

Gemeente Heiloo

Verkeersplan Heiloo



Gemeente Heiloo

Verkeersplan Heiloo

Datum 7 oktober 2008
Kenmerk HLO009/Adr/0082
Eerste versie 22 januari 2008

Inhoud

	Samenvatting	1
1	Inventarisatie	1
1.1	Plankader.....	1
1.2	Resultaten inventarisatie.....	2
2	Visie: de hoofdlijnen van het beleid	5
2.1	Kenmerken	5
2.2	Wensen	6
2.3	Keuzen	6
2.4	Doelen.....	7
3	Hoofdstructuren	9
3.1	Categorisering wegennet.....	9
3.2	Fietsnetwerk	15
3.3	Routes gevaarlijke stoffen	17
3.4	Openbaar-vervoernetwerk.....	18
3.5	De hoofdstructuur.....	19
4	Maatregelen	20
4.1	Geen nieuwe autoverbindingen met Alkmaar	20
4.2	Herinrichting Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan (snaren)	20
4.3	Herinrichting Westerweg, Heerenweg en Hoogeweg (Zandloper)	21
4.4	Verenigen doorstroming en veiligheid Kennemerstraatweg	21
4.5	Vormgeving Vennewatersweg.....	22
4.6	De ontsluiting van Heiloo-West	22
4.7	Bereikbaarheid 't Loo.....	23
4.8	Verkennen mogelijkheden distributiecentrum	24
4.9	Ontsluiten van de groene omgeving voor de fiets (groene ring)	24
4.10	Investeren in fietscomfort	24
4.11	Investeren in fietsparkeren.....	24
4.12	Veilige en toegankelijke routes voor voetgangers.....	25
4.13	Parkeren faciliteren.....	25
4.14	Parkeerbeleid verder uitwerken.....	26
4.15	Update borden en wegwijzers.....	27
4.16	Toegankelijke en informatieve bushaltes.....	28
4.17	Omgaan met kustverkeer	28
4.18	Aanpak gevaarlijke punten.....	28
4.19	Onderzoeken mogelijkheid rotondes.....	29
4.20	Uniformering voorrang rotondes	29
4.21	Bromfietzers op de rijbaan	29
4.22	Luchtkwaliteit.....	29
4.23	Gedragsmaatregelen	29
4.24	Uitwerking monitoringsprogramma	30

	Inhoud vervolg	Pagina
5	Tactisch uitvoeringsprogramma	31
5.1	De bouwstenen.....	32
5.2	Planning.....	33
	Bijlagen	
1	Plankader	
2	Verkeersveiligheidsanalyse	
3	E-spraakreacties	
4	Uitkomsten richtingaanwijzer	
5	Luchtkwaliteit	
6	Wegkenmerken	
7	Inspraakreacties	

Samenvatting

Heiloo is een groene gemeente. De groene woonkwaliteit en recreatieve waarde van de gemeente staan hoog in het vaandel. Het verkeersbeleid moet hieraan bijdragen.

Het verkeerssysteem van Heiloo functioneert op dit moment zeer redelijk, maar er is een aantal wegvakken waar de belasting door het autoverkeer een te grote wissel trekt op de woonkwaliteit en de veiligheid van het fietsverkeer. Ook elders is het nodig de kwaliteit voor de fiets te verbeteren.

De ruimtelijke ontwikkelingen aan de zuid- en oostzijde van Heiloo vragen om aanpassing van het verkeerssysteem. De nieuwe aansluiting op de A9 biedt hiervoor de mogelijkheden. Er worden, behoudens de verbindingen naar deze aansluiting, geen nieuwe wegen 'in het groen' aangelegd. De hoofdstructuur voor de auto die voor de toekomst is ontwikkeld, geeft een belangrijke rol aan de Vennewatersweg en de ontsluitingswegen aan de westzijde van Heiloo. De functie van de Kerkelaan en de Stationsweg moet juist worden beperkt, om te voorkomen dat ze meer autoverkeer te verwerken krijgen. Beide wegen houden uiteraard wel een functie in de verbinding tussen Heiloo-Oost en -West. Door het gedeeltelijk loskoppelen van de Willibrordusweg en de Kerkelaan, wordt de Kerkelaan ontlast.

De verkeersdruk op de Zevenhuizerlaan mag door de voorgenomen aanpassingen evenmin toenemen. Een eventuele afsluiting van de spoorwegovergang blijkt daarvoor een bruikbaar middel. Op de Zandloper (Westerweg, Heerenweg en Hoogeweg) krijgt de fiets prioriteit in de vorm van fietsstraten. Ter hoogte van 't Loo wordt de hoofdfietsroute omgelegd naar de Holleweg.

Uitbreiding van het fietsnetwerk vindt plaats in het buitengebied. Binnen Heiloo krijgt het comfort van het hoofdfietsnetwerk, ook buiten de Zandloper een impuls.

Heiloo kent drie winkelconcentraties die volop moeten concurreren met vergelijkbare of grotere centra in de omgeving. De bereikbaarheid van de Heilooër centra speelt een belangrijke rol in de concurrentiepositie. Aanpassingen in de fiets- en autonetwerken worden daarvoor ingezet. Het parkeren van fietsen en auto's wordt enigszins uitgebreid. Samen met Alkmaar worden de mogelijkheden voor stedelijke distributie onderzocht.

De bevolking van Heiloo is relatief oud. Veiligheid voor alle, ook kwetsbare verkeersdeelnemers, een toegankelijke infrastructuur en een toegankelijk openbaar vervoer zijn van groot belang. De hoofdroutes naar de winkelcentra en het station krijgen daarbij extra aandacht. De objectieve en subjectieve verkeersveiligheid wordt structureel aangepakt.

1

Inventarisatie

De verkeerskundige staat van Heiloo is in een aantal onderzoeken vastgelegd. Voor een deel zijn deze onderzoeken in een eerder stadium, los van de actualisering van het verkeersplan uitgevoerd. Met behulp van E-spraak is de mening van de bevolking over het verkeer en vervoer gepeild. In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksresultaten beknopt weergegeven.

1.1 Plankader

Het verkeersplan moet zowel 'passen' binnen de landelijke en provinciale beleidskaders, als aansluiten bij lokale ontwikkelingen. In dit hoofdstuk staan we stil bij de belangrijkste onderdelen van dit beleidskader. Dit is van belang, omdat zowel de plannen van hogere overheden als onze eigen plannen richting geven aan de invulling en (later de) uitwerking van dit verkeersplan. Een uitgebreide weergave van het landelijke en regionale plankader is te vinden in bijlage 1. In de hiernavolgende paragrafen zijn de gemeentelijke kaders kort weergegeven. De meer gedetailleerde gemeentelijke onderzoeken zijn ook opgenomen in bijlage 1.

Strategische visie 2005-2015

De Strategische visie 2005-2015 van de gemeente Heiloo richt zich op een goede bereikbaarheid van de centra en de belangrijke attractiepunten met zowel de auto, het openbaar vervoer als de fiets. Voor een goede bereikbaarheid worden nieuwe woon- en werkgebieden aangesloten op het OV- en fietsnetwerk. De strategische visie bevat op het gebied van verkeer en vervoer de volgende speerpunten:

- Behoud van het huidige niveau van verkeersveiligheid. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door middel van het aanleggen van rotondes.
- Verkeersonveiligheid als gevolg van een hogere verkeersdruk door aansluiting op de A9 wordt voorkomen door adequate maatregelen op het gemeentelijke wegennet.
- De bereikbaarheid van Heiloo -inclusief de bedrijvenlocaties- wordt geoptimaliseerd door een aansluiting op de A9 en het behoud van het NS-station.
- Er worden voldoende parkeerplaatsen rond winkelvoorzieningen aangebracht.
- De veiligheid van voetgangers en fietsers moet extra aandacht krijgen.

Vorenstaande speerpunten vragen om een concrete uitwerking in het verkeersplan Heiloo.

Collegeprogramma 2006-2010

De verkeersinfrastructuur in Heiloo moet zo ingericht zijn dat iedereen veilig en gemakkelijk op de plaats van bestemming kan komen met minimale overlast voor anderen. Er dient extra rekening te worden gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen en mensen met een handicap.

Om verkeersstromen optimaal over de Kennemerstraatweg te leiden, is vervanging van de huidige verouderde verkeerslichteninstallaties noodzakelijk. Een rotonde ter hoogte van het gemeentehuis zal de oversteektijd voor voetgangers en fietsers bekorten. Ook bij de vervanging van de verkeerslichten op de Zeeweg zal de mogelijkheid dienen te worden onderzocht om te komen tot rotondes. Belangrijk is dat er een eenduidig voorrangbeleid komt bij rotondes. Onderzocht moet worden wat de gevolgen zijn van het verlenen van voorrang aan fietsers en voetgangers, zowel op de huidige als eventuele toekomstige rotondes.

De verkeersdrukte en subjectieve¹ onveiligheid in de directe omgeving van scholen wordt vooral veroorzaakt door autoverkeer van ouders en verzorgers. Zij moeten op hun verantwoordelijkheid worden aangesproken. Hierin ligt een rol voor verkeersouders, ouderraden, gemeente en politie.

Goed openbaar vervoer (bus, trein, buurtbus en OV-taxi) is van groot belang. De buurtbus kan rekenen op financiële ondersteuning van het College. De mogelijkheden van de buurtbus om eigen trajecten te kiezen, zijn beperkt.

Daarom wil het college in overleg met de vereniging Buurtbus Heiloo bekijken of andere vormen van openbaar of besloten vervoer mogelijk zijn, die inspelen op de behoefte van de inwoners. Het college is alert als het gaat om het aantal NS-stops in Heiloo. Uitgangspunt is dat het huidige aantal verbindingen met onder andere Amsterdam en Den Haag tenminste moet worden gehandhaafd.

1.2 Resultaten inventarisatie

In deze paragraaf zijn de belangrijkste resultaten van de inventarisatie opgenomen. Een uitgebreid overzicht is te vinden in bijlagen 1, 2 en 3.

Verkeersveiligheidsanalyse

In bijlage 2 is voor Heiloo een analyse opgenomen van de verkeersonveiligheid. Uit deze analyse blijkt dat het totale aantal geregistreerde ongevallen de afgelopen jaren (1996-2006) sterk is afgenomen. Daarbij moet worden aangetekend dat parkeerongevallen met uitsluitend materiële schade sinds 2003 niet meer in de statistieken worden opgenomen. Het aantal letselongevallen is recentelijk (2004-2005-2006) juist weer gestegen. Het aantal ziekenhuisongevallen is min of meer constant.

Ten opzichte van een aantal Noord-Hollandse referentiegemeenten is Heiloo een middenmoter op verkeersveiligheidsgebied. Opvallend is dat het aantal gewonden in de periode 2002-2006 uitsluitend in Heiloo is toegenomen.

De landelijke doelstelling voor de verkeersonveiligheid, uitgedrukt in ziekenhuisgewonden en doden, biedt gezien het beperkte aantal weinig houvast. Zinvoller lijkt voor Heiloo een doelstelling voor het totale aantal letselongevallen. Daarbij zou de A9 buiten

¹ De subjectieve onveiligheid is de beleefde onveiligheid. Deze komt niet per se overeen met de gemeten (objectieve) verkeersonveiligheid.

beschouwing moeten blijven, de invloed van de gemeente op het ongevallebeeld op deze weg ontbreekt immers. In 2004-2006 werden in Heiloo, buiten de A9, gemiddeld 30 letselongevallen geregistreerd.

De nadere analyse voor Heiloo laat zien dat fietsers en autobestuurders de belangrijkste groep verkeersslachtoffers vormen, gevolgd door de bromfietzers. Uitsplitsend naar leeftijdscategorie, is het risico voor de groep 16-17-jarigen veel groter dan voor de andere leeftijdscategorieën. Bromfietsongevallen spelen daarbij een belangrijke rol. Het totale aantal bromfietsongevallen is vanaf 2001 overigens gedaald. Het aantal slachtoffers in veel mindere mate.

Op de ongevallekaart van Heiloo vallen de Kennemerstraatweg, de Vennewatersweg en de omgeving van 't Loo op. Een zeer opvallende 'losse' locatie is de scherpe bocht in De Omloop, waar zeer veel ongevallen plaatsvonden. Automobilisten verliezen in deze scherpe bocht de macht over het stuur. Overigens zijn op deze locatie na de reconstructie in 2006 geen ongevallen meer geregistreerd. De fietsongevallen concentreren zich langs de Kennemerstraatweg, in de omgeving van 't Loo en het Stationsgebied en in mindere mate op de Ewisweg - Ringweg - De Dors, Heerenweg - Hoogeweg en Westerweg.

Uitrukroutes brandweer

In de tekening zijn de bestaande uitrukroutes van de brandweer weergegeven. Ook zijn de brandweerkazerne en het politiebureau weergegeven. De uitrukroutes worden afgestemd op de keuzes voor het wegennet. Indien er wijzigingen zijn in de uitrukroutes zoals aangegeven in het figuur, dan vraagt de gemeente Heiloo de veiligheidsregio dit door te rekenen.



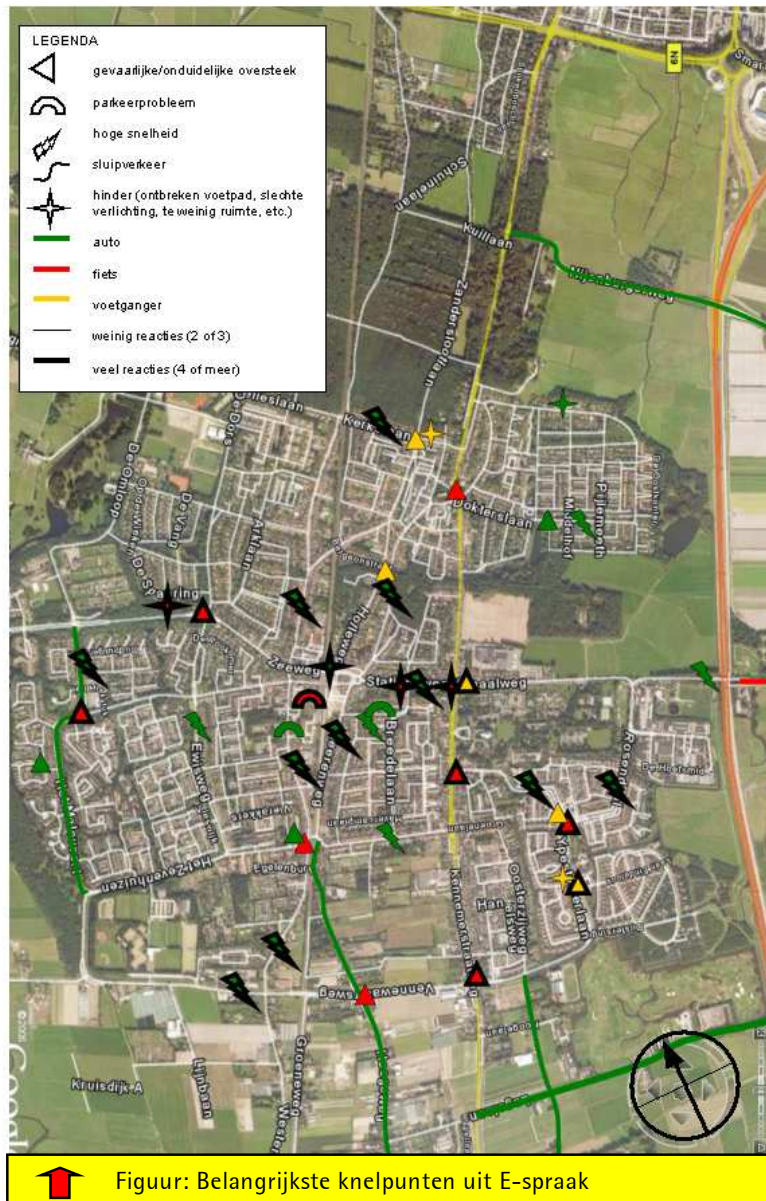
Figuur: Uitrukroutes Brandweer

E-spraak en inspraak

In de periode augustus-oktober 2007 is voor de gemeente Heiloo een E-spraakforum in de lucht geweest. Dit forum bood bewoners en andere belanghebbenden de gelegenheid om over onderwerpen aangaande het verkeer en vervoer in Heiloo meningen en suggesties aan te dragen of te reageren op de mening van anderen.

Vanuit de E-spraak was er in ieder geval veel aandacht voor overlast van het autoverkeer voor omwonenden en andere gebruikers van de weg en waren er relatief veel reacties op het gebied van fietsverkeer. Veel minder aandacht was er voor het openbaar vervoer en (auto)parkeren. In bijlage 3 zijn de resultaten van de E-spraak opgenomen. Bij de totstandkoming van het verkeersplan Heiloo zijn ook de reacties op het gebied van verkeer en vervoer meegenomen die waren ingediend bij de thema-avonden Wonen, welzijn en zorg. Deze reacties zijn eerder apart gerapporteerd en zijn niet opnieuw in de bijlage weergegeven.

De Ontwerpnota van dit verkeersplan heeft in maart-april 2008 ter inzage gelegen. Zeventien personen en organisaties hebben gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot inspraak. De inspraakreacties zijn in bijlage 7 weergegeven.



2

Visie: de hoofdlijnen van het beleid

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste hoofdlijnen van het verkeers- en vervoersbeleid in Heiloo aan de orde. Deze leiden tot de doelen voor het verkeersplan.

2.1 Kenmerken

Heiloo is een groene gemeente. De groene woonkwaliteit en recreatieve waarde van de gemeente staan hoog in het vaandel.

Heiloo kent een aantal kwetsbare wegvakken in het wegennet, waarbij de belasting door het autoverkeer een te grote wissel trekt op de woonkwaliteit en de veiligheid van het fietsverkeer. Het gaat concreet om de oost-westroutes Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan en de oude noord-zuidlinten Westerweg en Hoogeweg – Heerenweg.

Heiloo is een plaats met een kleine, goed befietsbare schaal. De fiets neemt daarom een belangrijke plaats in voor interne verplaatsingen binnen Heiloo en in de keten fiets-trein. De verkeersveiligheid van fietsers en het fietscomfort vragen aandacht.

Heiloo kent met Zandzoom en Zuiderloo aan de zuidzijde een grote bouwopgave die veel extra autoverkeer met zich meebrengt. De nieuwe aansluiting op de A9 kan de druk op Heiloo en omgeving van dit extra verkeer goed opvangen, maar dat betekent wel iets voor de rest van het wegennet.

Heiloo kent drie winkelconcentraties die volop moeten concurreren met vergelijkbare of grotere centra in de omgeving. De bereikbaarheid van de Heilooër centra speelt een belangrijke rol in de concurrentiepositie.

De bevolking van Heiloo is relatief oud. Veiligheid voor alle, ook kwetsbare verkeersdeelnemers, een toegankelijke infrastructuur en een toegankelijk openbaar vervoer zijn van groot belang.

2.2 Wensen

Heiloo wil daarom:

- 1 Kwetsbare routes ontlasten
- 2 De kansen voor de fiets benutten
- 3 De groene omgeving in stand houden en benutten
- 4 De bereikbaarheid van winkelcentra en station garanderen
- 5 De nieuwe aansluiting op de A9 optimaal benutten
- 6 Veiligheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers

2.3 Keuzen

De belangrijkste keuzes die uit deze wensen voortkomen, zijn:

- geen nieuwe autoverbindingen naar Alkmaar of Egmond;
- beperken autofunctie Kerkelaan - Stationsweg - Zevenhuizerlaan;
- Vennewatersweg onderdeel hoofdautostructuur;
- Het Malevoort - De Omloop - Belieslaan - De Dors - Ringweg - Ewisweg als belangrijke ontsluitingsweg voor de westzijde van Heiloo;
- fietsverbindingen in het buitengebied aanleggen;
- ontbrekende fietsschakels aanleggen;
- Heerenweg, Hoogeweg, Westerweg als hoofdfietsroutes (als autoverbinding afwaarderen);
- hoofdfietsstructuur in asfalt;
- toegankelijke bushaltes en routes naar winkelcentra;
- faciliteren parkeren voor fietsers en automobilisten;
- veiligheidsknelpunten aanpakken.

