

Bijlage 2 Trends en ontwikkelingen

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 gaan wij in op de trends en ontwikkelingen.

1.1 Landelijke trends en ontwikkelingen

1.1.1 Verandering in mobiliteit^{1 2}

De Nederlander pakt steeds vaker de fiets en legt langere afstanden af. Sinds 2004 is een toename van fietsgebruik van 6,5% waarneembaar. De groei is zowel terug te zien in het aantal mensen dat de fiets gebruikt als in de afgelegde afstand. Met name in stedelijke gebieden neemt het fietsgebruik het hardst toe.

De elektrische fiets is bezig met een flinke opmars. Momenteel wordt deze vooral door ouderen gebruikt voor recreatieve doeleinden. Bij jongeren is de elektrische fiets aan een opmars bezig, zij gebruiken deze vooral voor woon-werkverkeer, maar ook van/naar school. Van alle fietskilometers wordt 12% afgelegd met elektrische fiets. Van de ritten met de elektrische fiets is 40% ter vervanging van de fiets, 40% ter vervanging van auto, 15% nieuwe gebruikers en 5% overig. De gemiddeld afgelegde afstand is bij de e-fiets 5.3 kilometer meer dan op een gewone fiets 3.6 kilometer. Heiloo is compact gebouwd en er liggen kansen om binnen Heiloo de (elektrische) fiets verder te stimuleren.

Tussen 2005 en 2015 groeide het aantal reizigerskilometers per trein met 22 procent. Bevolkingsgroei, groei van de economie (het aantal werkenden en de koopkracht), toename van het aantal studerende, een ruimer aanbod van treinen (toename van het aantal treinkilometers met 24 procent) en een betere betrouwbaarheid zorgden voor een toename van het treingebruik met 14 procent. In Heiloo is volgens de cijfers van NS het aantal treinreizigers gegroeid met 17%. Voor het voor- en natransport naar de trein wordt steeds vaker de fiets gebruikt. Binnen Heiloo is dit ook merkbaar door de hoge fietsparkeerdruk in het Stationsgebied.

Het autoverkeer is sinds 2005 toegenomen met 7 procent. Een derde van deze groei vond plaats in de eerste twee jaar, de periode 2005-2007. Na 2007 zwakte de groei van het aantal afgelegde kilometers per auto af, tot gemiddeld een half procent per jaar. In de werk-gerelateerde (de optelsom van woonwerk- en zakelijk) mobiliteit was in de periode tot 2008 nog een toename zichtbaar, zowel in het aantal verplaatsingen als in de afgelegde afstanden. In de jaren daarna (2008-2010) leidde de economische crisis tot een stabilisering van de werkgerelateerde mobiliteit. Vanaf 2011 vond er een stijging plaats naar een nieuw stabiel niveau van circa 48 miljard reizigerskilometers per jaar in Nederland. Ruim 40 procent van alle autokilometers wordt afgelegd voor vrijetijdsbesteding en overige activiteiten. Wat betreft de bezetting per auto is een dalende trend waarneembaar. Nederlanders zitten steeds vaker alleen in de auto.

¹ Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit, CROW februari 2016

² Mobiliteitsbeeld 2016, KiM - Ministerie van Infrastructuur en Milieu oktober 2016

1.1.2 MIRT NowA

De A9-knooppunten Kooimeerplein, Velsen en Badhoevedorp zijn bekende knelpunten uit de dagelijkse filemeldingen. Op het noordelijk deel van de A9 (Alkmaar – IJmond) zijn de files sinds de oplevering van de spitsstroken in 2011 afgenomen. Voor het zuidelijk deel van de A9 is de omlegging van de A9 om Badhoevedorp afgerond; hierdoor verbetert de doorstroming fors. Desondanks blijkt uit het in 2013 afgeronde MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam dat de A9 in de toekomst opnieuw te maken krijgt met belangrijke bereikbaarheidsproblemen.

Om de bereikbaarheid van de regio te waarborgen wordt binnen deze studie gezocht naar oplossingen in het breder perspectief. Zo wordt er voor Heiloo gekeken naar het optimaliseren van treinverbindingen op de Kennemerlijn, snelfietsroutes, het toevoegen van voorzieningen rondom OV-knooppunten, verbeteren van de stedelijke verbindingen en de aansluiting op de A9. Bij het schrijven van dit beleidsstuk is er nog onvoldoende zicht op verdere invulling.

