



Nieuwe Communistische Partij
Afdeling Heiloo
Secretariaat:
De Kandelaar 31, 1852 KG Heiloo
☎ 072 5334588

Aan: College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Heiloo,
Leden Gemeenteraad van de Gemeente Heiloo,
Raadhuisplein 1, 1850 AA Heiloo.
Datum: 15 mei 2015
Betreft: Aanvullende vragen II
Bij Aansluiting A9 bij Heiloo (conform artikel 33)

Geacht College, Geachte Raadsleden,

De NCPN heeft het College in een eerdere brief (conform artikel 33 van het Reglement van Orde van de Gemeente Heiloo) inzake de Aansluiting A9 bij Heiloo en het rapport Verkeerseffecten onderliggend wegennet aansluiting A9 Heiloo, een negentiental vragen gesteld.

Naar aanleiding van de uitlatingen hieromtrent van wethouder Dellelijn in onder meer de Alkmaarsche Courant van 1 mei jl., heeft de NCPN (conform artikel 33) een zevental aanvullende vragen gesteld.

Na raadplegen van enkele stedenbouw- en verkeersdeskundigen zijn nog meer vragen gerezen, die de NCPN u (wederom conform artikel 33) bij deze stelt:

Verkeersmodel

1. Klopt het dat voor de berekeningen gebruik is gemaakt van het "Verkeersmodel Regio Alkmaar (VMRA)" en dat het jaar 2010 als basisjaar is gehanteerd voor het bepalen van de referentiesituatie, zijnde variant 1, in bovengenoemd rapport uit 2015?
2. Zo nee, welk model en/of welke periode zijn als basis voor de referentiesituatie gehanteerd?
3. Zijn het in 2015 gehanteerde verkeersmodel en de gegevens uit het basisjaar, ten opzichte van eerder gehanteerde verkeersmodellen en basisjaren, aangepast aan de huidige kennis van zaken (op de aspecten uitgangspunten, aannames, sociaal-economische, demografische en planologische prognoses voor 2030)?

NB Sinds het opstellen van het verkeerplan Heiloo 2008 en het basis jaar 2010 hebben er structurele wijzigingen plaats gevonden die van grote invloed zijn op de mobiliteit en dus verkeersintensiteit:

- *de verwachte economische groei is naar beneden bijgesteld,*
- *toenemende vergrijzing en krimpende beroepsbevolking,*
- *toename van thuiswerken, flexwerken en flexibele werktijden,*
- *toename van winkelen via internet,*
- *afname van detailhandelvoorzieningen,*
- *afname aantal te bouwen woningen,*
- *overschot aan bedrijfsterreinen in de regio en advies STEC groepte schrappen*

Als deze structurele wijzigingen niet zijn meegenomen in de nieuwe berekeningen, zijn de cijfers/verkeersaantallen in de varianten niet te beoordelen noch te accepteren.

4. Zo nee, waarom niet? Zo ja, komen deze aanpassingen overeen met de huidige meest actuele prognoses?
5. Op welke uitgangspunten, aannames, sociaal-economische, demografische en planologische prognoses en scenario's is het in de referentiesituatie/variant 1 gehanteerde verkeersbeeld 2030 gebaseerd en op welke datum zijn deze opgesteld?
6. Zijn alle verkeersmaatregelen die tussen 2010 en 2015 zijn gerealiseerd en de verkeersmaatregelen die op dit moment zijn voorzien, ook meegenomen?
NB Niet alleen de aanpassing van de Kanaalweg maar ook de afsluiting van de Kapellaan voor autoverkeer en de afsluiting van de Hoogeweg voor vrachtverkeer en andere maatregelen.
7. Zo ja, hoe zijn deze in de referentiesituatie en de varianten 2A en 2B verwerkt? Zo nee, waarom niet?
8. Is in het model 2015 rekening gehouden met de effecten van eventuele extra verkeersmaatregelen van de omliggende gemeenten?
NB Egmond Binnen heeft bewust van de dorpskern, waar de Vennewatersweg op uitkomt, een 30 km zone gemaakt!
9. Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
10. Is in de berekeningen 2015 rekening gehouden met de aanzuigende werking van de extra afslag A9 op het (forensen)verkeer uit de omliggende gemeenten Limmen, Castricum en de Egmonden op de N203 noord en de Kennemerstraatweg?
11. Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?
12. Zijn de (verschillen in de) dichtligtijden van de spoorwegovergangen (tijden dat de bomen dicht zijn) ook meegenomen?