De keuzes in deze paragraaf zijn mede gemaakt op basis van de uitkomsten van de 'Richtingaanwijzer'. Deze zijn opgenomen in bijlage 4. In de doelen (paragraaf 2.4), de hoofdstructuren (hoofdstuk 3), en de maatregelen (hoofdstuk 4) worden deze keuzes verder uitgewerkt.

2.4 Doelen

De gemeente Heiloo wil met het uitvoeren van de maatregelen uit dit verkeersplan een aantal doelen bereiken. Deze doelen worden in deze paragraaf uiteengezet. Zie voor details over de criteria en de meetinstrumenten paragraaf 4.24.

In onderstaand overzicht zijn de wensen uitgewerkt tot concrete doelen. Er is onderscheid gemaakt in:

- ▷ Meetbare output
- ▽ Effectdoelen

1. Kwetsbare routes ontlasten

Voor het wegennet van Heiloo wordt in dit plan een bovengrens aan de verkeersintensiteit vastgelegd. Deze is gerelateerd aan de vormgeving, de functie en de omgeving van de weg van de weg, in 2018:

- ▷ Hebben alle wegen een inrichting die past bij de functie.
- ▽ Mag de autoverkeersintensiteit op geen van de wegen boven de grenswaarde liggen.
- ▽ Mogen de autoverkeersintensiteiten vanwege het kustverkeer maximaal drie dagen per jaar worden overschreden.

2. De kansen voor de fiets benutten

In 2018:

- ▽ Is het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers met 10% gedaald ten opzichte van 2004–2006 tot maximaal 8.
- ▷ Is 80% van het hoofdfietsnetwerk uitgevoerd in asfalt of beton.
- ▷ Hebben fietsers op alle rotondes binnen de bebouwde kom voorrang.
- ▷ Rijden bromfietsers op alle wegen binnen de bebouwde kom op de rijbaan.

3. De groene omgeving in stand houden en benutten

In 2018:

- ▷ Is de groene ring rondom Heiloo gecompleteerd.
- ▷ Is dit netwerk op vier nieuwe plaatsen aangetakt op het Heilooër fietsnetwerk.
- ▷ Zijn er fietsverbindingen beschikbaar naar Egmond aan Zee en Bergen met een maximale omrijfactor van 1,2.

4. De bereikbaarheid van winkelcentra en station garanderen

In 2018:

- ∇ Zijn zoveel fietsparkeerplaatsen beschikbaar, dat de bezettingsgraad van de klemmen bij 't Loo en in het Stationsgebied maximaal 85% bedraagt.
- ∇ Is de bezettingsgraad van de autoparkeerplaatsen bij 't Loo en in het Stationsgebied maximaal 90%.
- ▷ Zijn naar 't Loo, het Stationsgebied en Het Hoekstuk veilige en toegankelijke loop- en fietsroutes beschikbaar.

5. De nieuwe aansluiting op de A9 optimaal benutten

In 2018:

- ∇ Is het aandeel vrachtverkeer op de Kennemerstraatweg en Kanaalweg afgenomen tot onder 2%.
- ▷ Is de Vennewatersweg heringericht tot de hoofdontsluiting voor Heiloo-west.

6. Veiligheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers

In 2018:

- ∇ Is het totale aantal verkeersslachtoffers, buiten de A9, met 10% gedaald ten opzichte van 2004–2006 tot maximaal 27.
- ▷ Zijn alle bushaltes toegankelijk voor mindervaliden.
- ▷ Hebben alle rotondes binnen de bebouwde kom vrije doorgang voor voetgangers.

Tot 2018:

- ▷ Vindt jaarlijks een gedragsproject plaats dat aansluit bij doelgroepen met een groot verkeersveiligheidsrisico.

3

Hoofdstructuren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het netwerk voor auto, fiets, voetgangers, vrachtverkeer en openbaar vervoer.

3.1 Categoriëring wegennet

In een categorisiering van het wegennet wordt het wegennet ingedeeld in de verkeersruimte (de gebiedsontsluitingswegen, GOW) en het verblijfsgebied (de erftoegangswegen, ETW). De gebiedsontsluitingswegen zorgen voor het ontsluiten en verbinden van de wijken. Op deze wegen heeft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer met een redelijke snelheid prioriteit. Op kruispunten wordt zo nodig gezorgd voor een lage snelheid en is uitwisseling mogelijk. Op gebiedsontsluitingswegen van het hoogste type (GOW A) wordt het aantal kruispunten en conflictpunten zo veel mogelijk beperkt. Op de andere gebiedsontsluitingswegen (GOW B) is er meer ruimte om ook buiten de kruispunten conflicten toe te laten en de snelheid daartoe te beperken. Op de erftoegangswegen heeft het verblijven (op de weg fietsen, langs de weg wonen) de hoogste prioriteit. Dit geldt uiteraard voor de woonstraten (ETW B), maar ook op de wegen met een iets hogere functie (ETW A).

Grenzen aan de intensiteit

Het wegennet van Heiloo kent een fijnmazige structuur met relatief veel wegen met een gecombineerde verkeers- en verblijfsfunctie. In die gevallen wordt de capaciteit van de weg (het aantal auto's dat maximaal kan worden verwerkt) 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 intensiteiten. Om de verkeersintensiteiten op het wegennet van Heiloo te toetsen, zijn grenswaarden vastgesteld. In bijlage 6 wordt uitgebreid ingegaan op de grenswaarden voor het Heilooër wegennet. In de tabel zijn de overschrijdingen van de grenswaarden gemarkeerd. De grenswaarde legt de maximale hoeveelheid verkeer vast die een bepaalde weg aankan. Dit betekent niet dat deze weg ook zo benut zal worden.

In tabel 3.1 is per wegvak weergegeven:

- wat de huidige verkeersintensiteit is (huidig 2006);
- wat de intensiteit zou worden, met de ruimtelijke ontwikkeling in 2020, bij het huidige wegennet, aangevuld met de aansluiting op de A9 en zonder verdere verkeersmaatregelen (de referentie 2020);
- welke grens aan de intensiteit zou moeten worden gesteld (grenswaarde).

	Doorsnede (zie de figuur op de volgende pagina)	huidig 2006	referentie 2020	grenswaarde
1	Kennemerstraatweg (bij Ronde O laan)	17.900*	24.552	25.000
2	Kennemerstraatweg (bij Slimpad)	16.130*	16.170	20.000
3	Kennemerstraatweg (bij Lagelaan)	19.503*	19.800	25.000
4	Kerkelaan	7.400*	13.662	6.000
5	Stationsweg	8.622**	6.732	8.000
6	Zevenhuizerlaan	1.733**	1.276	4.000
7	Vennewatersweg (bij Kennemerstraatweg)	5.205**	9.086	20.000
8	Vennewatersweg (bij Het Malevoort)	1.450*	3.509	20.000
9	Het Malevoort	2.000*	3.905	8.000
10	De Omloop	2.688**	2.497	10.000
11	Zeeweg	6.787**	5.621	8.000
12	Het Zevenhuizen	2.458**	924	8.000
13	Ewisweg	2.900*	3.784	8.000
14	Ringweg/De Dors	1.950*	4.972	8.000
15	Heerenweg	4.886*	2.981	2.500
16	Hoogeweg	1.519*	715	2.500
17	Westerweg	3.150*	6.688	2.500

* Verkeersmodel 2005;

** Telcijfers gemeente Heiloo

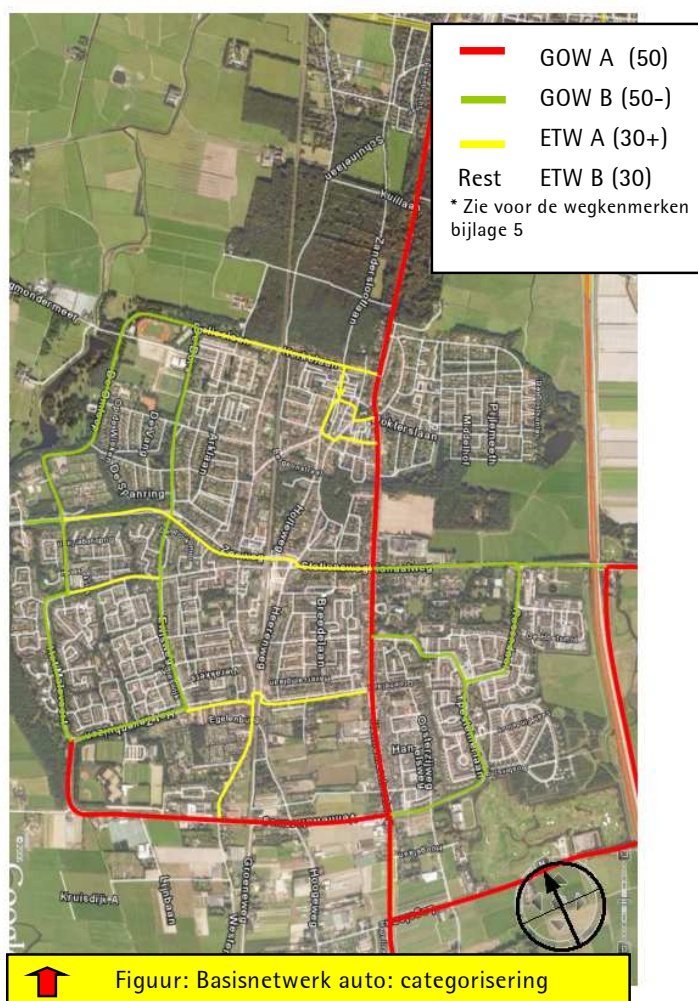
Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten huidig, referentie en maximaal (mvt/etm)

Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt, dat de autoverkeersintensiteiten in de toekomst met name op de Kerkelaan zeer sterk zullen toenemen. Ook op de beoogde noord-zuidfietsroutes (Zandloper) wordt het veel te druk. Er zijn dus maatregelen nodig.

Basicategorisering

De voorgestelde maatregelen op basis van de belastingen in de referentiesituatie en de doelen voor het Heilooër verkeerssysteem zijn verwerkt in de basicategorisering. Deze basis wordt eerst toegelicht. Op deze basis zijn verschillende varianten bedacht.

Er worden naast de aansluiting op de A9 en de verbindingen daarvandaan naar Heiloo (verbinding Lagelaan) en naar de Boekelermeer (verbinding langs de A9) geen nieuwe hoofdontsluitingswegen naar Heiloo voorgesteld. Een nieuwe verbinding naar Alkmaar of naar Egmond wordt niet voorgesteld.



De dragers van het autonet zijn:

- *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.
- *Kennemerstraatweg*
De Kennemerstraatweg verzorgt de interne ontsluiting van het oostelijk deel van Heiloo, de verbinding van Heiloo naar Alkmaar en naar Limmen - Castricum. De ontsluitende functie voor het westelijk deel van Heiloo wordt zo veel mogelijk overgenomen door de Vennewatersweg.
- *Vennewatersweg*
De Vennewatersweg verbindt het westen van Heiloo met de Kennemerstraatweg en de aansluiting op de A9 en ontsluit de nieuwe woongebieden Zandzoom en Zuiderloo.

De wegcategorisering is er verder op gericht om de kwetsbare oost-westroutes Kerkelaan - Stationsweg - Zevenhuizerlaan en de dragers van het fietsnetwerk Westerweg en Hoogeweg te ontlasten. Deze keuze heeft niet alleen consequenties voor de krappe gedeelten van deze wegen zelf. Er wordt voorgesteld om de Kerkelaan en Stationsweg verder te downgraden, over een grotere lengte dan de krappe gedeelten.

Aan de westzijde van Heiloo moet de ring, gevormd door Het Malevoort, De Omloop, Belieslaan, Ringweg, De Dors, Ewisweg en het Zevenhuizen voldoende zijn toegerust om automobilisten soepel naar de Vennewatersweg te laten afstromen. Door het verkeer in Heiloo-West meer te spreiden over wegen met een ontsluitende functie, wordt voorkomen dat al het noord-zuidverkeer op één route samenkomt.

Er worden maatregelen getroffen die erop gericht zijn winkelverkeer vanaf de Kennemerstraatweg niet via de Kerkelaan naar 't Loo te laten rijden, maar via de Raadhuisweg.

In de figuur hiernaast is een nummering aangegeven op wegen in Heiloo. Deze nummers corresponderen met de nummering in de tabellen 3.1 tot en met 3.3. In deze tabellen is het aantal voertuigbewegingen bij de verschillende varianten weergegeven.



Figuur: Opgenomen doorsneden

Varianten

Aanvullend op de basiscategorisering (basis in de tabellen 3.2 en 3.3) is een aantal varianten onderzocht. Verkend is, wat het effect zou zijn van het afsluiten van één of twee spoorwegovergangen, om zo de verschuiving van verkeer naar de Vennewatersweg nog meer vorm te geven. De hiernavolgende varianten zijn onderzocht:

- 1 afsluiting van de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan;
- 2 afsluiting van de spoorwegovergang in de Zeeweg;
- 3 afsluiting van de spoorwegovergangen Zevenhuizerlaan en Zeeweg.

De verkeersintensiteiten in de tabellen zijn bepaald met behulp van het verkeersmodel. Er zijn in de uitkomsten opvallende verschillen tussen de varianten en ten opzichte van de huidige situatie. Deze kunnen niet altijd logisch worden verklaard. Dit wordt deels veroorzaakt door het alles-of-niets-principe van het verkeersmodel, waardoor alle voertuigen op een relatie dezelfde (kortste) route kiezen. In praktijk zal het verkeersaanbod zich, bij verschillende vergelijkbare routes, meer spreiden over het wegennet.

doorsnede	basiccategorisering	variant 1	variant 2	variant 3
1 Kennemerstraatweg	24.112	24.277	24.200	24.420
2 Kennemerstraatweg	17.215	17.897	15.356	15.697
3 Kennemerstraatweg	20.438	20.251	20.383	20.042
4 Kerkelaan	5.555	6.292	7.909	9.724
5 Stationsweg	5.665	7.095	2.068	1.793
6 Zevenhuizerlaan	4.059	1.166	5.049	1.221
7 Vennewatersweg	9.823	10.945	10.329	12.595
8 Vennewatersweg	3.289	3.784	3.476	4.543
9 Het Malevoort	2.585	2.860	2.739	3.366
10 De Omloop	132	154	385	572
11 Zeeweg	2.948	3.014	2.321	1.936
12 Het Zevenhuizen	4.125	3.091	4.081	3.190
13 Ewisweg	4.499	5.687	8.767	8.173
14 Ringweg/ De Dors	7.205	6.633	7.194	7.469
15 Heerenweg	1.562	1.045	1.958	869
16 Hoogeweg	2.398	1.089	3.069	1221
17 Westerweg	1.419	4.059	1.397	5.830

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten modelvarianten (mvt/etm, 2020)

doorsnede	basiccategorisering	variant 1	variant 2	variant 3
1 Kennemerstraatweg	-2%	-1%	-1%	-1%
2 Kennemerstraatweg	6%	11%	-5%	-3%
3 Kennemerstraatweg	3%	2%	3%	1%
4 Kerkelaan	-59%	-54%	-42%	-29%
5 Stationsweg	-16%	5%	-69%	-73%
6 Zevenhuizerlaan	218%	-9%	296%	-4%
7 Vennewatersweg	8%	20%	14%	39%
8 Vennewatersweg	-6%	8%	-1%	29%
9 Het Malevoort	-34%	-27%	-30%	-14%
10 De Omloop	-95%	-94%	-85%	-77%
11 Zeeweg	-48%	-46%	-59%	-66%
12 Het Zevenhuizen	346%	235%	342%	245%
13 Ewisweg	19%	50%	132%	116%
14 Ringweg - De Dors	45%	33%	45%	50%
15 Heerenweg	-48%	-65%	-34%	-71%
16 Hoogeweg	235%	52%	329%	71%
17 Westerweg	-79%	-39%	-79%	-13%

Tabel 3.3: Verschillen ten opzichte van de referentiesituatie in tabel 3.1 (mvt/etm, 2020)

De basiscategorisering zorgt voor een evenwichtige verdeling over de drie oost-west-routes, maar kent wel een zware belasting van de Zevenhuizerlaan. De hoge belasting op de Zevenhuizerlaan – Hoogeweg en de ongelukkig situatie bij de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan verdienen dan ook de aandacht. Een afsluiting (eventueel met uitzondering van hulpdiensten) van de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan (variant 1) leidt aantoonbaar tot een ontlasting van de Zevenhuizerlaan en moet als een serieuze optie in beeld blijven. De varianten met een knip in de spoorwegovergang Zeeweg, leiden tot te veel autoverkeer op de Kerkelaan en zijn daardoor niet geschikt. Het afsluiten van de spoorwegovergang in de Zeeweg stuit bovendien op grote bezwaren van de brandweer, omdat daarmee hun belangrijkste toegangsweg naar Heiloo-West wordt afgesloten. Dit heeft grote gevolgen voor de uitruktijden en is dus niet wenselijk.

Geluidhinder

De aanpassing van de wegenstructuur van Heiloo heeft gevolgen voor de geluidbelasting van het wegverkeer op de gevels van gevoelige bestemmingen (vooral woningen) langs het Heilooër wegennet.

Op wegen die meer gemotoriseerd verkeer te verwerken krijgen, neemt de geluidbelasting, zonder aanvullende maatregelen, toe. Op wegen die minder gemotoriseerd verkeer te verwerken krijgen, neemt de geluidbelasting af. Op grond van de Wet geluidhinder moet voor 'Wijzigingen op of aan de weg' onderzoek worden uitgevoerd naar een mogelijke reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt tussen de huidige geluidssituatie en de geluidssituatie tien jaar na de wijziging. De aanpassing van de wegenstructuur van Heiloo kan worden gezien als een wijziging op of aan de weg.

Voor een globaal beeld van de gevolgen van deze wijziging is een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie (op basis van het verkeersmodel 2005 en telcijfers van de gemeente Heiloo van de afgelopen jaren) en het verkeersmodel 2020.

Omdat de voorstellen voor de categorisering van het wegennet, de (ook qua geluidhinder) kwetsbare wegen Kerkelaan en Stationsweg ontlasten, heeft de categorisering per saldo een positief effect op de geluidssituatie in Heiloo. Berekeningen van de Milieudienst Regio Alkmaar bevestigen dat.

Door verhoging van de verkeersintensiteiten (door autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen) en verschuiving van intensiteiten naar andere wegvakken, is wel een aantal aandachtspunten op het gebied van wegverkeerslawaaï te onderscheiden. Variant 1 van de categorisering (dus inclusief een afsluiting van de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan) zorgt op de Vennewatersweg en de route Ewisweg - Ringweg - De Dors voor een toename van de geluidshinder van 2 dB of meer ten opzichte van de huidige situatie. Indien de geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ligt, kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente kan dan gehouden zijn om maatregelen te treffen om het effect van de extra verkeersintensiteiten te compenseren. Voor de Vennewatersweg kunnen onderzoeken en eventuele maatregelen worden meegenomen in de voorgenomen aanpassing van deze weg. Voor de Ewisweg - Ringweg - De Dors is aanvullend akoestisch onderzoek nodig, voordat de eerste aanpassingen aan de wegenstructuur van Heiloo plaatsvinden.

Luchtkwaliteit

De wijzigingen in de verkeersstructuur hebben ook gevolgen voor de luchtkwaliteit. In een verkennende berekening zijn de gevolgen geïnventariseerd. Aangezien de ernstigste luchtproblemen in het algemeen de komende jaren te verwachten zijn (daarna wordt de lucht door allerlei maatregelen steeds schoner), is gerekend met de autoverkeersintensiteiten voor 2020 met de achtergrondconcentraties voor 2008: de 'worst case' -

situatie. In het onderzoek zijn de zwaarstbelaste wegvakken meegenomen en de wegvakken met een grote toename door de maatregelen in het verkeersplan.