1.1.3 Programma Hoogfrequent Spoor

Het ministerie is bezig met de voorbereiding voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Met de komst van PHS gaat het aantal treinen wat Heiloo aandoet/passeert van 14 treinen naar 18 treinen per uur. Uiterlijk in 2028 moet PHS gereed zijn, dan rijden er meer treinen op het spoor tussen Alkmaar en Amsterdam. Zo wordt het aantal intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam bijvoorbeeld uitgebreid met 50% (van 4 naar 6 per uur).

Dit leidt ertoe dat de spoorwegovergangen langer en/of vaker gesloten zijn voor verkeer. Hoewel dit een negatieve impact heeft op de doorstroming in het dorp biedt het mogelijk kansen voor betere bediening per trein, bijvoorbeeld ten opzichten van de auto. Daarnaast leidt PHS tot een grotere parkeerbehoefte van fiets en auto. Op dit moment zijn er ca. 800 fietsparkeerplaatsen bij Heiloo. Volgens de prognoses van Prorail neemt de fietsparkeerbehoefte toe naar ca. 1.800 fietsparkeerplaatsen.

1.2 Regionale trends en ontwikkelingen

1.2.1 OV-knooppunten studie – Zaancorridor

De provincie wil knooppuntontwikkeling stimuleren. Met als doel korte(re) reistijden, recreatie groen en voorzieningen dichtbij, snelle(re) routes naar stations, minder uitstoot en behoud van waardevolle cultuurlandschappen. Op een ideale corridor zijn woongebieden en bestemmingen als werklocaties en voorzieningen evenwichtig verdeeld. De OV-knooppunten zijn de entrees van binnensteden en omliggende wijken of toegangspoorten naar recreatieve gebieden.

Stationsomgevingen zijn belangrijke schakels in de reis van mensen op weg naar werk, voorzieningen of recreatieve bestemmingen. Mensen verplaatsen zich bij voorkeur met één modaliteit. Oog voor ketenverplaatsing (overstap van bijvoorbeeld de fiets naar de trein) is nodig om de aantrekkingskracht van het OV te optimaliseren.

De gemeente Heiloo is in deze studie benoemd als gebied waar kansen liggen voor recreatie

en toerisme, voor ontspanning en rust. Op dit moment heeft Heiloo ruim 4.000 in- en uitstappers per etmaal. Heiloo heeft een aantal woningbouwplannen welke vrijwel allemaal binnen de invloedssfeer van het station liggen. De grootste ontwikkelingslocatie (Zandzoom) ligt op het grondgebied van zowel Heiloo als Castricum. Voor deze locatie wordt gezorgd dat de verbinding (OV en fiets) naar zowel station Heiloo als station Castricum op orde is. Heiloo ligt ook aantrekkelijk om met de OV-fiets richting het strand te gaan. Voor station Heiloo ligt de belangrijkste opgave op het verminderen van de barrièrewerking van het spoor (met name voor langzaam verkeer en OV-reizigers).

1.2.2 Ontwikkelingen binnen BUCH

Sinds 2017 is de ambtelijke organisatie van Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo gefuseerd. Binnen deze vier gemeenten kijken we waarin we op een gelijke manier werken en waar wij verschillen; de couleur locale.

De gemeente Bergen heeft in 2016 haar fietsbeleidsplan vastgesteld. In hoofdstuk 4 Heiloo fietsdorp sluiten wij aan op dit beleid. De gemeente Uitgeest heeft in 2016 haar verkeersbeleid vastgesteld.

1.3 Trends en ontwikkelingen Heiloo

Naast de kaders die volgen uit de beleidsplannen op nationaal en provinciaal niveau wordt bij het uitwerken van het Verkeersplan aangesloten op de bestaande relevante beleidsplannen (wonen, recreatie, toerisme, etc.), het collegeprogramma “Samen krachtig verder” en de toekomst- en structuurvisie van gemeente Heiloo.

