

Motie 7 van 2013
Aangenomen met 30 stemmen voor en 2 stemmen tegen
Tegen stemden: GL



PvdA

MOTIE

via griffier@velsen.nl

Aan de voorzitter van de Raad.

Geachte voorzitter,

Hierdoor delen wij u mee onder verwijzing naar artikel 41 Reglement van Orde een motie, vreemd aan de orde van de dag, in te dienen.

Deze motie heeft betrekking op verkeersdoorgang vanuit IJmuiden.

Bij het besluit voor het te volgen tracé van de HOV is het uitgangspunt gekozen maatregelen te treffen die de verkeersdruk door de kernen van Driehuis en Santpoort terugdringen¹. Dit vraagt een in elk geval een nadere uitwerking, om de primaire verkeersstroom langs het Pontplein/Stationsweg/Parkweg te verbeteren en om de doorgang door Driehuis en Santpoort minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand autoverkeer.

Belangengroepen uit de klankbordgroepen hebben aangegeven dat voor een goede ontsluiting van IJmuiden een rotonde bij de Waterloolaan de beste keuze is. Volgens hen wordt hiermee namelijk een goede doorstroming gegarandeerd voor de verkeersstroom uit IJmuiden. Dit lijkt op gespannen voet te staan met de wens van de gemeenteraad om de verkeersstroom door Driehuis en Santpoort te verminderen.

Het belang van de bewoners van Driehuis en Santpoort om de verkeersdruk door hun kernen terug te dringen lijkt immers vooral te worden gediend door het treffen van maatregelen waarmee het autoverkeer wordt uitgenodigd om meer gebruik te maken van de primaire ontsluitingsweg naar IJmuiden langs het kanaal. De belangen van de bewoners van IJmuiden worden gediend door de stroom verkeer die - ondanks deze verkeersverbeteringen - gebruik zal maken van de weg door Driehuis en Santpoort, vlot af te handelen.

Opdat in het onderzoek naar een goede verkeersdoorstroming ook een rotonde op de kruising Waterloolaan - Minister van Houtenlaan worden meegenomen, komen wij met een motie waarvan de tekst luidt als volgt:

"De raad van de gemeente Velsen verzoekt het college van Burgemeester & Wethouders bij het afwegingsproces de destijds in het amendement geformuleerde randvoorwaarde niet langer als dwingend, maar eerder als richtinggevend te hanteren. Hierdoor ontstaat voor het college een ruimer afwegingskader waardoor een rotonde als oplossing nadrukkelijk op zijn bijdrage aan de verkeersafwikkeling beoordeeld kan worden. "

7 februari 2013

PvdA

Ben Hendriks

¹ Zie Collegebericht 44 van 2011



Collegebericht 44 van 2011

Weeknummer: 15

Datum vergadering	12-04-2011	Ambtenaar	BO/BV K. Sneeuw
Registratienummer	Bb11.0025	Telefoonnummer	7209
Portefeuillehouder	R. Vennik / A.V. Baerveldt	E-mailadres	ksneeuw@velsen.nl
Bijlagen:	1		

Onderwerp: Verkeersstudie primaire en secundaire route Velsen

Geachte leden van de raad

In het kader van de actieve informatievoorziening berichten wij u het volgende:

Bij het raadsbesluit van 11 september 2008 over de tracékeuze HOV Velsen is door de raad als randvoorwaarde gesteld dat de Provincie, samen met de gemeente, onderzoek doet naar:

- capaciteitsvergroting van de zogenaamde primaire route, die loopt via de A208 of Rijksweg (bij Beeckestijn) en de route Amsterdamseweg-Parkweg-Stationsweg-Kanaaldijk;
- vermindering van de verkeersdruk op de secundaire route, door de kernen Santpoort en Driehuis, zodat het HOV beter kan worden afgewikkeld en de leefbaarheid in deze woonkernen wordt verbeterd.

In de samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen d.d. 05 oktober 2010 is dit als volgt vastgelegd:

Artikel 3.4 lid 1: Partijen hebben in het kader van het Project de capaciteitsvergroting van de Primaire Route (Bijlage VII) langs het Noordzeekanaal laten onderzoeken, waarbij het uitgangspunt is dat de verkeersdruk op de Secundaire Route door de kernen Santpoort en Driehuis wordt beperkt, waardoor de leefbaarheid in deze woonkernen aanzienlijk verbetert. Uitwerking van deze studie maakt geen deel uit van het Project.