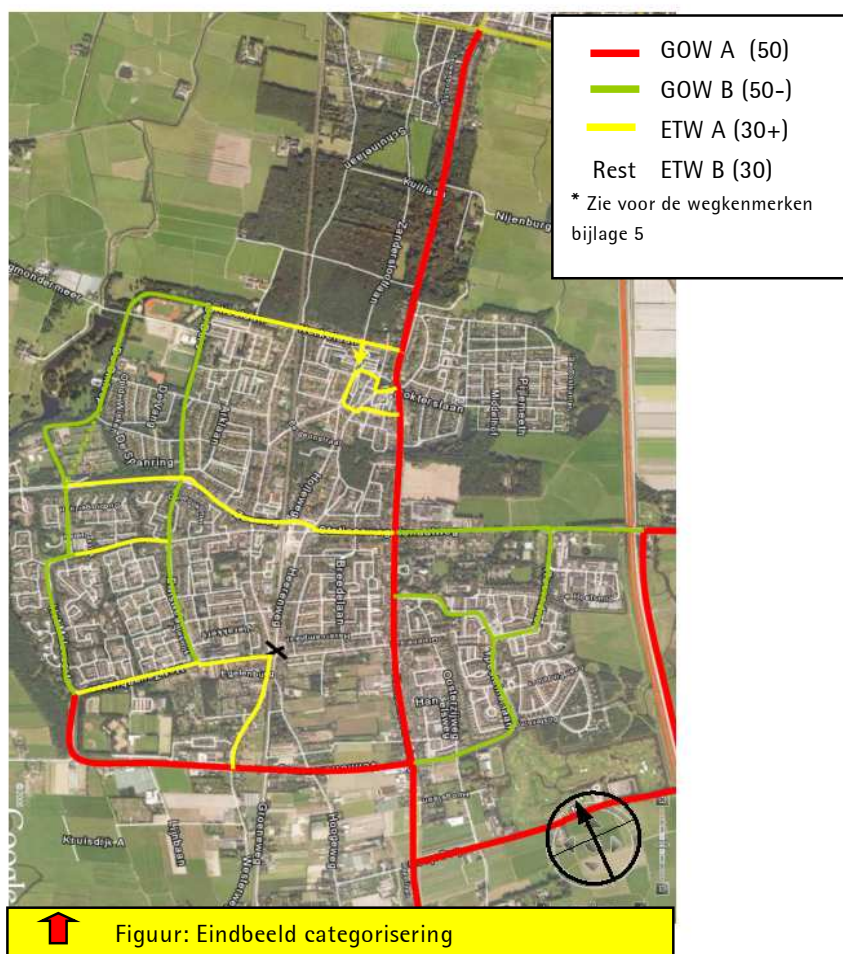
Uit de luchtkwaliteitsberekeningen blijkt, dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden optreden. De hoogste belasting is te verwachten op de Kennemerstraatweg. Deze blijft echter ruim onder de grenswaarde. De Wet luchtkwaliteit vormt geen beletsel om de voorstellen uit dit Verkeersplan uit te voeren. In bijlage 5 zijn de in- en uitvoergegevens van de luchtkwaliteitsberekeningen weergegeven.

Eindbeeld categorisering

Het eindbeeld voor de categorisering ziet er dan als volgt uit:

- hoofdontsluiting via A9 – Kennemerstraatweg – Vennewatersweg;
- Kerkelaan en Stationsweg: aangepaste inrichting om verkeerstoename te voorkomen;
- inrichting ontsluitingswegen in Heiloo-West als gebiedsontsluitingswegen;
- oude Linten primair als fietsroute;
- optie afsluiting spoorwegovergang Zevenhuizerlaan;
- grenzen aan intensiteit vastgelegd

In het eindbeeld van de categorisering is ook een mogelijke rechttekening van De Omloop bij de Zeeweg opgenomen. Bij de herontwikkeling van dit gebied, zou de optie voor een recht doorgetrokken Omloop kunnen worden meegenomen. Ook de afwaardering van de Zeeweg kan in deze ontwikkeling worden betrokken. De voorkeurskenmerken die passen bij de categorisering, zijn uitgewerkt in bijlage 6.



3.2 Fietsnetwerk

Het wegen- en stratennet van Heiloo heeft een heldere rastervormige opzet. Alle wegen en straten in het raster zijn van nature onderdeel van het fietsnetwerk van Heiloo.

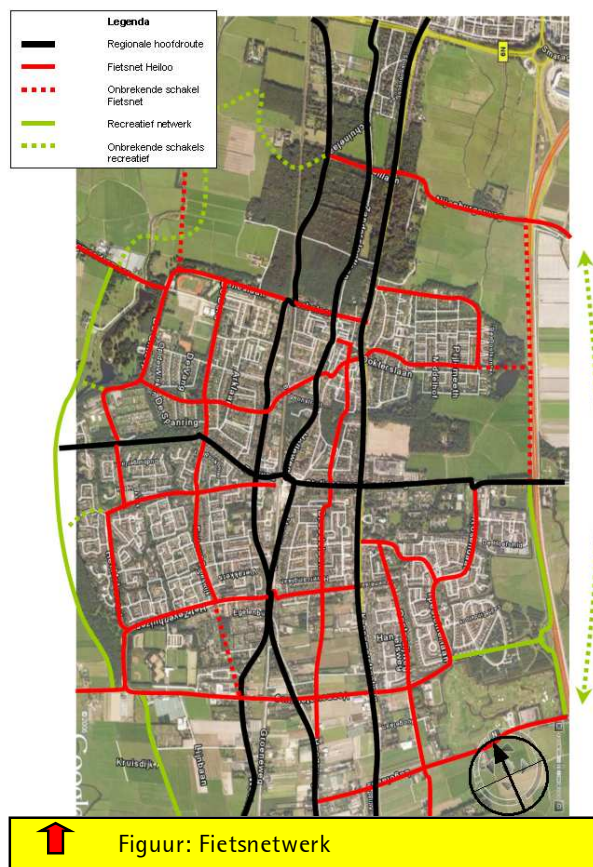
Binnen het fietsnetwerk kan een viertal routes worden onderscheiden die een functie hebben als regionale hoofdfietsroute. Ook binnen het fietsnetwerk van Heiloo hebben deze routes een belangrijke functie als dragers van het fietsnetwerk. Het gaat om de volgende routes:

- Hoogeweg - Heerenweg;
- Westerweg;
- Kennemerstraatweg;
- Zeeweg - Stationsweg - Kanaalweg.

De Loo-as via de Breedelaan naar 't Loo biedt onvoldoende continuïteit voor het predikaat hoofdroute. Op wijkniveau kan deze route wel een rol spelen.

Voor het gedeelte van de Heerenweg tussen 't Loo en het Stationsgebied is verkend in hoeverre een alternatieve route via de Holleweg, als alternatief voor de Heerenweg kan dienen. De Holleweg is een rustige straat parallel aan de Willibrordusweg - Heerenweg. Deze straat biedt een rechtstreekse verbinding tussen 't Loo en het Stationscentrum. Gezien de relatief zware autobelasting van de Willibrordusweg - Heerenweg is de Holleweg als alternatief in het fietsnetwerk opgenomen.

Rondom Heiloo is een netwerk van regionale fietsroutes gepland. Een deel van deze verbindingen is al aanwezig, maar het netwerk moet nog worden aangevuld. Op het fietsnetwerk zijn ook enkele gewenste verbindingen opgenomen van het bebouwde gebied naar het buitengebied. De ligging van de recreatieve routes en de aansluitingen van binnen naar buiten zijn indicatief.



3.2.1 Voetgangersroutes

De hoofdroutes voor het voetgangersverkeer in Heiloo verbinden de centra Stationsgebied, 't Loo en het Hoekstuk met elkaar en met de belangrijkste bevolkingsconcentraties. Er is een nieuwe route opgenomen tussen de Spanring en de Oudburgerlaan. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van het Hoekstuk.



↑ Figuur: Voetgangersroutes

3.2.2 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 expeditieroutes aan te wijzen.

De aansluiting op de A9 vormt het centrale punt in de nieuwe vrachtverkeerroutes. Vanaf dit punt wordt via de verbinding parallel aan de A9 en via de Kennemerstraatweg het vrachtverkeer verdeeld. Voor de openstelling van de A9-aansluiting is de Kennemerstraatweg de hoofdwas en wordt ook via de Kanaalweg-west vrachtverkeer afgewikkeld.

Alle belangrijke bestemmingen in Ypestein zijn te bereiken via wegen die daar goed geschikt voor zijn: de Ypesteinerlaan en de Kanaalweg. Deze wegen hebben een ruim profiel, vrijliggende fietspaden en alle woningen staan op enige afstand van de weg. Om het Stationsgebied te bereiken, moet het vrachtverkeer altijd over wegen die minder prettig te berijden zijn voor grote vrachtauto's. Vanaf de Kennemerstraatweg is het Stationsgebied het snelst te bereiken over de Stationsweg. Bevoorradend verkeer voor winkelcentrum 't Loo dient gebruik te maken van de Raadhuisweg.



↑ Figuur: Vrachtroutes

Bevoorrading van de winkels aan de Raadhuisweg zelf, gebeurt vanaf de achterkant.

Om de expeditieroutes goed te laten functioneren moeten deze zodanig ingericht zijn dat de routes geschikt en comfortabel zijn voor vrachtverkeer. Daarnaast moet de bewegwijzering ook overeenkomen met de routes. Tot slot moeten de routes onder de aandacht worden gebracht bij de winkeliers en bedrijven.

Een ander aspect van het bevorderen van de expeditieroutes is het weren van vrachtverkeer op ongewenste routes.

Samen met Alkmaar wordt gezocht naar mogelijkheden van stedelijke distributie. In zo'n systeem worden goederen buiten het stedelijke gebied overgeslagen in kleinere voertuigen. Heiloo kan dan worden afgesloten voor voertuigen langer dan 12 m. Gemeente Heiloo zal bij Alkmaar aandringen op een spoedige uitvoering van deze verkenning.

3.3 Routes gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg moet de gemeente beschikbare routes aangeven. Na opstelling van de aansluiting op de A9 kunnen deze routes buitenom plaatsvinden. Vooralnog is gebruik van de Kennemerstraatweg onvermijdelijk.



3.4 Openbaar- vervoernetwerk

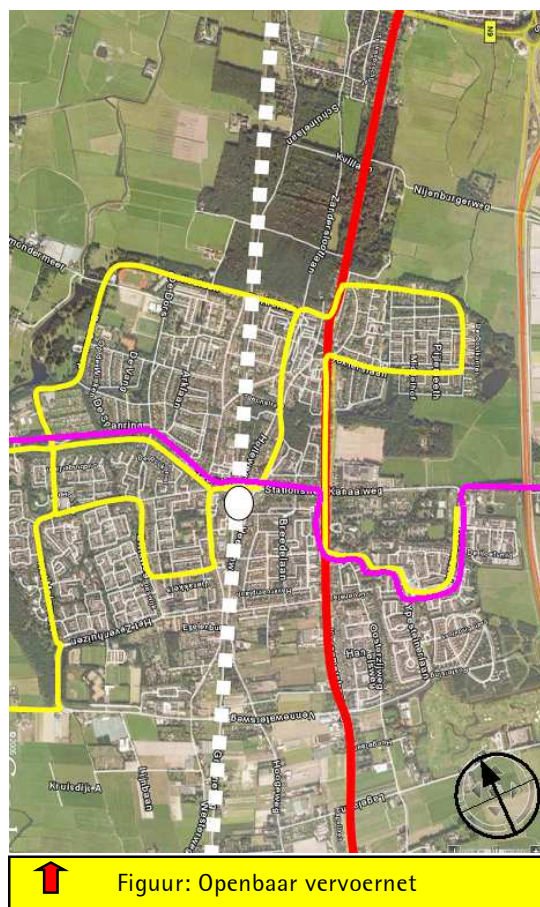
Het openbaar vervoernetwerk van Heiloo bestaat uit:

- het treinstation van Heiloo;
- de regionale buslijn over de Kennemerstraatweg;
- de regionale buslijnen naar Boekelermeer-Akerslout, naar Egmond - Castricum;
- de buurtbussen naar Egmond en Bergen;
- de OV-taxi.

De vijf systemen bedienen ieder een eigen deelmarkt. De regionale buslijnen naar Boekelermeer-Akerslout, Egmond en Castricum zijn nieuw en worden bij het ingaan van de nieuwe OV-consessie in december 2008 toegevoegd.

Vooraf met de fietsbereikbaarheid van het station en de bushaltes kan het belang van het openbaar vervoer in Heiloo nog worden versterkt. De schaal van Heiloo is onvoldoende voor een kansrijk regulier busvervoer voor de ontsluiting. De combinatie fiets - OV biedt op de schaal van Heiloo de meeste kansen. Het buurtbussysteem, aangevuld met de OV-taxi kan zich richten op het sociale aspect van het openbaar-vervoersysteem. Een betere afstemming tussen de busdiensten van de twee buurtbusorganisaties kan de dienstverlening van het buurtbussysteem naar verwachting verder verbeteren.

De aantakking van het openbaar vervoer op het bedrijventerrein Boekelermeer vanuit Heiloo is, ook gezien de ambities in het regionale bereikbaarheidsplan, een belangrijk aandachtspunt.



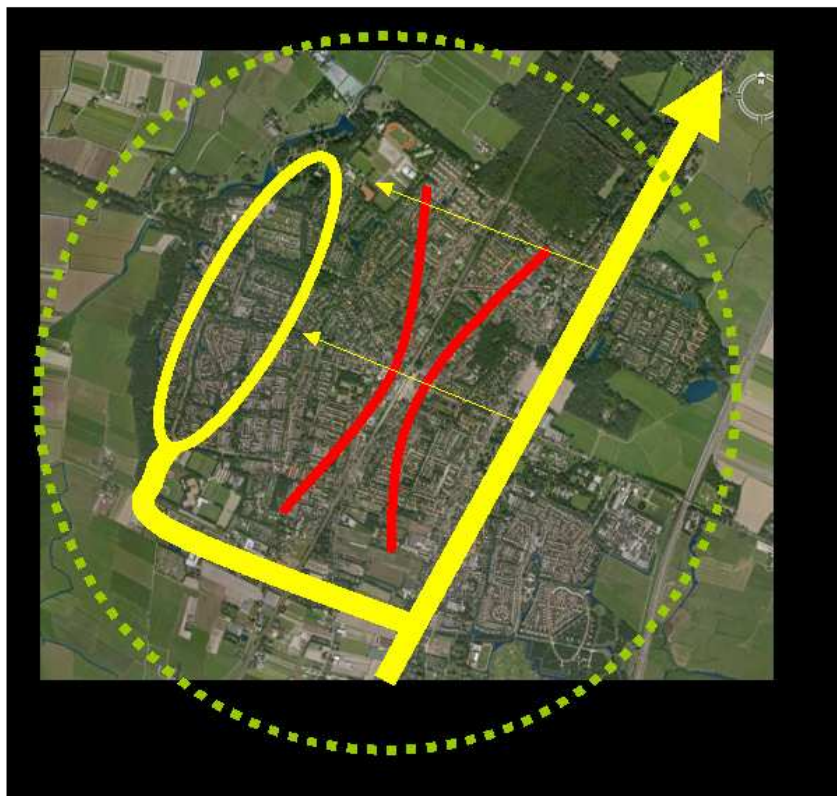
Figuur: Openbaar vervoernet

3.5 De hoofdstructuur

In de hiernavolgende figuur is de hoofdstructuur van het Heilooër verkeerssysteem samengevat. In de figuur zijn de belangrijkste kenmerken van het systeem opgenomen.

Te zien zijn:

- de groene ring van fietsroutes rondom Heiloo;
- de Zandloper als voornaamste fietsroutes;
- de Kennemerstraatweg en de Vennewatersweg als dragers van het autonetwerk;
- de ontsluitingswegen in Heiloo-West;
- de afgewaardeerde Kerkelaan en Stationsweg.



De hoofdstructuur samengevat met de groene ring, de zandloper en ontsluitingswegen van Heiloo-west

4

Maatregelen

In dit hoofdstuk worden de concrete maatregelen uitgewerkt. Wat moet er gebeuren om de doelen van het verkeersplan te realiseren?

4.1 Geen nieuwe autoverbindingen met Alkmaar

De wens om een groene gemeente te blijven, biedt geen plaats aan een nieuwe autoverbinding naar Alkmaar. Het waardevolle gebied ten noorden van Heiloo zou daardoor immers worden versnipperd. De voorgestelde verkeersstructuur is daarop aangepast.

4.2 Herinrichting Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan (snaren)

De drie oost-westroutes met aanliggende bebouwing Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan zijn drie drukbelaste woonstraten. De verkeersbelasting op deze wegen is dusdanig dat een samenhangende doelstelling geldt voor de (her)inrichting van de wegen en de maximaal te accepteren intensiteiten.

Een belangrijk 'wapen' in deze strijd is de aanleg van een aansluiting op de A9 in combinatie met een opwaardering van de Vennewatersweg. De aansluiting op de A9 zorgt op een hoger schaalniveau voor een sterkere oriëntatie van het Heilooër verkeer op het zuiden, waardoor de Kerkelaan en de Stationsweg (en de Kennemerstraatweg richting Alkmaar) een lagere verkeersbelasting krijgen. Het zuidverkeer krijgt met de Vennewatersweg een geschikte route.

In de categorisering zijn verschillende aanvullende maatregelen uitgewerkt.

Voorgesteld wordt:

- Een 30 km/h-gebied met (op conflictpunten) snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten in de Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan.
- Voorrang van rechts op de belangrijkste kruispunten, fietsers in de voorrang bij hoofdfietsroutes.
- Op deze kruispunten de verblijfsfunctie benadrukken ('pleinen', zie figuur).
- Profiel verder grotendeels handhaven, ook gezien de relatief recente inrichting van de straten.



↑ Figuur: Voorbeeld pleininrichting

- Afhankelijk van het gebruik van de Vennewaterswegtunnel onder het spoor door wordt de afsluiting van de spoorwegovergang Zevenhuizerlaan als optie achter de hand gehouden. Met een afsluiting kan de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de spoorwegovergang worden versterkt.
- Functie Kerkelaan - Willibrordusweg in centrumontsluiting beperken (zie paragraaf 4.7).

4.3 Herinrichting Westerweg, Heerenweg en Hoogeweg (Zandloper)

Opgaven:

- beperken doorgaand autoverkeer, zeker vrachtverkeer;
- versterken fietsstructuur: herkenbaarheid, veiligheid, comfort;
- rekening houden met bestaande en nieuwe functies.



↑ Figuur: Voorbeelden fietsstraten →

Het ideaalprofiel voor de Zandloper is een fietsstraat. Een fietsstraat is een straat die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door de vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is de menging van fiets- en autoverkeer, waarbij de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. In de figuren zijn enkele voorbeelden opgenomen.

Een fietsstraat kan functioneren tot een maximale autoverkeersintensiteit van circa 2.500 mvt/etm. De hoofd fietsroute Westerweg tussen Zevenhuizen en de Vennewatersweg is te druk voor een fietsstraat. Op die route moet het huidige profiel met fietsstroken worden gehandhaafd.

Bij de uitwerking van de wegen zal moeten worden bepaald of in aanvulling op de herinrichting van de wegen nog aanvullende snelheidsremmende en/of circulatiemaatregelen nodig zijn. Gezien de hoge verkeersdruk op de Heerenweg wordt voorgesteld de mogelijkheden voor circulatiemaatregelen (eenrichtingsverkeer) en herinrichting op korte termijn te onderzoeken en de bewonersvereniging Veilige Heerenweg daarbij te betrekken.

4.4 Verenigen doorstroming en veiligheid Kennemerstraatweg

Met de aanleg van de aansluiting Heiloo op de A9 krijgt de Kennemerstraatweg meer een lokale functie. Hoewel het ten opzichte van de bestaande situatie niet (veel) rustiger wordt, wordt de groei van Heiloo en Limmen en van het doorgaande verkeer door de aansluiting afgevangen en verandert het karakter van het verkeersgebruik van de

Kennemerstraatweg van Heiloo-vreemd verkeer (in de huidige situatie circa 30% doorgaand) naar auto's met herkomst of bestemming in Heiloo.

Een structurele aanpassing van de Kennemerstraatweg (waardoor de weg minder aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer) is niet gewenst:

- de Kennemerstraatweg blijft een alternatief voor A9 (een robuust netwerk bij calamiteiten);
- doorstroming openbaar vervoer vraagt een soepele afwikkeling;
- de Kennemerstraatweg blijft de ruggengraat van het autonetwerk van Heiloo.

