



## **Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030**

Een bereikbaar, verkeersveilig, leefbaar en  
duurzaam Heiloo

*Door de gemeenteraad vastgesteld op:  
5 maart 2018*

*Door gemeenteraad geactualiseerd op:  
28 november 2022*

INLICHTINGEN BIJ	Ester Negenman en Pim Broersen
DOMEIN	Civiele werken en verkeer
TELEFOON	072 535 66 66

## **VOORWOORD**

Voor u ligt het verkeersbeleid Heiloo 2018 en verder. Dit verkeersbeleid hebben wij opgesteld samen met u. Een afvaardiging van bewoners en ondernemers heeft met ons meegedacht. Met dit verkeersbeleid zorgen we ervoor dat Heiloo ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig en duurzaam blijft! Verkeer is een samenspel in de openbare ruimte. Iedereen draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid, ook uw gedrag in het verkeer levert dus een belangrijke bijdrage!

Om tot een goed en gedragen plan te komen, hebben we samen met inwoners, ondernemers en belangenpartijen bekeken wat de knelpunten en dilemma's zijn die er momenteel spelen, welke mogelijke oplossingen we hebben, en welke wensen en ideeën er leven. Hiervoor zijn alle inwoners gevraagd online of via brief of e-mail te reageren en is er een maatschappelijke denktank samengesteld die verschillende verkeersthema's bespreekt.

Dit verkeersbeleid houdt rekening met de ontwikkelingen zoals de groeiende mobiliteit, de nieuwe woonwijken Zuiderloo/Zandzoom, Melco en Varne Buiten en de infrastructurele werken als de spoorwegonderdoorgang en de aansluiting op de A9. De aansluiting A9 zorgt voor een oplossing van een groot aantal problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit. Door de veranderingen in de verkeersstromen kunnen echter ook nieuwe knelpunten ontstaan. Voorliggend beleid beschrijft onze visie op verkeer in 2030 en de maatregelen die nodig zijn om de visie in de praktijk te realiseren.

Namens burgemeester en wethouders,

Rob Opdam  
Wethouder Verkeer en Vervoer

## INHOUDSOPGAVE

	<b>Samenvatting</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>11</b>
1.1	Aanleiding	11
1.2	Doorlooptijd	11
1.3	Proces	11
1.4	Uitgangspunt Verkeersbeleidsplan Heiloo	13
1.5	Leeswijzer	14
<b>2</b>	<b>Trends en ontwikkelingen</b>	<b>15</b>
2.1	Landelijke en regionale trends en ontwikkelingen	15
2.2	Toekomstvisie en structuurvisie	16
2.3	Duurzaamheidsbeleid	16
<b>3</b>	<b>Heiloo in 2017</b>	<b>17</b>
3.1	Leefbaarheid en bereikbaarheid	17
3.1.1	<i>Fietsnetwerk Heiloo</i>	17
3.1.2	<i>Het categoriseringsplan Heiloo</i>	19
3.2	De toetswaarden bij de wegcategorie	21
3.3	Verkeersveiligheid Heiloo	22
3.3.1	<i>Objectieve verkeersveiligheid</i>	23
3.3.2	<i>Subjectieve verkeersonveiligheid</i>	24
3.4	Uitgangspunten voor het nieuwe Verkeersbeleid	25
<b>4</b>	<b>Heiloo in 2030</b>	<b>26</b>
4.1	Probleemstelling	26
4.2	Doelstelling	27
4.3	Bereikbaar Heiloo	28
4.4	Verkeersveiligheid	29
4.5	Leefbaar en Duurzaam Heiloo	30
<b>5</b>	<b>Heiloo Fietsdorp</b>	<b>31</b>
5.1	Kansen voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen	31
5.2	Fietsbewegwijzerig	31
5.3	Ontbrekende schakels	32
5.4	Verbeteren oversteekbaarheid	33
5.5	Schoolroutes	34
5.6	Fietscomfort	34
5.6.1	<i>Breedte fietsvoorzieningen</i>	35
5.6.2	<i>Verhardingstype fietsvoorzieningen</i>	36
5.6.3	<i>Hinderlijke drempels en uitritconstructies</i>	36
5.6.4	<i>Fiets parkeren</i>	36
5.7	Elektrische fiets oplaadpunten	38
5.8	Fietsgebruik en promotie	38
<b>6</b>	<b>Heiloo per Voet</b>	<b>39</b>
6.1	Veiligheid voetgangersoversteekplaatsen vergroten	39
6.2	Rotonde Zeeweg- Malevoort complementeren voor voetganger	39
6.3	Te voet naar school	39
6.4	Toegankelijkheid openbare ruimte	40

<b>7</b>	<b>Heiloo en Openbaar vervoer</b>	<b>41</b>
7.1	Trein	41
7.2	Bus	41
7.3	Buurtbus	42
<b>8</b>	<b>Automobiliteit</b>	<b>43</b>
8.1	Evenwichtige verdeling van het gemotoriseerd verkeer	43
8.2	Herinrichting Kerkelaan/Belieslaan, Zevenhuizerlaan en Stationsweg-Zeeweg	44
8.3	Onderzoek kruising Kerkelaan - Kennemerstraatweg	45
8.4	Geleiding extern kustverkeer via A9-N9	45
8.5	Geleiding intern kustverkeer via Zeeweg	45
8.6	Monitoring verkeer	45
8.7	Veiligheid rondom Het Hoekstuk vergroten	46
8.8	Herinrichting Vennewatersweg	46
8.9	Aanpassen kruising Rosendaal – Kanaalweg	46
8.10	Aanpassen kruising Het Zevenhuizen – Het Malevoort	47
8.11	Spoorwegovergangen Zevenhuizerlaan en Schuine Hondsboschelaan	47
8.12	Shared space Heerenweg – Stationsweg	47
8.13	Snelheidsremmende maatregelen	48
8.13.1	<i>SnelheidsInformatie Displays</i>	48
8.13.2	<i>Fysieke snelheidsremmende maatregelen</i>	48
8.14	Carpoolplek en snellaadpunt nabij aansluiting A9	49
8.15	Autodelen stimuleren	49
8.16	Laadpalen uitbreiden	50
8.17	Omgaan met klachten verkeer	50
<b>9</b>	<b>Overige weggebruikers</b>	<b>51</b>
9.1	Landbouwverkeer	51
9.2	Vrachtverkeer	52
9.3	Gevaarlijke Stoffen	53
<b>10</b>	<b>Uitvoerinsprogramma en planning</b>	<b>55</b>

Bijlage 1: Input uit participatietraject

Bijlage 2: Trends en ontwikkelingen

Bijlage 3: Verkeersveiligheidsmonitor Heiloo

Bijlage 4: Wegkenmerken

Bijlage 5: Keuzeboom t.b.v. voetgangersoversttekplaats

Bijlage 6: Zienswijze reacties n.a.v. concept verkeersbeleid

## **SAMENVATTING**

De komende jaren staat Heiloo diverse grote ontwikkelingen te wachten op gebied van woningbouw, ontwikkeling van bedrijventerreinen en infrastructurele projecten. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het verkeersbeleid, zoals in 2008 is vastgesteld, actualisatie behoeft. De effecten van de ontwikkelingen op verkeersstromen in, door en langs Heiloo zijn als uitgangspunt opgenomen in dit beleid. De aansluiting A9 zorgt voor een oplossing van een groot aantal problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit. Door de veranderingen in de verkeersstromen kunnen echter ook nieuwe knelpunten ontstaan. Voorliggend beleid beschrijft onze visie op verkeer in 2030 en de maatregelen die nodig zijn om de visie in de praktijk te realiseren.

### ***Proces***

Het verkeersbeleidsplan is tot stand gekomen door een brede maatschappelijke consultatie, met de maatschappelijke denktank bestaande uit inwoners, ondernemers en diverse belangenorganisaties. Daarnaast hebben de verschillende vakdisciplines hun inbreng gegeven en de bestuurders hebben als Klanbord gefungeerd en waar nodig bijgestuurd. De participanten hebben kennis kunnen nemen van de trends en ontwikkelingen die op ons afkomen en de knelpunten en ideeën die in Heiloo spelen, vandaaruit is het beleid ontworpen.

### ***Uitgangspunten en randvoorwaarden***

Om continuïteit in het beleid te waarborgen hebben we een aantal belangrijke uitgangspunten (deels uit het Verkeersplan Heiloo 2008) overgenomen uit het Verkeersbeleid van 2008<sup>1</sup>. Het gaat daarbij om de volgende kaders:

- De categorisering van wegen (welke functie heeft een weg) blijft gehandhaafd;
- De spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg is gerealiseerd voordat de aansluiting A9 Heiloo wordt opengesteld;
- De aansluiting A9 Heiloo wordt gerealiseerd.

In samenspraak met bewoners en ondernemers zijn deze uitgangspunten aangevuld met een aantal principes die onderstaand nader zijn uitgewerkt:

- Heiloo fietsdorp:
  - op belangrijke fietsroutes is de auto 'te gast' en ligt het primaat bij de fietser in plaats van bij het gemotoriseerde verkeer;
  - de beoogde functie van de weg bepaald de inrichting, 30 km wegen worden dus ook daadwerkelijk als zodanig ingericht;
  - beperkingen en/of afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer gelden niet voor langzaam verkeer (fietser en voetganger), tenzij dit uit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk wordt geacht;
  - bij erftoegangswegen worden in principe gelijkwaardige kruisingen toegepast;

---

<sup>1</sup> Aanvankelijk werden in 2018 grenswaarden voor wegen vastgesteld, deze waren overgenomen uit het beleid van 2008. Op 28 november 2022 heeft de gemeenteraad besloten om, op basis van de meest recente kennis, inzichten en onderzoek, de grenswaarden om te vormen naar toetswaarden. Het beleidsstuk is hierop aangepast.

- Verkeersremmende maatregelen boven handhaving;
  - door wegen in te richten naar de beoogde functie wordt op een natuurlijke wijze het gewenste gedrag afgedwongen. In specifieke gevallen kan dit worden ondersteund met handhaving;
- Bereikbaarheid;
  - voor vracht-, landbouw- en busverkeer zijn specifieke routes aangewezen waarbij conflicten tussen zwaar verkeer en fietsers / voetgangers zoveel mogelijk worden vermeden;
  - bevoorrading van bedrijven in de woonkern geschied bij voorkeur met kleine voertuigen;
  - het doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in Heiloo) wordt geweerd op erftoegangswegen o.a. door deze wegen ook als zodanig in te richten. Op de overige wegen geldt dat (doorgaand) verkeer een probleem vormt als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden;
- Leefbaarheid;
  - Op het moment dat wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd worden passende maatregelen uitgewerkt. Om dit tijdig te signaleren wordt intensief ingezet op monitoring van verkeersstromen;
  - Gemeente Heiloo conformeert zich aan wettelijke grenzen op gebied van luchtkwaliteit en geluidsbelasting, het streven is om voorkeursgrenswaarden niet te overschrijden;
- Duurzaam Veilig;
  - De principes van Duurzaam Veilig worden binnen het verkeersbeleid waar mogelijk als uitgangspunt gehanteerd. In specifieke gevallen moet maatwerk worden geboden en kunnen deze principes niet strikt worden aangehouden. In dergelijke gevallen wordt gekeken op welke wijze de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

### ***Probleemstelling***

Heiloo heeft zich in de 20<sup>e</sup> eeuw van een tuindersdorp met een paar duizend inwoners naar een forensendorp met ca. 23.000 inwoners ontwikkeld. Echter, het wegennet en de infrastructuur is in grote lijnen nog die van het tuindersdorp. Enerzijds geeft dat Heiloo ook zijn prettige, dorpse karakter, maar anderzijds maakt het de verkeersproblematiek complex. Naast de aansluiting A9 en de spooronderdoorgang Vennewatersweg vormt verreweg het belangrijkste issue de verkeersdruk op de oost-west verbindingen in Heiloo. Met name op de lijn Zeeweg/Stationsweg/Kanaalweg en Kerkelaan/ Belieslaan vormt de zware verkeersbelasting een probleem. De intensiteiten op deze wegen benaderen en/of overschrijden de vastgestelde toetswaarden. De relatief hoge intensiteiten op deze wegen vormen op zich al een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid (met gemotoriseerd verkeer en fiets op dezelfde rijbaan) en leefbaarheid (met woningen dicht op de weg). Bovendien worden op diverse locaties de oost-west verbindingen doorsneden door hoofd fietsroutes die onder andere door schoolgaande jeugd veel worden bereden. Ook op deze locaties ontstaan problemen op het gebied van verkeersveiligheid.

### ***Doelstelling***

Met het Verkeersbeleid Heiloo streven wij naar een maatschappelijk breed gedragen plan gericht op de verkeerssituatie in 2030 waarbij:

- een optimum gecreëerd wordt in de bereikbaarheid per fiets, auto en OV;
- goede (recreatieve) mogelijkheden bestaan om Heiloo en omgeving te beleven per fiets en te voet;
- de in 2008 vastgestelde intensiteitsgrenzen en categorisering van wegen worden gerespecteerd, waarbij specifieke aandacht is voor de oost-westverbindingen;
- maatregelen voornamelijk gericht zijn op;
  - o verkeersveiligheid,
  - o duurzaamheid,
  - o leefbaarheidsaspecten.

Om deze doelstelling te bereiken zijn per vervoerssoort diverse maatregelen voorgesteld.

### ***Uitvoeringsmaatregelen fiets***

Met het verkeersbeleid streven wij naar een evenwichtige spreiding en verdeling van het verkeer over het wegennet en stimuleren het gebruik van de fiets voor ritten binnen Heiloo. Het doel is om het aantal verplaatsingen op de fiets van 31% naar 35% in 2030 te laten toenemen. Dit willen wij doen door ontbrekende fietsschakels te realiseren en het comfort voor de fietser te vergroten. Het comfort wordt vergroot door bredere fietspaden, het juiste type verharding bij fietsvoorziening en voldoende fietsparkeerplaatsen bij maatschappelijke voorzieningen.

### ***Uitvoeringsmaatregelen voetganger***

Lopen loont. Lopen draagt bij aan de leefbaarheid in de vorm van minder uitstoot maar ook op het vlak van mentale en fysieke gezondheid. Heiloo wil de voetganger faciliteren door zijn route veilig en comfortabel te laten afleggen zowel in het dagelijkse verkeer als het recreatieve verkeer. Dit doen wij door oversteekvoorzieningen veiliger te maken en een toegankelijkheid van het hoofdvoetpadennetwerk te onderzoeken.

### ***Uitvoeringsmaatregelen openbaar vervoer***

Heiloo is een aantrekkelijke gemeente om te wonen door de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en over de weg. De komende jaren wordt de bediening voor de trein uitgebreid dit biedt kansen voor Heiloo. Wij willen daarom de huidige bediening per bus, trein en buurtbus in stand houden en waar mogelijk uitbreiden. Wij doen ook onderzoek naar een extra busverbinding naar bedrijventerrein Boekelermeer.

### ***Uitvoeringsmaatregelen auto***

Voor het gemotoriseerd verkeer is het doel om dit evenwichtig te spreiden over het wegennet van Heiloo. Verkeer mag zich concentreren op de wegen die daar specifiek op zijn ingericht, de zogeheten gebiedsontsluitingswegen (GOW). De historische oost-westverbindingen (met name de Kerkelaan en Stationsweg) die formeel een verblijfskarakter zijn toegedicht, vervullen toch een deels ontsluitende functie gezien de opbouw van het wegennet in Heiloo. Bij de verdeling van verkeer worden toetswaarden gehanteerd, als waarborg voor een acceptabele verkeerssituatie. Bij overschrijding van toetswaarden moet onderzocht worden of, ondank de overschrijding, nog altijd sprake is van een acceptabele verkeerssituatie.

