen weg om het huidige wegennet/infrastructuur op orde te brengen met alles wat daarbij hoort aan inrichting en bebording.

We zien de beantwoording tegemoet en wij willen een mondelinge toelichting geven op onze adviezen voordat het onderwerp "toetswaarde" in commissie Openbare Ruimte wordt besproken.

Bijlage reactie 02-05-2022

Reactie leden verkeerscommissie (Marjon, Jan, Bas, Gerda)

Datum: 02-05-2022

Aan de verkeerscommissie is gevraagd om een advies uit te brengen op het rapport Goudappel: 'verkeerskundige onderlegger bestemmingsplannen Heiloo'.

De toetswaarde:

De Kennemerstraatweg is 2 richtingsverkeer en 20.000 per etmaal.

Voorstel is, om het deel Kennemerstraatweg tussen Kerkelaan en Vennewatersweg terug te brengen naar 16.000 per etmaal.

Vraag: waarom wordt dit verschil gemaakt?

Verder zijn wij er voorstander van dat de kruising Kennemerstraatweg met de van Foreestlaan aan te laten passen, waardoor het veiliger wordt.

Criteria: wij missen de onderbouwing voor de verschillende getallen en waarden. Ook missen wij de reden om de grenswaarde om te zetten naar "toetswaarde".

Daarnaast komt de onderbouwing voor het wijzigen (zowel naar beneden als het omhoog bijstellen) van de grenswaarde voor de verschillende straten onvoldoende naar voren.

Vraag: wat is de reden voor deze wijziging en wat zijn de criteria/onderbouwing voor de verschillende straten en functies (wegcategorisering)?

Uit het rapport blijkt dat een verhoging van de grenswaarde in combinatie van maatregelpakket B nadelig uitpakt voor de Ypensteinerlaan, de Zevenhuizerlaan en de Kerkelaan. Dit zou betekenen dat de grenswaarde omhoog bijgesteld moet worden.

Advies: de grenswaarde van het verkeersbeleidsplan aanhouden.

Behalve voor de Stationsweg. Deze grenswaarde naar beneden bijstellen, zodat de weg veiliger gemaakt kan worden en het passend is bij een erftoegangsweg.

De maatregelpakketten:

In het rapport wordt als optie genoemd om het kruispunt Breedelaan – Stationsweg aan te passen met een midden geleider.

Vraag: is een midden geleider passend bij een erftoegangsweg en is daar überhaupt ruimte voor? Voorstel: gelijkwaardige kruising creëren.

Kerkelaan is net vernieuwd en is niet aangepast aan de maatregelpakketten.

Vraag: is het de bedoeling om dit in een later stadium alsnog te doen? (geldverspilling)

Advies: ook rekening houden met route vrachtwagens naar 't Loo.

Kerkelaan mag geen dubbelfunctie krijgen wat betreft ontsluiting 't Loo en woongebied (Heiloo-west) Route vrachtwagens rond het winkelcentrum nog eens bespreken.

Verzoek: de verkeerscommissie wil graag het concept vrachtrouthering inzien.

Maatregel A: Kerkelaan en de Zevenhuizerlaan worden hierbij te druk. Een vrachtsluis om verkeeroverlast van de Oostelijke Parallelweg tegen te gaan, vinden wij een goed idee.

Vraag: kloppen de getallen wel voor de Kerkelaan? In het rapport Goudappel is de berekening dat de verkeersintensiteit 7400 mvt/per etmaal is. Volgens eerdere berekeningen uit 2019 wordt 6000 mvt aangegeven. Waar komt dit verschil vandaan?

Maatregel B: Groot bezwaar: Ypensteinerlaan zal heel druk worden.

Verder zal het vrachtverkeer vanuit het noorden dat over de westelijke randweg komt, eerder de Kennemerstraatweg nemen voor richting Oude Werf, via de Kanaalweg en niet gaan omrijden via de afslag A9. Met een afsluiting op de Kanaalweg is dit niet mogelijk en zal het vrachtverkeer via de Ypensteinerlaan en het Rosendaal gaan rijden. Dit is niet wenselijk en het Rosendaal heeft bovendien nu een verbod op het vrachtverkeer.

Voorstel: tussen AH en de Kennemerstraatweg, de Ypensteinerlaan woonerf maken, zodat het verkeer deze route niet zal kiezen om de Kennemerstraatweg te bereiken. Nadeel is de zuidkant van Heiloo wordt zwaarder belast.

Advies: wij zijn geen voorstander om de Kerkelaan van een erftoegangsweg op te waarderen naar een gebiedsontsluitingsweg 30. De veiligheid op deze straat blijft met een verhoging onder druk staan. De verkeersdruk moet juist naar beneden.

Maatregel C: eenrichtingverkeer in een dorp is ongewenst. Een verhoging van de verkeersdruk op b.v. de Aostastraat, de Schuine Hondsboschelaan en de Hoogeweg lijken naar ons idee niet de bedoeling.

Advies: maatregelpakket C is niet wenselijk.

Conclusie en nog een paar vragen.

De basiskenmerken van de wegen kloppen niet; dat blijkt uit het hele dossier.

Het is daarom belangrijk om eerst de wegen juist in te richting zodat de wegen voldoen aan de regels.

Bij het bespreken wordt het voorstel gegeven om de Vennewatersweg door te trekken tot de aansluiting A9. Uiteraard is dit een grote aanpassing op de huidige plannen, maar dit zal de drukte op de Kennemerstraatweg aanzienlijk verminderen.

Vraag en stelling: de vraag die dit oproept is of het huidige ontwerp van de aansluiting op de A9 nog wel voldoet. De verkeersdruk loopt op en de openbare ruimte is beperkt, terwijl de woningbouw toeneemt, dus ook het verkeer.

De leden van de Verkeerscommissie zijn voorstander van een “knip” in de Kanaalweg, zoals de “knip” vroeger gepland was (dichter bij het viaduct), zodat de Ypensteinerlaan niet overbelast gaat worden.

Vraag: is dit mogelijk?

Bij de verschillende maatregelpakketten missen we ideeën en visie over de afwikkelroutes.

Vraag: kunnen de afwikkelroutes nog gegeven worden?

Daar de details van de pakketten niet naast elkaar zijn geplaatst, is het voor de verkeerscommissie niet te beoordelen wat de beste maatregelen zijn. Hiervoor is meer tijd en uitleg nodig. Ook zien wij graag dat de verschillende maatregelpakketten met de afzonderlijke consequenties worden uitgewerkt.

Met dit advies en de vragen hopen wij een bijdrage te leveren.

Graag zien wij de reactie tegemoet.