Het belangrijkste aandachtspunt voor de verkeersveiligheid, in ieder geval subjectief, is het kruispunt Stationsweg - Kennemerstraatweg. Dit kruispunt heeft recentelijk een beperkte herinrichting gekregen met behoud van de verkeerslichten. Toepassing van een rotonde bleek uit oogpunt van verkeersafwikkeling niet gewenst. Bij de herontwikkeling van de locatie Campina wordt de mogelijkheid van een rotonde opnieuw onderzocht.

Uitgangspunt bij de inrichting van de Kennemerstraatweg is dat oversteken gebeurt op de kruispunten. Daar kan de oversteekbaarheid met middengeleiders, zebra's en/of een verkeerslichtenregeling worden geoptimaliseerd. Op wegvakken worden in principe geen oversteekvoorzieningen toegepast.

4.5 Vormgeving Vennewatersweg

Bij de ontwerpogave voor de Vennewatersweg komen alle aspecten van de ontsluiting van Heiloo in zuidelijke richting samen:

- De oriëntatie van het autoverkeer uit Heiloo-West verschuift naar het zuiden, met als gevolg meer druk op de Vennewatersweg.
- De auto-ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo gebeurt vanaf de Vennewatersweg, met als gevolg meer druk op de Vennewatersweg én meer aansluitpunten op deze weg.
- De vormgeving van de Vennewatersweg heeft een relatie met de omgeving; de weg komt in bebouwd gebied.
- Er komt een tunnel onder de spoorlijn in de Vennewatersweg met als gevolg een snellere doorstroming en (enigszins) meer capaciteit.
- De twee belangrijkste noord-zuidfietsroutes kruisen de Vennewatersweg; het belang van deze routes neemt toe met de realisatie van Zandzoom en Zuiderloo. Het is nodig op de kruispunten structurele maatregelen te treffen om de veiligheid van fietsers te vergroten.
- Een soepele verkeersafwikkeling op de Vennewatersweg kan bijdragen aan de ontlasting van de overige oost-westroutes.

De Vennewatersweg krijgt een ontwerpsnelheid van 50 km/h met een groene inpassing, zonder geluidswallen. De weg komt dus (op afstand) tussen de bebouwing. Op de kruispunten is een veilige oversteek van de Vennewatersweg van belang, maar ook een vlotte doorstroming in oost-westrichting.

4.6 De ontsluiting van Heiloo-West

Aan de westzijde van de Heiloo moet de ring, gevormd door Het Malevoort, De Omloop, Belieslaan, Ringweg, De Dors, Ewisweg en Het Zevenhuizen voldoende zijn toegerust om automobilisten soepel naar de Vennewatersweg te laten afstromen.

Er is langs deze wegen relatief weinig direct aanliggende bebouwing en de profielen zijn relatief ruim. De 'opnamecapaciteit' van de wegen is daardoor groter dan bijvoorbeeld de Kerkelaan en de Stationsweg.

De ontsluitingswegen in Heiloo-West liggen echter niet buiten de bebouwing, maar midden in de wijk. Daarom zijn er op tal van punten oversteekrelaties van voetgangers en fietsverkeer, die veilig moeten worden afgewikkeld.

Het Malevoort, De Omloop en de Belieslaan zijn op hoofdlijnen al geschikt voor de ontsluitingsfunctie. Op De Dors, Ringweg en Ewisweg zijn gelijkwaardige kruispunten met snelheidsremmers in de vorm van punaises toegepast. Deze vormgeving pas niet in de wegkenmerken van een ontsluitingsweg en zal in de loop van de tijd moeten worden aangepast. De exacte vormgeving moet worden onderzocht. In ieder geval is een voorrangsregeling wenselijk in combinatie met snelheidsremming op potentiële conflictpunten. Parkeren op de rijbaan is bij de ontsluitingsfunctie niet gewenst.

4.7 Bereikbaarheid 't Loo

Met de komst van de rotonde in de Kennemerstraatweg ontstaat de mogelijkheid van het creëren van één heldere toegang tot het centrumgebied met een daarop afgestemde parkeerroutering in de omgeving van 't Loo. Met deze aanpak kan de functie van de Kerkelaan in de ontsluiting van 't Loo ook worden beperkt.

In deze parkeercirculatie neemt de rol van de Raadhuisweg in de verkeerscirculatie toe én moet aan- en afrijdend vrachtverkeer langs het parkeerterrein van 't Loo rijden. De nieuwe rotonde Kennemerstraatweg – Raadhuisweg is een herkenbare en geschikte toegang voor het centrum.

Om dit te bereiken worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Voor het gedeelte van de Willibrordusweg tussen de Kerkelaan en de Vinkenbaan wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, in combinatie met een linksafverbod in de Kerkelaan.
- De winkels aan de Raadhuisweg hebben aan de achterzijde een mogelijkheid voor laden en lossen, waardoor het laden en lossen in de straat kan verdwijnen.

De komst van de rotonde op de Kennemerstraatweg heeft de doorstroming verbeterd, maar het is niet wenselijk het linksafverbod aan het einde van de Van Aostastraat op te heffen.

De parkeerroutering biedt de mogelijkheid om eventueel de autofunctie van het Looplein te beperken, zonder daarmee de Kerkelaan extra te belasten.

In de circulatie is een hoofdroute te onderscheiden: via de Raadhuisweg van en naar het grote parkeerterrein. Daarnaast geldt de route via de Van Aostastraat en de extra toegang via de Willibrordusweg als alternatief. De verbinding Raadhuisweg – Willibrordusweg wordt bij voorkeur over de Schoollaan gerealiseerd. De Schoollaan is in de huidige situatie afgesloten.



Figuur: Parkeerroutering

4.8 Verkennen mogelijkheden distributiecentrum

Voor de lange termijn wordt in regionaal verband gezocht naar mogelijkheden van stedelijke distributie. In zo'n systeem worden goederen buiten het stedelijke gebied overgeslagen in kleinere voertuigen. De invoering van zo'n centrum zal moeten gebeuren in overleg met regionale partners en met de bedrijven (de vervoerders, de verzenders en de ontvangers van de goederen). Heiloo kan dan worden afgesloten voor voertuigen langer dan 12 m.

4.9 Ontsluiten van de groene omgeving voor de fiets (groene ring)

In regionaal verband wordt gewerkt aan de realisatie van een groene ring rond Heiloo. Vanuit het verkeersplan is het zaak de kansen die daaruit voortkomen, te benutten en te zorgen voor een aansluiting tussen het fietsnetwerk binnen de bebouwde kom en de groene ring. In het fietsnetwerk is een aantal verbindingen opgenomen.

4.10 Investeren in fietscomfort

Zowel uit de rapportage Fietsbalans van de Fietsersbond als uit de E-spraak in Heiloo komt het fietscomfort op de tegelfietspaden in Heiloo als een belangrijk knelpunt naar voren. De fietspaden liggen niet strak en sowieso is het fietscomfort op tegelfietspaden, zeker in combinatie met de vaak aanwezige bomen langs het fietspad, niet optimaal.

De tegelpaden houden in veel gevallen verband met de aanwezigheid van gasleidingen onder het fietspad. Ervaringen in andere gemeenten leren dat de combinatie van fietspaden in asfalt en gasleiding goed mogelijk is.

Op een aantal punten valt het fietsnetwerk samen met woonstraten en kan een fietsstraat de fiets meer comfort en een herkenbare vormgeving bieden die past bij een hoofdroute.

4.11 Investeren in fietsparkeren

Een goede fietsparkeerplaats bij de herkomst en bestemming van de fietser is een voorwaarde voor meer fietsgebruik. De aard van de bebouwing in Heiloo maakt dat het faciliteren van fietsparkeerplaatsen aan de woningzijde geen interessant item is. Bij de bestemmingen in Heiloo is het stallen van fietsen wel van belang.

Bij het station zijn in 2004 nieuwe onbewaakte fietsstallingen en kluizen aangebracht. Voldoende fietsparkeerplaatsen bij het station zijn essentieel. Ook in de bestaande situatie zijn er bij het station te weinig fietsparkeerplaatsen. Zodra alle fietsparkeerplaatsen aan de oostzijde van het spoor beschikbaar zijn, zal blijken of dit probleem structureel is. De toegangswegen naar de fietsparkeerplaatsen bij het station zijn een aandachtspunt, in ieder geval qua verlichting.

Beleidsuitgangspunt is dat bij het station van Heiloo ruim voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig moeten zijn, desnoods ten koste van het autoparkeren. Op dit moment zijn er 465 fietsparkeerplaatsen gepland.

Sinds kort biedt NS de mogelijkheid om ook op stations zonder bewaakte fietsstalling de OV-fiets aan te bieden. Voor fietsers met een bestemming in Heiloo kan de OV-fiets een belangrijke rol spelen in het laatste onderdeel van de verplaatsingsketen. De mogelijkheid van de OV-fiets in Heiloo verdient nadere verkenning.

Een bewaakte fietsenstalling bij 't Loo is een stap te ver. De manier waarop de Heilooër fietsers hun fiets nu stallen, zonder kettingen wijst niet op een latente behoefte aan zo'n voorziening. Wel is het zaak dat er, nabij de ingangen voldoende fietsparkeerfaciliteiten van goede kwaliteit, waarvan een aantal met aanbindmogelijkheid, worden aangeboden.

4.12 Veilige en toegankelijke routes voor voetgangers

In het voetgangersnetwerk zijn de belangrijkste hoofdroutes voor voetgangers opgenomen. Het betreft de routes naar de winkelcentra en het station.

Op deze routes moet een veilige en voor ouderen met rollator of scootmobiel, mindervaliden en slechtzienden² toegankelijke voetgangersroute beschikbaar komen. Langs gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen A is een voetgangersvoorziening in de vorm van een trottoir of een vrijliggend pad nodig. In woonstraten (erftoegangsweg B) kan met een loopstrook of zonder aparte voorziening worden volstaan, mits daarmee voldoende geleiding kan worden geboden.

Buiten het hoofdnet voor voetgangers gelden voor de vorm van de voorzieningen dezelfde uitgangspunten als op het hoofdnet (alleen op woonstraten geen trottoir, zorgen voor geleiding voor slechtzienden en toegankelijkheid voor mindervaliden). Buiten het hoofdnet voor voetgangers is evenwel geen uitvoeringsprogramma opgezet. Maatregelen dienen te worden meegenomen in het reguliere onderhoudsprogramma van wegen.

Het hoofdnet voor voetgangers verdient ook extra aandacht bij het beheer en onderhoud van het voetpadennetwerk.

Op een aantal punten in Heiloo ontbreken gedeelten van voetpaden, bijvoorbeeld op de Kerkelaan en de Kennemerstraatweg. Het beleid van de gemeente Heiloo is om de grond voor de realisatie van deze gedeelten aan te kopen, indien de mogelijkheid zich voordoet.

De stoepenpatrouille kan een functie krijgen bij de uitwerking van de plannen voor het voetgangersnetwerk.

4.13 Parkeren faciliteren

De gemeente Heiloo heeft op dit moment geen (grote) autoparkeerproblemen. In de E-spraak bleef het onderwerp grotendeels onbesproken. Toch verdient autoparkeren in het verkeersplan de nodige aandacht. Dat het autoparkeren op dit moment niet erg 'leeft' is wel een teken dat er sprake is van een, blijkbaar, redelijk functionerend evenwicht tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen, gecombineerd met een beperkt aantal regulerende maatregelen. Grootscheepse aanpassingen aan het parkeersysteem zijn (ook politiek) niet gewenst. Wel wil Heiloo de parkeernormen verversen, zodat ze beter aansluiten bij de laatste landelijke inzichten (zie paragraaf 4.14).

Voor het autoparkeren in de gemeente Heiloo kunnen drie typen gebieden worden onderscheiden:

- de centrumgebieden 't Loo en het Stationsgebied;
- de bedrijventerreinen;
- de woonbuurten, inclusief de daarin gelegen voorzieningen.

² Dit is zeker niet per se een speciale voorziening. Zie bijvoorbeeld 'Wegwijzers tegen blindgangers' van het Landelijke bureau Toegankelijkheid.

De centrumgebieden kennen een concentratie van functies, een hoge parkeerdruk en een blauwe zone om de meest aantrekkelijke parkeerplaatsen te vrijwaren van langparkeerders. Voor bewoners is er een ontheffingsregeling.

In de omgeving van 't Loo is er vooral op zaterdag een hoge parkeerdruk. Reden voor grootschalige ingrepen is er niet. Gezien de omvang en nabijheid van concurrerende winkelcentra met, net als 't Loo, gratis parkeren, wordt invoering van betaald parkeren niet aanbevolen. Zonder ingrijpende maatregelen is uitsluitend het uitbreiden van de blauwe zone richting theater een maatregel die wat lucht kan brengen in de directe omgeving van 't Loo. Dit leidt, zonder toevoeging van langparkeerplaatsen elders wel tot meer langparkeerders in de woonomgeving,

Van het Stationsgebied zijn geen recente cijfers over de parkeersituatie beschikbaar. Wel zijn er opmerkingen ontvangen over de hoge parkeerdruk op de maaiveldplaatsen. De nieuwe parkeergarage biedt de mogelijkheid om de maaiveldplekken meer voor kortparkeren te gebruiken door de maximale parkeerdruk te beperken. Dit vraagt wel de nodige communicatie.

In de woonbuurten om de centra heen is op dit moment sprake van gebruik van de parkeercapaciteit door langparkeerders. In feite is dit een efficiënt dubbelgebruik van de parkeercapaciteit met wel de nodige overlast voor de omwonenden tot gevolg. Regulering wordt niet aanbevolen, dit zou het probleem naar verwachting slechts verplaatsen. Voorgesteld wordt de bestaande situatie te handhaven, in combinatie met het benutten van de beschikbare mogelijkheden om parkeerplaatsen toe te voegen. Voor het Stationsgebied biedt de uitbreiding van het P+R-terrein (parkeren en reizen) wellicht ook voor het winkelend publiek soelaas.

Aan de westzijde van het station ligt dit P+R-terrein met 174 plaatsen. Het terrein wordt zeer goed gebruikt. Er zijn plannen voor de uitbreiding van het terrein tot 235 plaatsen ten zuiden van het bestaande terrein. Deze uitbreiding past goed binnen de kaders van dit verkeers- en vervoerplan, maar zeker ook binnen de regionale kaders:

- Het faciliteren van transferpunten met een goede overstap naar het openbaar vervoer is een van de kernpunten uit de Regionale bereikbaarheidsvisie.
- Op de schaal van de (Noordelijke) Randstad is een goede mogelijkheid voor een overstap van auto op OV zeer gunstig voor de bereikbaarheid, zowel voor desbetreffende reiziger als voor het verkeerssysteem als geheel.
- Het autoverkeer van en naar het P+R-terrein belast uiteraard wel het Heilooër wegennet, bijvoorbeeld op de Stationsweg in het Stationsgebied en op de smalle toegangsweg naar het terrein zelf, waarvan ook fietsers gebruik maken. De combinatie auto-OV concurreert bovendien met de combinatie fiets-OV.

Beleidsuitgangspunt is dat de ruimte voor het stallen van fietsen bij het station altijd voorrang heeft boven de ruimte voor P+R. Beide wordt echter zo goed mogelijk gefaciliteerd. Bij uitbreiding van het P+R-terrein verdient de toegangsweg naar het P+R-terrein extra aandacht, zeker qua verlichting.

4.14 Parkeerbeleid verder uitwerken

Voor het parkeerbeleid is een nadere uitwerking en update nodig. Met name de parkeernormen zijn aan vernieuwing toe. Vanuit dit verkeersplan kunnen de volgende uitgangspunten worden meegegeven.

1. Uitgangspunt is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen voor auto's, toegesneden op de situatie, rekening houdend met de ligging, zonder dat daarbij een overmaat ontstaat. De parkeernormen moeten worden vastgesteld.
2. De parkeernorm geldt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en functiewijzigingen. Voor bestaande situaties wordt de parkeervraag door onderzoek ter plekke vastgesteld en wordt (waar mogelijk) aan de bestaande vraag tegemoetgekomen.

3. Voor de centra is het doel het waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte, het benutten van de schaarse ruimte en het toegankelijk houden van de economische functies. In het centrum geldt het parkeeruitgangspunt dat openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd, eventueel in gebouwde voorzieningen, aangevuld met een beperkt aantal kortparkeerplaatsen op maaiveld. De gemeente realiseert, eventueel in samenwerking met marktpartijen, de benodigde parkeerruimte.
4. Voor de meest aantrekkelijke parkeerplaatsen voor bezoekers geldt een vorm van parkeerregulering (blauwe zone). Bewoners kunnen, tegen betaling, in beperkte mate gebruik maken van een parkeerontheffing.
5. Voor de gebieden in Heiloo met een gemengd gebruik (dus naast wonen ook andere functies) geldt dat de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk moet worden verdeeld. Grootchalige inbreiding zal, gezien de bestaande parkeerdruk, doorgaans alleen mogelijk zijn door op eigen terrein, op of onder de bebouwing parkeergelegenheid te realiseren.
6. Bij functies met een (extreme) piek in de parkeervraag, wordt niet op deze piek gedimensioneerd. Wanneer dit tijdens de piek leidt tot overlast in de omliggende buurt of op het omliggende wegennet dienen in overleg met de betrokken partijen aanvullende (maatwerk) maatregelen te worden genomen.
7. Op bedrijventerreinen wordt, bij nieuwe ontwikkelingen, de parkeergelegenheid altijd op eigen terrein gerealiseerd.
8. Op bedrijventerreinen komen enkele plaatsen voor het stallen van vrachtauto's. In de rest van Heiloo komt een verbod.
9. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de rest van de gemeente geldt dat de keuze voor de parkeeroplossing per geval wordt gemaakt. Als algemene stelregel kan worden aangehouden:
 - appartementengebouwen hebben één parkeerplaats per appartement op eigen terrein of onder het gebouw;
 - twee-onder-een-kappers en vrijstaande woningen hebben minimaal één parkeerplaats op eigen terrein;
 - rijwoningen parkeren in de openbare ruimte, tenzij een hoge parkeerdruk vraagt om een aangepaste oplossing;
 - niet-woonfuncties realiseren de parkeerruimte op eigen terrein, tenzij door parkeren in de openbare ruimte een efficiënt dubbelgebruik mogelijk is.

4.15 Update borden en wegwijzers

Op basis van een inventarisatie van bestaande borden en wegwijzers wordt een update gemaakt van de Heilooër weginrichting. De suggesties uit de E-spraak worden daarbij meegenomen. Er is een beheerssysteem beschikbaar dat hiervoor kan worden benut.

Belangrijkste aandachtspunten zijn:

- bewegwijzering winkelcentra;
- aanpassing bewegwijzering aansluiting A9;
- consequent instellen 30 km/h-zones in plaats van 30 km/h-borden plaatsen; uit de E-spraak kwam daarbij naar voren:
 - Frederika's hof,
 - Blokhovenspark,
 - Laan van Zeeman.

4.16 Toegankelijke en informatieve bushaltes

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van en informatievoorziening bij de bushaltes. De gemeente Heiloo is voornemens de bushaltes aan de Kennemerstraatweg aan te passen:

- verhogen van de instaphoogte van bushaltes Kennemerstraatweg;
- alle haltes Kennemerstraatweg voorzien van een gemeenteplattegrond;
- realisatie van een fietsenstallingvoorziening naar behoefte.

4.17 Omgaan met kustverkeer

De realisatie van een aansluiting op de A9 zou een toename van autoverkeer op de verbinding A9 - Egmond via Heiloo tot gevolg kunnen hebben. Eerdere modelberekeningen gaven aan, dat geen grote hoeveelheden kustverkeer door Heiloo te verwachten zijn.

Voor het verkeersplan wordt dan ook een als-dan-benadering voorgesteld: Mocht op termijn de druk op het Heilooër wegennet te veel toenemen, dan worden aanvullende maatregelen voorgesteld. Daarvoor is afstemming nodig met Egmond en de provincie Noord-Holland.

Maatregelen zijn nodig indien, door kustverkeer, de grenswaarden voor de verkeersintensiteit op het Malevoort en de Vennewatersweg, op méér dan drie dagen per jaar wordt overschreden. Daarnaast zal de gemeente Heiloo de ontwikkeling van het doorgaande verkeer (tijdens en buiten de zomerpieken) op de relatie A9-aansluiting - Zeeweg kritisch volgen en zo nodig maatregelen treffen.