13. Zo ja, hoe zijn deze in het referentiemodel en andere modellen verwerkt? Zo nee, waarom niet?
14. Wat is het effect (concreet in cijfers) op de verkeersstromen en verkeersintensiteiten in de situatie 2010 en 2030 als er een tunnel komt én de overige spoorwegovergangen langer dicht zijn vanwege meer treinen?
15. Stoppen er in de komende jaren meer treinen in Heiloo dan was geprognosticeerd in 2010?
16. Zo ja, wat is het effect hiervan op de modelsplit en de verkeersintensiteit (mvt/etm.)?
17. Waarom zijn de verkeerstellingen, die in 2014 gehouden zijn, niet meegenomen in het model en zijn ze niet opgenomen in de Bijlage 1 in de memo van 17 april in de raad waardoor juist meer inzage ontstaat in de huidige situatie?
NB In de overzichten worden wel de verkeersintensiteiten op verschillende wegen weergegeven voor 2010 maar er ontbreekt een kolom voor 2014 terwijl dit de meest recente beschikbare(!) cijfers zijn.
18. Waarom is uitgegaan van etmaalwaarde en ontbreken de spitsintensiteiten?
NB Juist de spitsintensiteiten zijn nodig om het verkeersbeeld, de veiligheid, de weginrichting, leefbaarheid(milieu) te kunnen beoordelen. Etmaalwaarden geven een te globaal beeld en geven geen inzicht in de daadwerkelijke problemen.

Varianten

Naast variant 1, zijnde geen afslag A9 en geen verkeersmaatregelen, zijn twee varianten mét afslag A9 uitgewerkt waarvan één zonder (2A) en één met (2B) verkeersmaatregelen.

19. Waarom is er voor de variant 1 zónder A9 geen alternatief uitgewerkt mét verkeersmaatregelen?
NB De NCPN wenst inzicht in het effect en de kosten van een variant zónder afslag A9 en mét verkeersremmende maatregelen; deze 1B variant zou immers voor veel minder geld een minstens zo goede oplossing kunnen zijn! Inzage in de effecten van deze variant 1B is voor een evenwichtige afweging van de mogelijke varianten en besluitvorming onontbeerlijk!
20. Waarom is er voor de variant 1 zonder afslag A9 zonder maatregelen en een variant 1B met verkeersmaatregelen GEEN “verschilplot” uitgewerkt, waaruit duidelijk de verschillen blijken tussen de varianten zonder aansluiting A9 en de beide varianten mét aansluiting en zonder respectievelijk met verkeersmaatregelen?

NB De NCPN wenst inzicht in het effect en de kosten van de varianten zónder afslag A9 ten opzichte van de varianten met afslag A9. Inzage in deze effecten is voor een evenwichtige afweging van de mogelijke varianten en besluitvorming onontbeerlijk!

In de vergelijking tussen variant 2B en 2A {zie Bijlage 2; de kaart “2030 (aansluiting A9) met maatregelen ten opzichte van Plansituatie (aansluiting A9) , motorvoertuigen etmaal “} neemt het verkeer op parallelweg A9 (de nieuwe verbindingsweg oost) met 5600 mvt/etm af en op de Lage Laan (toeleidende weg de oost west naar de aansluiting A9) met 2600 mvt /etm toe.

21. Waar blijven de resterende 3000 mvt/etm? Kan het zijn dat deze resterende 3000 mvt/etm het bestaande wegennet in Heiloo Akersloot en Egmond extra belasten?
22. Wordt de extra belasting van variant 2B door de omliggende gemeenten aanvaardbaar geacht en is hier met de omliggende gemeenten consensus over? Zo nee, is bij de berekeningen rekening gehouden met eventuele extra maatregelen van de omliggende gemeenten die het effect van de in Heiloo genomen maatregelen (variant 2B) beïnvloeden?

In de vergelijking tussen variant 2B en 2A {zie Bijlage 1; de kaart “2030 (aansluiting A9) met maatregelen ten opzichte van Plansituatie (aansluiting A9) , motorvoertuigen etmaal“ } is de Kanaalweg ten oosten van de A9 rood weergegeven vanwege een **TOE**name van 8900 mvt/etm. Echter, in variant 1 wordt een verkeersintensiteit op dit traject vermeld van 12600 mvt/etm. en in variant 2A wordt 8000 mvt/etm. vermeld; een **AF**name van 5600 mvt/etm. dus!.