1.3.1 Toekomstvisie en Structuurvisie

Voor een forensendorp als Heiloo zijn goede verbindingen over het spoor en over de weg met de randstad 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 levensbelang 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 visies zijn kader stellend voor het verkeersplan Heiloo. In dit rapport zijn de onderstaande denkrichting verder vormgegeven.

Fiets

Het fietsgebruik wordt gestimuleerd door aantrekkelijke fietsverbindingen te creëren en door het voorzien in voldoende stalling op plekken waar veel mensen komen zoals winkelcentra, sportcomplexen, het station en uitgaansgelegenheden.

Verlevendigen centrumgebieden

Binnen de Structuurvisie ligt de wens om het Stationscentrum en het Looplein te verlevendigen. Om deze doelstellingen vorm te geven is Heiloo bereid het Stationscentrum en het Looplein autovrij te maken. De haalbaarheid moet blijken uit onderzoek en een marktconsultatie.

Openbaar Vervoer

Voor Heiloo is het intercity station een belangrijke voorwaarde voor de status van een aantrekkelijk forensendorp. In de structuur visie wordt om onderzoek gevraagd naar de werking van de ketenmobiliteit en de functie van Heiloo als OV-knooppunt. Dit sluit aan bij de OV-knooppunten studie die wordt gedaan door de provincie.

Automobiliteit

Heiloo is een forenzen dorp. De aansluiting op de A9 verbetert de bereikbaarheid van het dorp. Door de aansluiting A9 ontstaat een snellere en directe verbinding naar het bovenliggende wegennet. Hiermee is de infrastructuur van Heiloo ingericht op de toekomstige verkeersstromen.

Binnen het dorp blijft de oost-west circulatie een punt van zorg. Door het Programma Hoogfrequent Spoor zal de barrière, die het spoor vormt, nog groter worden. De Vennewatersweg geeft met de komst van de spoorwegonderdoorgang verlichting op de historische oost-west verbindingen. Desondanks zal deze niet voor het gehele dorp de meest logische ontsluitingsroute vormen. De Kerkelaan en Zeeweg/Stationsweg blijven daarin dan ook een wezenlijke rol vervullen, hoewel deze niet zo groot zal zijn als de Vennewatersweg.

Verkeer wordt met name via de ontsluitingswegen van Heiloo (Vennewatersweg en Kennemerstraatweg) naar het bovenliggende wegennet (zijnde A9 en N9) geleid.

Het doorgaand (kust)verkeer moet zo veel mogelijk worden geweerd van het Heilooër wegennet. Verkeer naar de kust dat op de A9 rijdt, wordt met bebording via de N9 (westelijke randweg Alkmaar) naar de N512 (Hoeverweg) geleid. Deze route vormt een snelle en logische route richting de kust. De mogelijkheid bestaat dat lokaal bekend verkeer, ondanks de bewegwijzering, in beperkte mate toch door de kern haar weg zoekt richting de kust. Door eventuele toekomstige optimalisaties op de route via de N9 en de N512 wordt deze route nog sneller en zal er nog minder aanleiding zijn om door het dorp richting kust te rijden.

Agrarische verkeer

Met het realiseren van de afslag A9 moeten knelpunten die zouden kunnen ontstaan voor het agrarisch verkeer worden opgelost zodat bereikbaarheid kan worden gegarandeerd.

Het agrarisch verkeer, en dan met name dat van bloembollenbedrijven tussen de Egmond en het agrarisch gebied ten oosten van de A9, wat nu via de Kerkelaan, Stationsweg en Kanaalweg gaat wordt zo veel mogelijk via de Vennewatersweg, de weg naar de aansluiting A9 en de parallelweg ten oosten van de A9 geleid.

1.4 Duurzaamheidsbeleid

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

- De verkeerscirculatie: naast veiligheid, efficiëntie van verbindingen, minimaliseren van overlast, ook het minimaliseren van te rijden autokilometers en dus reductie van fijnstof en CO²-uitstoot.
- Het optimaliseren en complementeren van vervoersmiddelen: openbaar vervoer, auto, fiets en voet.
- De plaatsing van auto-E-laadpalen.
- Het stimuleren van fietsen door de aanleg van goede en veilige fietspaden, het faciliteren van oplaadpunten voor E-fietsen, 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.