Een uitgebreid pakket aan snelheidsremmende maatregelen op de route Vennewatersweg - Het Malevoort is daarbij niet wenselijk, gezien de functie van de route in de ontlasting van de kwetsbare oost-westroutes. Oplossingen zouden dan moeten worden gezocht in de afwaardering van de Zeeweg richting Egmond en/of aanvullende maatwerkoplossingen, bijvoorbeeld circulatiemaatregelen op te verwachten drukke dagen. Een verregaand alternatief is een bypass Vennewatersweg - Zeeweg om het kustverkeer om Heiloo heen te leiden. Dit alternatief is vooralsnog niet aan de orde en past niet in het beleid zoals in dit Verkeersplan is vastgelegd.

Daarnaast (of als onderdeel van dit maatwerk) neemt de gemeente Heiloo deel aan regionale projecten om de bereikbaarheid van de fiets met alternatieve vervoerssystemen voor de auto te stimuleren.

4.18 Aanpak gevaarlijke punten

De gemeente Heiloo heeft de afgelopen jaren flink geïnvesteerd in het verbeteren van de verkeersveiligheid van het wegennet, met name door de aanleg van rotondes. Om de verkeersveiligheid van het wegennet een structurele plaats in het verkeersbeleid van Heiloo te geven, worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- geld reserveren voor de jaarlijkse aanpak van de meest gevaarlijke punten in het Heilooër wegennet om zo de verkeersveiligheid te verhogen;
- geld reserveren voor de (ad-hoc) aanpak van subjectief onveilige punten, bijvoorbeeld door E-spraak te gebruiken om deze punten te verzamelen en de verkeerscommissie te gebruiken voor een prioritering van aan te pakken punten.

Aandachtspunten uit de E-spraak:

- kruispunt Kanaalweg - Boekelermeerweg;
- omgeving C1000, Ypenstein;
- Dokterslaan;
- Kapellaan.

4.19 Onderzoeken mogelijkheid rotondes

Het wegennet in Heiloo leent zich op veel plaatsen goed voor de toepassing van rotondes. Niet voor niets worden deze steeds vaker toegepast. Voorgesteld wordt de rotonde als standaardoplossing te kiezen bij kruispunten van gebiedsontsluitingswegen en bij voorgenomen aanpassingen (reconstructie, vervanging VRI) structureel een verkenning van de mogelijkheden voor toepassing van een rotonde te onderzoeken.

4.20 Uniformering voorrang rotondes

De komst van steeds meer rotondes in Heiloo vraagt ook om een uniformering van de voorrang van het fietsverkeer en de vrije doorgang voor voetgangers.

Binnen de bebouwde kom wordt consequent voorrang ingesteld voor fietsers en vrije doorgang voor voetgangers (zebra's) volgens de aanbevelingen van CROW. Er wordt geld gereserveerd voor de aanpassing van bestaande situaties. Nieuwe situaties worden meteen volgens de voorkeursvormgeving aangelegd.

4.21 Bromfietsers op de rijbaan

Nog niet overal in Heiloo rijden binnen de bebouwde kom de bromfietsers op de rijbaan. Landelijke evaluatie van de maatregel heeft uitgewezen, dat met het opheffen van uitzonderingsgevallen nog een verkeersveiligheidswinst kan worden geboekt. Daarom wordt de maatregel bromfiets op de rijbaan in Heiloo op alle wegen binnen de bebouwde kom ingevoerd. Uitzonderingen worden opgeheven.

4.22 Luchtkwaliteit

In het luchtonderzoek voor Zandzoom en Zuiderloo werden overschrijdingen geconstateerd voor de luchtkwaliteit op de Kennemerstraatweg. De combinatie van de aanleg van de woongebieden met aanleg van een aansluiting op de A9 levert echter per saldo wel een verbetering op van de luchtkwaliteit, waardoor de plannen, in combinatie met een aansluiting op de A9 doorgang kunnen vinden.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid, geluidshinder en het efficiënt bieden van voorzieningen voor fietsers en overstekend verkeer, is bundeling van autoverkeer op een beperkt aantal assen gewenst, ook indien dit, binnen de wettelijke grenzen, leidt tot een relatief hoge belasting van de luchtkwaliteit op die locaties. Een verkenning van de luchtkwaliteit bij de voorgestelde wegencategorisering laat geen knelpunten zien.

4.23 Gedragsmaatregelen

In overleg met Veilig Verkeer Nederland wordt in regionaal verband jaarlijks een aantal gedragsbeïnvloedende acties en educatieprogramma's georganiseerd. De gemeente Heiloo volgt deze regionale aanpak. Uit het monitoringsprogramma komen wellicht nieuwe aandachtspunten voor acties. De inventarisatie van de verkeersveiligheid die voor deze

actualisering is uitgevoerd, vraagt in ieder geval aandacht voor de verkeersveiligheid van bromfietzers. Jaarlijks vindt minimaal één gedragsbeïnvloedingsproject plaats.

4.24 Uitwerking monitoringsprogramma

Om te toetsen of de doelstellingen uit dit plan worden gehaald en zo nodig het beleid of het maatregelenpakket bij te stellen, is een monitoringprogramma nodig. Voor de monitoring van de doelstellingen van het plan is het volgende nodig:

- verkeerstelling (intensiteiten gemotoriseerd verkeer) op de volgende wegen:
 - Kennemerstraatweg-noord,
 - Kennemerstraatweg-midden,
 - Kennemerstraatweg-west,
 - Kerkelaan,
 - Stationsweg,
 - Zevenhuizerlaan,
 - Vennewatersweg-oost,
 - Vennewatersweg-west,
 - Het Malevoort,
 - De Omloop,
 - Zeeweg,
 - Het Zevenhuizen,
 - Ewisweg,
 - Ringweg/De Dors,
 - Heerenweg,
 - Hoogeweg,
 - Westerweg;
- monitoring verkeersslachtoffers onder fietsers;
- monitoring verkeersslachtoffers totaal, exclusief A9;
- geclassificeerde telling (voertuigcategorieën) Kennemerstraatweg (bij de Stationsweg);
- geclassificeerde telling (voertuigcategorieën) Kanaalweg (bij de Kennemerstraatweg);
- meting bezettingsgraad fietsparkeerplaatsen 't Loo;
- meting bezettingsgraad fietsparkeerplaatsen Stationsgebied;
- meting bezettingsgraad fietsparkeerplaatsen Het Hoekstuk;
- meting bezettingsgraad autoparkeerplaatsen 't Loo;
- meting bezettingsgraad autoparkeerplaatsen Stationsgebied;
- meting bezettingsgraad autoparkeerplaatsen Het Hoekstuk.

De metingen voor de bezettingsgraad van de auto- en fietsparkeerplaatsen vindt plaats op het drukste moment van een gemiddelde werkdag en een gemiddelde zaterdag.

De metingen voor de autoverkeersintensiteiten vindt plaats gedurende een gemiddelde (werk)week.

Zeker in de periode na de opening van de A9-aansluiting is onderzoek nodig naar de ontwikkeling van het kustverkeer door Heiloo. Voor de toetsing van de doelstelling voor het kustverkeer is op Het Malevoort en de Vennewatersweg een permanente telling nodig gedurende de zomerperiode.

Voor sturing op het handhavingsbeleid van de politie, is het bovendien nodig om het verkeersveiligheidsbeeld (de spreiding van locatie en aard van de ongevallen) en de snelheidsgegevens actief te volgen.

5

Tactisch uitvoeringsprogramma

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitvoering van de maatregelen.

De maatregelen uit het vorige hoofdstuk zijn samengevat in zes bouwstenen en voorzien van een planning.

Wat als er nog geen A9-aansluiting is ?

In de vorige hoofdstukken zijn tal van projecten aan de orde gekomen, die voor het optimaliseren van het verkeerssysteem van Heiloo moeten worden uitgevoerd. Zeer bepalend voor de volgorde waarin deze projecten worden uitgevoerd, is de realisatie van de aansluiting op de A9. Deze aansluiting is de kapstok van de voorgestelde wegencategorisering en biedt daarmee ook de mogelijkheden voor het versterken van de fietsstructuur. De realisatie van deze aansluiting is op dit moment voorzien voor 2012. Een aantal maatregelen (A) kan 'straffeloos' worden uitgevoerd, wanneer er nog geen sprake is van een A9-aansluiting, andere (B) kunnen ook wel ter hand worden genomen, maar alleen als er voldoende zekerheid is (ruimtelijk en financieel) dát de aansluiting er komt en ten slotte zijn er maatregelen (C) die pas kunnen worden ingevoerd samen met of na de openstelling van de A9-aansluiting. Deze volgorde is in de planning van de maatregelen terug te vinden. De projecten die weliswaar vóór de realisatie van de A9-aansluiting kunnen worden uitgevoerd, maar waarvoor het wel aan te bevelen is, te wachten op een definitief besluit voor die aansluiting, zijn in de planning met een ster (*) aangegeven.

5.1 De bouwstenen

Bouwsteen aanpassing hoofdstructuur auto

Aansluiting A9
 Verbinding Lagelaan
 Verbinding Boekelermeer
 Vormgeving Vennewatersweg (B)
 Optie afsluiten spoorwegovergang Zevenhuizerlaan (C)
 Herinrichting Kerkelaan (B)
 Herinrichting Stationsweg (B)
 Maatregelen ontsluitingswegen Heiloo-West (B)
 Onderzoek maatregelen kustverkeer samen met regio (A)
 Monitoring en eventueel extra maatregelen kustverkeer (C)

Bouwsteen fiets

Herinrichting Westerweg (C)
 Herinrichting Heerenweg (C)
 Herinrichting Hoogeweg (A)
 Herinrichting Holleweg (A)
 Comfort hoofdnetwerk fiets
 Ontsluiten van de groene omgeving voor de fiets (groene ring)
 Ontbrekende schakels fiets
 Fietsverbinding Heiloo - Alkmaar (Belieslaan - Hoeverpad)
 Fietsverbinding Kanaalweg - Nijenburgerweg (inclusief verbinding naar Groot Barlaken)
 Fietsverbinding Het Malevoort - Zuiderneg
 Fietsverbinding De Omloop - Noorderneg

Bouwsteen OV

Toegankelijke bushaltes
 Informatieve bushaltes
 Fietsparkeren Stationsgebied
 P+R-station uitbreiden
 OV-fiets

Bouwsteen verkeersveiligheid

Uniformering voorrang rotondes
 Verkeersveiligheidsknelpunten
 monitoren en aanpakken
 (objectief en subjectief)
 Bromfietzers op de rijbaan
 Onderzoek rotonde Stationsweg -
 Kennemmerstraatweg - Kanaalweg

Bouwsteen winkelcentra

Bereikbaarheid 't Loo (A)
 Functie Kerkelaan - Willibrordusweg in
 centrumontsluiting beperken (A)
 Fietsparkeren 't Loo
 Langparkeren 't Loo
 Voetgangersroutes
 Stedelijke distributie

Bouwsteen beleidsuitwerking

Beleidsuitwerking
 Parkeerbeleid uitwerken
 Bijhouden borden en wegwijzers
 (update en volgsysteem)
 Monitoringprogramma's opzetten

Bouwsteen gedrag

Verkeersveiligheid bromfietzers
 Programma schoolomgevingen
 Handhaving op basis van knelpunten (monitoring)
 Educatie

Bijlage 1: Plankader

Landelijke beleid

Planwet

De 'Planwet verkeer en vervoer' regelt de verhoudingen tussen Rijk, provincie en gemeente op het beleidsterrein verkeer en vervoer. Er wordt vastgelegd hoe het nationale plan, het provinciale plan en het gemeentelijk beleid voor verkeer en vervoer tot stand moeten komen. De planmatige aanpak is nodig gezien de complexiteit van het verkeers- en vervoersbeleid en gelet op de noodzaak tot afstemming tussen de verschillende bestuurslagen. De in 1998 aangenomen wet regelt dat de nationale, provinciale en gemeentelijke overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren.

Met de 'Nota Mobiliteit' (het rijksbeleid) als uitgangspunt moeten de provincies en regio's een 'Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan' (PVVP) respectievelijk 'Regionaal Verkeers- en Vervoersplan' (RVVP) opstellen (planplicht). De provincie actualiseert daarin haar PVVP. De gemeenten hebben geen planplicht, maar een zorgplicht. De gemeente moet zorgdragen voor het zichtbaar voeren van een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen inzake verkeer en vervoer'. Het opstellen van het verkeersplan is hiervoor het geëigende middel.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

Door het opstellen van het verkeersplan vult de gemeente haar zorgplicht in om een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid te voeren.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling, waarin alle betrokken partijen kunnen participeren.

Begin 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. Hoofddoel van het nationale ruimtelijke beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en waarborging van de veiligheid.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

In de sturingsfilosofie met het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' is de gemeente de decentrale partner.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoerplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. Hierin is het ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het nationale verkeers- en vervoersbeleid beschreven. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Het draait om betrouwbare en voorspelbare reistijden van deur tot deur, waarbij nadrukkelijk over beheersgrenzen en modaliteiten heen gekeken wordt. De consumenten en bedrijven redeneren immers van deur tot deur. De basisgedachte van de Planwet is dat alle overheden in onderling overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen en dus ook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Hiertoe zijn in de Nota Mobiliteit ruimtelijke reserveringen voor de hoofdinfrastructuur opgenomen en zijn essentiële onderdelen van het beleid beschreven.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

Het verkeersplan moet worden opgesteld met de achterliggende gedachte dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor het functioneren van de gemeente. De regionale samenwerking is op het gebied van bereikbaarheid uitgewerkt in de Regionale bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland.

Duurzaam Veilig de tweede fase

De tweede fase van Duurzaam veilig is in 2004 met het 'Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2' (DDV2) van start gegaan. Het Project Decentralisatie Duurzaam Veilig 2 staat een aanpak voor, waarbij alle instrumenten voor het bestrijden van de verkeersonveiligheid zo optimaal mogelijk worden ingezet:

- veilig ingerichte infrastructuur;
- verkeerseducatie en voorlichting;
- gedragsbeïnvloeding;
- handhaving, regelgeving en;
- voertuigtechnologie.

Daarnaast spelen natuurlijk ook mobiliteitsbeleid en ruimtelijke ordening een belangrijke rol.

De provincies en kaderwetgebieden dienen voor het bereiken van de landelijke doelstellingen een 'Duurzaam Veilig'-maatregelenpakket in hun regio's te bepalen. Eind 2003 heeft het Nationaal Mobiliteitsberaad ingestemd met het rijksvoorstel voor de nationale reductiedoelstelling verkeersveiligheid voor 2010. Deze (aangepaste) nationale reductiedoelstellingen zijn inmiddels overgenomen in de nota Mobiliteit en luiden:

- in 2010 mogen er nog maximaal 900 verkeersdoden zijn (dit is een daling van 15% ten opzichte van 2002);
- in 2010 mogen er nog maar 17.000 ziekenhuisgewonden zijn (dit is een daling van 7,5% ten opzichte van 2002).

Overige beleidsmatige ontwikkelingen (BDU)

De decentralisatie van bevoegdheden op verkeers- en vervoersgebied is de afgelopen jaren verder doorgevoerd. In 2003 is de Gebundelde Doeluitkering verhoogd (GDU+). Hiermee is de verantwoordelijkheid voor de financiering van infrastructuur tot de GDU-grens bij de regionale overheid gelegd. Sinds begin 2005 is de verhoogde GDU+ verbreed naar de Brede Doeluitkering (BDU), door uitbreiding met de budgetten voor OV-exploitatie en Duurzaam Veilig. Concreet betekent dit dat de regio/provincie meer budgetvrijheid heeft voor de uitvoering van het verkeers- en vervoersbeleid. De decentrale overheden kunnen zelf bepalen op welke wijze zij de financiële middelen

inzetten en zij zijn verantwoordelijk voor een integraal, regionaal verkeersveiligheidsbeleid. Zij worden afgerekend op het behalen van de doelstelling en niet op het door hen gekozen maatregelenpakket. Zij mogen er daarbij van uitgaan dat het Rijk haar bijdrage levert via nationale maatregelen.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

De invoering van de BDU maakt dat de gemeente ten aanzien van de verdeling van middelen voor verkeer en vervoer zich tot de regio of provincie moet richten.

Essentiële herkenbaarheidkenmerken

Op 11 december 2003 hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de decentrale koepels (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Interprovinciaal Overleg) besloten tot het aanbrengen van een beperkt aantal essentiële kenmerken voor de herkenbaarheid van wegen. Als onderscheidend herkenbaarheidskenmerk is gekozen voor as- en kantmarkeringen. Uit kostenoverwegingen zal de invoering ervan noodgedwongen zo veel mogelijk plaatsvinden in het kader van beheer en onderhoud. De publicatie 'Richtlijn Essentiële herkenbaarheidskenmerken van weginfrastructuur' (CROW-publicatie 203) biedt een goed overzicht hiervan.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

Bij het opstellen van het verkeersplan dient een heroverweging van de categorisering van het wegennet te worden gemaakt, inclusief de vormgeving. Hierbij dient aangegeven te worden hoe de essentiële herkenbaarheidskenmerken worden aangebracht.

Wet luchtkwaliteit

De luchtvervuiling is de afgelopen decennia aanzienlijk verminderd. Nederland voldoet echter niet aan de EU-norm voor fijn stof. Ook de normen voor stikstofdioxiden, die vanaf 2010 gelden, leveren problemen op. Jaarlijks sterven ongeveer 18.000 Nederlanders voortijdig door de slechte lucht die ze inademen. Het doel van de Wet luchtkwaliteit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat de wettelijke grens- en richtwaarde voor de luchtkwaliteit. Het betreft de stoffen benzeen, zwaveldioxide, koolmonoxide, arseen, nikkel, ozon, cadmium, lood, stikstofdioxide en fijn stof. Door de gemeente moet getoetst worden of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Ook dient bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht te worden besteed aan (een eventuele overschrijding van) luchtkwaliteitsnormen.

De Wet luchtkwaliteit kent een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en gevolgen voor de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Projecten die wel in betekende mate bijdrage aan de luchtverontreiniging, zijn in principe opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Kenmerk van het NSL is dat het pakket aan generieke en locatiespecifieke maatregelen bevat die ervoor zorgen dat alle negatieve effecten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gecompenseerd en belangrijker, die er voor zorgen dat alle huidige overschrijdingen oplost.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

Bij ruimtelijke plannen specifiek aandacht besteden aan (een eventuele overschrijding van) de luchtkwaliteitsnormen. Eventuele aanpassingen in de verkeersstructuur dienen hierbij meegenomen te worden

Wet geluidhinder

Geluidsbeleid is een taak van de gezamenlijke overheden. Het Rijk stelt de algemene kaders. Andere overheden, zoals gemeenten passen deze in concrete situaties toe. Sinds

het einde van de jaren zeventig vormt de Wet geluidhinder (Wgh) het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, weg- en spoorwegverkeer. De wet richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat bijvoorbeeld normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis.

Naast de Nederlandse geluidswetgeving worden namelijk ook op Europees niveau richtlijnen en normen op het gebied van geluid vastgesteld. Nederland is verplicht deze richtlijnen in de eigen wetgeving op te nemen. Momenteel wordt onder meer gewerkt aan de implementatie van de EU-richtlijn Omgevingslawaai in de Nederlandse wetgeving en het maken van nieuwe wetgeving op het gebied van geluidshinder.

In het kader van de modernisering van het instrumentarium geluidsbeleid is per 1 januari 2007 de Wet geluidhinder gewijzigd. De wijziging heeft nogal wat gevolgen voor de uitvoeringspraktijk bij gemeenten en provincies. Belangrijke wijzigingen zijn de invoering van de L_{den} -systematiek, het uitgebreider onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om overschrijdingen van de voorkeurgrenswaarde te voorkomen, en het grotendeels decentraliseren naar burgemeester en wethouders van de bevoegdheid om hogere waarden vast te stellen.