In het beleid zijn maatregelen geformuleerd ter verbetering van de verkeersveiligheid op de oost-westverbindingen en de omgeving van Het Hoekstuk middels een herinrichting van deze gebieden. Tevens is benoemd dat we het verkeer richting de kust wij niet door Heiloo willen geleiden, dit verkeer routeren we middels bebording via de route A9 – N9 – N512. Verkeer binnen Heiloo dat naar de kust wil wordt gestimuleerd om via de Heilooërzeeweg te rijden en niet via de kern van Egmond-Binnen. Om het beleid te kunnen monitoren worden op een aantal locaties vaste telpunten gerealiseerd.

Om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de daarvoor bestemde wegen moet aanvullend een pakket met verkeersmaatregelen worden uitgewerkt. Dit moet in lijn zijn met de eerder benoemde uitgangspunten en randvoorwaarden, stroken met ander reeds vastgesteld beleid en voldoen aan wet en regelgeving.

#### ***Uitvoeringsmaatregelen overige weggebruikers***

Doorgaand landbouwverkeer, vrachtverkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen proberen wij te weren uit Heiloo. Binnen het verkeersbeleid geven wij routes aan voor het deze weggebruikers indien zij een herkomst of bestemming hebben in Heiloo.

#### ***Duurzaam Heiloo***

Het verkeersbeleid ondersteunt de duurzaamheidsdoelstelling zoals omschreven in het duurzaamheidsbeleid. Wij stimuleren binnen Heiloo het gebruik van de fiets en ondersteunen initiatieven die het fietsgebruik stimuleren. Daarnaast ondersteunen wij initiatieven ter promotie en stimuleren elektrisch rijden, autodelen en carpoolen.

Het categoriseringsplan en de maatregelen in het verkeersbeleid zijn er opgericht om de omrijafstanden te beperken en daarmee de effecten op leefbaarheid.

#### ***Conclusie***

Het verkeersbeleid houdt waar mogelijk en voor zover bekend rekening met toekomstige ontwikkelingen en is er op gericht om Heiloo in de toekomst bereikbaar, verkeersveilig, leefbaar en duurzaam te houden.



## **1 INLEIDING**

### **1.1 Aanleiding**

De komende jaren staat Heiloo diverse grote ontwikkelingen te wachten zoals de woningbouw van Zuiderloo, Zandzoom, Varne Buiten, Melco, de realisatie van de aansluiting op de A9 en de spoorwegonderdoorgang in de Vennewatersweg. In het Verkeersplan Heiloo (2008) hebben wij onze visie op verkeer uitgewerkt. Naast aspecten als wegategorisering, intensiteitsgrenzen, fiets- en wandelnetwerken zijn hierin ook diverse concrete maatregelen uitgewerkt. Een fors aantal maatregelen uit het plan is reeds gerealiseerd. Een deel van de maatregelen is echter gekoppeld aan de realisatie van de aansluiting A9 Heiloo. Het uitstel daarvan heeft er ook toe geleid dat deze maatregelen nog niet zijn uitgevoerd.

Eind 2015 is er door de raad een definitief besluit genomen over de komst van de aansluiting A9. De effecten van de aansluiting A9 op verkeersstromen in, door en langs Heiloo zijn als uitgangspunt opgenomen in dit beleid. Buiten het definitieve besluit over de aansluiting A9 zijn er diverse andere ontwikkelingen die impact hebben op de toekomstige verkeersstructuur en -stromen in Heiloo. Zo wordt een spoorwegonderdoorgang gerealiseerd in de Vennewatersweg. Maar wordt momenteel ook gewerkt aan diverse grootschalige woningbouwontwikkelingen waarbij in de periode tot 2030 in totaal meer dan 2.000 woningen worden gebouwd. Tevens wordt Boekelermeer Heiloo ontwikkeld met ruim 14 hectare bedrijventerrein.

Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat het verkeersbeleid, zoals in 2008 is vastgesteld, actualisatie behoeft. Voorliggend beleid beschrijft onze visie op verkeer in 2030 en de maatregelen die nodig zijn om de visie in de praktijk te realiseren.

Door het opstellen van het verkeersbeleid vult de gemeente bovendien haar zorgplicht in om een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren zoals beschreven in de Planwet Verkeer en Vervoer.

### **1.2 Doorlooptijd**

Het verkeersbeleid heeft betrekking op de periode van 2018 tot 2030. Dit plan hebben wij met de kennis van nu opgesteld. In de loop van de tijd kunnen er zaken wijzigen door nieuwe inzichten of ontwikkelingen, daarom kunnen aan de maatregelen die in dit plan staan, geen rechten worden ontleend.

### **1.3 Proces**

Voorafgaand aan het uitwerken van het verkeersbeleidsplan is een brede maatschappelijke consultatie uitgevoerd om input te vergaren voor het opstellen van het beleidsstuk. Alle inwoners konden vooraf meedenken door hun visie, knelpunten of ideeën aan te dragen via verbeterdebuurt.nl, mail en/of brief. Op de volgende pagina kunt u zien welk proces wij hebben doorlopen om te komen tot het nieuwe verkeersbeleid.

# Op weg naar een nieuw verkeersbeleid

## Toekomstvisie    Structuurvisie

Wat is de visie voor Heiloo?



- Nieuwe wijken
- Meer bedrijven
- Goede verbinding met de regio

- A8-aansluiting en spooroverdoorgang zijn vaste gegevens
- Levendige dorpskernen
- Duurzaamheid

Input



Verkeersplan 2008

Wat nemen we mee uit het vorige verkeersbeleid?

- Alle wegen in Heiloo houden dezelfde functie

- De toegestane maximale hoeveelheid auto's per weg blijft hetzelfde

Wat- en regelgeving

Aan welke wetten en regels moeten wij ons houden?



- Houd je aan de Omgevingswet en de Planwet verkeer en vervoer

Participatie

Wat willen alle betrokken partijen?



- Inwoners: E-participatie & maatschappelijke denktank
- Bestuurlijke kern- burggroep
- Burgemeenten: Alkmaar, Bergen, Castricum
- Arbeidige werkgroep



- Veilige omgeving scholen
- Geen extra kustverkeer
- Verkeer om Heiloo heen leiden
- Melen is weten
- Meer aandacht voor gedrag van verkeersdeelnemers

- Heiloo fietsdorp
- Intercitystatus Heiloo behouden
- Geen drukte in mijn straat
- Afstemming met andere plannen/projecten in Heiloo

Berekeningen en modellen

Wegafsluiting? 1-richtingsverkeer? Wat betekent dat voor drukte op de andere wegen



- Laat ons de gevolgen zien van de bedachte maatregelen!
- Als jij minder drukte voor de deur krijgt, wat gebeurt er dan bij mij?

Concept plan voor verkeer in Heiloo

Nieuw plan voor verkeer in Heiloo

Wat vinden B&W, de inwoners en de gemeenteraad er van?

Routekaart 2030

- Uitwerken maatregelen
- Planning
- Werk in uitvoering

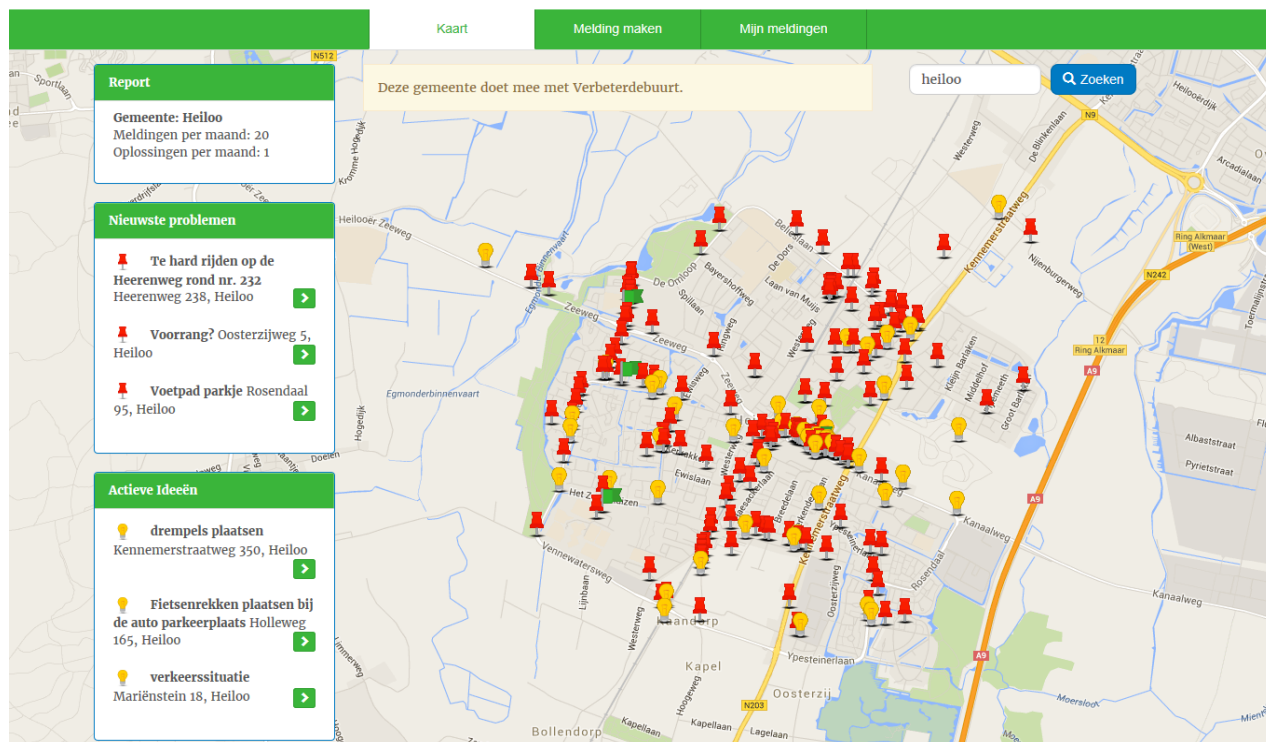
Nieuw verkeersbeleid 2030

B&W beoordeelt plan

Inwoners geven mening

Raad neemt een definitief besluit

Bereikbaar, leefbaar, verkeersveilig Heiloo



Afbeelding 1: Via [www.verbeterdebuurt.nl](http://www.verbeterdebuurt.nl) is input vergaard. Mede aan de hand van deze input is het verkeersbeleidsplan uitgewerkt.

Daarnaast is het verkeersbeleidsplan in een interactief proces met de volgende groepen tot stand gekomen;

- **Maatschappelijke denktank:** een brede afvaardiging (ca. 25 personen zie omschrijving bijlage 1) van de samenleving in Heiloo. Deze denktank is zes keer bijeengekomen om mee te denken bij de totstandkoming van het verkeersbeleid Heiloo.
- **Ambtelijke werkgroep:** bestaat uit vertegenwoordigers van de verschillende vakafdelingen binnen de gemeente Heiloo. Door de inbreng van verschillende vakafdelingen mee te nemen kent het verkeersbeleid een integraal karakter.
- **Bestuurlijke klankbordgroep:** bestaat uit de leden van de raadscommissie Openbare Ruimte. Vooraf hebben zij de kaders meegegeven waarbinnen het verkeersbeleid tot stand moet komen. Tijdens het proces hebben zij ideeën, knelpunten en oplossingsrichtingen ingebracht. Daarnaast hebben zij de mogelijkheid gehad om gedurende het proces bij te sturen.
- **Omliggende gemeenten:** Om te voorkomen dat het beleid conflicterend is met het beleid van onze buurgemeenten is voorliggend document met hen afgestemd.

De input van de e-participatie en de verslagen van de maatschappelijk denktank, de ambtelijke werkgroep en de bestuurlijke klankbordgroep zijn terug te vinden in bijlage 1 van dit plan.

#### 1.4 Uitgangspunt Verkeersbeleidsplan Heiloo

Naast de kaders die volgen uit de beleidsplannen op nationaal en provinciaal niveau wordt bij het uitwerken van het Verkeersbeleid aangesloten op de bestaande relevante beleidsplannen (wonen, recreatie, toerisme, etc.), het collegeprogramma "Samen krachtig verder, de toekomstvisie (oktober 2013) en structuurvisie (oktober 2014) van gemeente Heiloo.

Aanvankelijk was ons idee om het verkeersbeleid in BUCH-verband te actualiseren, dit gezien de grensoverschrijdende kaders van het Verkeersbeleid. Bij de fusiepartners is de behoefte om het verkeersbeleid op te stellen of te herijken echter minder actueel. Om die reden vindt afstemming op projectniveau plaats (zoals rond de aansluiting A9) en niet zozeer op beleidsmatig niveau. Uiteraard wordt op hoofdlijnen zoveel mogelijk aangesloten bij het vigerende verkeersbeleid van de fusiepartners.

Om continuïteit in het beleid te waarborgen hebben we een aantal belangrijke uitgangspunten benoemd die deels afkomstig zijn uit het Verkeersbeleid van 2008.

- De categorisering van wegen (welke functie heeft een weg) blijft gehandhaafd;
- De spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg is gerealiseerd voordat de aansluiting A9 Heiloo wordt opengesteld;
- De aansluiting A9 Heiloo wordt gerealiseerd.

## **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 geven wij inzicht in de trends en ontwikkelingen binnen het vakgebied verkeer en vervoer. Wij omschrijven welke trends en ontwikkeling van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem in Heiloo. In hoofdstuk 3 omschrijven wij waar Heiloo staat in 2017 en in hoofdstuk 4 geven wij aan waar wij naar toe willen tot 2030. Hoe wij dit willen bereiken leest u in hoofdstukken 5 tot en met 9, in deze hoofdstukken leest u per vervoerswijze welke maatregelen we voor ogen hebben. Tot slot komt in hoofdstuk 10 het uitvoeringsprogramma en planning aan bod.

## 2 TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

Er is al veel gebeurd en de komende jaren gaat er veel gebeuren in Heiloo en omgeving. Trends en ontwikkelingen op landelijk, regionaal en lokaal niveau hebben invloed op elkaar. Met het verkeersbeleid moet aansluiting worden gezocht met de trends en ontwikkelingen die nu en in de toekomst spelen. In dit hoofdstuk stippen wij kort de belangrijkste trends en ontwikkelingen aan, een uitgebreidere omschrijving vindt u in bijlage 2.

### 2.1 Landelijke en regionale trends en ontwikkelingen

De mobiliteit binnen onze regio neemt nog steeds toe. Het gebruik van de fiets kent een enorme toename door de komst van de elektrische fiets. Met name onder de oudere verkeersdeelnemers neemt het gebruik en de afstanden die men per fiets aflegt sterk toe. Ook zien wij een toename van het treingebruik. Om te voorzien in de mobiliteitsbehoefte vinden de komende jaren de volgende ontwikkelingen/projecten plaats.

- **MIRT NowA**; een studie naar hoe het toenemende gebruik van de A9 kan worden opgevangen, anders dan het toepassen van meer asfalt. Een van de mogelijke maatregelen is een snelfietsroute door Heiloo en het toepassen van technologieën.
- **Programma Hoogfrequent Spoor (PHS)**; uiterlijk 2028 moeten er 6 treinen per uur per richting rijden tussen Alkmaar en Amsterdam. Deze frequentere treinbediening heeft ook gevolgen voor de dichtligtijden van de spoorwegovergangen. In de huidige situatie zijn ze 15 minuten van het uur dicht en na de invoering van PHS 25 tot 30 minuten.
- **OV knooppunten studie Zaancorridor**; in deze studie wil men het gebruik van het OV stimuleren door het verblijf op een OV-knooppunt te veraangename en de overstap te versoepelen. Wij willen met name voor voetgangers en fietsers directe en comfortabele verbindingen realiseren vanuit de (nieuwe) woonwijken naar OV-voorzieningen. Daarnaast willen we de barrière werking van het spoor beperken.