In 2010 is het onderzoek afgerond, waarna het bijgesloten rapport "Verkeersstudie primaire en secundaire route Velsen" op 3 december 2010 is vastgesteld door de stuurgroep HOV Velsen. Met dit collegebericht brengen wij u op de hoogte van de uitkomsten van het onderzoek en beschrijven wij de vervolgstappen die nodig zijn om uitwerking te geven aan diverse maatregelen.

Aanpak onderzoek

Het onderzoek bestond uit twee delen:

1. Het in kaart brengen van de verkeersstromen en de verkeersafwikkeling op de primaire en secundaire route in de huidige situatie en in de toekomst (richtjaar 2020), zonder aanvullende maatregelen in de infrastructuur. Hiervoor is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de regio IJmond, waarin voor het toekomstjaar 2020 rekening is gehouden met autonome groei van het autoverkeer op basis van landelijke normen en ook een beperkt aantal vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen is opgenomen.

2. Voor de periode tot 2020 is een visie opgesteld die als doel heeft het doorgaande verkeer tussen Haarlem/Velserbroek en IJmuiden zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de primaire route. Deze visie is uitgewerkt in een planvariant bestaande uit diverse maatregelen op de primaire en secundaire route. Vervolgens is een vergelijking gemaakt van de verkeersstromen en de verkeersafwikkeling in deze planvariant ten opzichte van de referentiesituatie (toekomst zonder aanvullende maatregelen). Beide situaties zijn doorgerekend in prognosejaar 2020.

Uitkomsten onderzoek

Zonder maatregelen ontstaan in 2020 knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op beide routes

Uitgangspunt is dat de primaire route een betrouwbare route moet zijn met een goede doorstroming. Uit de studie wordt geconcludeerd dat in de huidige situatie en in de referentiesituatie 2020 dit niet het geval is. Op de primaire route doet zich nu al een aantal knelpunten voor. Volgens de prognoses uit het verkeersmodel groeit het verkeer nog flink in de periode tot 2020. Zo wordt voor de Stationsweg uitgegaan van een groei van 25%. Of daadwerkelijk groei in deze mate gaat plaatsvinden is door niemand te voorspellen. Een dergelijke groei werd ook voorspeld voor het vorige decennium, maar in de praktijk is het verkeer op de Stationsweg nauwelijks meer toegenomen. Hoe dan ook, de bestaande knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en doorstroming zullen zonder verdere maatregelen verslechteren.

Ook op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid doen zich knelpunten voor. Dit geldt zowel voor de primaire route (o.a. Stationsweg), als voor de secundaire route via de kernen Santpoort en Driehuis.

Voor het HOV zijn er, zonder aanvullende maatregelen, in 2020 twee belangrijke knelpunten wat betreft de doorstroming van het verkeer op de secundaire route, namelijk op de Hoofdstraat nabij de aansluiting A208 en met name bij de rotonde Hagelingerweg.

Door het treffen van maatregelen op beide routes kan de doorstroming op de primaire route worden verbeterd en de verkeersdruk op de secundaire route worden verminderd

Het verbeteren van de doorstroming op de primaire route, in combinatie met verkeersremmende maatregelen op de secundaire route, leidt volgens het verkeersmodel tot een substantiële afname van de verkeersdruk in Driehuis. Zo wordt op de Waterloolaan 20-30% minder verkeer verwacht.

Uitgaande van de huidige verkeersintensiteit van ruim 21.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) op de Waterloolaan, zou dit betekenen dat ongeveer 4.000-6.000 mvt/etm niet meer door Driehuis gaan rijden maar een route kiezen via de primaire route. Een nog grotere afname van verkeer in Driehuis is niet aannemelijk omdat hier veel verkeer rijdt met herkomst én bestemming in gebieden ten westen van de A208/N208.

Door de verschuiving van het verkeer wordt de primaire route drukker. De extra capaciteit zorgt ervoor dat de verkeersafwikkeling daar desondanks toch verbetert. De Amsterdamseweg (N202) is een belangrijke schakel in de primaire route. De doorstroming op de kruispunten met de op- en afrit A22 en de Rijksweg is van cruciaal belang in het functioneren van de complete primaire route. Nadeel van de verkeerstoename op de primaire route is dat lokaal ook de lucht- en geluidknelpunten zwaarder worden belast. Met aanvullende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit en geluidhinder kan dit negatieve effect worden genivelleerd.