23. Betekent dit dat, volgens het verkeersmodel 2015, de Boekelermeer in variant 1 beter bereikbaar is én dat er bovendien minder mvt/etm. door de dorpskern van Heiloo hoeven én dat er geen aanvullende verkeersremmende maatregelen nodig zijn?
24. Onderschrijft u dat dit traject probleemloos de 12.600 mvt/etm. kan verwerken?
NB De NCPN concludeert uit deze cijfers dat de extra afslag van de A9 op grond van deze verkeersintensiteiten/onderzoekresultaten voor de bereikbaarheid van de Boekelermeer niet nodig is.
25. Onderschrijft u dat met uitzondering van de Kerkelaan op GEEN VAN ALLE onderzochte trajecten de verkeersintensiteiten in variant 1 (geen afslag) de in het Verkeersplan Heiloo gestelde intensiteitsgrenzen overschrijden?
26. Onderschrijft u dat juist op de Kerkelaan de verkeersintensiteit in variant 2B de in het Verkeersplan Heiloo gestelde verkeersintensiteitsgrens NOG STEEDS overschrijdt?
NB De NCPN concludeert uit deze cijfers dat variant 1 met extra maatregelen voor de Kerkelaan voldoet en minimaal het onderzoeken waard is voordat er 8,5 mln euro wordt uitgegeven aan en extra afslag A9.

In het Verkeersplan 2008 zijn doelstellingen en limieten gesteld aan de verkeersintensiteit . Doelstellingen zoals:

- kwetsbare routes ontlasten;
- de kansen voor de fiets benutten
- de bereikbaarheid van winkelcentra en station garanderen
- veiligheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers.

27. Klopt het dat bij beide varianten 2A en 2B langzaam verkeer (fietsers/ invaliden-voertuigen/ landbouwvoertuigen) GEEN gebruik mag maken van de afritten/ toeleidende wegen naar de A9?
28. Zo ja, welke alternatieve route kan/moet het lokale langzaam verkeer kiezen?
29. Klopt het dat bij variant 2A ten opzichte van variant 1 kwetsbare trajecten (Kanaalweg, Stationsweg, Zeeweg en Vennewatersweg) juist extra belast worden en dat daardoor de veiligheid en toegankelijkheid van langzaam verkeer juist minder wordt?
NB Zie Tabel in bijlage
30. Klopt het dat bij variant 2B ten opzichte van variant 1 kwetsbare trajecten (Westerweg en Vennewatersweg) juist extra belast worden en dat daardoor de veiligheid en toegankelijkheid van langzaam verkeer juist minder wordt?
NB Zie Tabel in bijlage
31. Klopt het dat bij variant 2B ten opzichte van variant 2A kwetsbare trajecten (Kennemerstraatweg noord en zuid, Kerkelaan, Ypesteinerlaan, Westergeweg, Vennewatersweg, en het Malevoort) juist zwaarder belast worden en dat daardoor de veiligheid en toegankelijkheid van langzaam verkeer op het merendeel van de trajecten dankzij de maatregelen juist minder wordt?
NB1 Zie Tabel in bijlage
- NB2 Gesproken wordt over het afsluiten van de Kapellaan voor autoverkeer; hierdoor zal het (zware) autoverkeer gebruik gaan maken van de Hoogeweg, een fietsstraat!*
- NB3 Gesproken wordt over verkeersremmende maatregelen op de Kanaalweg; hierdoor zal sluipverkeer over het Rosendaal/Ypesteinerlaan ontstaan, nu afgesloten voor vrachtverkeer en een laan met twee basisscholen!*
32. Klopt het dat variant 2B strijdig is met de doelstelling in het Verkeersplan 2008: "de nieuwe oostelijke verbindingsweg (parallelweg) op de A9 optimaal benutten".
NB In variant 2B is het aantal mvt/etm op de nieuwe oostelijke verbindingsweg 6400; in variant 1 is het aantal mvt/etm 12600.
33. Op welke wijze denkt het college de verkeersremmende maatregelen bij variant 2B te effectueren cq. te handhaven?
NB De uitstraling en de ligging van de wegen zoals de Kanaalweg en de nieuwe verbindingsweg oost zullen in de toekomst niet als een 60/h respectievelijk 30 km/h gebied beleefd worden.