Afbeelding 2: Station Heiloo

## **2.2 Toekomstvisie en structuurvisie**

Voor een forensendorp als Heiloo zijn goede verbindingen met de randstad over het spoor en over de weg van essentieel belang. Veel inwoners van Heiloo werken in de Metropool Regio Amsterdam. De goede verbindingen over de weg en over het spoor zijn voor velen een belangrijke reden om in Heiloo te blijven wonen of om zich hier te vestigen. Voor de toekomst van Heiloo is het van belang die goede verbindingen in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren. In de toekomstvisie en de structuurvisie staat beschreven waar Heiloo naar toe wil in 2030. De toekomstvisie is nooit vastgesteld door de raad maar er is wel uitgesproken door de raad dat de toekomstvisie als leidraad kan worden gebruikt bij het opstellen van de structuurvisie. De structuurvisie is op 22 oktober 2014 vastgesteld door de raad. De visies zijn kader stellend voor het verkeersbeleidsplan Heiloo. In dit beleid zijn de denkrichtingen uit de toekomst- en structuurvisie verder vormgegeven.

## **2.3 Duurzaamheidsbeleid**

In 2016 is het duurzaamheidsbeleid door de raad vastgesteld. Aandachtspunten vanuit dit beleid voor het verkeersplan zijn:

- De verkeerscirculatie: naast veiligheid, efficiëntie van verbindingen en het minimaliseren van overlast, ook het minimaliseren van te rijden autokilometers en daarmee reductie van fijnstof en CO<sup>2</sup>-uitstoot.
- Het optimaliseren en complementeren van vervoersmiddelen: openbaar vervoer, auto, fiets en voet.
- Uitbreiding en plaatsing van auto-E-laadpalen.
- Het stimuleren van fietsen door de verbetering en aanleg van goede en veilige fietspaden, het faciliteren van oplaadpunten voor E-fietsen en het realiseren van goede fietsenstallingen (bijvoorbeeld bij het station).
- Het faciliteren van de aanleg van de stalling van deel-auto's en het aanleggen van carpoolplekken bij de A9.

### 3 HEILOO IN 2017

Dit hoofdstuk geeft een beeld waar Heiloo nu staat en hoe het is gesteld met de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Heiloo. De leefbaarheid beoordelen wij aan de hand van het categoriseringsplan die wij in het verkeersplan 2008 hebben benoemd en de toetswaarden die voor verschillende wegen zijn vastgesteld. De verkeersveiligheid beoordelen wij aan de hand van de objectieve en subjectieve gegevens.

#### 3.1 Leefbaarheid en bereikbaarheid

Leefbaarheid komt tot uitdrukking in de mate hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied is om er te wonen en of te werken. Veel nieuwe inwoners komen van buiten Heiloo, omdat Heiloo een fijn dorp is om te wonen. Er is veel groen en er zijn veel voorzieningen op maatschappelijk, sportief en cultureel gebied. Maar het dorp is ook aantrekkelijk vanwege de goede bereikbaarheid met openbaar vervoervoorzieningen en aansluiting op een breed wegennet.

Leefbaarheid hangt nauw samen met de verkeersveiligheid en bereikbaarheid maar ook aspecten als luchtkwaliteit en geluid hebben invloed op de leefbaarheid van een gebied. Binnen het verkeersplan wordt gekeken naar de directheid van verbindingen, de geluidseffecten van het wegverkeer en de luchtkwaliteit.

Bij bereikbaarheid kijken we naar hoe snel/gemakkelijk wij ons kunnen verplaatsen en hoe groot de afstand is om een bestemming te bereiken. Om de bereikbaarheid goed te regelen, hebben al onze wegen een bepaalde typering mee gekregen. Dit is landelijk bepaald. Zo zijn er:

- Stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen (doorgaande weg)
- Erftoegangswegen (woonomgeving)

In deze paragraaf geven wij aan hoe het fietsnetwerk van Heiloo is opgebouwd en hoe het categoriseringsplan is opgebouwd.

##### 3.1.1 Fietsnetwerk Heiloo

Binnen de gemeente Heiloo kennen wij diverse soorten fietsers met verschillende motieven. Dit heeft invloed op de eisen die men stelt aan de fietsvoorzieningen. Voor een recreatieve fietser is het bijvoorbeeld minder belangrijk dat de route direct is, maar deze moet wel aantrekkelijk zijn. Een fietser richting school of werk vindt dat laatste minder belangrijk, maar wil juist wel zo snel mogelijk zijn bestemming bereiken.

Wij onderscheiden drie categorieën fietsnetwerken: het regionale fietsnetwerk, het fietsnetwerk binnen Heiloo en het recreatieve fietsnetwerk. Het totale netwerk moet leiden tot een samenhangend geheel binnen de gehele gemeente Heiloo en moet goed aansluiten op het fietsnetwerk van omliggende gemeenten. Afbeelding 3 geeft het fietsnetwerk van de gemeente Heiloo weer.



Afbeelding 3: Fietsnetwerken binnen Heiloo

### **Regionaal fietsnetwerk**

Het regionale fietsnetwerk verbindt de centra van de omliggende gemeente onderling en deze centra met de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten de gemeentegrenzen. Het gaat daarbij voornamelijk om utilitaire verbindingen (woon-werk-school-winkelen). De belangrijkste routes noord-zuid georiënteerd vallen onder dit netwerk, evenals de doorgaande fietsverbindingen. Aan dit netwerk worden hoge eisen gesteld op het gebied van samenhang, directheid, veiligheid en comfort.

### **Fietsnetwerk binnen Heiloo**

Het fietsnetwerk binnen Heiloo ontsluit de diverse wijken op het fietsnetwerk en het recreatieve netwerk. De eisen die aan het secundaire fietsnetwerk worden gesteld zijn minder hoog dan die aan het regionale fietsnetwerk, maar zijn wel van dien aard dat het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd.

### **Recreatieve fietsnetwerk**

Bij het recreatieve fietsnetwerk gaat het er vooral om dat de fietsvoorziening comfortabel en aantrekkelijk is. Dit betekent dat de routes langs de diverse bezienswaardigheden en via mooie landschappen gaan, waarlangs bij voorkeur horeca aanwezig is. Het gaat hierbij om een aanvulling op het hoofdnetwerk, dat immers ook voor recreatief fietsverkeer is bestemd. Vanwege het grensoverschrijdende karakter van recreatieve routes wordt aansluiting gezocht op die van de omliggende gemeenten.



**Binnen het fietsnetwerk worden drie verschillende categorieën onderscheiden, namelijk het regionale fietsnetwerk, het fietsnetwerk binnen Heiloo en het recreatieve fietsnetwerk.**

### **3.1.2 Het categoriseringsplan Heiloo**

In het verkeersplan 2008 is een basiscategorisering vastgesteld. Deze basiscategorisering vormt de onderlegger van het verkeersbeleid. Dit om de continuïteit in het beleid te waarborgen en een herkenbaar en betrouwbaar straatbeeld te creëren. Een herkenbaar straatbeeld draagt bij aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bereikbaarheid.

#### *Gebiedsontsluitingswegen Heiloo (GOW)*

In het wegennet van Heiloo is een aantal wegen benoemd, die **de hoofdroutes/ verbindingen** zijn in het dorp (gebiedsontsluitingswegen A en B). Op deze wegen wordt het verkeer vanuit de verblijfsgebieden verzameld om vervolgens het dorp uit te rijden. Bij binnenkomst concentreert het verkeer zich op deze wegen voordat de verblijfsgebieden worden bereikt. Deze wegen zijn hier zoveel mogelijk op ingericht.

- De gebiedsontsluitingswegen A zijn in Heiloo de noord-zuid verbinding via de Kennemerstraatweg en de oost-west verbindingen, Kanaalweg en Vennewatersweg.
- De gebiedsontsluitingsweg B heeft een iets minder grotere functie in de ontsluiting voor Heiloo maar ontsluit met name de aanliggende verblijfsgebieden. Dit zijn onder andere de De Dors, Ringweg, Ewisweg, De Omloop en Het Malevoort.

#### *Erftoegangswegen Heiloo (ETW)*

Daarnaast zijn er erftoegangswegen: dit zijn wegen waarop de verblijfsfunctie boven de verkeersfunctie staat. We onderscheiden daarin erftoegangsweg A en B. Een erftoegangsweg A is een weg met een verblijfsfunctie enerzijds en de acceptatie van doorgaand verkeer anderzijds, zoals de Kerkelaan en Stationsweg. Voor een erftoegangsweg B geldt dat de verblijfsfunctie prioriteit krijgt, zoals Bayershoffweg, Breedelaan en Laarmanstraat.

#### *Goede doorstroming*

De verkeersstructuur in Heiloo is zo opgebouwd dat de hoofdroutes het grootste verkeersaanbod verwerken, waarbij een groot aandeel bestaat uit doorgaand verkeer. Op erftoegangswegen A is er sprake van zowel bestemmingsverkeer als doorgaand verkeer, op erftoegangswegen B is het aandeel doorgaand verkeer tot een minimum beperkt. Naast de categorisering van wegen leggen we in het verkeersbeleid vast welke verkeersdruk (aantal motorvoertuigen per etmaal) we op bepaalde wegen accepteren. In afbeelding 4 is de wegcategorisering van Heiloo te vinden, op pagina 19 is de toetswaarde voor bepaalde wegen benoemd.

Bij elk type weg hoort een bepaalde inrichting, waarbij er keuze is uit een palet van maatregelen. Deze maatregelen zorgen voor een goede bereikbaarheid (goede doorstroming) en hebben ook invloed op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. In bijlage 3 zijn de inrichtingskenmerken per wegcategorie terug te vinden.



Afbeelding 4: Categoriseringsplan Heiloo

De dragers van het wegennet van Heiloo zijn:

- **de aansluiting op de A9 en de verbinding via de Lagelaan;** De aansluiting op de A9 verzorgt de externe ontsluiting van Heiloo in zuidelijke richting en verzorgt vanuit het zuidelijk deel van Heiloo de volledige externe ontsluiting, ook in de richting van Alkmaar.
- **de Kennemerstraatweg;** de Kennemerstraatweg verzorgt de interne ontsluiting van het oostelijk deel van Heiloo, de verbinding van Heiloo naar Alkmaar en naar Limmen en Castricum. De ontsluitende functie voor het westelijk deel van Heiloo wordt zo veel mogelijk overgenomen door de Vennewatersweg.
- **Vennewatersweg;** De Vennewatersweg verbindt het zuidwesten van Heiloo met de Kennemerstraatweg en de aansluiting op de A9 en ontsluit de nieuwe woongebieden Zandzoom en Zuiderloo.

De wegencategorisering is erop gericht om de kwetsbare oostwestroutes Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan en de dragers van het regionale fietsnetwerk Westerweg en Hoogeweg deels te ontlasten. Daarbij moeten we niet vergeten dat de oost-west routes een belangrijke rol vertolken in het wegennet van Heiloo.

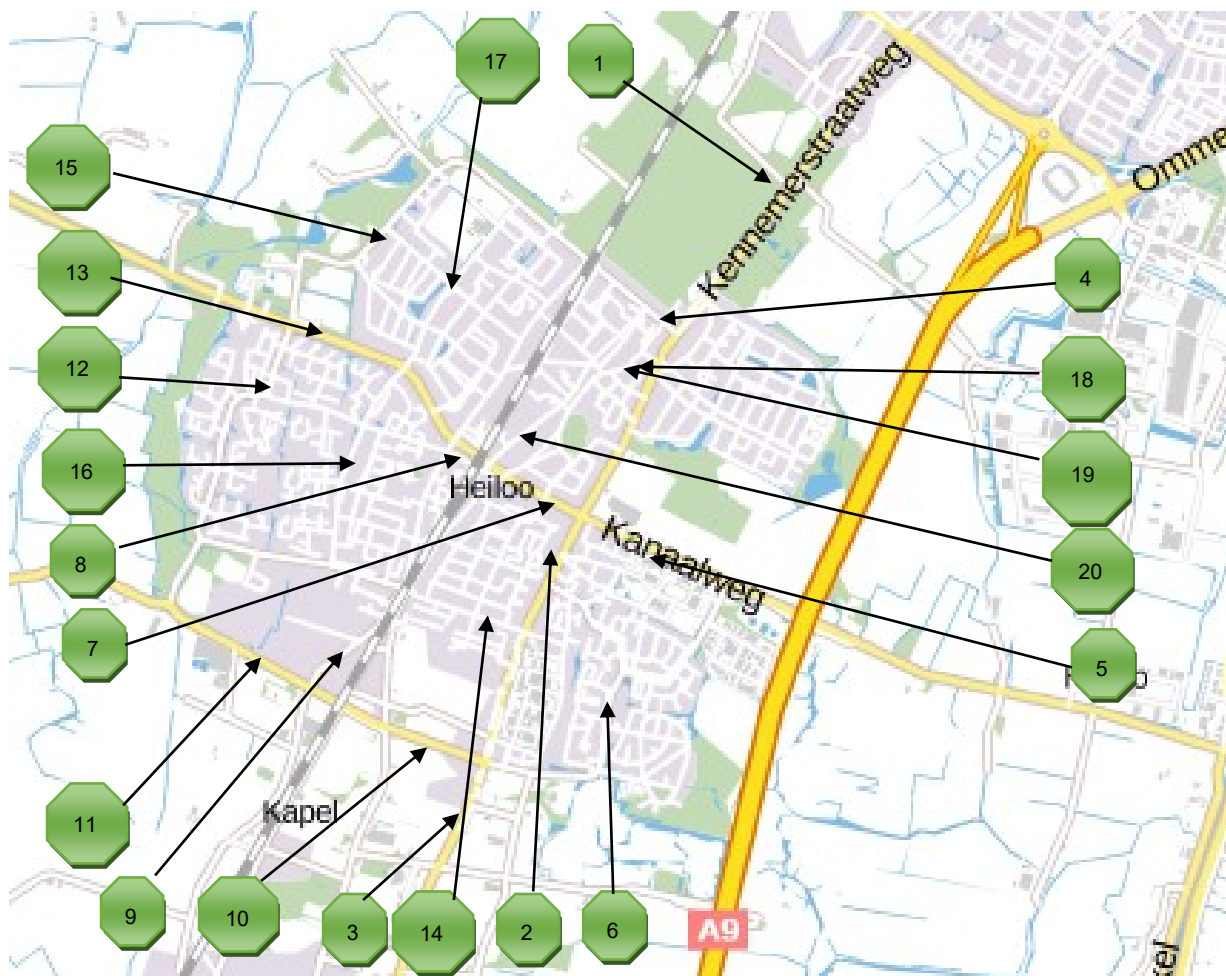
Aan de westzijde van Heiloo zijn de wegen Het Malevoort, De Omloop, Belieslaan, Ringweg, De Dors, Ewisweg en Het Zevenhuizen voldoende toegerust om automobilisten naar de Vennewatersweg te geleiden. Door het verkeer in Heiloo-West meer te spreiden over wegen met een ontsluitende functie, wordt voorkomen dat al het noord/zuid verkeer zich op één route concentreert.

### 3.2 De toetswaarden bij de wegcategorie

Voor de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A in Heiloo zijn toetswaarden vastgesteld. Het wegennet van Heiloo kent een fijnmazige structuur met relatief veel wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie. De toetswaarden van de weg zijn opgesteld om te beoordelen of er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. Dit wordt niet alleen bepaald door de 'harde' capaciteit van wegvakken en kruispunten, maar vooral ook door de omgeving. De leefbaarheid en het medegebruik van de weg door andere verkeersdeelnemers dan automobilisten stellen grenzen aan de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Wanneer toetswaarden niet worden overschreden is sprake van een acceptabele verkeerssituatie. Wanneer een toetswaarden structureel wordt overschreden moet onderzocht worden of er, ondanks de overschrijding, nog sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. In tabel 1 zijn de vastgestelde toetswaarden weergegeven.