Dit betekent voor de gemeente Heiloo:

Bij ruimtelijke plannen, waaronder wijzigingen in de verkeersstructuur, specifiek aandacht besteden aan (een eventuele overschrijding van) de geluidsnormen. Het ontwikkelen van ontheffingsbeleid. Hiervoor kan onder andere een milieumodel worden ontwikkeld dat de milieueffecten van aanpassingen in het verkeers- en vervoerssysteem in kaart kan brengen.

Provinciaal en regionaal beleid en ontwikkelingen

Streekplan, Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord

Het verkeers- en vervoersbeleid in het streekplan gaat uit van vraaggericht beleid en het faciliteren van het verkeer in het algemeen, waarbij de vrijheid van de vervoerskeuze niet aangetast mag worden. Het beleid richt zich er wel op om alternatieven voor de auto te bieden, zodat mensen een afweging kunnen maken voor de wijze van vervoeren. Daarmee neemt de keuzevrijheid toe.

Uitgangspunt voor het ruimtelijke beleid is dat bestaande infrastructuur (wegen en spoor) sturend is bij de zoektocht naar nieuwe locaties voor wonen en werken. Capaciteit en kwaliteit van de infrastructuur zijn hierbij eveneens van belang. Daar waar nieuwe infrastructuur noodzakelijk is, dient voorkomen te worden dat planvorming en uitvoering achterlopen op de bouw van nieuwe bedrijventerreinen, woningen en voorzieningen. Veiligheid, het milieu (geluid, stank) en een zorgvuldige inpassing in het landschap zijn uitgangspunt van het beleid.

De bereikbaarheid van Noord-Holland Noord dient te verbeteren. Hiervoor wordt ingezet op de verbetering van vooral provinciale en rijksverbindingen. Een van de maatregelen is de verbreding A9 richting Randstad vanaf Alkmaar en een goede ontsluiting van Heiloo en bedrijventerrein de Boekelermeer op de A9.

Met de uitwerking van de nota 'Toekomstvast Openbaar Vervoer in Noord-Holland Noord' is het buslijnnet opnieuw ingedeeld. Een basisnet van verbindende, snelle lijnen bedient de grote kernen. Deze lijnen worden aangevuld met ontsluitende lijnen, spitslijnen en scholierenlijnen. Op die plaatsen waar de vraag te laag is voor openbaar vervoer met een vaste dienstregeling, rijden de OV-taxi en de buurtbus.

Investerings in alleen de infrastructuur zijn niet voldoende. Allerlei alternatieven voor verkeer over de weg moeten worden ingezet om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo is een gezamenlijke visie van de wegbeheerders op een goed aaneengesloten regionaal fietspadennetwerk in het gebied onontbeerlijk. Ontbrekende schakels in het fietspadennetwerk worden aangelegd. Goede fietsverbindingen met de kust (en busstations) zijn erg belangrijk. Voor Heiloo betekent dat met name aandacht voor fietsverbindingen naar de kust.

In het streekplan staat als hoofdpoging het verbeteren van de bereikbaarheid van het stedelijke netwerk HAL. Dit leidt tot de volgende subopgaven voor (de omgeving van) Heiloo:

- verbeteren van de doorstroming op de verbinding A9 met de Randstad, inclusief een nieuwe aansluiting ter hoogte van Heiloo en de Boekelermeer;
- verbeteren van de bereikbaarheid van de kust;
- bieden van alternatieven voor het verkeer over de weg;
- verbeteren van de huidige en toekomstige verkeersoverlast en daarmee samenhangende gezondheidsproblemen.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland

Een belangrijk deel van de groei van mobiliteit kan worden opgevangen door betere afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling en verkeer en vervoer. Het uitgangspunt is dat de infrastructuur primair sturend is bij het zoeken naar nieuwe locaties voor wonen en werken. Doelen die de provincie daarmee wil bereiken, zijn: het beperken van de verkeerscongestie door een evenwichtiger woon-werkbalans, beter ruimtegebruik en betere benutting van de infrastructuur, tegengaan van versnippering, en milieuwinst door beperking van reisafstanden en gebruik van vervoerswijzen die weinig milieubelasting opleveren (fiets, OV).

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Holland (actualisering 2007-2013)

De provincie wil de mobiliteitsgroei accommoderen en daarbij een juiste balans vinden tussen bereikbaarheid en omgeving. Dit betekent concreet dat bereikbaarheid niet ten koste mag gaan van de veiligheid, de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving en sociale rechtvaardigheid (een basisgarantie voor mobiliteit en toegankelijke vervoersvormen). In het PWP wordt een nieuwe aansluiting bij Heiloo op de A9 bepleit, inclusief capaciteitsuitbreiding van de A9 (gedeeltelijk) in samenhang met de ontwikkeling van de bouwlocaties Heiloo.

Eisen van de provincie aan gemeenten

De volgende punten zijn als essentiële onderdelen gedefinieerd die in het gemeentelijke beleid dienen te worden opgenomen en waar de gemeente primair verantwoordelijk voor is:

Algemeen:

- Bereikbaarheidseisen aan nieuwe locaties stellen.
- Milieueisen hanteren (Euronorm).
- Toepassen milieucriteria bij aanbesteding van gemeentelijke werken.
- Aandacht voor mobiliteitsmanagement in bestemmingsplannen bouw- en milieuvergunningen.
- De doelstelling voor de verkeersveiligheid doorvertalen naar gemeentelijk niveau.
- Verkeersveiligheid rondom scholen aanpakken.
- Kwaliteitseisen doorstroming op het gemeentelijke wegennet.
- Onderling afstemmen van parkeernormen en tarieven.

Fiets:

- Verbeteren fietsinfrastructuur, aansluitend op de doorstroommassen.
- Verbeteren stallingen (winkelcentra, station, busstation(s), overige functies).
- Verbeteren concurrentiepositie ten opzichte van de auto.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorgdragen voor goede fietsverbindingen met het omliggende gebied.

OV:

- Goede informatievoorziening gemeenteplattegronden en bewegwijzering op OV-knooppunten.
- Medewerking aan Regionet.
- Verbeteren P+R-faciliteiten. Redeneren op hogere schaal dan Heiloo!

Regionale bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland

In de regionale bereikbaarheidsvisie Noord-Kennemerland hebben de gemeenten in de omgeving van Alkmaar afspraken gemaakt over de gemeenschappelijke koers op het gebied van de bereikbaarheid in de regio.

- Knelpunten

De A9 ten zuiden van Kooimeer vormt de belangrijkste verbinding tussen de regio en de Randstad. Het wegvak A9 is het wegvak met het meeste verkeer. De doorstroming op dit wegvak is van groot belang voor de bereikbaarheid van de hele regio. Wanneer een goede doorstroming niet kan worden gewaarborgd, ontstaat ook het nodige sluipverkeer in de noord-zuidrichting: Kennemerstraatweg - N203 Heiloo, Limmen, Castricum, Uitgeest.

- Voorkeursroutes goederenvervoer

De wens van de regio is om regionaal voorkeursroutes voor het vrachtverkeer op te stellen. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen bevoorradend verkeer van (kern)-winkelgebieden en verkeer naar en van de bedrijventerreinen. Tevens speelt hierbij de externe veiligheid een belangrijke rol (routes gevaarlijke stoffen).

- Leefbaarheid

Het faciliteren van het autoverkeer dient te geschieden binnen de kaders die vanuit de leefbaarheid aan de auto worden gesteld. Daartoe worden de volgende kwaliteitseisen gesteld:

- het weren van niet-noodzakelijk autoverkeer buiten het hoofdwegennet (sluipverkeer);
- het voldoen aan de wettelijke normen op het gebied van geluids- en luchtkwaliteit;
- het vergroten van de verkeersveiligheid.

- Parkeren

De betrouwbaarheid van de reistijd wordt voor een belangrijk deel bepaald door de beschikbaarheid, locatie en toewijzing van parkeerplaatsen. Parkeerregulering is daarom een belangrijk instrument om de beschikbare capaciteit toe te wijzen. Dit hoeft niet allemaal op regionale schaal te gebeuren. Afhankelijk van de doelgroep kan parkeerregulering lokaal worden georganiseerd of er kan regionale afstemming plaatsvinden. Op lokaal niveau kan het faciliteren van bewoners en de tarifiering van parkeren geregeld worden. Het faciliteren van werknemers, recreatiebezoekers en de bestuurlijke handhaving van parkeren zijn zaken waar regionale afstemming benodigd is.

- Treinvervoer

De normering voor het treinvervoer is voor de treinstations Castricum, Heiloo, Alkmaar en Heerhugowaard: één keer per kwartier een aansluiting op het spoornet met Amsterdam en vice versa.

- Busvervoer

De regio zet in op een goede doorstroming van bussen, zodat het openbaar vervoer naar en van de belangrijke regionale attractiepunten een volwaardig alternatief is voor de auto. Tevens wil zij dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer wordt gewaarborgd (materieel én haltevoorzieningen).

Actie: Iedere gemeente is afzonderlijk verantwoordelijk voor de toegankelijkheid van haar haltevoorzieningen, conform de richtlijnen van het CROW.

- Fietsen

De fiets moet een grotere rol vervullen bij verplaatsingen op afstanden korter dan 10 km. Het regionale fietsnetwerk moet zo zijn ingericht dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De uitgangspunten voor het inrichten van het fietsnetwerk zijn de uitgangspunten van de rapportage van de Fietsersbond en het 'Provinciale Verkeers- en Vervoersplan'. Met betrekking tot het recreatieve fietsverkeer wordt aangesloten bij het knooppuntennetwerk. Mogelijke maatregelen zijn:

- Het ongelijkvloers aanleggen van kruisingen tussen fietsroutes en het hoofdwegennet, mits de intensiteit van de fietsers op de kruisingen in verhouding staat tot de te maken kosten.
- Aanleggen van ontbrekende schakels.
- Aanleg van meer fietsstallingen, en fietsklemmen en -rekken, vooral bij OV-knooppunten.
- Bestaande bewaakte fietsstallingen zo veel mogelijk 'gratis' (of tegen voordelig abonnement) aanbieden.
- Realiseren van directe fietsroutes tussen belangrijke 'hotspots' (zoals treinstations, scholen en ziekenhuizen) en kernen.
- Realiseren van een fietsstalling bij regiobushaltes.
- Uitbreiding van het aantal OV-fiets verhuurpunten op de 'hotspots'.
- Promoten en stimuleren van het fietsgebruik door het bieden van een basiskwaliteit met aanvullende marketing en communicatieacties.

Regionale bedrijven- en kantorenlocaties

Onder regionale bedrijven- en kantorenlocaties worden terreinen verstaan die een regionale aantrekkingskracht hebben op werknemers, klanten en/of leveranciers. Binnen de regionale bedrijven- en kantorenlocaties wordt onderscheid gemaakt in twee categorieën terreinen:

1. Regionale bedrijventerreinen met relatief weinig personeel en veel vrachtverkeer.
2. Regionale bedrijventerreinen en kantoorlocaties met relatief veel personeel en weinig vrachtverkeer.

Normering regionale bedrijventerreinen en kantoorlocaties

- Vanaf het dichtstbijzijnde hoofdwegennet is de bestemming binnen 10 minuten bereikbaar met de (vracht)auto, inclusief parkeren.
- Parkeervoorzieningen op basis van het provinciale plan 'Een goede plek voor ieder bedrijf'.
- Parkeren is daarmee maatwerk per locatie en situatie. Uitgangspunt is dat parkeeroverlast niet mag worden afgewenteld op de omgeving. Regionale afstemming vindt plaats voor dié bedrijventerreinen die nog niet volledig ontwikkeld zijn.

Extra normering categorie 2: veel personeel en weinig vrachtverkeer

- Voorzieningenniveau openbaar vervoer, conform de uitgangspunten van prOViel 3).

- Aansluiting op het regionale fietsnet en het realiseren van voldoende fietsenstallingen. Normering op maat aanbieden.

Tevens wil de regio de ontwikkeling van de zogenaamde 'natte bedrijventerreinen' stimuleren. Het gaat hierbij om bedrijven op het bedrijventerrein Boekelermeer in Alkmaar, waarbij het transport van goederen van en naar de bedrijven met name via de waterwegen plaatsvindt.

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2007-2011

Het PMI is een voortschrijdend vijfjarenplan voor de uitvoering van provinciale infrastructuur. Voor (de omgeving van) Heiloo worden de volgende maatregelen genoemd:

- Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo
Enige jaren geleden is begonnen met een studie naar de verkeersveiligheid en doorstroming op de N203. Uit deze studie bleek dat de beste oplossing voor deze problemen een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Kanaalweg/Lagelaan is. Daar komt bij dat voor de ontsluiting van het te ontwikkelen bedrijventerrein Boekelermeer (gemeente Alkmaar) een zuidelijke aansluiting op de A9 zeer gewenst is. De provincie heeft het initiatief genomen om deze zaken te koppelen en samen met de regio en RWS te werken aan een aansluiting op de A9.
- Bereikbaarheid Kust
De problematiek rond de bereikbaarheid van de kust wordt in samenwerking met de gemeenten aangepakt. In Bloemendaal en Zandvoort zijn verkeersregelaars en een strandbus ingezet en zijn bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. De problematiek in de volgende plaatsen wordt onderzocht en opgelost: Bergen, Egmond, Schoorl, Callantsoog, Castricum, Wijk aan Zee en Velsen/IJmuiden.

Bereikbaarheid Kust

De provincie Noord-Holland probeert met een uitgekiend mobiliteitsmanagement de bereikbaarheid van de Noord-Hollandse kust te verbeteren. Vooralsnog is de relatie A9 - Heiloo - kust relatief beperkt. Realisatie van een nieuwe aansluiting op de A9 zou, gewenst of ongewenst, echter kunnen zorgen voor een grotere rol van het wegennet van Heiloo in het kustverkeer. Het geactualiseerde verkeersplan Heiloo moet duidelijkheid brengen in de benodigde fysieke en flankerende maatregelen.

Gemeentelijke onderzoeken

Eindrapport Fietsbalans

Heiloo scoort op de fietsbalansscore bovengemiddeld ten opzichte van gemeenten van gelijkbare omvang. Een zwakte is de slechte concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto; dit komt met name door de lage parkeerkosten. Een andere zwakte is het comfort; met name op de tegelfietspaden. Aanbevelingen zijn:

- consequente voorrang voor fietsers;
- asfaltering fietsstroken;
- aanvullen fietsnetwerk;
- verbetering fietsparkeervoorzieningen.

In de maatregelenpakketten dienen deze punten een plek te krijgen.

Uitwerking evaluatieonderzoek verkeersdrempels

In deze studie zijn concreet voor een tweetal locaties/routes maatregelen voorstellen gedaan: de Westerweg en de route Rosendaal - Ypsteinerlaan. Voor de Westerweg is geadviseerd om de drempel ter hoogte van Hoog en Laag opnieuw aan te leggen. Voor de route Rosendaal - Ypsteinerlaan wordt een vlakkere drempel aanbevolen ter hoogte van de basisschool de Meander en het instellen van een 30 km/h-zone van de Rosendaal. Uitgangspunt is dat drempels in Heiloo volgens de CROW-standaarden worden aangelegd,

Onderzoek luchtkwaliteit Zuiderloo/Zandzoom

Uit het gehouden luchtkwaliteitsonderzoek van 2005 is gebleken dat met een autonome groei van de huidige situatie op de Kennemerstraatweg een overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde van de 24-uursconcentratie voor PM_{10} . Ten gevolge van de ontwikkelingen Zuiderloo en Zandzoom zal deze overschrijding toenemen, echter de aanleg van de aansluiting op de A9 zal deze overschrijding doen afnemen. De berekening is gebaseerd op het programma CAR II versie 4.0. Door nieuwe inzichten met betrekking tot de achtergrondconcentratie is het aanbevelenswaardig een herberekening te maken met het CAR II model versie 6.0. Naar verwachting zullen de concentraties PM_{10} lager uitvallen en wellicht onder de norm blijven.

Aansluiting A9

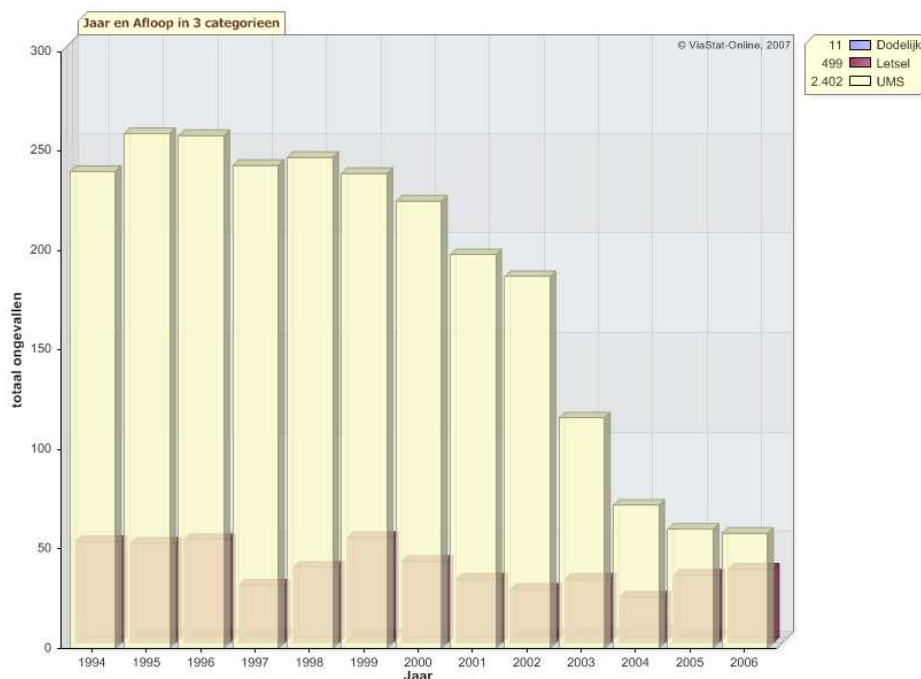
De gemeente Heiloo is, samen met de omliggende gemeenten, sinds enige jaren bezig met het verkrijgen van een aansluiting op de A9. Voor deze aansluiting zijn diverse varianten onderzocht en tegen elkaar afgewogen. Inmiddels is door de betrokken partijen een eenduidige keuze gemaakt voor een aansluiting op de A9 via de Lagelaan in combinatie met een verbinding naar de Kanaalweg aan de oostzijde van de A9.

Als gevolg van de aansluiting op de A9 wordt het drukker op de A9 ten noorden van de aansluiting, op de N203 (Kennemerstraatweg) ten zuiden van de aansluiting, en op de N513 Zeeweg. Op de andere onderzochte wegen wordt het duidelijk rustiger door de aanleg van een aansluiting op de A9 [Aansluiting op de A9 nabij Heiloo, DHV, 2005].

In de Planstudie voor de verbreding van de A9 wordt de aansluiting Heiloo als scenario meegenomen.

Bijlage 2: Verkeersveiligheidsanalyse

Ontwikkeling ongevallen Heiloo



In de grafiek is het aantal geregistreerde ongevallen opgenomen, uitgesplitst naar letselongevallen en overige ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS). Aangetekend moet worden dat vanaf 2003 parkeerongevallen met uitsluitend materiële schade niet meer worden geregistreerd.

Het aantal letselongevallen in Heiloo is na een aanvankelijke daling vanaf 1999 in de laatste twee jaren 2005 en 2006 weer gestegen. Het aantal letselongevallen is in 2006 hoger dan het peiljaar 2002. Het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden (uit de landelijke doelstelling) is vanaf 2002 licht afgenomen, de aantallen zijn echter dusdanig klein, dat hieruit geen betrouwbare conclusies zijn te trekken.