34. Onderschrijft u dat het geforceerd aan doet en overkomt als automobilisten pesten, wanneer de snelheid van een weg, die in het groene, landelijke buitengebied en aan de rand van een woongebied ligt, terugbrengt van respectievelijk 30 en 60 km?

Milieu

35. Waarom ontbreekt in bovengenoemd rapport een beschrijving van de milieu effecten?
NB Op een 120 km weg is de CO2 uitstoot aanmerkelijk hoger dan op een 80 km weg, laat staan een 50 km weg. Bovendien meer asfalt stimuleert meer privé autoverkeer terwijl het beleid vanuit klimaat- en leefbaarheid inzet op meer gebruik van openbaar vervoer.
36. Wanneer wordt voor de extra afslag van de A9 BIJ Heiloo een milieu effect rapportage (MER) opgesteld?
NB Voor een MER is een geactualiseerd verkeersmodel noodzakelijk.

Kosten

37. Wat zijn de meerkosten die Heiloo moet maken bij de variant 2A en 2 B boven op de kosten volgens de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (8,5 miljoen euro)?
NB Onder meer de kosten voor mitigerende maatregel en, aanpassing wegennet , wegencategorisering en herinrichting wegen?
38. Wat zijn de kosten voor het opstellen van de MER en het bestemmingsplan A9?
39. Wat zijn de kosten uitgesplitst naar ;
- onderzoeken , planvoorbereiding, planproces , behandeling bezwarenprocedures,
 - contractpartij; Heiloo, Castricum, Alkmaar en Provincie

Afstemming

40. Met welke gemeenten heeft het college van Heiloo overleg gepleegd over bovengenoemd rapport en wat is het huidige standpunt van deze gemeenten ten aanzien van bovengenoemd rapport.
41. Worden de bevolkingen van de betreffende gemeenten betrokken in de besluitvorming inzake de afslag A9 bij Heiloo? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en hoe?

Tot slot:

De NCPN constateert dat het rapport Verkeerseffecten onderliggend wegennet aansluiting A9 Heiloo van Goudappel & Coffeng niet voldoet aan het verzoek van de gemeenteraad bij motie op 3 maart 2014. Tevens voldoet dit rapport niet als onderbouwing voor het nog op te stellen Bestemmingsplan A9. Evenmin voldoet dit rapport als onderbouwing voor de nog op te stellen Milieu Effect Rapportage.

Dit vanwege de vele vragen en kanttekeningen die diverse deskundigen stellen respectievelijk zetten bij de geldigheid en validiteit van het door Goudappel & Coffeng gehanteerde verkeersmodel en daarvoor gebruikte gegevens/tellingen.

Dit opgeteld bij het feit dat het rapport van Goudappel & Coffeng aantoont dat heel Heiloo meer verkeer te verwerken krijgt, dat de oost-west verbindingen dit niet kunnen verwerken en dat allerhande kostbare extra verkeersremmende maatregelen noodzakelijk zijn.

Daarom eist de NCPN, **voorafgaand** aan verdere besluitvorming en realisatie van de afslag A9 bij Heiloo, naast een nieuw en onafhankelijk onderzoek naar de effecten van de afslag A9 op de aanrijtijden van de hulpdiensten ook een nader onderzoek naar de geldigheid en validiteit van het gehanteerde verkeersmodel en gebruikte gegevens.

Met name eist de NCPN inzicht in het effect en de kosten van een variant zónder afslag A9 en mét verkeersremmende maatregelen; deze variant 1B zou immers voor veel minder geld een minstens zo goede oplossing kunnen zijn! De NCPN acht inzage in de effecten van deze variant 1B onontbeerlijk voor een evenwichtige afweging van de mogelijke varianten en besluitvorming!

Mede hierom, en omdat de NCPN van mening is dat bovengenoemd rapport een gedegen bestudering vereist, vraagt de NCPN hierbij nogmaals om bovengenoemd rapport in de commissievergadering van juni te laten plaatsvinden.

De NCPN wijst het college op haar informatieplicht (op grond van de Gemeentewet art 169 en 180) en verwacht binnen 30 dagen, uiterlijk 15 juni 2015, een concreet en gespecificeerd antwoord van het college op bovenstaande vragen.

In afwachting van uw schriftelijke antwoord, verblijf ik,

Met vriendelijke groet,

W. Gomes,

NCPN Raadslid Heiloo

Bijlage: Overzicht trajecten / verkeersintensiteiten