Wegvak	Type weg	Toetswaarde (mvt/etmaal)
Parallelweg A9	GOW buiten bebouwde kom	20.000
Nieuwe Lagelaan Oosterzijweg - aansluiting A9)	GOW buiten bebouwde kom	20.000
Kanaalweg (komgrens - Boekelermeer)	GOW buiten bebouwde kom	20.000
Nieuwe Lagelaan (Kennemerstraatweg - Oosterzijweg)	GOW A binnen bebouwde kom	20.000 (per rijrichting)
Kennemerstraatweg (Kerkelaan - Heilooër Tolweg	GOW A binnen bebouwde kom	20.000
Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Lagelaan)	GOW A binnen bebouwde kom	20.000
Kennemerstraatweg (Vennewatersweg - Kerkelaan)	GOW A binnen bebouwde kom	16.000
Vennewatersweg (Kennemerstraatweg - spoor)	GOW A binnen bebouwde kom	16.000
Vennewatersweg (spoor - Het Malevoort)	GOW A binnen bebouwde kom	16.000
Kanaalweg (Kennemerstraatweg - komgrens)	GOW B binnen bebouwde kom	10.000
Het Malevoort	GOW B binnen bebouwde kom	10.000
Zeeweg (Ewisweg - Heilooër Zeeweg)	GOW B binnen bebouwde kom	10.000
Belieslaan - De Omloop	GOW B binnen bebouwde kom	10.000
Ypesteinerlaan - Rosendaal	GOW B binnen bebouwde kom	10.000
Ewisweg	GOW B binnen bebouwde kom	8.000
Ringweg - De Dors	GOW B binnen bebouwde kom	8.000
Kerkelaan - Belieslaan	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Stationsweg	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Zeeweg (Heerenweg - Ewisweg)	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Westerweg (Het Zevenhuizen - Vennewatersweg)	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Raadhuisweg	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Heerenweg	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Willibrordusweg	ETW A binnen bebouwde kom	6.000
Zevenhuizerlaan	ETW A binnen bebouwde kom	4.000
Looplein	ETW A binnen bebouwde kom	4.000
Van Aostastraat	ETW A binnen bebouwde kom	4.000

Tabel 1: wegvakken met de daarbij behorende toetswaarden



Afbeelding 5: Telpunten wegvakken tabel 1

Uit voorgaande tabel blijkt dat in de huidige situatie de Kerkelaan en Stationsweg – Zeeweg, historische oost-west verbindingen, overbelast zijn. De intensiteit komt boven de acceptatiegrens uit die wij voor deze wegen hebben vastgesteld. Dit vertaalt zich in het feit dat met name langzaam verkeer deze wegen als verkeersonveilig ervaren. Daarnaast beschouwen bewoners aan beide straten dat de leefbaarheid ondermaats is.

### 3.3 Verkeersveiligheid Heiloo

Iedereen wil veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. De taak van de gemeente is om ervoor te zorgen dat iedereen dit ook kan. Bijvoorbeeld dat je op een veilige manier naar school kan gaan doordat oversteekvoorzieningen veilig zijn.

Veiligheid is een lastig te vatten begrip. Veiligheid is in veel gevallen een gevoelskwesitie, iedereen ervaart veiligheid op zijn/haar manier. Zo zal de een misschien eerder zeggen dat een bepaalde situatie onveilig is, een ander kijkt hier op een andere manier tegen aan. Om dit in kaart te brengen maken wij onderscheid tussen:

- subjectieve verkeers(on)veiligheid en
- objectieve verkeers(on)veiligheid.

Subjectief staat voor het **gevoel** van veiligheid en objectieve veiligheid is gebaseerd op feiten (bijvoorbeeld ongevallenregistratie). Zo kan het zijn dat een omgeving als onveilig wordt ervaren, maar dat dit niet blijkt uit de verkeersveiligheidscijfers.

Voor eenduidigheid zijn de wegen in Nederland volgens bepaalde veiligheidsprincipes/richtlijnen ingericht. Per type weg (gebiedsontsluitingswegen/erftoegangswegen) zijn er verschillende richtlijnen. Doordat wij deze richtlijnen breed toepassen, creëren wij voor iedere weggebruiker een herkenbaar en overzichtelijk wegbeeld. Dit leidt uiteindelijk tot minder ongevallen, bovendien draagt een eenduidige weginrichting bij aan de voorspelbaarheid van het gedrag van verkeersdeelnemers en verkeersveiligheid.

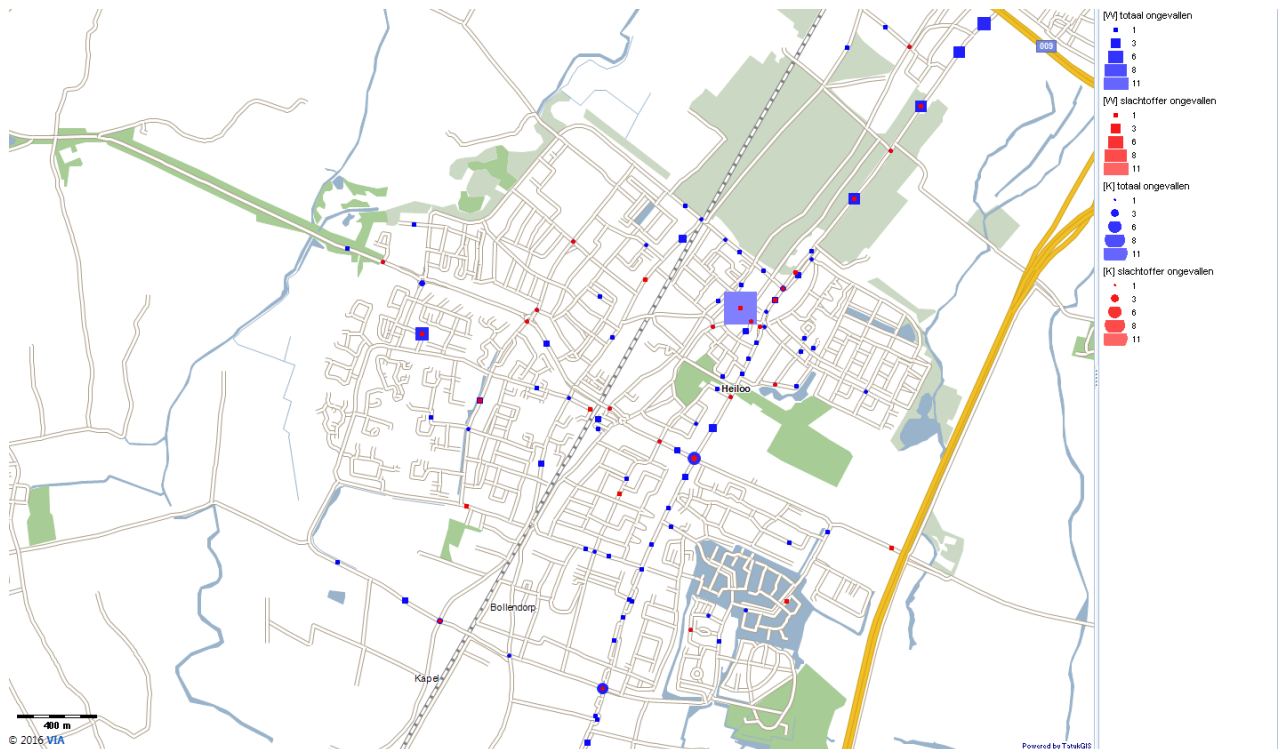
### 3.3.1 Objectieve verkeersveiligheid

Ten behoeve van de objectieve verkeersveiligheid is een ongevallenanalyse uitgevoerd over de periode 2006 t/m 2015. Het aantal verkeersslachtoffers in Heiloo is redelijk stabiel. Alleen in 2015 zien we een toename van het aantal ongevallen in Heiloo. Daarbij springt niet één specifieke locatie eruit, ongevallen vinden vooral plaats langs de doorgaande 50 km/uur wegen. In het verleden was de politie verantwoordelijk voor de ongevallenregistratie, dit is later overgenomen door de bond van verzekeraars. De toename is mogelijk te wijten aan het feit dat de bond van verzekeraars meer ongevallen registreren dan politie voorheen deed, politie beperkte zich met name tot de zware ongevallen. De registratie van ongevallen door verzekeraars is overigens minder gedetailleerd.

Landelijk gezien is het aantal ongevallen ook toegenomen. De toename wordt o.a. gerelateerd aan het toenemende aandeel van de elektrische fiets, maar ook aan de vergrijzing van de bevolking en de toenemende (met name fiets gerelateerde) mobiliteit onder deze groep. Binnen Heiloo is de toename van het aantal verkeersslachtoffers bij alle vervoersmodaliteiten te zien. Heiloo gaat dus niet mee in de landelijke trend. De complete analyse is te vinden in de bijlage 4.

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuisgewonden	overige gewonden
2012	3	2	0	2	1
2013	5	5	1	4	0
2014	3	1	0	1	2
2015	20	13	0	13	7
2016	nb	nb	nb	nb	nb
<b>totaal</b>	<b>135</b>	<b>59</b>	<b>6</b>	<b>53</b>	<b>76</b>

Tabel 2: Slachtoffer ongevallen afgelopen 5 jaar



Afbeelding 6: Objectieve verkeersveiligheid

### 3.3.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

Via de e-participatie, brieven en e-mails van inwoners en de fietsscan hebben wij zicht op de locaties die als onveilig worden ervaren. In Afbeelding 6 ziet u de locaties die meer dan 2 keer worden genoemd.

De historische oost-west verbindingen; Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan worden als onveilig ervaren door de krapte, de drukte en de diversiteit aan verkeersdeelnemers op deze wegen.



Afbeelding 7: Subjectieve verkeersonveiligheid

Rondom het Hoekstuk zijn er ook aandachtsvelden. De herontwikkeling van Het Hoekstuk met de komst van meer bedrijvigheid zorgt voor een grotere verkeersdruk en laad- en loslogistiek. Dit in combinatie met het aanwezige langzaam verkeer maakt dat de subjectieve verkeersonveiligheid is toegenomen. Deze stijging is niet terug te vinden in de objectieve verkeersveiligheid.

Op de overige gearceerde delen in afbeelding 7 wordt vooral onveiligheid gevoeld vanwege de snelheid die het gemotoriseerd verkeer hanteert.

### **3.4           Uitgangspunten voor het nieuwe Verkeersbeleid**

Om continuïteit in het beleid te waarborgen zijn een aantal belangrijke uitgangspunten (deels uit het Verkeersplan Heiloo 2008) bij het opstellen van het nieuwe verkeersbeleid overgenomen.

#### ***De spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg***

Bij de opstelling van het verkeersbeleid hanteren we het uitgangspunt dat de spoorwegonderdoorgang gerealiseerd wordt voordat de aansluiting op de A9 een feit is. Door de invoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zijn spoorwegovergangen tot een half uur per uur gesloten. Deze langere dichtligtijden zorgen voor een doorstromingsproblemen op de oost-westverbindingen en de daarmee samenhangende effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid. De spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg zorgt voor een goed alternatief op de oost-westverbindingen.

Door de aansluiting A9 ontstaat er een verkeerstoename op de Vennewatersweg. Het is daarom van belang om voor deze toename de spoorwegonderdoorgang te realiseren. Tijdens de aanleg van de spoorwegonderdoorgang zal tijdelijk een zwaardere belasting op de oost-westverbindingen ontstaan. Hierdoor is het niet mogelijk om gelijktijdig op deze locaties aan het werk te gaan. Dit uitgangspunt is belangrijk bij het uitvoeringsprogramma.

#### ***De aansluiting A9 Heiloo wordt gerealiseerd***

Bij het opstellen van het verkeersplan hanteren we het uitgangspunt dat de aansluiting op de A9 gerealiseerd wordt. De aansluiting zorgt voor een substantiële verandering en verschuiving van de verkeerstromen binnen Heiloo. De aansluiting A9 zorgt voor oplossing van een groot aantal problemen die zijn ontstaan door ruimtelijke ontwikkelingen en de toename van de mobiliteit. Door de veranderingen in de verkeerstromen kunnen echter ook nieuwe knelpunten ontstaan. Om deze voor te zijn hebben we op voorhand maatregelen uitgewerkt die leiden tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de wegen van Heiloo. Waarbij het verkeer rijdt op de wegen die daarvoor ingericht zijn.

## 4 HEILOO IN 2030

De komende jaren zien we veel ontwikkelingen op ons afkomen. Voor mobiliteit is integraal verkeersbeleid onmisbaar en fundamenteel. Beleid dat bijdraagt aan het bereiken van zowel klimaatdoelen als economische vitaliteit.

### 4.1 Probleemstelling

Heiloo heeft zich in de 20<sup>e</sup> eeuw van een tuindersdorp met een paar duizend inwoners naar een forensendorp met ca. 23.000 inwoners ontwikkeld. Echter, het wegennet en de infrastructuur is in grote lijnen nog die van het tuindersdorp. Enerzijds geeft dat Heiloo ook zijn prettige, dorpse karakter, maar anderzijds maakt het de verkeersproblematiek uiterst complex. Naast de aansluiting A9 en de spooronderdoorgang Vennewatersweg vormt verreweg het belangrijkste issue de verkeersdruk op de oost-west verbindingen in Heiloo. Met name op de lijn Zeeweg/Stationsweg/Kanaalweg en Kerkelaan/ Belieslaan vormt de zware verkeersbelasting een probleem. De intensiteiten op deze wegen benaderen en/of overschrijden de vastgestelde toetswaarden. De relatief hoge intensiteiten op deze wegen vormen op zich al een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid (met gemotoriseerd verkeer en fiets op dezelfde rijbaan) en leefbaarheid (met woningen dicht op de weg). Bovendien worden op diverse locaties de oost-west verbindingen doorsneden door hoofd fietsroutes die onder andere door schoolgaande jeugd veel worden bereden. Op deze locaties ontstaan problemen op het gebied van verkeersveiligheid.



Afbeelding 8: Stationsweg ter hoogte van de Breedelaan



## 4.2 Doelstelling

In samenspraak met bewoners en ondernemers zijn een aantal principes uitgewerkt die de gemeente Heiloo omarmd bovenop de kaders die paragraaf 1.4 zijn opgenomen.

- **Heiloo fietsdorp:**
  - op belangrijke fietsroutes is de auto 'te gast' en ligt het primaat bij de fietser in plaats van bij het gemotoriseerde verkeer;
  - de beoogde functie van de weg bepaald de inrichting, 30 km wegen worden dus ook daadwerkelijk als zodanig ingericht;
  - beperkingen en/of afsluitingen voor gemotoriseerd verkeer gelden niet voor langzaam verkeer (fietser en voetganger), tenzij dit uit verkeersveiligheids oogpunt noodzakelijk wordt geacht;
  - bij erftoegangswegen worden in principe gelijkwaardige kruisingen toegepast;
- **Verkeersremmende maatregelen boven handhaving;**
  - door wegen in te richten naar de beoogde functie wordt op een natuurlijke wijze het gewenste gedrag afgedwongen. In specifieke gevallen kan dit worden ondersteund met handhaving;
- **Bereikbaarheid voor verschillende doelgroepen;**
  - voor vracht-, landbouw- en busverkeer zijn specifieke routes aangewezen waarbij conflicten tussen zwaar verkeer en fietsers / voetgangers zoveel mogelijk worden vermeden;
  - bevoorrading van bedrijven in de woonkern geschied bij voorkeur met kleine voertuigen;
  - het doorgaand verkeer (zonder herkomst of bestemming in Heiloo) wordt geweerd op erftoegangswegen o.a. door deze wegen ook als zodanig in te richten. Op de overige wegen geldt dat (doorgaand) verkeer een probleem vormt als de verkeersveiligheid in het geding is of als wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd / overschreden;
- **Leefbaarheid gewaarborgd;**
  - op het moment dat wettelijke grenzen van luchtkwaliteit en geluidsbelasting worden benaderd worden passende maatregelen uitgewerkt. Om dit tijdig te signaleren wordt intensief ingezet op monitoring van verkeersstromen;
  - de gemeente Heiloo conformeert zich aan wettelijke grenzen op gebied van luchtkwaliteit en geluidsbelasting, het streven is om voorkeursgrenswaarden niet te overschrijden;
- **Duurzaam Veilig;**
  - de principes van Duurzaam Veilig worden binnen het verkeersbeleid waar mogelijk als uitgangspunt gehanteerd. In specifieke gevallen moet maatwerk worden geboden en kunnen deze principes niet strikt worden aangehouden. In dergelijke gevallen wordt gekeken op welke wijze de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers zo goed mogelijk kan worden gewaarborgd.

Op deze manier streeft Heiloo met het Verkeersbeleid naar een maatschappelijk breed gedragen plan gericht op de verkeerssituatie in 2030 waarbij:

- een optimum gecreëerd wordt in de bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten, maar met een nadrukkelijke focus op de fiets;
- goede (recreatieve) mogelijkheden bestaan om Heiloo en omgeving te beleven per fiets en te voet;
- de in 2008 vastgestelde intensiteitsgrenzen en categorisering van wegen worden gerespecteerd, waarbij specifieke aandacht is voor de oost-westverbindingen;
- maatregelen voornamelijk gericht zijn op;
  - o verkeersveiligheid
  - o duurzaamheid
  - o leefbaarheidsaspecten
- specifieke aandacht bestaat voor de directe impact van verkeer op de omgeving

Kort gezegd is het verkeersbeleid gericht op een bereikbaar, verkeersveilig, leefbaar en duurzaam Heiloo.

### 4.3 Bereikbaar Heiloo

De komende jaren zijn er veel ontwikkelingen in Heiloo. We zien een groei en verschuiving van verkeer door toenemende mobiliteit op weg en spoor, woningbouwontwikkelingen, bedrijvigheid en nieuwe infrastructuur. Om de bereikbaarheid van Heiloo te waarborgen realiseren we een aansluiting op de A9 en een spoorwegonderdoorgang bij de Vennewatersweg. In het verkeersplan 2008 is het categoriseringsplan vastgesteld, deze hebben we in voorliggend verkeersbeleid overgenomen. In de afbeelding hiernaast is de schematische visualisering van de hoofdstructuur van het Heilooër verkeerssysteem weergegeven die ook in het Verkeersplan 2008 was opgenomen.

Aan de westzijde van Heiloo bevindt zich een ring van gebiedsontsluitingswegen die de westelijke gelegen wijken ontsluiten. De Vennewatersweg, de Kennemerstraatweg en de aansluiting A9 aan de zuidzijde van het dorp vormen de dragers van Heiloo. Weliswaar ondergeschikt aan de gebiedsontsluitingswegen (want erftoegangswegen) maar wel degelijk van belang binnen de totale verkeersstructuur zijn de oost-west verbindingen Stationsweg en Kerkelaan. Tot slot de belangrijke fietsroutes door Heiloo die een soort zandloper vormen van noord naar zuid.



Zoals eerder benoemd vormt de hoge verkeersintensiteit en de daarmee gepaard gaande verkeersonveiligheid op de oost-west verbindingen het belangrijkste knelpunt. In de huidige situatie komt de intensiteit op deze wegen al regelmatig boven de vastgestelde toetswaarden uit.

Hoewel uit onderzoek met het regionale verkeersmodel is gebleken dat de realisatie van de aansluiting A9 oplossing biedt voor onder andere de Kennemerstraatweg en een verlichting geeft op de Kerkelaan. Leidt deze er ook toe dat de verkeersdruk op met name de Stationsweg-Zeeweg verder oploopt. Dit betekent dat aanvullende verkeersmaatregelen benodigd zijn op het wegennet van Heiloo om de intensiteit op de oost-west verbindingen te beperken en het verkeer op evenwichtige wijze te verdelen over het wegennet van Heiloo.

#### **Doel bereikbaarheid 2030**

Met het verkeersbeleid streven wij naar een evenwichtige spreiding en verdeling van het verkeer over het wegennet en stimuleren het gebruik van de fiets voor ritten binnen Heiloo. Het doel is om het aantal verplaatsingen op de fiets van 31% naar 35% in 2030 te laten toenemen.

Voor het gemotoriseerd verkeer is het doel om dit met name te concentreren op de wegen die daar specifiek op zijn ingericht, de zogeheten gebiedsontsluitingswegen (GOW). In specifieke gevallen (met name de oost-west verbindingen) zullen wegen die formeel een verblijfskarakter zijn toegedicht voor delen van Heiloo toch een ontsluitende functie vervullen, gezien de opbouw van het wegennet van Heiloo.

#### **4.4 Verkeersveiligheid**

In paragraaf 3.3 staat beschreven hoe verkeersveilig Heiloo nu is. Voor de toekomst stellen wij ons als doel om de objectieve verkeersveiligheid op gelijk niveau te houden en gevoel van verkeersonveiligheid op de locaties benoemd in paragraaf 3.3.2 af te laten nemen. In het verleden zijn er dodelijke en ziekenhuisongevallen gebeurd. Dit is voor ons aanleiding om de locaties grondig te analyseren. Deze werkwijze blijven wij hanteren.

#### **Doel Verkeersveiligheid 2030**

Met dit plan stellen wij ons als doel om het aantal dodelijke ongevallen te reduceren naar 0 en aantal zware ongevallen (ziekenhuisgewonden) naar minder dan 10 per jaar.

#### **4.5 Leefbaar en Duurzaam Heiloo**

Twee belangrijke aspecten van duurzame mobiliteit zijn luchtkwaliteit en geluid. Emissie en lawaai zijn effecten van het verkeer die de leefbaarheid in Heiloo aantasten. Als wettelijke normen worden overschreden of dit in de toekomst dreigt te gebeuren, dan zijn maatregelen nodig. Maar ook zonder deze normen is het gewenst de negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken. Om een extra bijdrage te leveren aan een duurzaam en leefbaar Heiloo willen wij binnen Heiloo het fietsgebruik stimuleren en Heiloo meer als fietsdorp inrichten en profileren. De afstanden binnen Heiloo zijn uitermate geschikt om per fiets af te leggen. Dit willen wij faciliteren door comfortabele, veilige en snelle fietsroutes.

##### **Doel duurzaam en leefbaar Heiloo 2030**

Om te komen tot een duurzaam en leefbaar Heiloo zet de gemeente meer in op de fiets en wil zich als fietsdorp profileren.

Onder andere uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn in 2008 intensiteitsgrens vastgesteld voor de verschillende straten, maatregelen zijn erop gericht om deze grenzen te respecteren.

Met het oog op leefbaarheid zijn wettelijke kaders opgesteld voor luchtkwaliteit en geluid. Logischerwijs conformeert Heiloo zich aan deze kaders.

## 5 HEILOO FIETSDORP

Heiloo is een uitermate geschikt dorp om te fietsen. Het fietsgebruik in Heiloo ligt hoog namelijk 31% van de verplaatsingen vindt plaats op de fiets. De afstanden binnen Heiloo zijn klein en er zijn aantrekkelijke verbindingen. In het verkeersbeleid richten wij ons op het vergroten van het fietsaandeel binnen Heiloo. In dit hoofdstuk staan de maatregelen die worden toegepast om deze doelen te behalen. In hoofdstuk 10 zijn deze maatregelen uitgezet in de tijd met een kostenindicatie. De gemeente Bergen heeft recent haar fietsbeleidsplan vastgesteld. Gezien de BUCH samenwerking sluit het verkeersbeleid Heiloo waar mogelijk aan op het fietsbeleid van Bergen.

### 5.1 Kansen voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen

Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen in grote mate invloed hebben op mobiliteit en dus verkeersveiligheid. Zo bepaalt de locatiekeuze van een school in belangrijke mate langs welke routes schoolgaande kinderen straks gaan fietsen en welke wegen ze daarbij moeten oversteken. Het is daarom belangrijk om al bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen na te denken over de mogelijke effecten op het gebied van de fietsveiligheid. Daarbij moet het effect op de fietsveiligheid worden meegewogen bij de besluitvorming.

Fietsveiligheid is in dit verband overigens niet alleen van belang. De gemeente Heiloo wil het voor haar inwoners en bezoekers ook aantrekkelijk maken om de fiets te gebruiken. Vandaar dat bij ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen de fietsveiligheid moet worden meegewogen, maar bijvoorbeeld ook de aspecten aantrekkelijkheid, directheid en mogelijkheden om de fiets te stallen.

Bij de nieuwbouw ontwikkelingen Zuiderloo en Zandzoom is ingezet op een fijnmazig fietsnetwerk dat onderling verbindt en aansluit op het bestaande fietsnetwerk. Bij de herinrichting van de Vennewatersweg dienen minimaal twee gefaseerde fietsoversteken gerealiseerd te worden tussen de Kennemerstraatweg en de spoorwegonderdoorgang.

**Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden waar mogelijk maatregelen getroffen om het fietsgebruik te stimuleren en goede verbindingen gerealiseerd met het bestaande fietsnetwerk.**

### 5.2 Fietsbewegwijzerig

Binnen de gemeente Heiloo zijn de nodige fietsverbindingen aanwezig. Toch is het voor de ter plaatse onbekende fietser niet altijd duidelijk welke route hij moet volgen naar een specifieke bestemming. Een goede en consequente bewegwijzering is daarom onmisbaar. De standaard fietsbewegwijzering van de nationale bewegwijzeringsdienst (NBD, voorheen ANWB) is daarbij het meest effectief. Fietsverkeer op het hoofd fietsnetwerk prefereert de kortst mogelijke route naar haar bestemming. De bekende fietsbewegwijzering (wit met rode letters) moet daarom in principe de kortste fietsroute naar de bestemming aangeven. Belangrijk is dat de bewegwijzering wordt afgestemd op die van de omliggende gemeenten, ook qua naam aanduiding.

Toeristisch fietsverkeer daarentegen vindt een aantrekkelijke route belangrijker dan de kortste route. Dan kan ervoor worden gekozen een aantrekkelijk alternatief te bewegwijzeren. In dat geval wordt gebruik gemaakt van de toeristische bewegwijzering (wit met groene letters) of het knooppunten netwerk.

**Belangrijke utilitaire fietsroutes worden bewegwijzerd volgens de standaard (NBD) fietsbewegwijzering. Aanvullend kunnen aantrekkelijke alternatieve routes worden bewegwijzerd met toeristische (groene) fietsbewegwijzering en/of het knooppunten netwerk.**

### 5.3 Ontbrekende schakels

Uit de e-participatie, de fietstelweek en het fietsnetwerk blijkt dat er een aantal gewenste verbindingen ontbreekt. Belangrijke routes zijn hierdoor te lang en/of niet concurrerend met de auto, in andere gevallen zijn recreatieve gebieden niet goed bereikbaar voor de toeristen.

Bijzondere aandacht daarbij heeft de verbinding die een enorme opwaardering van het recreatieve fietsnetwerk betekent; een route in het poldergebied tussen Heiloo en Bergen. In het verleden is de mogelijkheid van realisatie van een dergelijke verbinding verkend. De conclusie was dat realisatie lastig zou worden vanwege grondeigendommen. Wij onderzoeken opnieuw de mogelijkheid samen met de gemeente Bergen wanneer de situatie zich voordoet dat er subsidiemogelijkheden, verandering van grondeigendommen en/of ruimtelijke ontwikkelingen zijn.



Afbeelding 9: Ontbrekende fietsschakels en locaties verbeteren oversteekbaarheid

In Heiloo ontbreekt een vrijliggend fietspad op de Belieslaan tussen de spoorwegovergang Kerkelaan en de Stetlaan. Uit de fietsstelweek is gebleken dat deze route wordt gebruikt door scholieren. Gezamenlijk met diverse partijen wordt naar maatregelen rondom de spoorwegovergang gekeken en naar de kansen om dit fietspad te realiseren.

Een belangrijke fietsverbinding in Heiloo is de Zanderslootweg-Holleweg- Heerenweg en de Hoogeweg. Deze verbinding is vormgegeven als fietsstraat. De Hoogeweg tussen de Zevenhuizerlaan en de Vennewatersweg is nog niet als zodanig uitgevoerd. De wens is om de fietsstraat op dit gedeelte te complementeren via de Groeneweg zodat de fietser ongelijkvloers de Vennewatersweg kan passeren.



Afbeelding 10: Fietsstraat Hoogeweg

**Er wordt ingezet op het uitbreiden en optimaliseren van het fietsnetwerk door de missende schakels te realiseren.**

#### **5.4 Verbeteren oversteekbaarheid**

Heiloo kent drietal fietsnetwerken. De netwerken doorkruisen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een ontsluitende functie voor een gebied, het verkeer op deze weg moet vooral stromen. Dit betekent dat de auto meer prioriteit krijgt dan de fiets. De fietser krijgt dus geen voorrang bij oversteekplaatsen op de Kennemerstraatweg en de Vennewatersweg met uitzondering van de rotondes. De oversteekplaatsen worden wel zodanig ingericht dat de fietser veilig kan oversteken.<sup>2</sup>

Bij erftoegangswegen zijn de fietser en auto gelijkwaardig en geldt 'rechts heeft voorrang'. Wij willen het fietsgebruik stimuleren en daarom krijgt in principe de fietser op het regionale fietsnetwerk voorrang op het verkeer op erftoegangswegen B.

---

<sup>2</sup> Dit betreft de fietsoversteekplaatsen in het regionale fietsnetwerk en het fietsnetwerk binnen Heiloo.

Uit de e-participatie, de sessie met maatschappelijke denktank en fietsscan zijn diverse punten aangehaald binnen Heiloo om deze anders in te richten en de oversteekbaarheid voor de fietser te verbeteren. Het betreft de locaties op de volgende pagina;

- Fiets- en voetverbindingen Ypestein-Stationscentrum;
- Kruising Zeeweg-Westerweg;
- Kruising Willibrordusweg-Kerkelaan;
- Spoorwegovergang Belieslaan-Kerkelaan;
- Realisatie fietsverbinding over de spoortunnel Vennewatersweg.

**Heiloo zet in op het verbeteren van de oversteekbaarheid voor de fietser op gebiedsontsluitingswegen, op erftoegangswegen geldt het principe “voorrang van rechts” en op het regionale fietsnetwerk kruisend met een erftoegangsweg zit de fietser in de voorrang.**

## **5.5 Schoolroutes**

Vanuit de maatschappelijke denktank is aangedragen dat de schoolroutes belangrijk zijn. Jongeren zijn namelijk een belangrijke doelgroep. Het beleid is er opgericht mensen al van jongs af aan te stimuleren de fiets te pakken, zodat dit op latere leeftijd (als men de keuze heeft om met de auto te gaan) ook vanzelfsprekend is. Het is daarom zaak om voor goede en veilige fietsschoolroutes te zorgen. Bij de planning van eventueel nieuwe schoollocaties is het essentieel dat bij de afweging wordt meegenomen dat een goede fietsschoolroute is gegarandeerd. In paragraaf 5.1 “Kansen voor de fiets bij ruimtelijke ontwikkelingen” is hier al op ingegaan.

Diverse verkeersmaatregelen zijn al getroffen rondom scholen. Meestal gebeurt dat naar aanleiding van klachten of vanuit verkeerseducatie projecten die in het verleden hebben plaats gevonden. De gemeente Heiloo heeft een faciliterende rol bij de aanpak rondom schoolomgevingen. Dat wil zeggen dat wij met vertegenwoordigers van de scholen rond de tafel gaan zitten, waarbij het eerste initiatief bij de school ligt. Samen met de scholen, schoolbesturen, verkeersouders en vooral de schoolkinderen wordt dan een inventarisatie gemaakt voor wenselijke aanpassingen. Hierbij hoort overigens ook het stallen van fietsen (zie paragraaf 5.6.3). Uit het oogpunt van kosten en efficiency moet dit planmatig worden opgepakt (bijvoorbeeld jaarlijks maximaal twee scholen).

**Heiloo ondersteunt initiatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid rondom schoolomgevingen.**

## **5.6 Fietscomfort**

Om het aantrekkelijk te maken de fiets te nemen is het belangrijk dat fietsers comfortabel door de gemeente Heiloo kunnen fietsen. Een fijnmazig en samenhangend fietsnetwerk is daarbij onmisbaar. In paragraaf 3.1 zijn wij al ingegaan op de fietsnetwerken. Onder andere is aangegeven dat binnen het fietsnetwerk drie categorieën zijn te onderscheiden, elk met hun specifieke kenmerken (bijlage 3). Fietscomfort hebben wij vertaald naar de inrichting van de fietspaden (breedte/verharding) en de aanwezigheid van voldoende stallingsmogelijkheden.



### 5.6.1 Breedte fietsvoorzieningen

Op dit moment is misschien wel het belangrijkste aspect binnen fietscomfort de breedte van de fietsvoorziening gezien de snelheidsverschillen op de fietspaden. Er worden minimale eisen gesteld aan de breedte, afhankelijk van de categorie en het gebruik. Bij vrijliggende fietspaden gaan wij in principe uit van minimaal 2,00 meter breedte en bij bromfietspaden van minimaal 2,50 meter. Voor fietsstroken op de rijbaan geldt in principe een minimale breedte van 1,25 meter. Inzet is om alle fietsvoorzieningen te laten voldoen aan deze eisen. Vanwege de hoge kosten die hiermee zijn gemoeid zal uitvoering van dit punt zo veel mogelijk worden gecombineerd met grootschalig onderhoud aan wegen en/of riolering.

<b>FIETSPADEN</b>			
<b>Eenrichtingsverkeer</b>		<b>Tweerichtingsverkeer</b>	
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 150	2,00	0 – 50 (12)	2,00
150 – 750	2,50 – 3,00	50 – 150 (13)	2,50 – 3,00
> 750	3,50 – 4,00	> 150	3,50 – 4,00
<b>(BROM)FIETSPADEN</b>			
<b>Eenrichtingsverkeer</b>		<b>Tweerichtingsverkeer</b>	
Spitsuurintensiteit (1 r.)	Breedte (m)	Spitsuurintensiteit (2 r.)	Breedte (m)
0 – 75	2,50	0 – 50	2,50
75 – 375	3,00 – 3,50	50 – 100	3,00 – 3,50
> 375	4,00 – 4,50	> 100	4,00 – 4,50

Tabel 3: Overzicht van aanbevolen breedtes van fiets- en (brom)fietspaden, afhankelijk van de intensiteit

Verhardingsbreedte (m)	Breedte rijloper (m)	Breedte fietsstrook (m)
< 5,00	niet toepassen	
5,00	2,50	1,25
5,50	2,50	1,50
6,00	3,00	1,50
6,50	3,00	1,75
7,00	3,50	1,75
7,50	3,50	2,00
> 7,50	te breed voor erftoegangsweg	

Tabel 4: Overzicht van aanbevolen breedtes van fietsstroken.

In tabel 4 geven wij de breedtes van de fietsstroken weer. De eerste kolom betreft de breedte van de weg, de tweede kolom de breedte van de middelste rijloper en de derde kolom betreft de breedte van de fietsstroken.

**In Heiloo zijn fietspaden minimaal 2,0 meter breed. Voor fietsstroken geldt een breedte van 1,25 meter.**

### **5.6.2 Verhardingstype fietsvoorzieningen**

Fietsers vinden het prettig om op een vlakke gesloten verharding te fietsen, zoals op asfalt en beton. Daarom wil de gemeente Heiloo dat fietsvoorzieningen op het regionale fietsnetwerk in principe bestaan uit een gesloten verharding. Op deze routes worden immers de grootste afstanden afgelegd.

Als er kans is op wortelgroei onder de fietsvoorziening, heeft daarbij beton de voorkeur. Deze is minder gevoelig voor wortelgroei.

Ook op fietsvoorzieningen van de andere categorieën heeft een gesloten verharding de voorkeur. In dat geval zal echter eerder een afweging moeten worden gemaakt tussen diverse belangen zoals uniformiteit (een woonstraat wordt in principe met klinkers uitgevoerd), plaats van ondergrondse nutsvoorzieningen, esthetiek en kosten.



*Afbeelding 11: Fietspad langs de Kennemerstraatweg uitgevoerd in asfalt*

**De fietsvoorzieningen op het regionale fietsnetwerk worden in principe voorzien van een gesloten verharding.**

### **5.6.3 Hinderlijke drempels en uitritconstructies**

Binnen de bestuurlijke klankbordgroep is de problematiek gedeeld over de hoogte van een aantal drempels en uitritvoorzieningen. Dit heeft directe invloed op het comfort van de fietser. Naar een aantal specifieke locaties, te weten uitritconstructies Holleweg en uitritconstructies De Dors, Ringweg en Ewisweg worden aanpassingen gemaakt zodat het comfort van de fiets wordt vergroot.

**Hinderlijke drempels en uitritconstructies zodanig aangepast dat het comfort van de fietser wordt vergroot.**

### **5.6.4 Fiets parkeren**

Het is gebleken dat de beschikbaarheid van voldoende en goede fietsenstalling van invloed is op het gebruik van de fiets. Het is niet alleen belangrijk dat men de fiets kan stallen, maar ook dat de kans op beschadiging of diefstal van deze fiets klein is. Dit is een duidelijk aandachtspunt bij het stimuleren van het fietsgebruik. Daarbij moet rekenschap worden

genomen van het feit dat er geen gemiddelde fiets is. Fietsen zijn er in vele soorten en maten, zoals de stadsfiets, mountainbike, racefiets, elektrische fiets, kinderfiets en bakfiets. Naast aantal en kwaliteit van fietsvoorzieningen is ook de locatie daarvan belangrijk. Een groot voordeel van de fiets ten opzichte van auto en openbaar vervoer is dat de fietser dicht bij de bestemming kan komen. Dit voordeel moet zo veel mogelijk worden benut. Bijvoorbeeld door het plaatsen van fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de ingang van publiek aantrekkende locaties. Voor fiets parkeren is ruimte nodig. Bij herinrichtingen en nieuwe ontwikkelingen moet hier vanaf het begin van het proces rekening mee worden gehouden.

De mogelijkheid om de fiets veilig te stallen speelt ook in de afweging mee om meer gebruik te maken van de fiets. Uit fietsparkeeronderzoek bij het station, de e-participatie en door de maatschappelijke denktank is gebleken dat het aantal fietsparkeerplaatsen bij het station onvoldoende is. Wij breiden daarom op korte termijn de fietsenstalling bij het station uit met minimale middelen en gaan in overleg met Prorail en NS naar een duurzame oplossing. Daarnaast doen wij een inventarisatie naar de bezetting van de fietsparkeerplaatsen bij de winkelcentra in Heiloo.



*Afbeelding 12: Fietsparkeren bij het station Heiloo*

**Binnen Heiloo wordt gestreefd naar een maximale bezettingsgraad van 85% van de fiets parkeervoorzieningen bij publiek aantrekkende locaties.**

### **5.7 Elektrische fiets oplaadpunten**

Door een toename aan elektrische fietsen is het aannemelijk dat de vraag naar elektrische oplaadpunten navenant toeneemt. De ontwikkelingen op dit gebied staan echter niet stil. Zo is de actieradius van elektrische fietsen enorm toegenomen (tot over de honderd kilometer), waardoor veel mensen hun accu tijdens hun bezoek in de gemeente Heiloo niet hoeven op te laden. Ook zijn er bij talloze particulieren (restaurants, hotels) waar oplaadpunten zijn gerealiseerd. Het aanbieden van oplaadvoorzieningen voor elektrische fietsen wordt aan particulieren overgelaten.

**Er wordt niet actief ingezet op het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische fietsen.**

### **5.8 Fietsgebruik en promotie**

Vanuit ondernemers zijn er initiatieven om het fietsgebruik binnen ons gemeente te stimuleren. Het gaat daarbij vooral om het aanbieden van huurfietsen, fietsroutes (kaarten, apps) en oplaadpunten aan toeristen en dagjesmensen, maar uiteraard kunnen bewoners van onze gemeente hier ook gebruik van maken. De huidige (digitale) ontwikkelingen zoals applicaties voor de smartphone en sociale media bieden kansen om het fietsgebruik nog meer te promoten.

Als wegbeheerder richten wij ons met name op het op orde houden van de fietsinfrastructuur. Initiatieven voor promotie door marktpartijen worden met kennis en kunde ondersteund vanuit de gemeente maar wij zijn daarin niet leidend.

**Heiloo ondersteunt initiatieven ter promotie en bevordering van het fietsgebruik.**

## 6 HEILOO PER VOET

Lopen loont. Lopen draagt bij aan de leefbaarheid in de vorm van minder uitstoot maar ook op mentale en fysieke gezondheid. Heiloo wil de voetganger faciliteren door zijn route veilig en comfortabel te laten afleggen zowel in het dagelijkse verkeer als het recreatieve verkeer. Daarom worden de maatregelen in deze paragraaf uitgevoerd.

### 6.1 Veiligheid voetgangersoversteekplaatsen vergroten

Om het comfort en de veiligheid van de voetgangers te verbeteren is de oversteekbaarheid van een weg belangrijk. In Heiloo zijn er diverse voetgangersoversteekplaatsen (VOP's) die niet conform de landelijke richtlijnen zijn aangebracht of van toepassing zijn. Om veiligheid en herkenbaarheid voor de weggebruiker te creëren worden alle nieuwe VOP's beoordeeld aan de hand van de keuzeboom in bijlage 5. Voor de bestaande VOP's op de gebiedsontsluitingswegen geldt dat deze op basis van de keuzeboom worden beoordeeld en nut en noodzaak van de VOP opnieuw wordt afgewogen.

Wanneer een VOP wordt toegepast, wordt deze in principe ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimt en verkeer en vervoer.

**Voetgangersoversteekplaatsen worden beoordeeld aan de hand van de keuzeboom en ingericht volgens de richtlijnen van het CROW.**

### 6.2 Rotonde Zeeweg- Malevoort complementeren voor voetganger

Met de komst van de wijk Varne Buiten zijn er nieuwe verbindingen ontstaan. Voor de verbinding per voet ontbreekt een schakel bij de rotonde Zeeweg – het Malevoort – De Omloop. Hierdoor is de voetganger genoodzaakt een langere afstand af te leggen. Door de rotonde te complementeren wordt dit hiaat opgelost. Hierdoor worden de verbindingen verbeterd en stimuleren wij het lopen.

**De rotonde bij de Zeeweg – Het Malevoort wordt gecompliceerd voor de voetganger.**

### 6.3 Te voet naar school

Zo jong als men is komt men in aanraking met verkeer en de wijze waarop men eraan deelneemt. Stimuleren om lopend of per fiets naar school te komen is belangrijk om kinderen te leren deelnemen aan het verkeer en de auto minder dominant rond de school in beeld te laten zijn. Heiloo wil de scholen ondersteunen en stelt daarom jaarlijks subsidie beschikbaar ter ondersteuning van gedragsbeïnvloedingsprojecten die hierop gericht zijn.

**Heiloo ondersteunt initiatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van schoolomgevingen.**

#### 6.4 Toegankelijkheid openbare ruimte

Binnen de maatschappelijke denktank is aangegeven dat het van groot belang is dat de openbare ruimte toegankelijk is. Het zorgt ervoor dat de voorzieningen die in en aan de openbare ruimte liggen bereikt en gebruikt kunnen worden. Alleen dan is er sprake van een optimaal functionerende openbare ruimte. Voor mensen met een functiebeperking betekent een toegankelijke openbare ruimte tevens dat ze (langer) zelfstandig kunnen functioneren. Heiloo wil daarom voor het hoofdvoetpaden netwerk een toegankelijkheidsscan op laten stellen. Aan de hand van deze scan wordt een plan van aanpak opgesteld om eventuele maatregelen te treffen.

De hoofdroutes voor het voetgangersverkeer in Heiloo verbinden de centra Stationsgebied, 't Loo en het Hoekstuk met elkaar en met de belangrijkste bevolkingsconcentraties.



Afbeelding 13: Voetgangersroutes

**Een toegankelijkheidsscan opstellen voor het voetpaden netwerk.**

## 7 HEILOO EN OPENBAAR VERVOER

Heiloo is een aantrekkelijke gemeente om te wonen door de goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en over de weg. De komende jaren wordt de bediening voor de trein uitgebreid dit biedt kansen voor Heiloo. In dit hoofdstuk omschrijven wij de ambities voor Heiloo met openbaar vervoer.

### 7.1 Trein

Heiloo heeft een intercity status. In de huidige situatie rijdt twee keer per uur een intercity trein richting Alkmaar en Amsterdam (de Zaanlijn). Naast de verbinding naar Amsterdam kan er ook gereisd worden richting Haarlem en Alkmaar (de Kennemerlijn). De Kennemerlijn kent in de daluren een bediening met een stoptrein en in de spits rijdt er een spitsintercity die nu ook stopt in Heiloo.

Om het reizen per trein aantrekkelijk te maken en te houden zijn goede, snelle en betrouwbare verbindingen een voorwaarde. Met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt de verbinding tussen Alkmaar en Amsterdam geïntensiveerd, er rijden straks 6 treinen per uur per richting op dit traject. Dit biedt mogelijk kansen voor Heiloo. Wij willen dat Heiloo optimaal bereikbaar blijft per spoor met het behoud van minimaal de huidige bediening en met de komst van PHS een uitbreiding hiervan. Wij benadrukken daarom in overleggen met Prorail en NS de bediening van station Heiloo te behouden en waar mogelijk uit te breiden.

**Behoud van huidige treinverbindingen en met de komst van PHS streven naar extra intercitystops op station Heiloo.**

### 7.2 Bus

Ook het busvervoer binnen Heiloo verdient aandacht. De verdere ontwikkelingen in de Boekelermeer vragen om een ontsluiting per openbaar vervoer van het bedrijventerrein. Ten tijde van de openstelling van de aansluiting A9 wordt het bedrijventerrein Boekelermeer Alkmaar en Boekelermeer Heiloo ook met elkaar verbonden. Door de nieuwe noord-zuid verbinding over het bedrijventerrein ontstaat de mogelijkheid om een buslijn te realiseren. Wij willen samen met onze regiopartners een haalbaarheidsstudie doen naar deze busverbinding. Als regulier busvervoer niet haalbaar wordt geacht dan vindt er onderzoek plaats naar een buurtbus verbinding.

**Haalbaarheidsstudie naar een extra busverbinding die bedrijventerreinen Boekelermeer Alkmaar en Boekelermeer Heiloo ontsluit.**

### 7.3 Buurtbus

Heiloo kent naast de bus ook een tweetal buurtbussen. Een besloten vervoerssysteem en openbaar vervoerssysteem. Beiden systemen worden gerund door de vrijwilligers van de buurtbus en wordt mede mogelijk gemaakt door een bijdrage van de gemeente en/of provincie. De buurtbus vervult met name een rol voor ritten op de korte afstanden. Wij zijn blij met de vrijwilligers en de dienst die zij bewijzen. Wij vervullen een ondersteunende rol bij het in standhouden en/of oprichten van het buurtbussysteem.



Afbeelding 14: Buurtbus bij halte winkelcentrum 't Loo

**Heiloo houdt het huidige aantal buurtbussen in stand.**



## 8 AUTOMOBILITEIT

De komende jaren gaat er veel gebeuren op het vlak van mobiliteit in Heiloo. Door de toenemende mobiliteit, de woningbouw en bedrijvigheid neemt het verkeer in Heiloo toe. Om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Heiloo te waarborgen wordt een aansluiting op de A9 gerealiseerd. Deze aansluiting zorgt voor een verschuiving van het verkeer. Naast de aansluiting op de A9 wordt ook een spoorwegonderdoorgang bij de Vennewatersweg gerealiseerd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen met de intensivering van het spoor. De combinatie van deze twee infrastructurele projecten biedt kansen.

Om de effecten van de aansluiting A9 Heiloo in beeld te brengen voor het wegennet van Heiloo en omgeving is gebruik gemaakt van het Verkeersmodel Regio Alkmaar (VMRA). Met dit verkeersmodel kan inzicht worden geboden in de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten in Heiloo en omgeving. Goede verkeersprognoses zijn onmisbaar om verantwoorde investeringen in mobiliteit te doen. Deze prognoses moeten uiteraard telkens worden bijgesteld op basis van nieuwe gegevens. De ontwikkelingen in de mobiliteit worden bepaald door de ontwikkelingen in demografie, economie en ruimtelijke ordening. Voor zover mogelijk zijn deze in het verkeersmodel verwerkt.

Een belangrijke eigenschap van verkeer is dat het zich als water beweegt en 'de weg van de minste weerstand' kiest. De impact van ingrepen op een locatie beperkt zich dan ook niet tot die ene straat, maar verspreidt zich over de gehele wegennet van Heiloo.

### 8.1 Evenwichtige verdeling van het gemotoriseerd verkeer

Om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de daarvoor bestemde wegen dient een pakket met verkeersmaatregelen getroffen dat voldoet aan de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden (zie paragraaf 1.4 en 4.2). Bij vaststelling van het beleid in 2018 werd benoemd dat in een later stadium een maatregelenpakket zou worden vastgesteld. Op 28 november 2022 heeft de gemeenteraad van Heiloo deze vastgesteld. Om de evenwichtige verdeling van toekomstige verkeersstromen te bereiken kiest de gemeente voor de volgende maatregelen:

- Een knip in de Kanaalweg
- Eenrichtingsverkeer op de Willibrordusweg tussen de Noordergeeststraat en de Kerkelaan
- Bij de herinrichting van de Zevenhuizerlaan wordt gekozen voor een voldoende breed profiel op het eerste deel van de straat (tussen de Kennemerstraatweg en Werkendelslaan). Dit om, gelet op de verwachte verkeerstoename in de toekomst, te komen tot een acceptabel verkeersbeeld.
- Bij de Kerkelaan wordt onderzocht of de beperkte overschrijding van de toetswaarde kan worden voorkomen door het instellen van routing voor bezoekers en vrachtverkeer.

- Bij de Krommelaan wordt nader onderzocht met welk van onderstaande maatregelen het eventuele knelpunt als gevolg van een wachtrij aan de noordzijde van de rotonde Kennemerstraatweg – Vennewatersweg het best kan worden geminimaliseerd:
  - o eenrichtingsverkeer richting de Kennemerstraatweg
  - o 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
  - o woningen in Zandzoom op andere locaties ontsluiten zodat de druk op de rotonde wordt beperkt.
- Voor het kruispunt Kennemerstraatweg - Van Foreestlaan wordt onderzocht of met aanpassing van het kruispunt de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling kan worden verbeterd.
- Voor de aansluiting Ypesteinerlaan-noord en Rosendaal wordt onderzocht welke aanpassingen mogelijk en/of nodig zijn om de leefbaarheid in en oversteekbaarheid van de straat in de toekomst te verbeteren.

**Om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer dient een pakket aan verkeersmaatregelen ontworpen te worden dat voldoet aan de uitgangspunten en randvoorwaarden uit voorliggend Verkeersbeleid.**

## **8.2 Herinrichting Kerkelaan/Belieslaan, Zevenhuizerlaan en Stationsweg-Zeeweg**

De drie oost-westroutes Kerkelaan/Belieslaan, Stationsweg/Zeeweg en Zevenhuizerlaan zijn drie druk belaste woonstraten. Binnen de e-participatie en in de maatschappelijk denktank is aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid, krapte en de gereden snelheid in deze straten. Met de komst van de aansluiting A9 en de aanvullende maatregelen die leiden tot een afname van de intensiteiten in de toekomst tot onder de toetswaarden. Dit geeft kansen om de wegen anders in te richten volgens de principes van Duurzaam Veilig.

In samenspraak met de bewoners wordt voor de Stationsweg en Kerkelaan een inrichting uitgewerkt die recht doet aan een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. De herinrichting van de Stationsweg kan starten wanneer de aansluiting A9 een feit is. Voor beide wegen geldt dat deze niet gelijktijdig met de realisatie van de spoorwegonderdoorgang kunnen worden heringericht.

Maatregelen om een maximum snelheid van 30 km te bewerkstelligen die geen grote technische aanpak vereisen, zoals bv verbodsborden of straatjuwelen, kunnen nog in 2018 genomen worden.

**De Kerkelaan, Zevenhuizerlaan en Stationsweg (erftoegangswegen) worden Duurzaam Veilig ingericht. De wegen worden ook daadwerkelijke ingericht als 30 km/uur wegen.**

### **8.3 Onderzoek kruising Kerkelaan - Kennemerstraatweg**

Door de veranderingen in de intensiteiten op zowel de Kerkelaan als de Kennemerstraatweg ontstaan er ook kansen om de kruising Kerkelaan-Kennemerstraatweg anders in te richten. Onderzoek moet uitwijzen of de verkeerslichteninstallatie vervangen kan worden door bijvoorbeeld een voorrangskruising met midden geleider.

Een andere kruisingsvorm past beter bij de categorie weg als Kerkelaan. Na de realisatie van de aansluiting op de A9 wordt hier onderzoek voor gedaan.

**Wij doen onderzoek naar de mogelijkheden op de kruising Kennemerstraatweg - Kerkelaan.**

### **8.4 Geleiding extern kustverkeer<sup>3</sup> via A9-N9**

Binnen de maatschappelijke denktank geeft men aan dat met de aansluiting A9 een alternatieve route via de Vennewatersweg – Heilooër zeeweg of via Vennewatersweg Egmond Binnen naar de kust ontstaat. Uit het verkeersmodel blijkt dat deze route niet aantrekkelijk genoeg is om op deze wijze vanaf de A9 naar de kust te gaan. Verkeer dat eventueel vanuit het zuiden richting de Egmondten wil wordt via de A9 –Kooimeer - Heilooërtolweg en Martin Luther Kingweg geleid. Dit wordt aangegeven middels de bebording.

**Via de bebording wordt de route vanaf de A9 via de N9 naar de kust geleid.**

### **8.5 Geleiding intern kustverkeer via Zeeweg**

Het verkeer dat binnen Heiloo naar de kust wil wordt via de Zeeweg geleid. Hierdoor wordt de dorpskern van Egmond-Binnen ontlast en wordt het verkeer afgewikkeld op de gebiedsontsluitingswegen die hiervoor zijn ingericht.

**De route richting Egmond wordt binnen Heiloo over de Zeeweg geleid.**

### **8.6 Monitoring verkeer**

Binnen Heiloo veranderen de komende jaren de verkeersstromen. Om de verkeersaantallen, snelheden en de voertuigcategorie goed te blijven meten is het noodzakelijk om een monitoringsprogramma op te stellen met vaste telpunten. Deze maatregel is ook naar voren gekomen bij de maatschappelijke denktank.

---

<sup>3</sup> Definitie kustverkeer: Verkeer met een recreatief karakter dat van of naar de kuststreek rijdt.

In verleden is periodiek verkeer gemeten. Het voordeel van vaste telpunten is dat gedurende het hele jaar de verkeersaantallen, de voertuigcategorie en de snelheid kan worden gemeten. Op dit moment zijn er 5 vaste telpunten waarvan 4 op de Kennemerstraatweg en 1 op het Malevoort. Tevens zijn de 2 verkeerslichten in Heiloo zodanig uitgerust dat we de verkeersintensiteiten kunnen meten. Dit netwerk willen wij verder uitbreiden zodat we beter kunnen monitoren. Hierdoor kunnen wij de effecten van de verkeersmaatregelen goed meten, het verkeersmodel voeden met actuele cijfers en de eventueel aanvullende maatregelen nemen op het beleid.

**Heiloo gaat 20 vaste telpunten realiseren om de verkeersintensiteit te monitoren.**

### **8.7 Veiligheid rondom Het Hoekstuk vergroten**

Winkelcentrum Het Hoekstuk is enkele jaren geleden gerenoveerd. Rondom Het Hoekstuk is de verkeerssituatie aangepast. Uit de e-participatie blijkt dat de bocht in Het Malevoort en de laad en losplaats aandacht verdienen. Dit is onderzocht en besloten is om de situatie daar te verbeteren zodat de weggebruiker beter geattendeerd wordt op de aanwezigheid van het winkelcentrum en de bocht beter bereikbaar is voor diverse bestuurders.

**Omgeving winkelcentrum Het Hoekstuk verkeerskundig aanpassen.**

### **8.8 Herinrichting Vennewatersweg**

De Vennewatersweg is één van de dragers van het weggennet van Heiloo. De weg vormt ook de ontsluiting van de nieuwe woonwijken Zuiderloo en Zandzoom. Op de Vennewatersweg zijn ook meerdere oversteeklocaties voor fietsers. Tevens staat er een spoorwegonderdoorgang gepland. Het integrale ontwerp voor de herinrichting van de Vennewatersweg zal voldoen aan de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een landelijke verkeersveiligheidsbeleid. De definitieve uitwerking, inclusief planning, wordt opgenomen in het verkeersbeleid van Heiloo.

**De Vennewatersweg wordt heringericht volgens het principe van duurzaam veilig.**

### **8.9 Aanpassen kruising Rosendaal – Kanaalweg**

Met de nieuwe aansluiting A9 wordt de route voor de bevoorrading van het industrieterrein de Oude Werf via de parallelweg A9 – Kanaalweg. De route wordt gefaciliteerd door de voorrangsricting op de kruising Rosendaal- Kanaalweg te wijzingen. Hierdoor krijgt de route vanaf de parallelweg A9 naar de Oude Werf voorrang. Dit betekent minder vrachtwagens door het dorp ten oprichten van de huidige situatie.

**De voorrangsricting op de kruising Rosendaal –Kanaalweg wordt veranderd.**

### **8.10 Aanpassen kruising Het Zevenhuizen – Het Malevoort**

De wegen in Heiloo west vormen de ontsluiting aan de westkant van Heiloo. De Omloop en Het Malevoort geleiden samen met De Dors, de Ringweg, Ewisweg en Westerweg het verkeer naar de Vennewatersweg en vervolgens naar de A9. De voorrangsricting op de kruising strookt niet met de afwikkeling van het verkeer. Wij willen daarom de voorrangsricting draaien zodat Het Malevoort voorrang heeft op Het Zevenhuizen.

#### **De voorrangsricting bij Het Zevenhuizen – Het Malevoort veranderen.**

### **8.11 Spoorwegovergangen Zevenhuizerlaan en Schuine Hondsboschelaan**

De spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg trekt verkeer van de Zevenhuizerlaan aan. Dit geeft kansen om de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan mogelijk anders in te richten. Wij gaan na de realisatie van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg onderzoek doen naar de mogelijkheden rondom de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan.

Door de spoorwegovergang af te waarderen voor alleen de fiets wordt de Vennewatersweg beter benut. Tevens is de doorgaande beweging over de Zevenhuizerlaan dan ook minder aantrekkelijk en worden de interne bewegingen binnen Heiloo per fiets gestimuleerd. Voorgaande gaat ook op voor de spoorwegovergang Schuine Hondsboschelaan. Deze spoorwegovergang wordt ook meegenomen in het onderzoek.

#### **Onderzoek naar de mogelijkheden rondom de spoorwegovergangen Zevenhuizerlaan en Schuine Hondsboschelaan.**

### **8.12 Shared space Heerenweg – Stationsweg**

De verkeerstromen op de Stationsweg nemen op termijn af door de maatregelen die voort komen uit paragraaf 8.1. Door deze afname op Stationsweg ontstaat de mogelijkheid om meer nadruk te leggen op het verblijfsklimaat op de kruising Heerenweg – Stationsweg. Door de verkeersfunctie in de vorm van de huidige rotonde minder op de voorgrond te laten treden wordt meer benadrukt dat de weggebruiker zich in een verblijfsgebied begeeft. Uit onderzoek moet blijken of het concept van Shared Space op deze locatie een oplossing biedt. Binnen het Shared Space wordt iedere verkeersdeelnemer ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en inzicht omdat richtinggevende kenmerken als verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden zoveel als mogelijk ontbreken. Omdat we gewend zijn om in een regelomgeving te leven treedt bij toepassing van shared space een lange ontwenningperiode aan. Wetenschappelijk is aangetoond dat er 50% bijna minder ongevallen optreden.

#### **Haalbaarheidsstudie tot Shared Space inrichting bij kruising Heerenweg- Stationsweg.**

### **8.13 Snelheidsremmende maatregelen**

Binnen de bestuurlijke klankbordgroep en binnen de commissie Openbare Ruimte is gesproken over de vorm en toepasbaarheid van de snelheidsremmende maatregelen. Snelheidsremmende maatregelen worden hoofdzakelijk ingezet om de verkeersveiligheid te vergroten. Volgens de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is er een negatieve relatie tussen snelheid en ongevallen: hoe harder er wordt gereden, hoe groter de kans op een ongeval. Naarmate de snelheid hoger is, leidt de botsing tot erger letsel. Inzittenden van lichtere voertuigen zijn over het algemeen slechter af dan die van zwaardere voertuigen.

Bij snelheidsremmende maatregelen kunnen wij onderscheid maken tussen gedragsbeïnvloedingsmaatregelen; de zachte maatregelen en de harde fysieke maatregelen.

#### **8.13.1 Snelheidsinformatie Displays**

Binnen de BUCH rouleren een aantal Snelheidsinformatie Display's (SID's), ook wel Smileys genoemd. Deze attenderen de weggebruiker op hun snelheid. Bij klachten rondom de snelheid van het gemotoriseerd verkeer zetten wij deze SID's in. In de praktijk blijkt dit een positief effect te hebben op de gereden snelheid en het verkeersgedrag. Weggebruikers minderen vaart bij het naderen van een display. Het effect is dan ook het grootste ter plaatse van de display. Elders in het land hebben metingen laten zien dat het overschrijdingspercentage van de maximumsnelheid ter plaatse van de SID met 10% of meer afneemt. Wij krijgen regelmatig positieve reacties van omwonenden over een display in de straat. Het effect van een SID neemt na een aantal weken af. Daarom kiezen wij ervoor om deze niet permanent op een vaste locatie in te zetten, maar om ze te laten rouleren over meerdere locaties. Uit onze ervaring is gebleken dat 4 SID's voldoende zijn om tegemoet te komen aan de vraag in Heiloo.

**Binnen Heiloo rouleren 4 snelheid informatie displays.**

#### **8.13.2 Fysieke snelheidsremmende maatregelen**

Naast zachte maatregelen zetten wij ook in op de fysieke maatregelen. Met fysieke maatregelen doelen we op maatregelen die ingrijpen op de infrastructuur. Hieronder worden een aantal voorbeelden beschreven van fysieke infrastructurele maatregelen om hard rijden tegen te gaan.

Maatregelen in de fysieke sfeer hebben de volgende gevolgen op het handelen:

- Er is een zichtbare reden om de snelheid te minderen;
- Automobilisten zijn vaak zuinig op de eigen auto en weten dat een fysieke maatregel passeren zonder af te remmen de auto niet ten goede komt aan de auto;
- De fysieke maatregel heeft een attentie-verhogende werking. Het maakt duidelijk dat er een situatie is die om verminderde snelheid vraagt.

In Heiloo passen wij in principe kruispuntplateaus toe op kruisende erftoegangswegen, inritconstructies bij de overgang van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg en

drempels op erftoegangswegen waar sprake is van een langere rechte straat. Deze maatregelen hebben een positief effect op het gedrag van de bestuurder en stimuleert de weggebruiker om de gebiedsontsluitingswegen te nemen in plaats van de verblijfsgebieden te doorkruisen. Het toepassen van fysieke snelheidsremmende maatregelen gebeurt in lijn met de richtlijnen van het CROW.

**Heiloo volgt de CROW-richtlijnen voor het toepassen van snelheidsremmende maatregelen.**

#### **8.14 Carpoolplek en snellaadpunt nabij aansluiting A9**

In 2016 heeft de raad ons duurzaamheidsbeleid vastgesteld. Een van de speerpunten is het minimaliseren van het aantal autokilometers en het optimaliseren van het gebruik van de auto. Beter benutting van de weg begint bij meer mensen per autorit. Heiloo stimuleert autodelen en elektrisch rijden en wil daarom onderzoeken of het haalbaar is om een carpoolplek te realiseren nabij de aansluiting A9. Naast het autodelen kijken wij ook naar de mogelijkheid om een snellaadpunt te realiseren. Voor het snellaadpunt geldt dat wij een faciliterende rol hebben en dat marktpartijen deze kans moeten aangrijpen.

**Haalbaarheidsstudie carpoolplaats en snellaadpunt aansluiting A9.**

#### **8.15 Autodelen stimuleren**

De doelstelling om het aantal autokilometers minimaliseren uit ons duurzaamheidsbeleid wordt ook bereikt door de auto te delen. Door je auto te delen, help je een ander, draag je bij aan een beter milieu en bestrijd je de drukte op de Nederlandse parkeerplaatsen. Veel auto's staan gedurende de dag stil. Dit is aanleiding voor meer mensen om auto's te gaan delen. Gebruik maken van autodelen kan via instanties of particulieren die hun auto ter beschikking stellen voor de verhuur. Binnen Heiloo kennen wij Green Wheels auto die ter beschikking staat nabij het station. Wij ondersteunen deze initiatieven.



Afbeelding 15: Foto 8. Green Wheels parkeerplaats Holleweg

**Heiloo ondersteunt initiatieven om auto's te delen.**

### 8.16 Laadpalen uitbreiden

De afgelopen jaren is het gebruik van elektrische auto's toegenomen. Binnen Heiloo zijn op verschillende plaatsen al laadpalen terug te vinden in ons straatbeeld. Zo staan er laadpalen op de Kuilenaar, de Kapellaan, bij winkelcentrum 't Loo en het Stationscentrum. De komende jaren zet de ontwikkeling door. Binnen ons duurzaamheidsbeleid onderschrijven wij het belang van duurzame vervoersmiddelen. Elektrische auto's dragen bij aan de leefbaarheid en het milieu. Wij willen daarom het gebruik van elektrische auto's stimuleren. Wij ondersteunen daarom initiatieven rondom laadpalen.

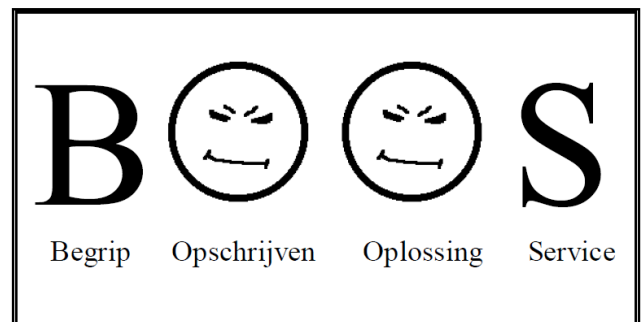
**Heiloo ondersteunt initiatieven rondom laadpalen en elektrisch rijden.**

### 8.17 Omgaan met klachten verkeer

Hoe goed we ook ons best doen, we kunnen niet voorkomen dat we klachten krijgen. Verkeer is nu eenmaal een gevoelig onderwerp waarbij iedereen voorbeelden kent te hoge snelheden, gevaarlijk situaties, te weinig parkeerplaatsen en te drukke wegen. En iedereen geeft daar vanuit zijn/haar perspectief een andere invulling aan. Een klacht hoeft dus ook niet per definitie terecht te zijn, maar kan wel een kans bieden. Bovendien heeft iedereen recht op een respectvolle afhandeling van een klacht.

Er zijn verschillende methoden toepasbaar, zoals bijvoorbeeld de boos-formule (van Gils, 2005);

1. **Begrip** tonen en laten merken dat de klager serieus wordt genomen.
2. **Opschrijven**; nauwkeurig registreren wat de klacht is, waar deze uit ontstaat is en wat er precies aan de hand is.
3. **Oplossen**; dat kan een infrastructurele oplossing zijn, een oplossing in de vorm van het organiseren van een gesprek, maar ook een duidelijk antwoord op de klacht als betekend dat, er geen directe actie van de zijde van de gemeente komt. Er is in het laatste geval wel begrip getoond en onderzoek gepleegd en dat feit kan vaak als oplossing worden gezien.
4. **Service**; na verloop van tijd nog een contact opnemen met de klager om te vragen of de klacht is opgelost, tevredenheidsmetingen uitvoeren en complexere situaties bespreekbaar houden.



**Heiloo hanteert de boos-formule bij de afhandeling van verkeersklachten en heeft een beperkt budget beschikbaar voor de aanpak van klachten**



## 9 OVERIGE WEGGEBRUIKERS

Binnen de e-participatie en de maatschappelijke denktank is de krapte op de oost-westverbindingen en de grote voertuigen besproken die gebruik maken van deze routes. In dit hoofdstuk halen wij de weggebruikers waar wij op willen sturen met ons beleid en die in de vorige hoofdstukken nog niet aangehaald zijn. Tevens worden de voorkeursroutes voor de weggebruikers omschreven.

### 9.1 Landbouwverkeer

In een ideale wereld rijdt het landbouwverkeer binnen de bebouwde kom alleen op gebiedsontsluitingswegen die zijn voorzien van de door Duurzaam Veilig vereiste vrij liggende fietspaden, oversteekvoorzieningen en snelheid remmende maatregelen op kruispunten. Als wij kijken naar het weggennet van Heiloo en de landbouwroutes zien wij dat dit een knelpunt oplevert op de Kerkelaan. Deze route wordt veelal bereden door landbouwverkeer. Bij de herinrichting Kerkelaan dient aandacht te zijn voor deze groep verkeersdeelnemers en onderzocht moet worden of wij afspraken kunnen maken met de landbouwers over de routes. Met de aansluiting A9 ontstaat er een nieuwe aantrekkelijke route voor het landbouwverkeer.



Afbeelding 16: kernnet landbouwverkeer

Ondanks het lengteverbod op de Stationsweg rijdt er in praktijk met enige regelmaat landbouwverkeer door de Stationsweg. Een lengteverbod is echter moeilijk te handhaven. Daarom vervangen wij dit voor een verbod landbouwverkeer en zetten wij extra in op handhaving hiervan.

**Wij gaan onderzoek doen naar de landbouwroutes.**

## 9.2 Vrachtverkeer

Vrachtverkeer verdient binnen het gemotoriseerde verkeer bijzondere aandacht. Het is noodzakelijk voor vele (economische) activiteiten binnen Heiloo, maar levert vooral in verblijfsgebieden hinder op voor direct omwonenden. Belangrijke bestemmingen voor vrachtverkeer zijn de bedrijventerreinen en winkelcentra. Het is wenselijk het vrachtverkeer zo veel mogelijk te bundelen over wegen die daarvoor geschikt zijn en vrachtverkeer te weren op wegen waar hun aanwezigheid onwenselijk is.

Aangezien de belangrijkste bestemmingen gebundeld liggen, is het mogelijk expeditie routes aan te wijzen en venstertijden in te stellen. De aansluiting op de A9 vormt het centrale punt in de nieuwe vrachtverkeerroutes. Vanaf dit punt wordt het vrachtverkeer via de verbinding parallel aan de A9 en via de Kennemerstraatweg verdeeld. Voordat de aansluiting A9 is opengesteld vormt de Kennemerstraatweg de hoofdas en wordt ook via de Kanaalweg-west vrachtverkeer afgewikkeld.

Alle belangrijke bestemmingen in Ypesteijn zijn te bereiken via wegen die daar goed geschikt voor zijn: de Ypesteinerlaan en de Kanaalweg. Deze wegen hebben een ruim profiel, vrij liggende fietspaden en alle woningen staan op enige afstand van de weg.



Afbeelding 17: vrachtroutes na aansluiting A9

Om het Stationsgebied te bereiken, moet het vrachtverkeer altijd over wegen die minder prettig te berijden zijn voor grote vrachtauto's. Voor de Stationsweg geldt een lengteverbod voor voertuigen groter dan 12 meter. Een dergelijk verbod is moeilijk te handhaven, daarom zetten wij dit om naar een verbod voor vracht- en busverkeer (aanvullend op het verbod op landbouwverkeer uit paragraaf 9.1). Vanaf de Kennemerstraatweg (noord en zuid) kan het vrachtverkeer dus alleen het Stationsgebied bereiken via de Vennewatersweg, Het Malevoort en de Zeeweg.

Vanaf de Kennemerstraatweg wordt voor vrachtverkeer een inrijdverbod ingesteld voor de Kerkelaan. Vrachtverkeer naar winkelcentrum 't Loo dient gebruik te maken van de Raadhuisweg. Zoals in hoofdstuk 8 omschreven wordt er onderzoek gedaan naar de afsluiting van 't Looplein voor gemotoriseerd verkeer in combinatie met venstertijden. Door te werken met venstertijden kan 't Loo in de ochtend bevoorrad worden, vrachtverkeer rijdt dan via 't Looplein naar de laad- en losplaats aan achterzijde van het winkelcentrum. Vervolgens wordt het vrachtverkeer vanaf de Willibrordusweg via de Kerkelaan naar de Kennemerstraatweg geleid.

Om binnen Heiloo de overlast van vrachtverkeer te beperken wordt sterker ingezet op handhaving van de verbodsbepalingen voor vracht-, bus- en landbouwverkeer. Daarnaast worden in regionaal verband de mogelijkheden onderzocht om de bevoorrading met kleinere voertuigen te bewerkstelligen.

**De bevoorradingroute van het Stationscentrum loopt via de Vennewatersweg Het Malevoort en de Zeeweg. Winkelcentrum 't Loo wordt bevoorrad via de Raadhuisweg.**

**Heiloo zet in op het handhaven van de verschillende verbodsbepalingen op de Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan.**

**In regionaal verband wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de bevoorrading met kleinere voertuigen te bewerkstelligen.**

### **9.3 Gevaarlijke Stoffen**

Het is verboden om gevaarlijke stoffen in de gemeente te vervoeren, te laden of te lossen. Voor een aantal gevaarlijke stoffen geldt in Nederland een routeplicht. Sommige provincies en gemeenten geven de verplichte route met verkeersborden aan. In Heiloo doen wij dit niet. Als er geen aangewezen route is, dan geldt de algemene regel dat de vervoerder van gevaarlijke stoffen de bebouwde kom zoveel mogelijk moet vermijden en alternatieve routes moet zoeken. Indien bedrijven toch binnen Heiloo moeten laden en lossen kunnen zij een ontheffing aanvragen. Hierdoor hebben wij goed zicht op het transport van gevaarlijke stoffen wat bijdraagt aan de leefbaarheid en veiligheid

**Heiloo kent geen gevaarlijke stoffen route.**

## 10 UITVOERINGSPROGRAMMA EN PLANNING

In dit hoofdstuk geven wij de aan welke maatregelen worden uitgevoerd. De uitvoering is gekoppeld aan het wegenonderhoudsprogramma en het programma voor riolering uit oogpunt van kosten efficiëntie. Binnen het uitvoeringsprogramma is rekening gehouden met aanleg van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg en de aanleg van de aansluiting A9. Indien een van deze projecten uitloopt heeft dit ook gevolgen voor de planning van het uitvoeringsprogramma. De maatregelen aangegeven met \* hebben een relatie met de spoorwegondergang of de aansluiting A9.

Hfst	Maatregel	Jaar												
		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
3.4	Realisatie aansluiting A9													
3.4	Spoorwegonderdoorgang													
5.3	Onderzoek ontbrekende fietsschakel; De Omloop - Belieslaan													
5.4	Verbeteren oversteekbaarheid fietser													
5.3	Ontbrekende fietsschakel; complementeren fietsstraat Hoogeweg*													
5.5	Scholenroutes per fiets en te voet													
6.3														
5.6.1	Aanpassen breedte en verharding													
5.6.2	fietspaden													
5.6.3	Inventariseren hinderlijke drempels en uitritconstructies													
5.6.4	Uitbreiden fietsparkeervoorziening station (maatregelen korte termijn)													
5.6.4	Fiets parkeerdrummeting winkelcentra													
6.1	Scan voetgangersoversteekplaatsen													
6.2	Complementeren rotonde Zeeweg- Het Malevoort voetganger													
6.4	Scan toegankelijkheid openbare ruimte excl. aanpassingen													
7.1	Behoud huidige treinbediening en waar mogelijk uitbreiding													
7.2	Haalbaarheidsstudie extra busverbinding Boekelermeer													
8.1	Uitrol pakket aan verkeermaatregelen													
8.2	Herinrichting Kerkelaan/Belieslaan*													
8.2	Herinrichting Zevenhuizerlaan*													
8.2	Herinrichting Stationsweg*													
8.2	Herinrichting Zeeweg*													
8.3	Studie en aanpassing kruispunt Kerkelaan – Kennemerstraatweg*													
8.4	Geleiding extern kustverkeer via A9-N9													

Hfst	Maatregel	Jaar												
		18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
8.5	Geleiding intern kustverkeer via Heilooërzeeweg													
8.6	Monitoring verkeer													
8.7	Verkeersveiligheid rondom Het Hoekstuk vergroten													
8.8	Herinrichting Vennewatersweg													
8.9	Voorrangsrichting veranderen kruising Rosendaal – Kanaalweg*													
8.10	Voorrangsrichting veranderen kruising Het Malevoort - Het Zevenhuizen													
8.11	Haalbaarheidsstudie afwaarderen spoorwegovergang Zevenhuizerlaan en Schuine Hondsboschelaan*													
8.12	Shared space Heerenweg-Stationsweg*													
8.13.1	Snelheidsinformatiedisplays (SID)													
8.14	Haalbaarheidsstudie carpoolplaats en snellaadpunt A9*													
8.17	Omgaan met klachten verkeer													
9.1	Overleg alternatieven routes Landbouwverkeer													
9.2	Aanpassen bevoorradingsroute Winkelcentra													
9.2	Handhaven vracht- en landbouwvoertuigen													