In vergelijking met de referentiesituatie gaat de trajectsnelheid voor het HOV Haarlem-IJmuiden in de planvariant omhoog, met name doordat er minder verkeer rijdt op de trajecten waar het HOV samen rijdt met het autoverkeer. Aandachtspunt blijft de doorstroming van het verkeer bij de Hoofdstraat en de rotonde Hagelingerweg.

Uitwerking maatregelen korte termijn

De volgende stap is het doen van een nadere verkenning van de voorgestelde maatregelen. Het gaat hierbij om haalbaarheid (deels in overleg met hogere overheden), verkeerskundige uitwerking en ruimtelijke inpassing van de maatregelen. Hierbij gaat het in eerste instantie om maatregelen op de korte termijn (tot 2015). Het jaar 2015 is eveneens het beoogde jaar van oplevering van het HOV-tracé Haarlem-IJmuiden.

De uitwerking en realisatie van de meest belangrijke maatregelen op de *secundaire route* wordt gekoppeld aan deelprojecten van het project HOV Velsen. Het gaat hier ondermeer om aanpassingen op vier cruciale punten:

- Kruispunt Lange Nieuwstraat-Plein 1945-Zeeweg

Dit kruispunt krijgt een extra aansluiting richting de P.J.Troelstraweg, waar de HOV-bus gebruik van gaat maken. Om een veilige verkeersafwikkeling mogelijk te maken, met prioriteit voor het busverkeer en sturingsmogelijkheden voor het autoverkeer, worden tevens verkeerslichten geplaatst.

- Kruispunt Zeeweg-Waterloolaan-Min.van Houtenlaan

Op deze locatie kruist de HOV-busbaan de Zeeweg, op geringe afstand van het kruispunt met de Min.van Houtenlaan. Het realiseren van een veilige oversteek van de HOV-busbaan over de Zeeweg is onderdeel van het project HOV Velsen. Het voorstel is echter een integrale keuze te maken voor deze locatie, waarbij het gehele kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten.

- Ronde Hagelingerweg-Santpoortse Dreef

De rotonde krijgt vrijliggende fietspaden in plaats van de huidige oplossing met een fietsstrook. Tevens zullen maatregelen worden getroffen om het verkeersaanbod naar de rotonde te doseren, zodat een vlotte doorstroming van de HOV-bus mogelijk is (geringe wachttijd voor het oprijden van de rotonde).

- Hoofdstraat/Broekbergenlaan

In het project HOV Velsen wordt uitgegaan van de voorkeursvariant waarbij een vrije busbaan op de Vlielantweg (huidige fietspad parallel aan N208) wordt gerealiseerd. Voordeel hiervan is dat de rotonde Hoofdstraat-Wüstelaan dan ongemoeid kan blijven en verkeersremmende maatregelen mogelijk zijn op de aanliggende wegvakken van de Hoofdstraat en Broekbergenlaan.

Voor twee cruciale maatregelen op de *primaire route* is reeds voortgang te melden:

- Aansluiting A22-Amsterdamseweg

De Provincie gaat groot onderhoud plegen aan het meest nabij gelegen deel van de Amsterdamseweg (N202). In dit groot onderhoud zullen ook vervanging van de verkeerslichten en enkele infrastructurele aanpassingen op de kruispunten A22-N202 worden meegenomen die de doorstroming verbeteren. Uitvoering van deze aanpassingen is naar verwachting eind 2011/begin 2012.

- Weefstrook A208 richting Velsertunnel

Sinds kort is overleg gaande met de Provincie en Rijkswaterstaat over de mogelijkheid een weefstrook te realiseren tussen de oprit Velsbroek en de afrit IJmuiden. De recente keuze voor 70 km/uur op dit wegvak maakt een andere profilering van de rijstroken in principe mogelijk, waarbij ruimte ontstaat voor een weefstrook. Het voordeel hiervan is dat verkeer vanaf de N208 richting IJmuiden (en Spaarnwoude) dan niet geblokkeerd wordt bij stremmingen in de Velsertunnel. De uitkomst van dit overleg is nog onbekend.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen