



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

Indiener	Nummer	Zienswijze	Reactie gemeente
Bewoner van de Kennemerstraatweg (Heiloo)	1	Stelt voor het verkeersaanbod vanaf de aansluiting A9 te verdelen over de Kanaalweg en Lagelaan.	Binnen het verkeersbeleid zijn vooraf grenswaarden gesteld. De maatregelen waartoe in een later stadium besloten wordt dienen te passen binnen de grenswaarden. De leefbaarheidsaspecten zijn hierin meegenomen. De Kanaalweg kent daarbij een veel lagere grenswaarde dan de nieuwe verbindingsweg naar de aansluiting A9. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
Bewoners van de Stationsweg	2	Ziet graag de grenswaarde van de Kerkelaan en Stationsweg wordt teruggebracht naar max. 4.000 mvt/etmaal.	De wegcategorieseringweg en de grenswaarde van diverse wegen hebben wij vastgesteld bij het verkeersplan 2008. Ten tijden van dit plan zijn wij door een extern bureau hierover geadviseerd. Bij het vaststellen van de grenswaarden is gekeken naar leefbaarheids- en verkeersveiligheidsaspecten, de fysieke kenmerken van de weg, de ligging in het wegennet, etc. Met de gestelde grenswaarden in het beleid verwachten wij de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Heiloo te kunnen waarborgen. Gedurende het proces is bij de Bestuurlijke Klankbordgroep geen draagvlak gebleken om de grenswaarden aan te passen. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	3	Alleen toegang voor bestemmingsverkeer tussen 7-9 op de Kerkelaan en Stationsweg.	Het tijdelijk afsluiten van wegen met uitzondering van bestemmingsverkeer vormt een onduidelijke en niet eenduidige verkeersmaatregel die bovendien in praktijk zeer moeilijk te handhaven is. Binnen het verkeersbeleid streven we naar duidelijke en eenduidige maatregelen. Met de randvoorwaarden en uitgangspunten zoals benoemd in het verkeersbeleid verwachten wij de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te kunnen waarborgen. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	4	Geen vracht- en landbouwverkeer meer door Stationsweg.	In het verkeersbeleid zijn specifieke vrachtroutes opgenomen, deze routes leiden niet over de Stationsweg. Bovendien geldt in de Stationsweg een verbod voor voertuigen langer dan 12 meter. Tevens wordt ingestoken op intensievere handhaving van dit lengteverbod. Op deze manier wordt het gros van het vracht- en landbouwverkeer uit de Stationsweg geweerd.
Ondernemer van de Belieslaan	5	bereikbaarheid in het geding door invoeren verbod landbouw en vrachtverkeer	De leefbaarheid en verkeersveiligheid heeft op diverse oost-west verbindingen een hogere prioriteit dan een directe route voor deze doelgroep. Een beperking van de bereikbaarheid voor vracht- en landbouwverkeer is inherent aan het invoeren van een verbod voor deze doelgroepen. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	6	linksafverbod invoeren bij de Kerkelaan richting de Westerweg.	Suggestie wordt meegenomen bij de uitwerking spoorwegovergang Kerkelaan
	7	Realiseer een eenrichtingscircuit voor bevoorradingsverkeer rondom 't Loo via de Van Aostastraat eventueel middels koop panden.	Suggestie wordt meegenomen bij de studie rondom 't Loo.
	8	Trek de Ewisweg door naar de Vennewatersweg.	In het verleden is dit middels besluiten onmogelijk gemaakt. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.

Bewoner van de Heerenweg (Heiloo)	9	Leg een knip tussen de Heerenweg en de Willibrordusweg zodat doorgaand verkeer via de Heerenweg niet meer mogelijk is.	Uit het verkeersmodel blijkt geen onevenredig grote toename van verkeer op de Heerenweg. Vooralsnog is er dan ook geen reden om een dergelijke maatregel te overwegen De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	10	Graag snelheidsremmende maatregelen op de Heerenweg zodat de inrichting meer past bij het type weg.	Een dergelijke maatregel kent een te hoog detailniveau om in het verkeersbeleid op te nemen. Het verzoek beschouwen we als een regulier verzoek / vraag van bewoners en zetten we intern uit. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	11	Stimuleer het gebruik van elektrische scooters.	Heiloo wil zich meer als fietsdorp profileren. Mogelijk dat het gebruik van elektrische scooters meelift op dit voornemen. Dit vormt echter geen speerpunt.
	12	Geef voetgangers meer de ruimte t.o.v. gemotoriseerd verkeer.	Daar waar mogelijk onderzoeken we hoe langzaam verkeer (waaronder voetgangers) meer 'de ruimte' geboden kan worden. In het verkeersbeleid zijn hiertoe ook diverse maatregelen benoemd zoals: <ul style="list-style-type: none">- verbeteren overstekbaarheid (paragraaf 5.4 en hoofdstuk 6)- verbeteren verkeersveiligheid schoolroutes (paragraaf 5.5 en hoofdstuk 6)- toegankelijkheidsscan voetpaden netwerk (hoofdstuk 6)- afsluiting Looplein (paragraaf 8.1)- onderzoek afwaardering spoorwegovergangen (paragraaf 8.12)- onderzoek shared-space-inrichting Heerenweg - Stationsweg (paragraaf 8.13)
Bewoner van de Kennemerstraatweg (Heiloo)	13	Onderhoudstoestand voetpad tussen de randweg Alkmaar en de Kuillaan laat te wensen over.	Dit is doorgegeven aan onze buitendienst en wordt in 2018 opgepakt.
	14	Verzoek tot het realiseren van een nieuw voetpad tussen de Kuillaan richting Kerkelaan.	Wordt meegenomen in de uitvoering van de toegankelijkheidsscan hfst. 6.4
Bewoner van de Stationsweg (Heiloo)	15	Kan zich niet vinden in de gestelde grenswaarden voor de wegvakken Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan.	Zie punt 2.
	16	Het op korte termijn ontlasten van de verkeersdruk op de Stationsweg en Kerkelaan.	Wij kunnen de druk pas substantieel verlagen op de wegen wanneer de aansluiting op de A9 en aanvullende maatregelen zijn gerealiseerd. Tot die tijd wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding middels bebording, tijdelijke maatregelen om de veiligheid te vergroten en het verbod op vracht- en vrachtverkeer.
	17	Realiseer een bypass ten tijden van de realisatie van de spoorwegonderdoorgang.	Het verkeersbeleid gaat niet in op de realisatiefase van uitvoeringsprojecten, dit wordt binnen het project verder besproken.
	18	Stel een inrijverbod voor vrachtverkeer en landbouwverkeer in op de Stationsweg en Kerkelaan.	Deze maatregelen staan omschreven in paragraaf 9.1 en 9.2.
	19	Behoud de ontsluitingswegen in Heiloo west met als dragers de Vennewatersweg en Kennemerstraatweg	Het verkeersbeleid 2018 borduurt voort op de het verkeersplan 2008. De maatregelen voor de wegen in Heiloo west zijn inmiddels gerealiseerd. Met de aansluiting A9 ontstaat de mogelijkheid dat deze wegen een grotere rol hebben in de afwikkeling van het verkeer.
20	Beperk het verkeer naar het Loo via de Kerkelaan.	De maatregelen uit het verkeersbeleid zijn niet doorgevoerd vanwege bezuinigingen. In het verkeersbeleid 2018 is dit weer opgenomen.	

<p>Bewoner van de Doelen (Egmond-Binnen)</p>	<p>21</p>	<p>Kunt u aangeven op welke cijfers u onderbouwt dat u niet vreest voor kustverkeer.</p>	<p>Uit berekeningen met het Verkeersmodel Regio Alkmaar blijkt op reguliere werkdagen geen grote stroom extra verkeer tussen de A9 en de kust. Een verkeersmodel is hét middel om inzicht te krijgen in veranderende verkeersstromen bijvoorbeeld bij de realisatie van nieuwe infrastructuur of bij ingrijpende verkeersmaatregelen (afsluiting van wegen, eenrichtingsverkeer, snelheidsbeperkingen, etc.). Bij de uitwerking van het verkeersbeleid is dit middel toegepast om het effect op de verkeersstromen in Heiloo inzichtelijk te maken.</p> <p>Voor specifieke zomerdagen is geen verkeersmodel beschikbaar. Alleen voor verkeer op de A9 komende vanuit het zuiden vormt de route vanaf de A9 door Heiloo een eventuele alternatieve route richting Egmond aan Zee. Dit verkeer geleiden we vanaf de A9 met bebording naar de N9 en de N512. Het is echter niet aannemelijk dat het hierbij om zeer grote stromen verkeer gaat. Bezoekers uit het zuiden van Noord-Holland hebben immers de keuze uit diverse dichterbij gelegen kustgebieden (Castricum aan Zee, Wijk aan Zee, IJmuiden, Bloemendaal, Zandvoort). Wanneer zij toch Egmond aan Zee aandoen is er bovendien de keuze uit verschillende aanrijdroutes (via Castricum en Bakkum, door Heiloo, of via de N9 - N512), waarvan de route door Heiloo er één is.</p> <p>Binnen het verkeersbeleid is bovendien opgenomen dat we op een groot aantal locaties permanente verkeerstellingen gaan uitvoeren. Daarmee kunnen we van iedere dag in het jaar achterhalen hoeveel verkeer er heeft gereden. Indien noodzakelijk werken we op basis van deze informatie, in afstemming met gemeente Bergen, aanvullende maatregelen uit.</p>

Uit berekeningen met het Verkeersmodel Regio Alkmaar blijkt op reguliere werkdagen geen grote stroom extra verkeer tussen de A9 en de kust. Een verkeersmodel is hét middel om inzicht te krijgen in veranderende verkeersstromen bijvoorbeeld bij de realisatie van nieuwe infrastructuur of bij ingrijpende verkeersmaatregelen (afsluiting van wegen, eenrichtingsverkeer, snelheidsbeperkingen, etc.). Bij de uitwerking van het verkeersbeleid is dit middel toegepast om het effect op de verkeersstromen in Heiloo inzichtelijk te maken.

Voor specifieke zomerdagen is geen verkeersmodel beschikbaar. Alleen voor verkeer op de A9 komende vanuit het zuiden vormt de route vanaf de A9 door Heiloo een eventuele alternatieve route richting Egmond aan Zee. Dit verkeer geleiden we vanaf de A9 met bebording naar de N9 en de N512. Het is echter niet aannemelijk dat het hierbij om zeer grote stromen verkeer gaat. Bezoekers uit het zuiden van Noord-Holland hebben immers de keuze uit diverse dichterbij gelegen kustgebieden (Castricum aan Zee, Wijk aan Zee, IJmuiden, Bloemendaal, Zandvoort). Wanneer zij toch Egmond aan Zee aandoen is er bovendien de keuze uit verschillende aanrijdroutes (via Castricum en Bakkum, door Heiloo, of via de N9 - N512), waarvan de route door Heiloo er één is.

Binnen het verkeersbeleid is bovendien opgenomen dat we op een groot aantal locaties permanente verkeerstellingen gaan uitvoeren. Daarmee kunnen we van iedere dag in het jaar achterhalen hoeveel verkeer er heeft gereden. Indien noodzakelijk werken we op basis van deze informatie, in afstemming met gemeente Bergen, aanvullende maatregelen uit.

Dit is opgenomen in paragraaf 8.5.

Ja, op basis van de monitoring kan worden bijgestuurd in beleid.

Ter hoogte van Het Hoekstuk dienen attentie of snelheidsmaatregelen genomen te worden om de aanwezigheid van het winkelcentrum onder de aandacht te brengen. Dit leidt tot een verbeterde verkeersveiligheid.

Nee, de Vennewatersweg wordt zodanig ingericht dat dit past bij de categorie weg en dus niet de capaciteit omlaag brengt.

De afsluiting van het Looplein moet zorgen voor een veraangenaming van het gebied en de leefbaarheid. Dit leidt uiteindelijk tot een langer verblijf van potentiële klanten. De winkels blijven op diverse manieren bereikbaar via Van Aostastraat, Heerenweg en Willibrordusweg. Voor het laad- en losverkeer gaan de venstertijden een oplossing bieden.

Bewoner van de Doelen (Egmond-Binnen)

Bewoner van de Heerenweg (Heiloo)

Bestuur sportvereniging HSV	28	Tref passende maatregelen om de verkeersveiligheid op de Kerkelaan te vergroten	Het verkeersbeleid Heiloo is erop gericht om de problematiek op zowel de Kerkelaan als de Stationsweg aan te pakken. Door maatregelen in de verkeerscirculatie is het doel om het verkeersaanbod op de Kerkelaan af te laten nemen. Tevens staat een herinrichting opgenomen in het verkeersbeleid dat in samenspraak met de inwoners tot een weginrichting die beter past bij de functie van de weg.
LTO Nederland	29 30 31	Om de maatregel landbouwverkeer te weren op de Stationsweg en Kerkelaan te realiseren dient op het Malevoort de drempel te worden verwijderd omdat deze niet berijdbaar is voor landbouwverkeer. Een andere optie om de maatregel te realiseren is om het verzoek tot een ontheffing neer te leggen bij Rijkswaterstaat/Provincie Noord-Holland. LTO verwacht een oplossing voor landbouwverkeer tijdens de bouw van de spoorwegonderdoorgang.	De drempel op deze locatie is gerealiseerd om voetgangers een veilige overstek te bieden. Wanneer deze wordt verwijderd brengt die risico's met zich mee. Onderzocht wordt of de drempel zodanig kan worden aangepast dat deze voor landbouwverkeer berijdbaar wordt zonder toenemende risico's voor overstekende voetgangers. Gedurende de renovatie van de Leegwaterbrug (N242) krijgt landbouwverkeer een ontheffing om grote delen van de westelijke randweg van Alkmaar te gebruiken. Op basis van de evaluatie van deze proefperiode wordt onderzocht of een permanente ontheffing mogelijk is voor de N9, in ieder geval voor het deel tussen de N512 en de Kennemerstraatweg. Zie punt 17.
Bewoner van Termijen (Heiloo)	32 33 34 35 36	Indiener heeft vrees voor extra woon-werk en recreatief verkeer richting de kust ondanks dat de verkeersmodellen dit niet laten zien. Wat gaat Heiloo doen om de intercity status te behouden? De Vennewatersweg wordt voor een gedeelte gereconstrueerd maar het stopt bij het Malevoort. Wordt dit ook aangepast om de grote toename ervan verkeer te verwerken? Pas de inrichting aan van de Zeeweg meer passend bij het gebruik. Pas witte fietssymbolen toe op de fietssuggestie stroken op de Ewisweg zodat daar niet meer op geparkeerd mag worden.	Zie punt 21. In gesprekken met NS en Prorail benadrukken wij het belang om Heiloo met intercity te blijven bedienen. Door de uitbreidingswijken van Heiloo krijgt NS een groter reizigerspotentieel. Bij de reconstructie van de Vennewatersweg richten we ons met name op de vraag hoe de nieuwbouwwijken Zandzoom en Zuiderloo moeten worden ontsloten op de Vennewatersweg en hoe het fietsverkeer moet worden afgewikkeld in combinatie met de spoorwegonderdoorgang. Daarnaast wordt gekeken naar de fasering van de werkzaamheden ook in combinatie met de spoorwegonderdoorgang. Binnen het verkeersbeleid worden de hoofdlijnen op gebied van verkeer vastgesteld. Daarin benoemen we de verwachte periode waarin diverse belangrijke wegen (waar onder de Zeeweg) worden gereconstrueerd. De daadwerkelijke inrichting van de weg wordt vaak in samenspraak met bewoners uitgewerkt en kent een te hoog detailniveau om in het verkeersbeleid op te nemen. Zie punt 10.
Vastgoedeigenaar Stationsgebied	37 38 39	de maatregelen in het verkeersbeleid zorgen voor een slechtere bereikbaarheid uit het zuiden en oosten per auto naar het Stationsgebied. Hebben de ondernemers van het Stationsgebied meegedacht? Richt de Stationsweg als eenrichtingsverkeer weg in van oost naar west. Dit biedt ook verlichting op de Stationsweg.	Zie punt 60. Het stationsgebied is vertegenwoordigd in de Maatschappelijke Denktank die uitvoerig hebben meegedacht over het nieuwe verkeersbeleid. Eenrichtingsverkeer op de Stationsweg is onderzocht binnen verschillende scenario's. Dit leidt echter tot een te grote verkeersdruk op andere locaties en is om die reden niet verder meegenomen.

Bewoners van de Westerweg (Heiloo)	40	Verzoek om verkeersremmende maatregelen te realiseren op de Westerweg, tussen Het Zevenhuizen en de Vennewatersweg	Zie punt 10.
Bewoner van Het Zevenhuizen (Heiloo)	41	Sluit de Kerkenlaan en de Stationsweg in eenrichting permanent af, om het even in welke richting	Zie punt 39.
	42	Geef op de Zeeweg duidelijk aan hoe het verkeer naar het oosten afgewikkeld moet worden. Met name de Vennewatersweg en de aansluiting via de Lagelaan moet daar in betrokken worden	Suggestie wordt meegenomen.
	43	Maak de Breedelaan de centrale verkeersader in het zuid/midden/oostelijke deel van Heiloo, met een aansluiting op de Vennewatersweg	De Breedelaan vormt een belangrijke fietsverbinding voor o.a. schoolgaande jeugd. Deze fietsverbinding wordt ook doorgetrokken door Zuiderloo (nieuwbouwwijk in aanbouw). Er ontstaan grote veiligheidsrisico's als de Breedelaan een centrale verkeersader gaat vormen. Bovendien zijn de Kennemerstraatweg, Ewisweg en Het Malevoort veel beter ingericht als noord-zuid-verkeersaders. Daarnaast staat vast dat Zuiderloo in de eindsituatie in zijn geheel op de Vennewatersweg ontsluit en dat autoverkeer van en naar de wijk niet via de Zevenhuizerlaan / Breedelaan kan rijden. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	44	Geef bij de afslag van de A9 aan dat Heiloo west en Egmond via de Lagelaan de voorkeur verdient	Voor verkeer vanaf de aansluiting A9 naar Heiloo West vormt de route via de nieuwe verbindingsweg - Kennemerstraatweg - Vennewatersweg de meest logische route. Verkeer vanaf de A9 richting Egmond aan Zee wordt met bebording via de A9 - N9 - N512 geleid. Verkeer tussen de A9 en Egmond aan Zee wordt met bebording via de A9 - N9 - N512 geleid. In praktijk bestaat het risico dat een deel van dit verkeer via Heiloo richting de A9 rijdt. Als uit de monitoring blijkt dat onevenredig grote
	45	Accepteer dat Het Malevoort gebruikt wordt voor een deel van de afwikkeling van autoverkeer vanuit Egmond, anders komt al het verkeer door de Ewisweg en Het Zevenhuizen. Of leg aan de uiterste west grens van Heiloo een weg aan tussen de Zeeweg en de Vennewatersweg	verkeerstoename optreedt op wegen in Heiloo, onderzoeken we welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze verkeerstoename afdoende terug te dringen. Het door u genoemde scenario is onderzocht maar biedt onvoldoende oplossend vermogen en heeft een grote landschappelijke, maatschappelijke en financiële impact. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	46	Doortrekken van De Omloop of De Dors naar de Martin Luther Kingweg	Dit scenario is onderzocht maar biedt onvoldoende oplossend vermogen en heeft een grote landschappelijke, maatschappelijke en financiële impact. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	47	De Vennewatersweg doortrekken en zuidelijk van Egmond- binnen, aansluiten op de westelijke rondweg	Zie punt 46.
	48	De Kuillaan verbreden + het fietspad Westerweg van Westerweg (ter plaatsen van Meijer) naar het zuiden toe verbreden naar de Kerkelaan en geschikt maken voor auto verkeer (1 richting) ter ontlasting Kerkelaan.	Wij verwachten de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid te kunnen waarborgen op het bestaande wegennet en wordt het niet noodzakelijk geacht om nieuwe wegen / verbindingen aan te leggen (buiten de spoorwegonderdoorgang en aansluiting A9). De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	49	Plan een weg over het land* van Brouwer de Koning als verbinding tussen Kanaalweg en Kennemerstraatweg	Zie punt 48.
50	Onderzoek of het terrein van de GGZ ook ingezet kan worden voor afwikkeling van verkeer tussen de Kanaalweg en de Kennemerstraatweg (Ypensteinerlaan)	Zie punt 48.	

	51	De twee bestaande fietspaden door het bos naar Alkmaar verbreden en geschikt maken voor fietsen met en zonder trap ondersteuning	In het verleden is dit echter afgewezen door natuurmonumenten, eigenaar van het bos. Daarbij bleek geen bereidheid om hieraan mee te werken. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
Gemeente Bergen	52	Graag overleg om nadere afspraken te maken over hoe de beleidsuitgangspunten uit paragraaf 8.4 en 8.5 (geleiding kustverkeer) bewerkstelligt worden.	Verkeer tussen de A9 en Egmond aan Zee wordt met bebording via de A9 - N9 - N512 geleid. Met gemeente Bergen wordt een overleg ingepland om nadere afspraken te maken over dit onderwerp.
	53	Bij regionale fietsverbindingen (die de gemeentegrenzen overstijgen) is het belangrijk om een vergelijkbaar kwaliteitsniveau aan te houden, voralsnog qua verhardingstype en profiel. Advies is om, in ieder geval voor fietsroutes die de gemeentegrenzen overstijgen, meer aansluiting te zoeken bij de functionele eisen die Bergen heeft vastgesteld.	De regionale fietspaden worden bij reconstructie in samenspraak met de gemeente Bergen gerealiseerd. Het verkeersbeleid Heiloo sluit daarbij aan.
	54	De bewoners vrezen voor kustverkeer zowel dagelijks als incidenteel. Daarvoor worden aanvullende maatregelen voorgesteld; een verder gaand bebordingsplan; fysieke maatregelen om doorgaand verkeer richting de kust te beperken en een regionaal lan te ontwikkelen voor het kustverkeer.	Zie punt 21.
	55	Het aanwijzen van Het Malevoort als route voor het vrachtverkeer leidt tot forse aantasting van het leefmilieu en de veiligheid.	Het Malevoort is gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg B. Deze wegen zijn juist zodanig ingericht dat deze het vrachtverkeer goed en veilig kunnen afwikkelen. Op de locaties waar conflicten ontstaan met langzaam verkeer hebben we maatregelen benoemd om de verkeersveiligheid te waarborgen. De beperkte toename van het vrachtverkeer heeft geen significante impact op het leefmilieu.
	56	De bewoners zien graag de omgeving van Het Hoekstuk veiliger worden en ingericht worden als 30 km/uur zone zodanig dat het niet de capaciteit beperkt. De bewoners vragen zich af of het aanpassen van de bochtstraal bijdraagt aan de verkeersveiligheid.	In paragraaf 8.7 is opgenomen dat de omgeving rond winkelcentrum Het Hoekstuk wordt aangepast om de verkeersveiligheid te vergroten. Daarin is echter niet benoemd dat dit wegvak als 30 km/uur zone wordt aangemerkt. Een dergelijke verzoek kent een te hoog detailniveau om in het verkeersbeleid op te nemen. Het verzoek beschouwen we als een regulier verzoek / vraag van bewoners en zetten we intern uit. Overigens is in paragraaf 8.10 benoemd dat de kruising Het Zevenhuizen - Het Malevoort wordt aangepast. Eventuele aanpassingen van de fietsoversteek vallen binnen deze maatregel.
	57	De bewoners zien graag de fietsoversteken bij Vredenoord met Het Malevoort, bij Boekenstein en Het Zevenhuizen met Het Malvoort verbeterd worden	

Bewoners Het Malevoort	58	T.a.v. de bevoorradingsroutes via Het Malevoort stellen de bewoners voor; venstertijden voor de bevoorrading in te voeren; het stimuleren van kleine en duurzame bevoorradingsvoertuigen; ontheffingsbeleid buiten de venstertijden dat stuur op bevoorradingstijden buiten de spits; een gelijkwaardige verdeling van vrachtverkeer over de "LUS"; afspraken met landbouw verkeer over rijgedrag en de bewegwijzering en route keuze zodanig in te richten dat Het Malevoort wordt ontlast	<p>Het instellen van venstertijden en/of ontheffingsbeleid voor een winkelcentrum als Het Hoekstuk heeft een lage prioriteit, mede omdat de benodigde handhaving hiervan problemen met zich meebrengt. Wanneer blijkt dat qua luchtkwaliteit en geluidsbelasting wettelijke grenzen worden benaderd en er een duidelijke relatie is met de aanwezigheid van vrachtverkeer, is er een aanleiding dergelijke maatregelen te overwegen.</p> <p>Het stimuleren van kleine en duurzame bevoorradingsvoertuigen is ook ons streven, maar het effect hangt sterk af van de bereidheid bij andere partijen om daarin mee te gaan. Een dergelijk initiatief moet in regionaal verband worden opgepakt. Bij omliggende gemeenten wordt voorgesteld dit voorstel in de regio uit te rollen.</p> <p>In de wet zijn diverse regels vastgelegd omtrent het rijgedrag. Alle verkeersdeelnemers worden geacht deze regels te kennen en zich daar aan te houden. Alleen met handhaving kan hierop worden gestuurd.</p> <p>Ter hoogte van de aansluiting A9 wordt bewegwijzering geplaatst die het verkeer tussen de A9 en Egmond aan Zee via de N9 - N512 geleiden. Voor een deel van het verkeer van//naar Heiloo vormt Het Malevoort echter een logische route van/naar Egmond aan Zee.</p> <p>De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen. Wanneer blijkt dat de geluidsbelasting wettelijke grenzen benaderd is er een aanleiding dergelijke maatregelen te overwegen. Bij de overweging moet vooraf worden onderzocht of geluidsreducerend asfalt voldoende effect oplevert. Vooralnog wordt geen geluidsreducerend asfalt overwogen.</p>
Ondernemer Stationsweg	59	Graag Het Malevoort voorzien van geluidsreducerend asfalt.	
	60	De bereikbaarheid van de Stationsweg en de Stationsomgeving worden met de maatregelen uit het verkeersbeleid minder. Dit brengt de bedrijfsvoering in gevaar.	De verkeersmaatregelen uit paragraaf 8.1 van het Verkeersbeleid zijn vooralnog eruit gelaten. In het Verkeersbeleid zijn de randvoorwaarden en uitgangspunten opgenomen waaraan de verkeersmaatregelen die leiden tot een evenwichtige verdeling van het verkeer aan moeten vodoende. Er is tot op heden één pakket aan verkeersmaatregelen die hieraan voldoet. De komende periode wordt gebruikt om alternatieven op dit maatregelenpakket te ontwerpen. Dit wordt uiteindelijk voorgelegd aan de raad.
	61	Om tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners stelt de ondernemer voor om landbouwverkeer en vrachtverkeer om te leiden en om meer drempels te leggen op de Stationsweg met bebording	Het punt van landbouwverkeer en vrachtverkeer wordt meegenomen in het definitieve verkeersbeleid. Gelet op de woningen die in de Stationsweg relatief dicht op de weg staan en het feit dat drempels trillingsoverlast / -schade veroorzaken, heeft het aanbrengen van drempels in de Stationsweg niet de voorkeur.
	62	Verzoek tot uitbreiding van de blauwe zone op de Stationsweg tussen de Heerenweg en Breedelaan	Dit aspect is geen onderdeel van het verkeersbeleid. Dit moet binnen het parkeerbeleid verder worden onderzocht.
	63	Natuurmonumenten verzoekt de gemeente om de oversteekvoorziening Nijenburgerweg- Kennemerstraatweg veiliger te maken	Door de aansluiting A9 neemt de verkeersintensiteit op deze locatie af. Dit betekent dat langzaam verkeer eenvoudiger kan oversteken. In het verkeersbeleid is bovendien een keuzeboom opgenomen om te bepalen op welke locaties voetgangersoversteekplaats benodigd/gewenst zijn. Deze locatie wordt aan de hand van de keuzeboom beoordeelt.

Natuurmonumenten	64	Natuurmonumenten verzoekt de gemeente om middels de verharding op de Kennemerstraatweg meer aansluiting te zoeken met het landgoed Nijenburg, door bijvoorbeeld een ander soort verharding, een oversteekcirkel of een snelheidsbeperking.	De functie van de weg en de gewenste eenduidigheid van de inrichting kent een hogere prioriteit dan de beoogde aansluiting bij het landgoed Nijenburg. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	65	Natuurmonumenten pleit voor het niet realiseren van de ontbrekende fietsschakel langs de baafjespolderdijk i.v.m. de natuur aldaar.	Zowel gemeente Heiloo als gemeente Bergen hebben de wens om deze fietsverbinding te realiseren. Deze wens is er om het regionaal recreatief fietsnetwerk fijnmaziger te maken en de fiets verbinding vanuit Heiloo west richting Alkmaar en Bergen directer te maken.
	66	Verleg de fietsverbinding van de Zanderslootweg naar de Westeweg en Kennemerstraatweg en richt het in als voetpad. Zo ontstaat er meer eenheid in het landgoed.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	67	Natuurmonumenten ziet geen mogelijkheid van een vrijliggend fietspad langs de Belieslaan. Zij zien voldoende ruimte in het huidige wegprofiel.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	68	Natuurmonumenten gaat graag met de gemeente verder in gesprek om de mogelijkheden voor de fietser te bekijken. Hieronder valt ook de opwaardering van de Stetlaan mits dit een bewaakte overgang wordt.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	69	Natuurmonumenten herkent zich niet in de problematiek rondom het landbouwverkeer op de Kerkelaan. Er is maar één agrarier die gebruik maakt van deze route.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
Bewoner Stationsweg	70	De bereikbaarheid van de Stationsweg wordt met de maatregelen uit het verkeersbeleid minder. Hiermee wordt het woongenot aan de Stationsweg beperkt.	Zie punt 60.
	71	Bewoner heeft geen hinder bij het huidige verkeersaanbod en stelt voor om de toekomstige groei op te vangen middels een betere doorstroming door een volledige rotonde te realiseren op de kruising Kennemerstraatweg- Stationsweg	Voor alle wegen in Heiloo zijn op een objectieve wijze grenswaarden bepaald a.d.h.v. omgevingskenmerken en de functie van de weg. Op de Stationsweg wordt deze grenswaarde overschreden. Met een volledige rotonde worden zal de verkeersdruk alleen maar verder toenemen. Er zijn dus maatregelen benodigd om de intensiteiten te laten dalen naar een aanvaardbaar niveau. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	72	Indien er inderdaad sprake is van de veel woon-werk verkeer uit de Egmond. Leg dan een knip in de rotonde bij Het Malevoort- Zeeweg zodat doorgaand verkeer vanuit Egmond wordt geweerd.	Uit het verkeersmodel blijkt in het basisjaar en prognosejaar maar enkele procenten doorgaand verkeer door Heiloo heen gaat. De voorgestelde maatregel is vooralsnog niet nodig.
	73	Bewoner vindt het introduceren van het shared space principe een slecht idee. Dit principe brengt de zwakkere verkeersdeelnemers in een moeilijke positie.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Bij de afweging van Shared Space wordt dit aspect ook neegewogen.
Bewoner Werkendelslaan	74	De bereikbaarheid van plan Zuid komt in het geding met de maatregelen uit het verkeersbeleid. Graag een passende oplossing zodat de wijk bereikbaar blijft.	Zie punt 60.
	75	De aansluiting A9 leidt tot meer doorgaand verkeer richting de kust. Heiloo is hier niet op gebouwd.	Zie punt 21.

Bewoners Westerweg	76	Op de Westerweg wordt een verdubbeling van het verkeer verwacht. Dit is voor de bewoners onacceptabel in het kader van veiligheid en leefbaarheid. Wij verzoeken om fysieke verkeersremmende maatregelen op de Westerweg.	Zie punt 60. Met het verkeersbeleid ligt de focus zoveel mogelijk op hoofdlijnen en wordt in principe niet ingegaan op details zoals eventueel benodigde snelheidremmende maatregelen op wegvak niveau. Op dit wegvak gaan het verkeer permanent monitoren (hoeveelheid en snelheid). Mocht blijken dat deze snelheid te hoog is dan onderzoeken we de mogelijke passende maatregelen. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
Vastgoedeigenaar Stationsgebied	77	Blij met de komst van de aansluiting A9. Dit zal leiden tot een afname van het aantal omrijdkilometers	Wij nemen kennis van uw standpunt. Aan de hand van kenmerken van de weg, de omgeving en de functie van de weg binnen het wegennet van Heiloo is bepaald wat de maximale verkeersbelasting van de weg is. Daarnaast is gekeken naar de verkeerstellingen 2016 en de prognoseberekeningen voor 2030. Wanneer de intensiteit de capaciteit van een wegvak overschrijdt spreken we van knelpunt. Tevens is uit de e-participatie gebleken dat er veel leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten worden ervaren.
	78	Op welke wijze is bepaald dat de verkeersbelasting op de Stationsweg en Kerkelaan een knelpunt is?	
	79	Onderschrijft de aandacht die benodigd is voor het fietsparkeren rondom het NS-Station. Dit dient wel op korte afstand plaats te vinden anders wordt het niet gebruikt. Een suggestie; tussen het spoor tussen de Stationsweg en Zeeweg.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	80	De bereikbaarheid van het Stationsgebied komt in het geding met maatregel op de kruising Stationsweg-Kennemerstraatweg.	Zie punt 60.
	81	De omrijdbeweging per auto voor klanten uit Ypesteijn en bevoorradingsverkeer is slecht voor het milieu.	Zie punt 60. Ons beleid is erop gericht om ritten binnen Heiloo in toenemende mate op de fiets af te leggen, deze relatie is uitermate geschikt daarvoor. De spoorwagonderdoorgang trekt inderdaad verkeer aan. Ook vanaf de Stationsweg. Echter niet in zodanig grote hoeveelheden dat het voldoende oplossend vermogen heeft en de Stationsweg op of onder de grenswaarde uitkomt.
	82	Wij verwachten met de komst van de spoorwagonderdoorgang bij de Vennewatersweg dat de Stationsweg wordt ontlast.	Met het verkeersbeleid ligt de focus zoveel mogelijk op hoofdlijnen en wordt in principe niet ingegaan op details zoals het plaatsen van haaiantanden op specifieke locaties.
	83	Suggestie plaats Haaiantanden bij de T-splitsing Stationsplein - Heerenweg.	Het fenomeen deelauto's heeft voornamelijk een parkeer-aspect. Indien de wens bestaat om hier verder invulling aan te geven moet dit in het parkeerbeleid een plek krijgen of bij de uitwerking van woningbouwplannen worden uitgewerkt.
	84	Woningbouwplannen voor starters ondersteunen met deelauto's. De opkomst van deelauto's onder jongere is niet terug te vinden in de bijlage trends.	
	85	Bewoner ziet graag een hoger doel voor het aantal verplaatsingen per fiets.	Het fietsaandeel binnen Heiloo ligt, t.o.v. het landelijke gemiddelde al hoog. Het nog verder verhogen van de doelstelling wordt om die reden niet realistisch geacht.

Bewoner Stationsweg	86	Bewoner ziet graag meer concrete maatregelen ter bevordering van de fiets.	<p>In het verkeersbeleid zitten concrete maatregelen voor de fiets verwerkt, o.a.;</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij de herinrichting Vennewatersweg minimaal 2 fietsoversteken; - ontbrekende fietsschakel realiseren Heiloo-Bergen; - fietsverbinding Belielaan verbeteren; - fietsstraat Hoogeweg/Groeneweg complementeren; - verbeteren oversteekbaarheid op diverse locatie (par. 5.4); - Ondersteunen bij schoolroutes; - fietscomfort verbeteren bij herinrichting van fietsvoorzieningen; - hinderlijke drempels aanpassen t.g.v. fietscomfort; - fietsparkeren bij o.a. het station uitbreiden. <p>Daarnaast zal bij de herinrichting van wegen genoemd in het hoofdstuk 8.2 ook aandacht worden gegeven aan fiets en de oversteekbaarheid van wegen. Alle maatregelen voor de voetganger, fiets of auto zijn er o.a. op gericht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis van ervaringen, constatering, meldingen, kunnen in de toekomst diverse aanvullende maatregelen worden uitgerold om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.</p> <p>Ten tijde van het conceptbeleid kon nog geen inzicht worden gegeven in definitieve resultaten omdat het verkeersmodel nog geen definitieve status kende. Inmiddels kent het verkeersmodel een definitieve status maar worden er in paragraaf 8.1 nog geen concrete verkeersmaatregelen opgenomen maar de uitgangspunten en randvoorwaarden waar een gedragen pakket aan verkeersmaatregelen moet voldoen opgenomen. Wanneer bestuurlijk de uitwerking van deze verkeersmaatregelen wordt voorgelegd gaan deze gepaard met milieuberekeningen.</p> <p>In 2017 ligt er een opgave voor fietsparkeren van ca. 400 plaatsen. De prognose cijfers van Prorail liggen op de totaal 1800 fietsparkerplaatsen</p> <p>Binnen de BUCH samenwerking is gekeken op welke aspecten uit het fietsbeleid van Bergen wij kunnen aansluiten. Dit betreft paragraaf 5.1, 5.2, deel 5.3 en 5.6</p>
	87	Bewoner ziet graag meer concrete maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.	
	88	De effecten op luchtkwaliteit en geluid ontbreken bij het verkeersbeleid.	
	89	Wat is de fietsparkeerbehoefte in het Stationsgebied anno 2017. En hoe gaat de gemeente om met de toekomstige behoefte?	
	90	Wat houdt het aansluiten op het fietsbeleid van de gemeente Bergen in? De bewoner ziet graag dat het verkeersbeleid Heiloo wordt aangevuld met de beleidspunten van Bergen.	
Bewoners Hoogeweg	91	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	<p>Het verkeersbeleid is mede ontworpen op basis van het "Verkeersmodel Regio Alkmaar". Dit is een verkeersmodel dat in de regio wordt gebruikt om verkeerseffecten van diverse maatregelen en ontwikkelingen in beeld te brengen. In het verkeersmodel zien wij geen toename van verkeer op de Hoogeweg. Wij gaan het verkeer binnen Heiloo monitoren (par. 8.6). Mocht blijken dat op de Hoogeweg een onacceptabele toename optreedt dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Vooralsnog is hier nog geen aanleiding toe.</p>
	92	In het verkeersbeleid vinden wij niet terug dat de Hoogeweg een fietsstraat wordt.	<p>Dit is in paragraaf 5.3 opgenomen, er loopt nog een studie of de fietsstraat doorgezet moet worden over de Hoogeweg of Groeneweg. Afhankelijk van deze studie wordt de Hoogeweg een fietsstraat of erftoegangsweg B. Realisatie 2018.</p>
Bewoners Hoogeweg	93	Wanneer wordt de fietsstraat Hoogeweg gerealiseerd?	Zie punt 92.
	94	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.

Bewoners Kanaalweg	95	Hoe moet men komende vanaf de Kanaalweg richting het zuiden of westen rijden?	Via de Ypesteinerlaan of parallelweg A9.
	96	Verkeer moet geweerd worden uit het dorp, een knip bij de Kanaalweg ter hoogte van de A9 biedt oplossing.	De voorgestelde knip leidt ertoe dat het verkeer op de Kennemerstraatweg zuid ver boven zijn grenswaarde uitkomt en dat het vrachtverkeer van en naar bedrijventerrein de Oude Werf alleen via de dorpskern kan rijden. De aansluiting A9 moet er mede toe leiden dat het vrachtverkeer in/door het dorp tot een minimum beperkt wordt. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen. De maatregelen voor de verkeerscirculatie die samenhangen de aansluiting A9 zijn opgenomen in paragraaf 8.1. Echter zijn er in het definitieve beleidsstuk geen concrete maatregelen opgenomen omdat de maatschappelijke denktank heeft aangegeven meer tijd nodig te hebben om na te denken over alternatieve pakketten aan verkeersmaatregelen. Deze ruimte willen wij bieden door de uitgangspunten en randvoorwaarden in het beleidsstuk op te nemen.
	97	Voor de bewoners is niet duidelijk welke maatregelen samenhangen met de A9 aansluiting,	Bij het uitvoeringsprogramma zijn meerdere maatregelen gekoppeld aan de aansluiting A9 en de spoorwegerdoorgang qua planning. Deze maatregelen zijn aangegeven met een *. Deze maatregelen zijn gekoppeld omdat de hiertoe benodigde verkeersafname pas optreedt na de realisatie van de aansluiting en spoorwegerdoorgang of omdat wegen een functie vertolken in de omleidingsroute tijdens de realisatie van beide projecten.
	98	De Kanaalweg is niet als 30 km/uur weg opgenomen in het plan. Dit graag doen.	De Kanaalweg is een gebiedsontsluitingsweg. Deze functie blijft de weg behouden, de snelheid wordt dan ook niet teruggebracht.
	99	Hoe wordt de Kanaalweg vrachtwagenluw zoals aangegeven in figuur 11?	Dit wordt middels bebording aangegeven.
	100	Graag in het verkeersbeleid aangeven welke koppeling planningstechnisch aan de maatregelen A9 hangen.	Zie punt 97.
	101	Welke kosten gaan er gemoeid met de uitvoering van het verkeersbeleid?	De kosten van het verkeersbeleid zijn opgenomen in het raadsvoorstel.
102	Bewoner ziet graag meer concrete maatregelen ter bevordering van de fiets. Die getoetst kunnen worden.	Zie punt 86.	
Ondernemer Stationscentrum	103	De bereikbaarheid van de Stationsweg en de Stationsomgeving worden met de maatregelen uit het verkeersbeleid minder. Dit brengt de bedrijfsvoering in gevaar.	Zie punt 60.
Bewoner Hoogeweg	104	Wanneer wordt de fietsstraat Hoogeweg gerealiseerd?	Zie punt 92.
	105	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
Bewoner Laan van Zeeman	106	Richt de Belieslaan in als erftoegangsweg 30 km/uur zone.	De Belieslaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg A. De inrichting van de weg wordt op termijn aangepast aan de wegcategorie.
	107	Bestem de hele De Omloop als erftoegangsweg.	De Omloop is gecategoriseerd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg. De inrichting van de weg blijft gehandhaafd.

Ondernemer Hoogeweg	108	Indiener is van mening dat de Hoogeweg niet geschikt is als fietsstraat gezien de aanwezige bedrijvigheid. Indiener doet daarom het verzoek om fietsers te weren van de Hoogeweg.	De Hoogeweg vormt al decennia lang een belangrijke fietsroute. Gezien het belang van de weg voor fietsers, het krappe profiel en het gebrek aan mogelijkheden om het profiel te verbreden is de Hoogeweg enkele jaren geleden ingericht als fietsstraat. Er is op dit moment geen enkele aanleiding om maatregelen te treffen die erop gericht zijn om de fietser te weren van de Hoogeweg. De Hoogeweg kent een krap profiel en het gebrek om dit te verbreden. Daarnaast kenmerkt de weg zich door een groot aandeel fietsers. Om die redenen is de weg niet geschikt voor vrachtverkeer in twee richtingen. Indien problemen worden ervaren m.b.t. de aan- en afvoer van vrachtverkeer in twee richtingen kan met inrijdverboden voor vrachtverkeer een soort eenrichtingsstructuur worden gecreëerd. Een dergelijke maatregel moet echter geen plek in verkeersbeleid krijgen, maar dient op het niveau van uitvoering te worden uitgewerkt.
	109	Indiener ziet graag wijzigingen in het profiel van de Hoogeweg zodat vrachtverkeer goed afgewikkeld kan worden en elkaar kan passeren.	
	110	indiener ziet graag een tijdelijke voorziening over het spoor tijdens de bouw van de spoorwegonderdoorgang.	Het verkeersbeleid gaat niet in op de realisatiefase van uitvoeringsprojecten.
Verening Buurtbus Heiloo	111	Verzoekt het college om actief betrokken te worden bij de uitvoering van de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Het college zegt toe de buurtbus te betrekken bij de maatregelen binnen het Verkeerbeleid die effect hebben op de verkeerscirculatie.
Ondernemer Groeneweg	112	indiener doet het verzoek om de ongelijkvloerse fietsoversteek over de Vennewatersweg ook geschikt te maken voor vrachtverkeer.	Zie punt 110.
Bewoner Jan Schuijlaan	113	Indiener ziert graag dat de gemeente verder in gaat op het concept autodelen.	Zie punt 84.
	114	indiener doet het verzoek om de fietspaden beter te onderhouden en rekening hierbij te houden met weggebruikers met een beperking.	Recent is vanuit wegbeheer een inspectie gedaan naar het onderhoud van fietspaden in Heiloo. In 2018 wordt een deel van de fietspaden onderhouden.
	115	Kan op fietspad Westerweg t.h.v. het Heilooër bos de ontheffing voor ruiters ingetrokken worden? Dit i.v.m. de veiligheid van de diverse verkeersdeelnemers.	Bij een dergelijk verzoek moet een afweging worden gemaakt tussen de verkeersveiligheid, eventuele alternatieve routes/paden die ruiters kunnen gebruiken om de herkomst/bestemming te bereiken en de openbare toegankelijkheid van wegen. Momenteel is er op basis van deze afweging geen aanleiding om ruiters te verbieden om het fietspad Westerweg.
	116	Kan op het fietspad Maalwater/Zomerdijkje de Ruiter worden geweerd? Dit gebeurt ook vanaf de zijde van Egmond.	Zie punt 115.
	117	Indiener ziet graag dat er meer op handhavend wordt opgetreden.	Binnen het verkeersbeleid wordt, uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid, met name sterk ingezet op handhaving van vracht- en lengteverboden.
	118	Realiseer bij de uitbreiding van de fietsenstalling bij het Station ook ruimte voor scooters, driewielers, bakfietsen etc.	Bij de uitbreiding van fietsenstallingen wordt waar mogelijk rekening gehouden met de meest gangbare fietsen en scooters. Het is onmogelijk om voor alle soorten en maten fietsen afzonderlijke stallingen te realiseren.
Bewoners Hoogeweg	119	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
	120	In het verkeersbeleid vinden wij niet terug dat de Hoogeweg een fietsstraat wordt.	Zie punt 92.

Bewoner Oosterzijweg	121	Indiener doet het verzoek om de maatregelen voor de Kerkelaan en Stationsweg naar voren te halen.	<p>De herinrichting op de Stationsweg is gekoppeld aan de realisatie van de aansluiting A9. Pas na realisatie van de aansluiting ontstaat de mogelijkheid om met de maatregelen de verkeersstromen zodanig te beïnvloeden dat het verkeersaanbod op de Stationsweg kan worden beperkt.</p> <p>De maatregelen op de Kerkelaan staan los van de maatregelen op de aansluiting A9 en kunnen derhalve ook eerder worden uitgevoerd. De Kerkelaan is echter wel gekoppeld aan de realisatie van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg. Het is immers niet mogelijk om gelijktijdig beide oost-west-verbindingen 'open te breken'. Het is nu niet meer mogelijk om de Kerkelaan in de planning van het verkeersbeleid naar voren te halen omdat het aan tijd ontbreekt om het project voor te bereiden en uit te voeren.</p> <p>Voor zowel de Stationsweg als de Kerkelaan zijn er gesprekken om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren op korte termijn met kleinschalige maatregelen.</p>
Bewoner Oosterzijweg	122	Indiener is het niet eens met de uitgangspunten en randvoorwaarden bij het opstellen van het verkeersbeleid. De wegen dienen gecategoriseerd worden naar hoe ze zijn ingericht en niet zoals ze nu fungeren.	Zie punt 2.
Bewoner Oosterzijweg	123	Indiër twijfelt aan de effecten van de nieuwe aansluiting op de A9. De aansluiting zorgt voor meer verkeer met de daarbij horende problemen.	<p>De effecten van de nieuwe aansluiting zijn door een extern bureau (Goudappel Coffeng) doorgerekend met het "Verkeersmodel Regio Alkmaar". Een verkeersmodel vormt een beproefd middel om toekomstige verkeerseffecten van nieuwe infrastructuur in beeld te brengen. Bovendien wordt het verkeersmodel door de betreffende gemeenten in de regio 'gedragen'.</p> <p>Het verkeersbeleid voorziet, los van de verkeersmodelstudie, in een uitgebreid monitoringsprogramma. Op basis van deze informatie kunnen eventueel benodigde extra maatregelen worden uitgewerkt. Bijvoorbeeld als blijkt dat op een bepaalde weg een onaanvaardbare stroom extra verkeer ontstaat.</p> <p>Wij danken u voor het voorstel. Het betreft echter een zeer ingrijpend voorstel met eenrichtingsverkeer op een groot aantal wegen in het dorp. Dit heeft effect op een groot deel van de bewoners. Wij beogen met een eenvoudigere maatregelenpakket een evenwicht te bereiken tussen leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid.</p>
Bewoner Kennemerstraatweg	125	Wat is de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen op de Kennemerstraatweg en hoe staat dit in verhouding met de verkeersveiligheid?	De verkeerscijfers en prognoses kunt u terugvinden in het verkeersbeleid op pagina 45.
Bewoner Kennemerstraatweg	126	Wat zijn de effecten op luchtkwaliteit en geluid?	Zie punt 88.
Bewoner Kennemerstraatweg	127	Op welke wijze wordt er wat gedaan aan de verhoogde parkeerdruk op de Kennemerstraatweg?	Dit aspect is geen onderdeel van het verkeersbeleid. Dit moet binnen het parkeerbeleid verder worden opgepakt.

Kennemerstraatweg	128	Het verbreden van de fietsvoorzieningen langs de Kennemerstraatweg staat in conflict met de realisatie van meer parkeervoorzieningen.	De fietsvoorzieningen worden waar mogelijk verbreed. Uitgangspunt is dat de verbreding echter niet ten kosten gaat van parkeervoorziening.
	129	Hoe wordt omgegaan met extra verharding i.r.t. klimaatverandering? Met name de wateroverlast versus verharding?	Bij de uitvoering van de maatregelen in het verkeersbeleid wordt rekening gehouden met de klimaatveranderingen.
Bewoner Hoogeweg	130	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
	131	in het verkeersbeleid vinden wij niet terug welke fysieke maatregelen waar worden getroffen.	Met het verkeersbeleid ligt de focus zoveel mogelijk op hoofdlijnen en wordt in principe niet ingegaan op dit detailniveau. Bij de uitvoering van de maatregelen worden bewoners van een betreffende straat betrokken en wordt over de fysieke maatregelen gesproken.
Bewoners Heerenweg	132	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg en Heerenweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
	133	Waarop zijn de verkeersmodellen gebaseerd en daarmee het beleid van de gemeente? Is dit nu dezelfde werkwijze gehanteerd als in 2008?	Het verkeersmodel Regio Alkmaar is opgesteld aan de hand van een uitsnede van het nationaal verkeersmodel voor het basisjaar gevuld met; - het huidige wegennet in de regio Alkmaar; - het aantal arbeidsplaatsen, woningen per postcodegebied; - verkeerstellingen 2016; - Verplaatsingen ingegeven van het kennis centrum infrastructuur en mobiliteit. Voor 2030 is het verkeersmodel aangevuld met de toekomstige woningen, arbeidsplaatsen en nieuwe infrastructuur.
	134	Graag ontvangen wij de cijfers voor de toekomst van de Hoogeweg/Heerenweg.	U kunt de gegevens van het basisjaar en prognosesjaar terug vinden op de website (www.heiloo.nl/verkeersplan).
	135	De bewoners langs de Heerenweg tussen de Breedelaan en Zevenhuizerlaan verwachten dat dit gedeelte ook ingericht wordt als fietsstraat.	Wanneer de weg aan onderhoud toe is dan wordt de weg als fietsstraat ingericht. Voor de korte termijn wordt geen onderhoud verwacht op dit deel van de Heerenweg
	136	In het verkeersbeleid is te lezen dat de gemeente de wens heeft om de fietsstraat te complementeren op de Hoogeweg/Groeneweg. Wanneer wordt dit uitgevoerd?	Zie punt 92.
	137	Hoe gaat u om met het vrachtverkeer van en naar van der Steen i.c.m. de fietsstraat?	Het is uit oogpunt van verkeersveiligheid niet wenselijk om vrachtverkeer af te wikkelen via fietsstraten. In enkele specifieke bestaande situaties is echter niet te voorkomen dat vrachtverkeer (tijdelijk) ontsluit via een fietsstraat. De situatie bij van der Steen, maar ook bij GP Groot zijn hier voorbeelden van. In geval van nieuwbouw moeten dergelijke situaties op voorhand worden voorkomen.
	138	De Heerenweg wordt onvoldoende aan de orde gesteld in het verkeersbeleid. Dit is een gemis.	De Heerenweg is niet specifiek aangehaald omdat dit een weg in een verblijfsgebied waar weinig veranderingen optreden. De Heerenweg is overigens wel benoemd als fietsverbinding noord-zuid.
	139	indiener verzoekt om een zebepad op de Omloop en de Zeeweg	In het verkeersbeleid is een methodiek opgenomen waarmee een beoordeling kan worden gemaakt of een voetgangersoversteekplaats (in de vorm van zebemarkering) op locaties wenselijk/noodzakelijk wordt geacht. Indien daar sprake van is worden deze gerealiseerd.

Zorgverlener Nieuw Varne	140	Indiener verzoekt om 30 km/uur zones te realiseren op de Omloop en de Zeeweg.	Deze wegen hebben een gebiedsontsluitende functie met de daarbij behorende kenmerken. In het belang van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid dienen deze wegen deze functie te behouden. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen. Het Scheprad is een erftoegangsweg binnen een verblijfsgebied. Deze weg kenmerkt zich als erftoegangsweg B waarvan een kenmerk is gelijkwaardige kruisingen.
	141	Indiener verzoekt om het Scheprad als voorrangsweg in te richten.	Ten behoeve van de inrichting van wegen gelden landelijke richtlijnen (Duurzaam Veilig). Hiermee werken wegbeheerders toe naar een eenduidige en herkenbare weginrichting, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Weggebruikers herkennen immers aan de uiterlijke kenmerken van de weg hoe zij zich moeten gedragen op dit wegvak. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
Bewoner Kanaalweg	142	Kan er een ventweg worden gerealiseerd op de Kanaalweg?	De Kanaalweg is een gebiedsontsluitingsweg. Deze functie blijft de weg behouden. Voor een ventweg is bovendien geen ruimte in het wegprofiel.
Ondernemer Kennemerstraatweg	143	De bereikbaarheid van het bedrijf wordt door de maatregelen uit het verkeersbeleid beperkt. Dit brengt de bedrijfsvoering in gevaar.	Zie punt 60. Door een verbod voor autoverkeer ontstaat er een te grote druk op de omliggende wegen.
	144	Indiener stelt twee mogelijk opties voor; het afsluiten van de Stationsweg voor fietsers of juist voor auto's.	De Stationsweg vormt een belangrijke route voor fietsers naar het stationsgebied. Het afsluiten van de Stationsweg alleen voor fietsers werpt de nodige problemen met zich mee wat betreft handhaving en hoe de weg fysiek af te sluiten (auto's wel toegang, maar fietsers niet). Het is dan ook niet realistisch om een verbod alleen voor fietsverkeer in te stellen voor de Stationsweg.
	145	Indiener tegen eenrichtingsverkeer. Op deze manier wordt Heiloo een doolhof.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	146	Geef de Kerkelaan en Zevenhuizerlaan een belangrijkere rol in de afwikkeling van verkeer door het verwijderen van de chicanes aldaar.	De capaciteit van de wegen is mede bepaald op omgevingskenmerken en niet alleen op kenmerken van de weginrichting. De voorgestelde maatregelen leiden niet tot een hogere grenswaarden.
	147	Indiener wordt graag betrokken bij de verdere uitvoering van de maatregelen.	Bij de uitvoeringsmaatregelen worden per project de direct belanghebbende betrokken.
Ondernemer Kennemerstraatweg	148	In het verkeersbeleid ontbreekt een paragraaf 'tijdelijke uitvoeringsmaatregelen overgangsfase'.	In de planning van de uitvoeringsmaatregelen is rekening gehouden met de verschuiving van verkeer door nieuwe infrastructuur en de volgorde van de wegwerkzaamheden in praktische zin. Dit is in hoofdstuk 10 terug te vinden.
	149	Hoe gaat u om met het verkeer tijdens de bouw van de spoorwagonderdoorgang Vennewatersweg? Door de breedte van onze voertuigen zijn de overige spoorwagovergangen geen optie.	Het verkeersbeleid gaat niet in op de realisatiefase van uitvoeringsprojecten. Binnen het project worden de omleidingsroutes vormgegeven.
Bewoners Hoogeweg	150	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
	151	In het verkeersbeleid vinden wij niet terug dat de Hoogeweg een fietsstraat wordt.	Zie punt 92.

Ondernemer en Vastgoed eigenaar Stationsgebied	152	Concept verkeersbeleid is niet tot stand gekomen met enige vorm van inspraak van de ondernemers in het Stationscentrum.	Zie punt 38.
	153	Volgens indiener hebben er geen ondernemers zitting gehad in de Maatschappelijke Denktank	Zie punt 38.
	154	Indiener verwacht door de maatregelen in het Verkeersbeleid een verslechterde bereikbaarheid en forse omzetsdaling.	Zie punt 60.
	155	Indiener stelt dat er onvoldoende onderzoek is verricht naar de alternatieve scenario's die de bereikbaarheid van het Stationscentrum waarborgen. Tevens is het belang van de ondernemer onvoldoende meegewogen.	Samen met de maatschappelijke denktank zijn 12 scenario's bedacht om het verkeer evenwichtig te verdelen over het wegennet van Heiloo. Bij de beoordeling van de diverse scenario's is gekeken naar de aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De winkeliersvereniging het Stationsgebied heeft zitting genomen in de maatschappelijke denktank. Bij de oplevering van het definitieve verkeersmodel is gebleken dat de prognosescijfers 2030 dusdanig afwijken van het concept verkeersmodel. Hierdoor en door de zienswijze reacties diende aanvullende maatregelen getroffen te worden op de scenario's. Er zijn nog 10 scenario's ontwikkeld en doorgerekend waarbij één scenario voldoende oplossend vermogen heeft maar tot op heden nog onvoldoende draagvlak. Daarom zijn in het definitieve verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 de uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen waar een alternatief gedragen pakket aan verkeersmaatregelen moet voldoen.
	156	Door de omzetsdaling zal de indiener genoodzaakt zijn om betaald parkeren in te voeren in de parkeergarage.	Wij nemen kennis van uw standpunt
	157	Indiener stelt de vraag of de verkeersmodellen wel toepasbaar zijn voor deze situatie en op een juiste manier zijn opgesteld	Een verkeersmodel is het geeignende middel om vraagstukken zoals die in Heiloo spelen te behandelen. Het "Verkeersmodel Regio Alkmaar" is door een gespecialiseerd bureau (Goudappel Coffeng) zorgvuldig opgebouwd middels verkeersstellingen, woningbouwgegevens, arbeidsplaatsen, het verplaatsingsgedrag, herkomst-bestemmingsrelaties, etc.. Hiermee wordt inzicht gegeven in de verkeerssituatie in het basisjaar en in het prognose jaar (2030).
	158	Indiener doet het verzoek om de maatregelen die invloed hebben op de bereikbaarheid van het Stationscentrum pas in te voeren na de aansluiting A9.	De verkeersmaatregelen in paragraaf 8.1 worden ingevoerd na de openstelling van de aansluiting A9.
159	Indiener doet het verzoek het verkeersbeleid niet vast te stellen maar alvorens vaststelling met hen in gesprek te gaan.	Wij hebben kennis genomen van uw zienswijze en nemen dit in overweging met de besluitvorming.	
Bewoners Achterzomer	160	Nut en noodzaak van de aansluiting A9 ontbreekt in het verkeersbeleid.	De aansluiting A9 is als uitgangspunt meegenomen in het Verkeersbeleid Heiloo. Nut en noodzaak is in eerdere onderzoeken aangetoond en meegenomen bij eerdere besluitvorming over de aansluiting A9.
	161	Vrees voor extra verkeer richting de kust door de aansluiting A9.	Zie punt 21.
	162	Indiener verzoekt De Omloop een 30 km/uur zone te maken.	Zie punt 140.
	163	Een betere oversteekvoorziening vanuit Buiten Varne richting De Omloop	Zie punt 139.
164	De Omloop en Zeeweg zodanig aanpassen dat deze past bij een woonwijk.	Zie punt 140.	
Bewoners Hoogeweg	165	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.

Bewoners Hoogeweg	166	in het verkeersbeleid vinden wij niet terug welke fysieke maatregelen waar worden getroffen.	Zie punt 131.
Winkeliers Stationscentrum	167	Indiener doet het verzoek om het Stationsplein autoluw te maken d.m.v. Venstertijden. Dit wordt niet unaniem gedragen.	Een dergelijk verzoek is vanuit de ondernemers neergelegd bij de gemeente. Dit verzoek is kansrijk als de ondernemers zich hier unaniem over uitspreken. Dit gelet op eerdere rechterlijke uitspraken over dit onderwerp.
	168	De winkeliers kunnen zich vinden in het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen aan de oostkant van het spoor tussen de Stationsweg en Zeeweg.	Wij nemen kennis van uw standpunt
	169	indiener verwacht door de maatregelen in het Verkeersbeleid een verslechterde bereikbaarheid.	Zie punt 60.
Bewoner Rechte Hondsboschelaan	170	Indiener ziet graag het minimaliseringseffect op het aantal autokilometers.	Met het verkeersbeleid steken we in op Heiloo als fietsdorp.
	171	Indiener ziet graag de effecten op natuur en cultuurhistorische impact van het het verkeersbeleid.	Dergelijke aspecten nemen we mee bij de uitvoering van de maatregelen.
	172	Indiener ziet graag de effecten op milieu en geluid.	Zie punt 88.
	173	Indiener ziet graag de investeringen die gemoeid gaan met het verkeersbeleid.	Zie punt 101.
	174	indiener ziet graag een afweging tussen nut en noodzaak van de aansluiting op de A9.	Zie punt 160.
Bewonersgroep Vennewatersweg	175	Vrees voor extra verkeer richting de kust door de aansluiting A9.	Zie punt 21. Het onderzoek naar de herinrichting van de Vennewatersweg loopt parallel aan het verkeersbeleid. Binnen de studie wordt voornamelijk gekeken naar hoe de woonwijken Zuiderloo en Zandzoom moeten aansluiten op de Vennewatersweg en hoe/waar de fietser deze weg kan oversteken. De Vennewatersweg dezelfde functie houden als het nu heeft. Op lokaal niveau kan de studie leiden tot wijzigingen in de ontsluiting en inrichting. Op hoofdlijnen leidt de studie echter niet tot veranderingen die onderdeel moeten zijn van het verkeersbeleid. De uitkomsten van dit onderzoek (hoe komen de nieuwe ontsluitingen van Zandzoom en Zuiderloo er uit te zien) worden wel in de uitvoeringsparagraaf opgenomen.
	176	Waarom is de herinrichting Vennewatersweg geen onderdeel van het verkeersbeleid?	
	177	Waarom zijn er geen maatregelen opgenomen in het verkeersbeleid ten tijden van de bouw van de spoorwegonderdoorgang Vennewatersweg.	Zie punt 110. Wat betreft de Hoogeweg: zie punt 91.
	178	Vrees voor extra verkeer op de Vennewatersweg en Hoogeweg.	Wat betreft de Vennewatersweg: deze is in het verkeersbeleid van 2008 al benoemd als hoofdonthutingsroute (gebiedsonthutingsweg A) met een capaciteit van 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De Vennewatersweg zal door de infrastructurele aanpassingen (aansluiting A9 en spoorwegonderdoorgang) en de maatregelen uit het verkeersbeleid drukker worden. De druk ligt voornamelijk op het eerste deel van de Vennewatersweg, tussen Kennemerstraatweg en de eerste aansluiting met de woonwijken Zuiderloo en Zandzoom. De verwachte intensiteiten liggen echter ver onder de grenswaarde voor de Vennewatersweg. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.

Bewonersbelangen Kerkelaan Heiloo	179	Indiëners vragen de herinrichting Kerkelaan meer prioriteit te geven dan in de huidige planning van het verkeersbeleid. Planvorming 2017, uitvoering 2018.	Binnen de planning van de uitvoeringsmaatregelen is het niet mogelijk om de herinrichting Kerkelaan naar voren te halen. Er is onvoldoende tijd om de Kerkelaan voor te bereiden en uit te voeren voorafgaand aan de realisatie van de spoorwegerdoornag Vennewatersweg.
	180	Indiëners kunnen zich niet vinden in de functie van de Kerkelaan in het wegennet van Heiloo.	Zie punt 2.
	181	Indiëners kunnen zich niet vinden in de gestelde grenswaarde voor de Kerkelaan. Vragen aan de gemeente de grenswaarden te heroverwegen en de bewoner hierin te betrekken.	Zie punt 2.
	182	Maatregelen uit het verkeersplan 2008 zijn niet volledig uitgevoerd. Indiëner vraagt dit alsnog te doen met name het actief sturen van het verkeer over de wegen van Heiloo west.	8% van de maatregelen uit het vorige verkeersplan zijn niet uitgevoerd en een aantal maatregelen vanuit het verkeersplan zijn vooruitgeschoven in de planning omdat zij een directe relatie hebben met de aansluiting A9 in de afwikkeling van verkeer. De maatregelen van de wegen in Heiloo west zijn uitgevoerd. De wegen zijn zodanig ingericht dat het aantrekkelijk 50 km/uur wegen zijn om het verkeer af te wikkelen echter hangt de aantrekkelijkheid van deze route samen met de komst van de aansluiting A9. De zienswijze geeft geen aanleiding om het beleid aan te passen.
	183	Indiëners zien bij de herinrichting Kerkelaan graag dat o.a. het 30km/uur regime wordt gehandhaafd; de inrichting past bij het type weg; een fietspad over de breedte van de gehele weg zodat de automobilist moet wachten op de fietser.	Bij de herinrichting Kerkelaan wordt aan de bewoners gevraagd om mee te denken. De wensen die de bewoners aandragen kunnen ten tijden van de herinrichting besproken worden.
	184	indiëners willen in gesprek met het college en gemeenteraad over het verkeersbeleid	Dit overleg heeft plaats gevonden op 31 oktober 2017. De overleggen die daarna hebben plaats gevonden met de maatschappelijke denktank zijn de raadsleden aanwezig geweest als toehoorder. Dit betreft de raadsleden die zitting hebben in de bestuurlijke klankbordgroep in het kader van het verkeersbeleid.
	185	Indiëners zijn van mening dat doorgaand (vracht- en landbouw) verkeer geweerd moet worden uit Heiloo. Dit verkeersbeleid stuurt hier niet op aan.	Het verkeersbeleid is erop gericht om doorgaand verkeer te weren uit Heiloo. Wegen op het bovenliggend wegennet zijn aantrekkelijker dan een route door Heiloo. Uit het verkeersmodel blijkt dat er weinig doorgaand verkeer door Heiloo heen gaat. Wat betreft vracht- en landbouw verkeer worden bestaande verbodsbepalingen op de historische oost-west verbindingen uitgebreid en nadrukkelijk gecombineerd met handhaving. Op deze manier wordt het vracht- en landbouwverkeer geweerd op deze wegen.
	186	Indiëners zien graag meer concrete maatregelen ter bevordering van de fiets.	Zie punt 86.
	187	Indiëners zien graag de effecten op milieu en geluid.	Zie punt 88.
	188	Indiëners zien graag dat "de knip" op de Kanaalweg uit voorgaande beleidsstukken wordt opgenomen in het verkeersbeleid.	Zie punt 96. Overigens is "de knip" op de Kanaalweg niet afkomstig uit een vastgesteld beleidsstuk.
	189	Indiëners vinden een aantal gestelde grenswaarden te hoog, deze zijn zonder inspraak verder vastgesteld in 2008.	Zie punt 2. Het verkeersplan 2008 is totstandgekomen met e-participatie en een inzageperiode. Bewonersgroep Het Malevoort en Bewonersbelangen Stationsweg hebben destijds ook een zienswijze ingediend.

Gezamenlijke bewonersgroepen Heiloo; Hoogeweg, Kanaalweg, Kerkelaan, Het Malevoort, Stationsweg, Ypesteinerlaan, Vennewatersweg, Westeweg en Zevenhuizerlaan.	190	Indieners vragen een betere uitleg op de wegcategorie ETW A met name wat wordt bedoeld met het doorgaande verkeer binnen deze categorie weg.	Een erftoegangsweg A heeft zowel een functie als verblijfsgebied, maar kenmerkt zich ook door de aanwezigheid van een zeker aandeel doorgaand verkeer. Met doorgaand verkeer wordt verkeer bedoeld dat geen herkomst en/of bestemming heeft in of nabij de betreffende weg zelf.
	191	Indieners vinden scenario 10 onvoldoende oplossend vermogen heeft omdat de bereikbaarheid en toegankelijkheid binnen het dorp in het gedrang komen.	Zie punt 60.
	192	Het verkeersmodel kent nog enige discrepantie tussen de feitelijke verkeerstellingen en de modeluitkomsten. Dit roept vragen op over de waarde van het verkeersmodel.	Deze discrepantie is niet meer van toepassing op het definitieve verkeersmodel. Het definitieve verkeersmodel is opgeleverd in augustus 2017. Tussen het concept verkeersmodel en definitieve verkeersmodel zat een dusdanig verschil dat het aanvullende maatregelen benodigd waren op de scenario's om te komen tot een evenwichtige verdeling van het verkeer over de daarvoor bestemde wegen. Inmiddels heeft de maatschappelijke denktank een toelichting gehad op de werking van het verkeersmodel.
	193	Indieners maken bewaar tegen de planning van het verkeersbeleid.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid is op voorhand de verkeersdruk op de historische oost-west-verbindingen (met name de Stationsweg en Kerkelaan) als belangrijkste knelpunt geformuleerd. In het verleden zijn voor deze wegen grenswaarden benoemd. Deze zijn opgesteld aan de hand van aspecten als leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid, aantal eraansluitingen, aanwezigheid fietsvoorzieningen, etc.
	194	Indieners vinden dat er geen goede afweging tussen veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid is gemaakt in het verkeersbeleid.	Het doel is om met een pakket aan verkeersmaatregelen de verkeersintensiteit in 2030 (t.o.v. 2016) op de Stationsweg en Kerkelaan zeer sterk terug te dringen. Er is nu één pakket met verkeersmaatregelen dat voldoet aan de gestelde kaders en uitgangspunten die opgenomen zijn in het Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030. Wij bieden de maatschappelijke denktank de mogelijkheid om met een alternatief gedragen pakket met verkeersmaatregelen te komen dat voldoet aan het gestelde in paragraaf 8.1 van het verkeersbeleid. Daarnaast is opgenomen dat de inrichting van deze wegen de komende jaren wordt aangepast.
	195	indieners vragen om meer tijd om het verkeersbeleid uit te werken. Het beleid is te prematuur voor besluitvorming.	Er is meer tijd genomen om het verkeersbeleid in samenspraak met de maatschappelijke denktank op een aantal punten aan te scherpen. Daarnaast zijn de concrete verkeersmaatregelen in paragraaf 8.1 verwijderd en vervangen door uitgangspunten en randvoorwaarden waaraan een gedragen pakket aan verkeersmaatregelen moet voldoen.
	196	indieners verzoeken de herinrichting Stationsweg eerder uit te voeren	Zie punt 121.
	197	Indieners verzoeken de maximale grenswaarde van de Stationsweg op 4.000 mvt/etmaal te stellen en als ETW B in te richten.	Zie punt 2.

Bewonersbelangen Stationsweg	198	Indiener vinden het verkeersbeleid onvoldoende ver gaan in maatregelen voor de fiets op de Stationsweg.	zie punt 86.
	199	Indiener ondersteunen de kruispunt/rotonde oplossing op de Kennemerstraatweg/Stationsweg.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	200	Indiener zien graag een zelfde maatregel aan de westkant van de Stationsweg om doorgaand verkeer uit Heiloo west en de Egmondse te weren.	Zie punt 60.
	201	Indiener vinden 2021 te laat voor het invoeren van deze maatregel en zien dit graag eerder.	zie punt 121.
	202	Handhaving van vracht- en landbouw verkeer ontbreken in het verkeersbeleid	Het aspect handhaving is inmiddels verder uitgewerkt en opgenomen in het verkeersbeleid.
	203	Indiener stelt dat het verkeersbeleid geen rekening houdt met de groei van mobiliteit uit de nieuwe woonwijken en de toename vanuit het achterland door nieuwe routes.	Het verkeersmodel voorziet in de groei van mobiliteit uit nieuwe woonwijken binnen en buiten Heiloo.
	204	In het verkeersbeleid staan onvoldoende maatregelen beschreven om de Stationsweg af te waarderen.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	205	Indiener vinden de maatregelen tegen doorgaand verkeer te beperkt.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	206	Waarom zijn er geen maatregelen opgenomen in het verkeersbeleid ten tijden van de bouw van de spoorwagonderdoorgang Vennewaterweg.	Zie punt 110.
	207	In het verkeersbeleid is geen studie opgenomen om de Stationsweg aan de westkant te knippen middels een spitspaal. Dit is wel toegezegd	Binnen de maatschappelijke denktank is dit aanvankelijk toegezegd in de veronderstelling dat deze maatregel op breed draagvlak kon rekenen binnen de denktank. Daags na de bijeenkomst bleek echter slechts een beperkt draagvlak voor deze maatregel. Daarop heeft de gemeente aan de maatschappelijke denktank voorgesteld in juni 2017 om in onderling overleg met maximaal twee scenario's te komen die konden rekenen op breed draagvlak. Helaas heeft men dit voorstel destijds niet opgepakt. Om die reden zijn ook geen verdere doorrekeningen meer gemaakt.
	208	Het verkeersbeleid voorziet nog niet in een uitwerking van het profiel van de Stationsweg, ook niet voor feitsverkeer.	Zie punt 131.
	209	Indiener stelt dat de heroriëntatie van de historisch oost-west verbinding voorafgaand aan de aansluiting A9 moet plaats vinden.	Zie punt 121.
	210	In het verkeersbeleid ontbreekt het handhaven op snelheid.	Het beleid is er enerzijds op gericht om wegen zodanig in te richten dat er niet te hard gereden wordt. Anderzijds worden in paragraaf 8.13 maatregelen benoemd om de gereden snelheid op wegen in Heiloo te beperken. Snelheidshandhaving is immers geen taak van de gemeente. Als uit metingen blijkt dat dit toch het geval is zijn we afhankelijk van politie in hoeverre gehandhaafd wordt.
211	in het verkeersbeleid ontbreekt de visie op parkeren en met name langparkeren op de Stationsweg.	Zie punt 62.	
	212	In het verkeersbeleid is nut en noodzaak A9 niet opgenomen.	Zie punt 160.
	213	Indiener wenst een second opinion op het verkeersbeleid en nut en noodzaak van de aansluiting A9	Wij nemen kennis van uw standpunt.

Stichting Heilloze Weg	214	indiener wenst een duidelijke fasering in het verkeersbeleid.	In hoofdstuk 10 is het uitvoeringsprogramma in tijd uitgezet.
	215	Indiener eist een sluitende financiële begroting voor het Verkeersbeleid Heiloo 2017-2030 alvorens tot uitvoering van dit verkeersbeleid wordt besloten met een overzicht van mogelijke (financiële) risico's.	Zie punt 101.
	216	Heilloze Weg eist een herkomst- bestemmingsonderzoek alvorens tot uitvoering van het Verkeersbeleid heiloo 2017-2030 wordt besloten, opdat de meest (kosten-)efficiënte en effectieve verkeersmaatregelen kunnen worden getroffen.	Een herkomst-bestemmingsonderzoek wordt op dit moment niet zinvol geacht. Zeker niet om op basis daarvan verkeersmaatregelen te treffen voor de toekomstige situatie waarin de aansluiting A9 is gerealiseerd. Een dergelijk onderzoek geeft immers geen enkel inzicht in de herkomst-bestemmingsrelaties na openstelling van de aansluiting A9.
	217	Heilloze Weg eist een nader onderzoek naar luchtkwaliteit en geluidhinder alvorens tot uitvoering van het Verkeersbeleid 2017-2030 wordt besloten, opdat de meest (kosten-) efficiënte en effectieve milieu- en verkeersmaatregelen kunnen worden getroffen.	De effecten van de aansluiting A9 zijn met het "Verkeersmodel Regio Alkmaar" in beeld gebracht. Op basis van deze inzichten zijn maatregelen uitgewerkt voor de situatie dat de aansluiting A9 is gerealiseerd. Daarnaast voorziet het verkeersbeleid in een uitgebreid monitoringsprogramma. Als uit de monitoring toch blijkt dat op wegen onaanvaardbare extra verkeersstromen ontstaan, worden op basis van deze inzichten vervolgmaatregelen uitgewerkt. In die situatie kan een herkomst-bestemmingsonderzoek mogelijk wel relevante informatie opleveren op basis waarvan maatregelen worden uitgewerkt.
	218	Heilloze Weg eist vervolg van het overleg met de inwoners en buurgemeenten teneinde te komen tot een adequate en door de inwoners gedragen oplossing voor de huidige en toekomstige verkeersproblematiek.	Zie punt 88.
	219	Heilloze Weg constateert dat het Verkeersbeleid 2017-2030 zeer eenzijdig het aspect doorstroming belicht en dat de aspecten leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid onvoldoende zijn uitgewerkt. Deze aspecten dienen te worden meegenomen in het Verkeersbeleid 2017-2030 alvorens daarover wordt besloten.	De Stichting Heilloze Weg is uitgenodigd om deel te nemen aan de maatschappelijke denktank sessies, waarin uitvoerig met inwoners is gesproken de wensen, ideeën en knelpunten, maar ook over eventuele toekomstige verkeersmaatregelen. Wij betreuren het dat de Stichting Heilloze Weg uit eigen beweging is opgestapt uit dit proces.
	220	Heilloze Weg is van mening dat de verkeersproblematiek bij de bron dient te worden aangepakt'namelijk door het niet aanleggen van de Aansluiting A9 en het stimuleren OV en de (electrische) fiets. Meer maatregelen en nog meer asfalt vormen slecht een tijdelijke oplossing voor het bestrijden van symptomen.	Zie punt 194.
	221	Heilloze Weg stelt dat de gevolgde procedure in feiten en belangenafweging bij het verkeersbeleid niet vodoen aan artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relavance feiten en de af te wegen belangen.)	Wij nemen kennis van uw standpunt. Overigens is bij de besluitvorming rond de A9 inzichtelijk gemaakt dat het niet aanleggen van de aansluiting leidt tot grote doorstromingsproblemen in het dorp. Wij herkennen ons niet in uw opmerking en nemen kennis van uw standpunt.

	222	Heilloze Weg stelt dat de niet voldaan wordt aan artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht omdat het verkeersbeleid berust op een volstrekt onvoldoende onderbouwde en ondeugdelijke motivering.	Wij herkennen ons niet in uw opmerking en nemen kennis van uw standpunt.
	223	Heilloze Weg stelt dat het college niet heeft gehandeld naar de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur vanwege de onzorgvuldige besluitvorming in het kader van de aansluiting A9.	Wij nemen kennis van uw standpunt. De besluitvorming rondom de aansluiting A9 is overigens geen onderdeel van de besluitvorming over het verkeersbeleid.
	224	Heilloze Weg stelt dat het Verkeersbeleid 2017-2030 op tal van punten nog hiaten en onzorgvuldigheden bevat.	Wij herkennen ons niet in uw opmerking en nemen kennis van uw standpunt.
	225	Heilloze Weg stelt dat het Verkeersbeleid 2017-2030 geen inzicht geeft in de kosten.	Zie punt 101.
	226	Heilloze Weg stelt dat het de inspraakproces een farce is.	Wij herkennen ons niet in uw opmerking en nemen kennis van uw standpunt. Daarbij betreuren we het dat de Stichting Heilloze Weg uit eigen beweging is opgestapt en niet meer wenste deel te nemen aan het proces om te komen tot een nieuw verkeersbeleid.
	227	Heilloze Weg stelt dat het Verkeersbeleid niet regionaal is afgestemd en gebaseerd is op een niet geheel geactualiseerd verkeersmodel	Het verkeersbeleid is met omliggende gemeenten afgestemd. Het definitieve verkeersbeleid is mede gebaseerd op het definitieve verkeersmodel.
	228	Heilloze Weg stelt dat de maatregelen uit het verkeersbeleid leiden tot een tweedeling van Heiloo.	Wij herkennen ons niet in uw opmerking en nemen kennis van uw standpunt.
	229	Heilloze Weg verzoekt het college van Heiloo meer de tijd te nemen voor het ontwikkelen van alternatieve oplossingen voor de bestaande verkeersproblematiek.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	230	Heilloze Weg eist een heroverweging van de Aansluiting A9 op basis van de huidige situatie en met de kennis van nu en op basis van een onafhankelijke, onpartijdige en deskundige belangenafweging.	Zie punt 223.
Bewoners Maas Geesteranusweg	231	Indiener stelt dat de maatregelen t.b.v. automobilititeit gaan leiden tot sluijverkeer.	Zie punt 60.
	232	Indiener stelt dat de maatregelen voor de fiets niet ver genoeg gaan.	Wij nemen kennis van uw standpunt. Verder zie punt 86.
	233	indiener stelt dat er de verkeersveiligheidscijfers niet juist zijn.	Met betrekking tot de objectieve verkeersveiligheidsgegevens baseren wij ons op daarvoor bestemde databases die worden gevuld door derden.
	234	indiener stelt dat het verkeersbeleid veel vrijblijvende teksten bevat.	Wij nemen kennis van uw standpunt.
	235	Indiener stelt dat het verkeersbeleid onvoldoende oplossend vermogen heeft voor de verkeersproblematiek van Heiloo.	Zie punt 194.
Ondernemer Stationsweg	236	De bereikbaarheid van de Stationsweg wordt met de maatregelen uit het verkeersbeleid minder. Dit brengt de bedrijfsvoering in gevaar.	Zie punt 60.
	237	Indiener stelt voor om een fietsroute vanaf de Kennemerstraatweg - Wilgenlaan Molenweg te stimuleren waardoor de fietser de Stationsweg kan weren.	De fietser laat zich zeer moeilijk sturen en is doorgaans geneigd om de kortste route te kiezen. Door de beperking van het verkeersaanbod op de Stationsweg wordt de verkeersveiligheid voor fietsers echter sterk verbeterd.
	238	Indiener stelt voor om geen scenario's toe te passen maar enkel de Kerkelaan en Stationsweg her in te richten zodat de wegen minder aantrekkelijk worden.	Door de wegen alleen te herinrichten zonder daarbij aanvullende maatregelen te treffen leidt tot een veel te grote verkeersbelasting op met name de route Kanaalweg - Stationsweg - Zeeweg.

Bewoner	239	Wordt de Vennewatersweg voorzien van een ventweg zodat de nieuwe woningen niet direct ontsluiten op de Vennewatersweg?	<p>De Vennewatersweg is, net als de Kennemerstraatweg, een gebiedsontsluitingsweg A. De kenmerken bij een dergelijke weg zijn dat deze zo min mogelijk erfontsluitingen kent. Voor bestaande woonsituaties (Kennemerstraatweg) is dit uitgangspunt nauwelijks te realiseren. Voor nieuwe woonsituaties (Vennewatersweg) wordt dit uitgangspunt gehanteerd. Het is echter niet duidelijk op welke wijze dit wordt vormgegeven, dit is ook niet het detailniveau waar het verkeersbeleid op uitgewerkt wordt.</p> <p>Op basis van de inzichten die we met behulp van het "Verkeersmodel Regio Alkmaar" hebben voor 2030, is het vooralsnog niet noodzakelijk om dergelijke ingrijpende maatregelen te overwegen.</p> <p>Met uitvoering van het verkeersbeleid kunnen we de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid op wegen binnen Heiloo namelijk waarborgen.</p> <p>Gemeente streeft er ook naar om 30 km/uur zones ook als zodanig in te richten. Bij toekomstige wegreconstructies wordt dit meegenomen.</p>
	240	Indiener stelt dat het wenselijk is om aan de zuid-west kant van Heiloo een nieuwe randweg te introduceren.	
	241	Indiener stelt dat 30 km/uur zones ingericht dienen te worden al 30 km/uur zone om de snelheid af te dwingen.	
Bewoners Hoogeweg	242	Vrees voor extra verkeer over de Hoogeweg met de maatregelen uit het verkeersbeleid.	Zie punt 91.
Bewoner Hoogeweg	243	Richt de Hoogeweg in als eenrichtingsweg vanaf de Zevenhuizerlaan naar de Vennewatersweg	Op dit moment vormt het verkeersaanbod op de Hoogeweg geen probleem. Uw suggestie om eenrichtingsverkeer in te voeren is vooralsnog niet nodig.