	2002	2003	2004	2005	2006
aantal ziekenhuisgewonden	14	16	11	13	12

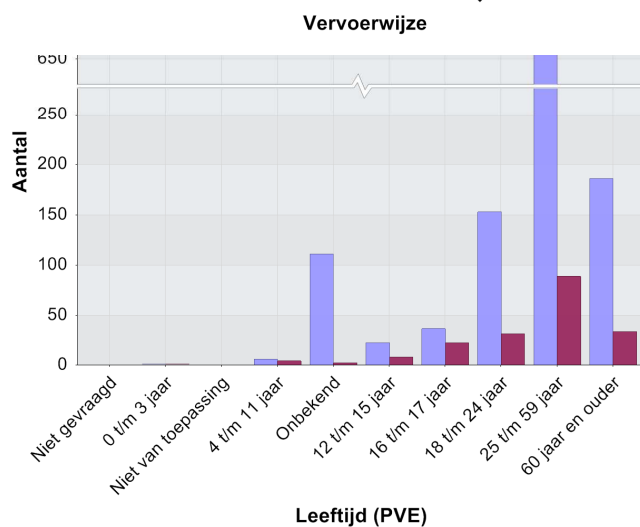
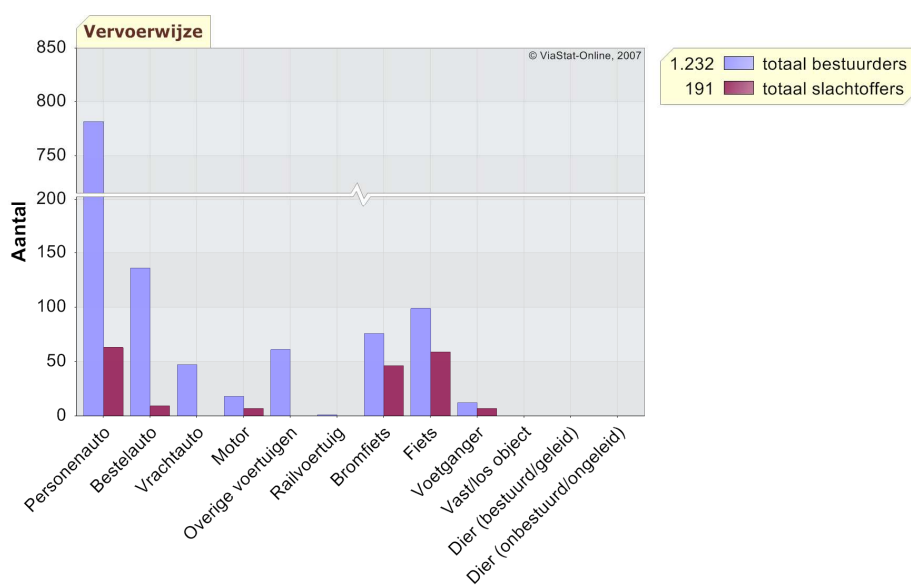
Specificatie ongevallen in de gemeente Heiloo in de periode 2002-2006

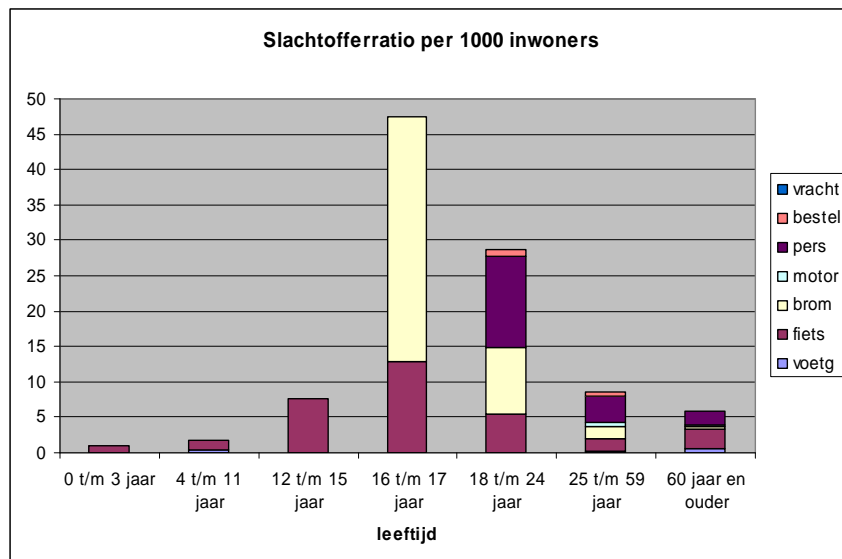
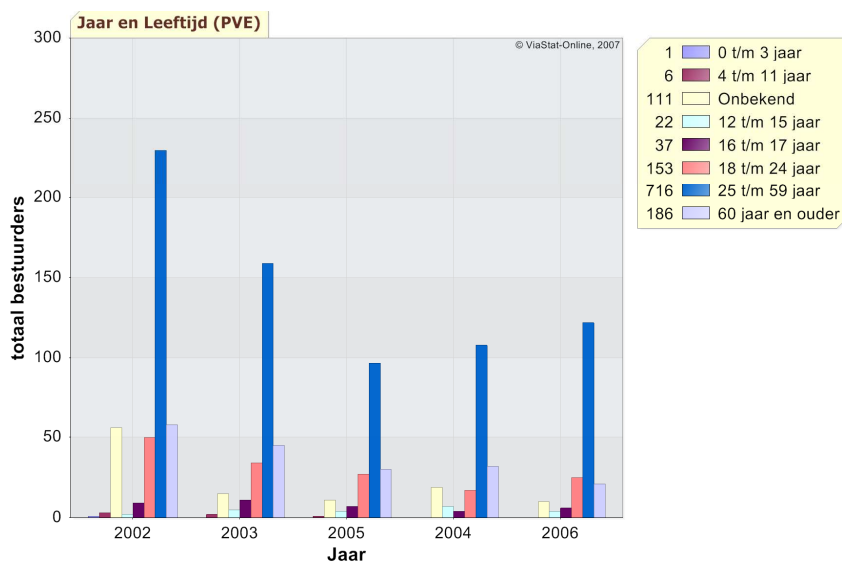
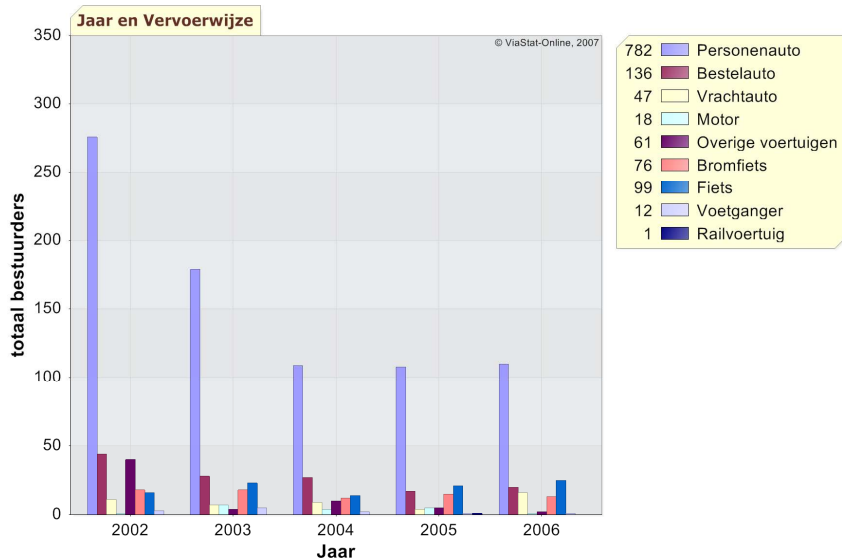
omschrijving	totaal bestuurders	slachtoffer bestuurders	ernstige bestuurders	dodelijke bestuurders	ziekenhuis-gewonden bestuurders	overige gewonden bestuurders
0 t/m 3 jaar	1	1	1	1	0	0
4 t/m 11 jaar	6	4	2	0	2	2
12 t/m 15 jaar	22	8	4	1	3	4
16 t/m 17 jaar	37	19	8	0	8	11
18 t/m 24 jaar	153	24	9	1	8	15
25 t/m 59 jaar	716	79	31	0	31	48
60 jaar en ouder	186	31	14	4	10	17
onbekend	111	1	0	0	0	1
totaal	1.232	167	69	7	62	98

omschrijving	totaal passagiers	slachtoffer passagiers	ernstige passagiers	dodelijke passagiers	ziekenhuis-gewonden passagiers	overige gewonden passagiers
0 t/m 3 jaar	0	0	0	0	0	0
4 t/m 11 jaar	0	0	0	0	0	0
12 t/m 15 jaar	0	0	0	0	0	0
16 t/m 17 jaar	7	3	1	0	1	2
18 t/m 24 jaar	17	7	3	0	3	4
25 t/m 59 jaar	24	10	4	0	4	6
60 jaar en ouder	8	3	2	0	2	1
onbekend	3	1	1	0	1	0
totaal	59	24	11	0	11	13

omschrijving	totaal bestuurders	slachtoffer bestuurders	ernstige bestuurders	dodelijke bestuurders	ziekenhuis-gewonden bestuurders	overige gewonden bestuurders
personenauto	782	50	23	1	22	27
bestelauto	136	6	3	0	3	3
vrachtauto	47	0	0	0	0	0
motor	18	7	3	0	3	4
bromfiets	76	38	13	0	13	25
fiets	99	59	22	6	16	37
voetganger	12	7	5	0	5	2
railvoertuig	1	0	0	0	0	0
overige voertuigen	61	0	0	0	0	0
totaal	1.232	167	69	7	62	98

omschrijving	totaal passagiers	slachtoffer passagiers	ernstige passagiers	dodelijke passagiers	ziekenhuis-gewonden passagiers	overige gewonden passagiers
personenauto	32	13	6	0	6	7
bestelauto	8	3	2	0	2	1
vrachtauto	0	0	0	0	0	0
motor	0	0	0	0	0	0
bromfiets	19	8	3	0	3	5
fiets	0	0	0	0	0	0
voetganger	0	0	0	0	0	0
railvoertuig	0	0	0	0	0	0
overige voertuigen	0	0	0	0	0	0
totaal	59	24	11	0	11	13



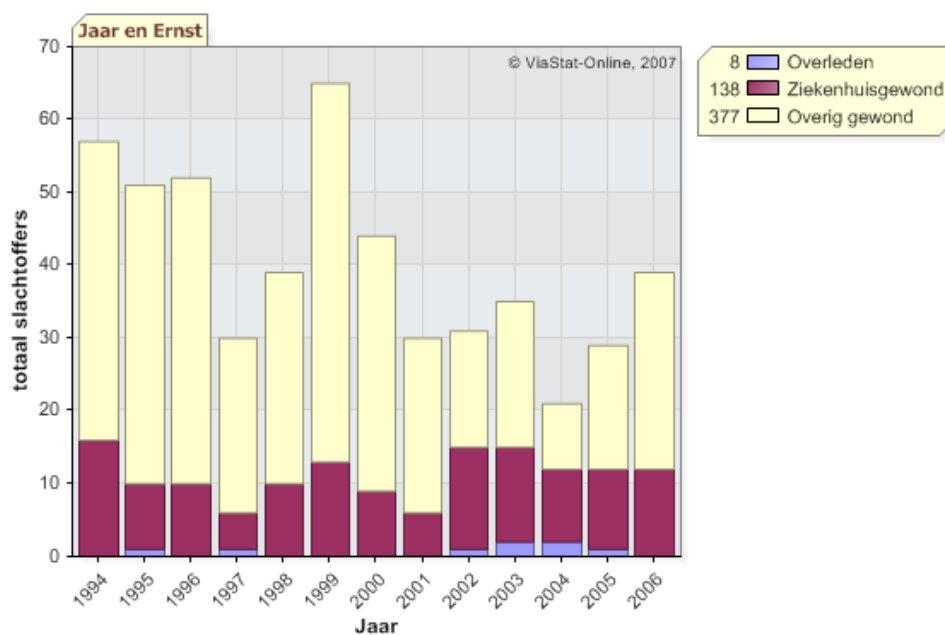


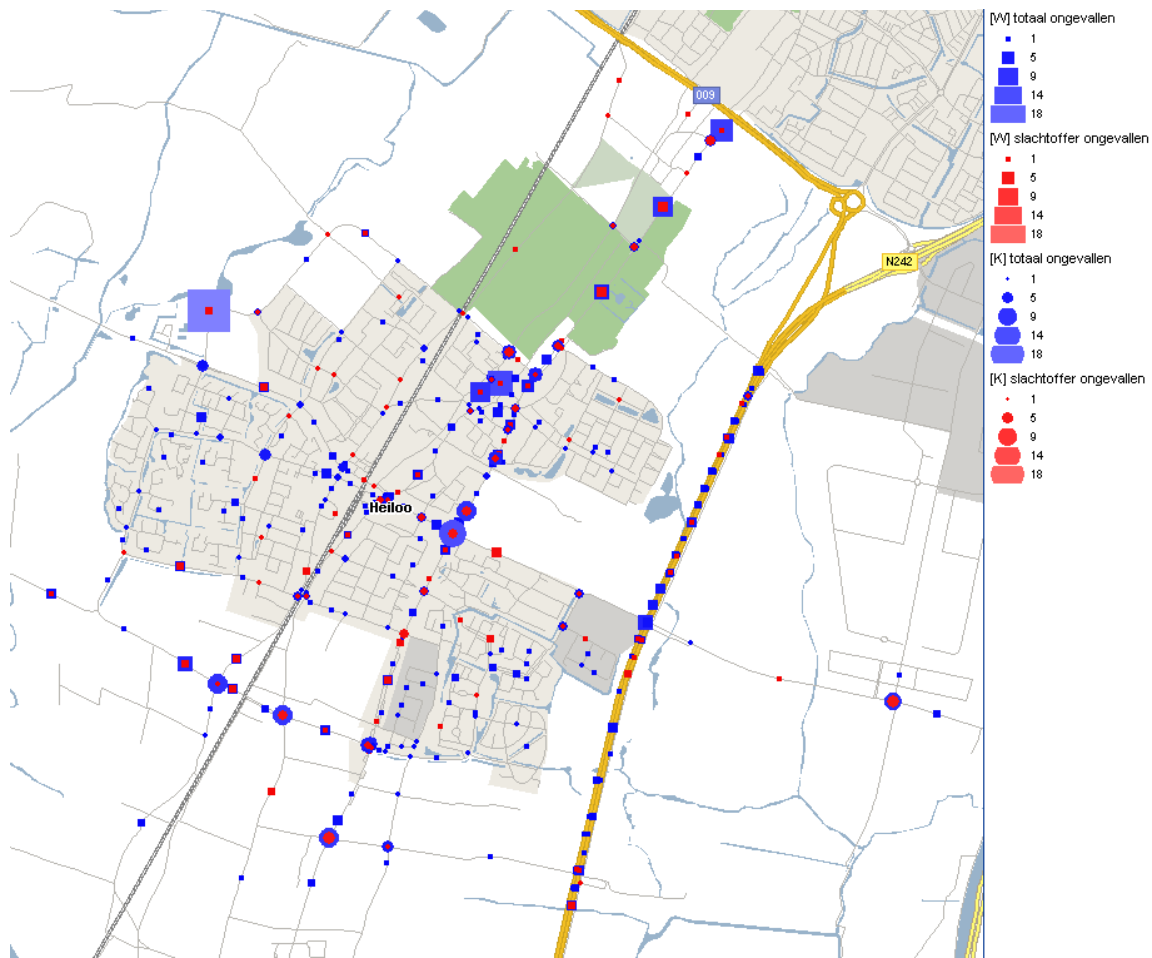
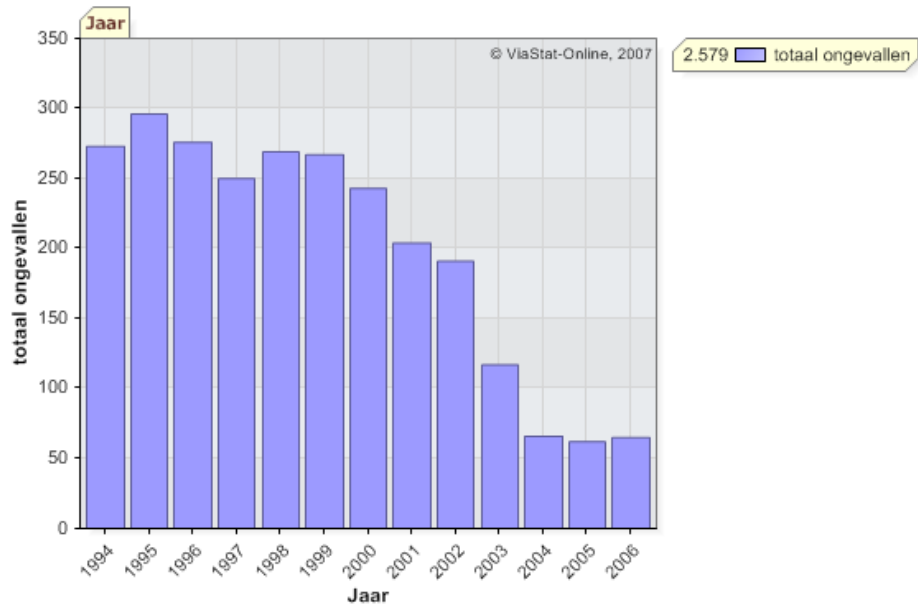
Situatie zonder A9

In onderstaande grafieken en tabellen is het aantal ongevallen en het aantal letselongevallen in de verschillende categorieën weergegeven, waarbij de A9 buiten beschouwing is gebleven.

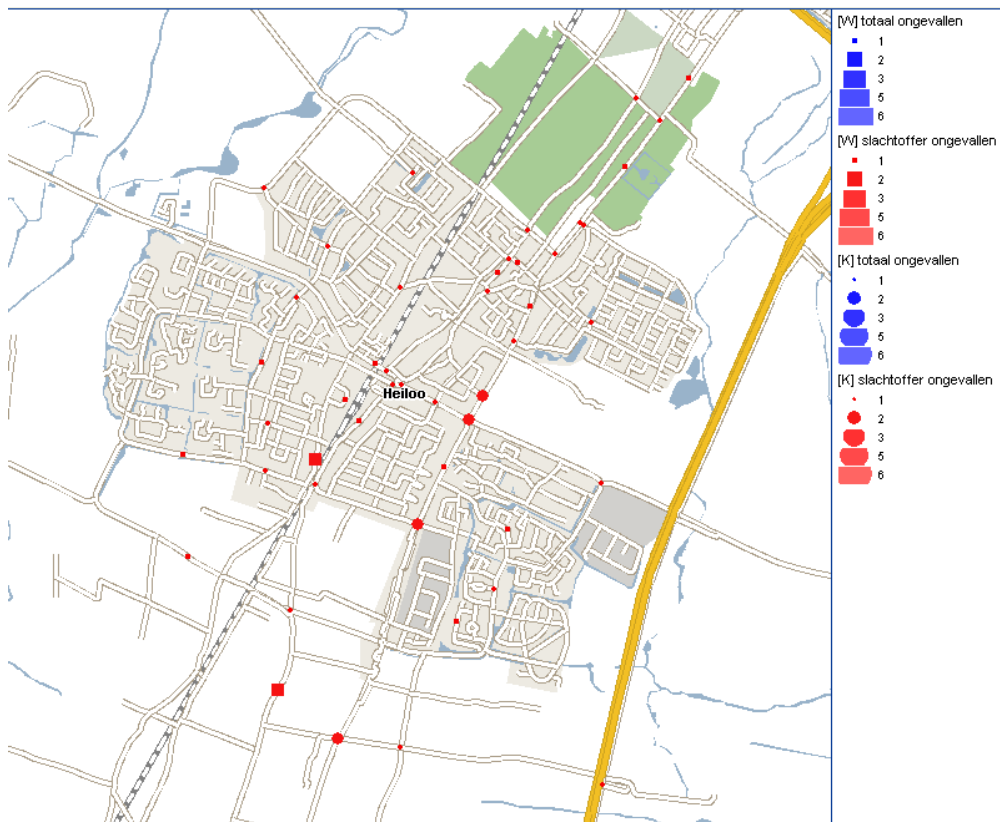
jaar	overleden	ziekenhuis	overig	totaal
1994	0	16	41	57
1995	1	9	41	51
1996	0	10	42	52
1997	1	5	24	30
1998	0	10	29	39
1999	0	13	52	65
2000	0	9	35	44
2001	0	6	24	30
2002	1	14	16	31
2003	2	13	20	35
2004	2	10	9	21
2005	1	11	17	29
2006	0	12	27	39


Tabel : Letselongevallen in Heiloo, zonder A9

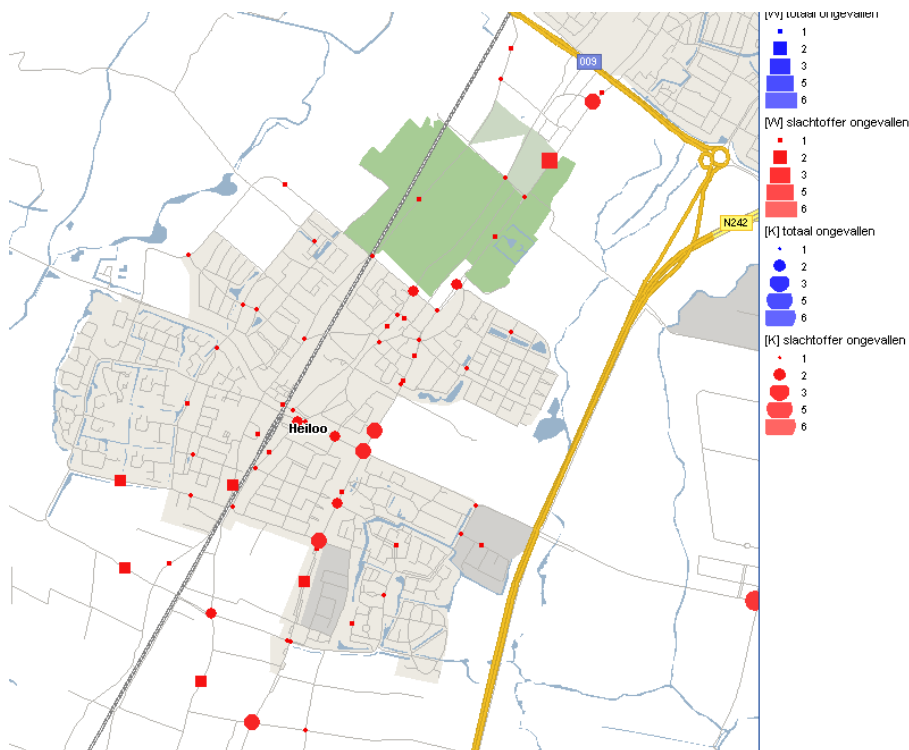




 **Figuur: Verkeersslachtoffers (alle vervoerswijzen) periode 2002-2006**



 **Figuur: Verkeersslachtoffers fiets, periode 2002-2006**



 **Figuur: Verkeersslachtoffers fiets+bromfiets (onder), periode 2002-2006**

Vergelijking andere gemeenten

In de tabel is het aantal gewonden en het totale aantal ongevallen in Heiloo afgezet tegen een aantal andere gemeenten in de omgeving en een aantal Noord-Hollandse gemeenten met een vergelijkbare omvang. Ook is de ontwikkeling van het aantal gewonden en het totale aantal ongevallen in de periode 2002-2006 in alle gemeenten opgenomen. De cijfers voor het aantal gewonden is het gewogen totaal van het aantal dodelijke slachtoffers, ziekenhuisgewonden en overige letselslachtoffers.

Heiloo lijkt op basis van deze getallen een middenmoter op verkeersveiligheidsgebied. Het aantal gewonden ten opzichte van het totale aantal ongevallen is vrij hoog. De afname van het totale aantal ongevallen is in vergelijking met de andere gemeenten klein en als enige van de onderzochte gemeenten kende Heiloo een toename van het aantal gewonden tussen 2002 en 2006.

	index aantal gewonden per inwoner (peiljaar 2006)	index aantal ongevallen per inwoner (peiljaar 2006)	ontwikkeling aantal gewonden 2002-2006	ontwikkeling totaal aantal ongevallen 2002-2006
Heiloo	100	100	+2%	-34%
Castricum	83	89	-12%	-46%
Alkmaar	97	121	-23%	-61%
Bergen	84	61	-40%	-68%
Aalsmeer	101	122	0%	-52%
Diemen	100	198	-34%	-34%
Drechterland	98	123	-22%	-32%
Heerhugowaard	139	148	-20%	-41%

Bijlage 3: E-spraakreacties

De gemeente Heiloo wil in het kader van het opstellen van een nieuw verkeersplan, weten wat onder de bewoners van de gemeente leeft. Want wie beter dan de inwoners van Heiloo, weten wat er speelt in de gemeente. Hiervoor heeft de gemeente E-spraak gebruikt, het nieuwe medium voor burgerparticipatie. Via E-spraak kunnen bewoners en belanghebbenden hun mening kwijt op een forum dat gekoppeld is aan een interactieve kaart. Deze bijlage vormt een samenvatting van alle reacties op E-spraak. Daarnaast zijn er ook schriftelijke klachten en suggesties opgenomen in deze notitie. De reacties zijn onderverdeeld in zeven categorieën. Elk van de volgende hoofdstukken gaat in op een van de categorieën. De kaart met knelpunten is opgenomen in het hoofdrapport (zie paragraaf 1.2).

Fietsverkeer

Knelpunten

Algemeen:

- slechte kwaliteit verharding fietspaden (9 reacties);
- voorrangssituatie fietsers niet overal duidelijk (1 reactie);
- wachtrijen voor verkeerslichten blokkeren de doorgang van fietsers (1 reactie);
- hinder van pizzabrommers (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- westzijde station: onvoldoende fietsenrekken (6 reacties);
- Ypesteinerlaan - Rosendaal: onduidelijke voorrangssituatie (6 reacties);
- Ypesteinerlaan: onduidelijkheid over plek fietser (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - Ypesteinerlaan: onduidelijke voorrangssituatie (5 reacties);
- Kennemerstraatweg - Stationsweg: te weinig ruimte voor fietsers (4 reacties);
- Kennemerstraatweg - Raadhuisweg: automobilisten geven geen voorrang (3 reactie);
- Vennewatersweg - Hoogeweg: hoge snelheid autoverkeer in combinatie met onoverzichtelijke oversteek (7 reacties);
- Vennewatersweg - Lijnbaan: hoge snelheid autoverkeer in combinatie met onoverzichtelijke oversteek (1 reactie);
- Vennewatersweg: onduidelijkheid over plek bromfietsers (1 reactie);
- Zeeweg - Ewisweg: onduidelijke verkeerssituatie (5 reacties);
- Zeeweg: fietspad slecht verlicht (2 reacties);
- Zeeweg: fietspad te smal (1 reactie);
- Het Malevoort - Pastoor van Muijenweg: hoge snelheid autoverkeer in combinatie met onduidelijke voorrangssituatie (5 reacties);
- Stationsweg: te krap voor fietsers en automobilisten, waardoor fietsers op voetpad rijden (5 reacties);
- Kanaalweg - Boekelermeerweg: hoge snelheid autoverkeer in combinatie met onoverzichtelijke oversteek (3 reacties);
- Nijenburgerweg: onveilig voor fietsers door sluijverkeer en te steile helling viaduct A9 (2 reacties);
- Westerweg - het Zevenhuizen: onoverzichtelijke kruising (2 reacties);
- Westerweg - Schuine Hondsboschelaan: onoverzichtelijke kruising (1 reactie);
- Kerkelaan - Willibrordusweg: onduidelijke voorrangssituatie (1 reactie);
- Rosendaal: fietsers uit Ypestein moeten twee keer de weg oversteken (1 reactie).

Suggesties

Algemeen:

- voorrangssituaties op rotondes uniformeren (5 reacties);
- bromfiets overal op rijbaan (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Heiloo - Bergen: rechtstreekse solitaire fietsroute aanleggen (9 reacties);
- Heiloo - Castricum: rechtstreekse solitaire fietsroute aanleggen (1 reactie);
- Heiloo - Akersloot: rechtstreekse solitaire fietsroute aanleggen (1 reactie);
- Plan Oost - Kanaalweg: solitair fietspad aanleggen (1 reactie);
- Zeeweg - Ewisweg: rotonde aanleggen in verband met voorrangssituatie fietsers (5 reacties);
- Zeeweg - Het Malevoort: rotonde aanleggen in verband met voorrangssituatie fietsers (1 reactie);
- Kennemerstraatweg: bromfietsers op rijbaan instellen (4 reacties);
- Kennemerstraatweg - Vennewatersweg: fietsoversteek aan noordzijde geschikt maken voor tweerichtingsverkeer (1 reactie);
- Vennewatersweg: fietspad aan zuidzijde ten behoeve van voorrangssituatie rotonde Kennemerstraatweg (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - Vennewatersweg: fiets in de voorrang (1 reactie);
- Kerkelaan: vrijliggend fietspad Belieslaan doortrekken (3 reacties);
- Stationsweg - Breedelaan: fiets-/voetgangerstunnel (1 reactie);
- Rosendaal: fietspad aanleggen (1 reactie).

Voetgangers

Knelpunten

Algemeen:

- slechte kwaliteit verharding voetpaden (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Kennemerstraatweg - Stationsweg: bij het verkeerslicht gelijktijdig groen autoverkeer en voetgangers/fietsers is onduidelijk (4 reacties);
- Ypsteinerlaan - Rosendaal: ontbreken veilige oversteek richting C1000 (3 reacties);
- Heerenweg - Ter Coulsterlaan: onlogische oversteekmogelijkheid (2 reacties);
- Kerkelaan - Willibrordusweg: zebra komt uit bij een boom (2 reactie);
- Kerkelaan: langs deel van de straat ontbreekt trottoir (2 reacties);
- Belieslaan: ontbreken voetpad aan noordzijde Belieslaan (1 reactie);
- Dokterslaan: op het trottoir staat een verkeersbord dat de doorgang blokkeert voor rolstoelen/rollators (1 reactie);
- Dokterslaan: onlogische route vanuit oostzijde richting oversteek (1 reactie);
- Slimpad - Heerenweg: onduidelijke oversteek (1 reactie).

Suggesties

Algemeen:

- zebrapaden op drempels aanleggen (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Slimpad: verbod instellen voor auto's (4 reacties), duidelijk faciliteren auto's (1 reactie);
- 't Loo: buitenruimte autovrij maken (3 reacties);

- stationsomgeving: buitenruimte autovrij maken (1 reactie);
- Heerenweg - Ter Coulsterlaan: extra zebra/verkeerslichten aanleggen bij oversteek (2 reacties);
- Dokterslaan: voetpad aanleggen voor het monument (1 reactie);
- Vredenoord: voetpad aanleggen naar Baetenburg (1 reactie);
- Schuine Hondsboschelaan: bord 'spelende kinderen' plaatsen (1 reactie);
- Limmertocht: fietspad geschikt maken voor rolstoelgebruikers (1 reactie).

Openbaar vervoer

Knelpunten

Er zijn geen knelpunten aangegeven op het gebied van openbaar vervoer.

Suggesties

Algemeen:

- maak van station Heiloo weer een intercitystation (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Kennemerstraatweg - Stationsweg: busprioriteiten invoeren in VRI (1 reactie).

Autoverkeer

Knelpunten

Algemeen:

- wegversmallingen tegenover T-kruisingen zijn onduidelijk (2 reacties).
- veel sluipverkeer in Heiloo (1 reactie);
- verkeer rijdt te hard (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Kennemerstraatweg: geluidshinder (1 reactie);
- Kennemerstraatweg: voorsorteren op verdrijvingvlakken (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - Zevenhuizerlaan: onveilig (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - Stationsstraat: slecht onderhoud kruispunt en VRI (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - voetgangersoversteek ter hoogte van Nijenburg: VRI levert veel vertraging op voor auto's (1 reactie);
- Kennemerstraatweg - Heilooër Tolweg: opstelvakken te kort (1 reactie);
- Zeeweg: spoorwegovergang te vaak gesloten (5 reacties);
- Zeeweg: hoge snelheid (1 reactie);
- Zeeweg - Ewisweg: verkeerslichten veroorzaken opstoppingen (1 reactie);
- Stationsweg: hoge snelheid (4 reacties);
- Stationsweg - Breedelaan: slecht uitzicht (1 reactie);
- wijk Het Malevoort: hoge snelheid in woonstraten (1 reactie);
- Het Malevoort: hoge snelheid, vooral tussen Zeeweg en Pastoor van Muienweg (3 reacties);
- Het Malevoort: sluipverkeer (3 reacties);
- Boswinde: drempel verwijderen (11 reacties), drempel laten liggen (3 reacties);
- Ypesteinerlaan: gevaar hoge snelheid in combinatie met overstekende kinderen (7 reacties);
- ventweg Rosendaal: hoge snelheid (4 reacties);
- wijk Plan Oost: onduidelijke voorrangssituatie, hoge snelheid (3 reactie);
- Laan van Zeeman: obstakels in wegdek slecht zichtbaar en onlogisch (2 reacties);

- Laan van Zeeman: maximumsnelheid niet duidelijk/logisch (1 reactie);
- wijk Blokhovepark: ontbreken zonegrens 30 km/h op Westerweg en van Forestlaan (1 reactie);
- 't Loo: hinder in omliggende straten van vrachtverkeer (1 reactie);
- 't Loo: onduidelijke routing doorgaand verkeer over parkeerterrein Willibrordusweg (1 reactie);
- Westerweg: hoge snelheid (9 reactie);
- Westerweg - het Zevenhuizen: onduidelijke verkeerssituatie (3 reacties);
- Kerkelaan: hoge snelheid (10 reacties);
- Heerenweg: hoge snelheid (9 reacties);
- Lagelaan: sluipverkeer (7 reacties);
- Oosterzijweg: sluipverkeer (3 reacties);
- Zevenhuizerlaan: hoge snelheid (2 reacties);
- Hoogeweg: sluipverkeer (2 reacties);
- Ewisweg: hoge snelheid (2 reacties);
- Butterlaan: hoge snelheid (2 reacties);
- Binnenhof: hoge snelheid (1 reactie);
- Vennewatersweg: hoge snelheid (1 reactie);
- Zevenhuizerlaan: wegversmallingen zijn erg onduidelijk (1 reactie);
- Bosboom Toussaintweg: bevoorradingsverkeer veroorzaakt gevaarlijke situaties (1 reactie);
- Frederica's Hof: maximumsnelheid niet duidelijk/logisch (1 reactie);
- Groeneweg - Hoogeweg: onduidelijke voorrangssituatie (1 reactie);
- Willibrordusweg - Noordergeeststraat: onduidelijke voorrangssituatie (1 reactie).

Suggesties

Algemeen:

- drempels verwijderen (3 reacties), meer drempels (2 reacties).
- uitbreiding 30 km/h-gebieden (4 reacties);
- nieuwe weg naar Alkmaar aanleggen (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Kennemerstraatweg - Stationsweg: rotonde aanleggen (7 reacties);
- Kennemerstraatweg - Heilooër Tolweg: verdrijvingspijlen aanleggen bij versmalling naar 1 rijstrook (3 reacties);
- Kennemerstraatweg: bij uitrijden Heiloo de maximumsnelheid (80 km/h) aangeven (2 reacties);
- Kennemerstraatweg - Frederica's Hof: eenrichtingsverkeer instellen of geheel afsluiten (1 reactie), huidige situatie handhaven (2 reacties);
- Zeeweg: permanente maximumsnelheid instellen 30 km/h tussen Westerweg en spoorwegovergang (5 reacties);
- Zeeweg - Westerweg: rotonde aanleggen (9 reacties), zijwegen afsluiten voor autoverkeer (3 reacties), VRI aanleggen (2 reacties);
- Zeeweg - Ewisweg: rotonde aanleggen (1 reactie), geen rotonde aanleggen (1 reactie);
- Stationsweg: maximumsnelheid 30 km/h instellen tussen Heerenweg en spoorwegovergang (1 reactie);
- Stationsweg: drempels aanleggen (1 reactie), geen drempels aanleggen (3 reacties);
- Stationsweg - Breedelaan: gelijkwaardige kruising maken met duidelijke oversteek voetgangers (3 reacties);
- Heerenweg: tussen Butterlaan en Zevenhuizerlaan verbod instellen voor vrachtverkeer (10 reacties);
- Heerenweg: drempels ter hoogte van 't Loo verwijderen (1 reactie);
- Heerenweg - Van de Veldenstraat: (micro)rotonde aanleggen (1 reactie);

- De Omloop: De Omloop doortrekken tot Martin Luther Kingweg in Alkmaar (2 reacties);
- De Omloop - Het Maalwater: rotonde aanleggen (2 reacties);
- De Vlei: beter aangeven maximumsnelheid 30 km/h (1 reactie);
- De Vlei: extra parkeerplaatsen aanleggen op plek plantsoen (1 reactie);
- Westerweg: maximumsnelheid 30 km/h instellen (9 reacties);
- Ventweg Rosendaal: doodlopend maken (4 reacties);
- De Dors: 'verkeershobbels' verwijderen (4 reacties);
- Bayershoffweg: eenrichtingsverkeer instellen nabij Westerweg (2 reacties);
- Raadhuisweg: tijdens Koninginnedag geheel afsluiten (2 reacties);
- Rosendaal - Kanaalweg: rotonde aanleggen (1 reactie), bord 'gevaarlijke kruising' (1 reactie);
- Kerkelaan: verbod instellen voor vrachtverkeer (1 reactie);
- Het Malevoort: verbod instellen voor vrachtverkeer (1 reactie);
- 't Loo: extra verduidelijking verblijfsfunctie van het gebied (1 reactie);
- Dokterslaan: maximumsnelheid onduidelijk (1 reactie);
- Kapellaan: paaltjes bij scheiding auto- en voetgangersdeel (1 reactie);
- Boekenstein: dynamisch snelheidsdisplay (1 reactie);
- Laan van Muijs - Wethouder Tomsonbos: richting Wethouder Tomsonbos afsluiten voor autoverkeer (1 reactie);
- Schuine Hondsboschelaan - Bergeonstraat: voorrangssituatie terugdraaien (1 reactie).

Autoparkeren

Knelpunten

Algemeen:

- geparkeerde auto's op fietspaden, trottoirs en bij parkeerverboden (6 reacties);
- grote voertuigen geparkeerd in woonwijken (2 reacties).

Locatiespecifiek:

- Westerweg: onlogisch parkeerregime dat iedere halve maand omdraait (2 reacties);
- Butterlaan: overlast geparkeerde auto's (2 reacties);
- 't Loo: blauwe zone staat slecht aangegeven (1 reactie);
- 't Loo: parkeerterrein Willibrordusweg slecht verlicht (1 reactie);
- Stationsomgeving: slechte parkeergelegenheid postkantoor (1 reactie);
- Zeeweg: geparkeerde auto's blokkeren regelmatig oprit woning (1 reactie);
- Rosendaal: vermoeden dat parkeerplaatsen bij C1000 niet voldoen aan aanbevolen maatvoering (1 reactie);
- Dokterslaan: auto's parkeren op fietspad (1 reactie).

Suggesties

Algemeen:

- parkeerverbod instellen tegenover oprit woningen (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Stationsomgeving: bovengronds alleen invalidenparkeerplaatsen en fietsenstallingen toestaan, overige bezoekers in de parkeergarage (1 reactie).
- Kerkelaan: meer parkeerplaatsen aanleggen (1 reactie);
- Ewisweg: parkeerhavens aanleggen voor brengen/halen basisschool (1 reactie);
- Westerweg: parkeervakken in berm aanleggen (1 reactie);
- Nijenburgerweg: parkeerverbod instellen (1 reactie);
- Groot Barlaken: geen parkeerplaatsen aanleggen (1 reactie).

Afwikkeling kustverkeer/aansluiting A9

Knelpunten

Algemeen:

- huidige oost-westverbindingen in Heiloo zijn niet geschikt voor grote hoeveelheden (kust)verkeer; de aansluiting op de A9 zal het leefbaarheidprobleem alleen maar vergroten (8 reacties);
- aansluiting A9 trekt meer sluipverkeer aan (2 reacties).

Suggesties

Algemeen:

- kustverkeer leiden via aan te leggen rondweg Heiloo (4 reacties), via randweg Alkmaar (2 reacties), via De Omloop (1 reactie), via doortrekken Vennewatersweg (1 reactie);
- verkeersontmoedigende maatregelen in Heiloo tegen sluipverkeer (4 reacties);
- nieuwe aansluiting A9 niet aanleggen (1 reactie);
- aansluiting op A9 niet op Kanaalweg (1 reactie).

Overig

Knelpunten

Locatiespecifiek:

- Stationsweg: straatverlichting voldoet niet (1 reactie).

Suggesties

Algemeen:

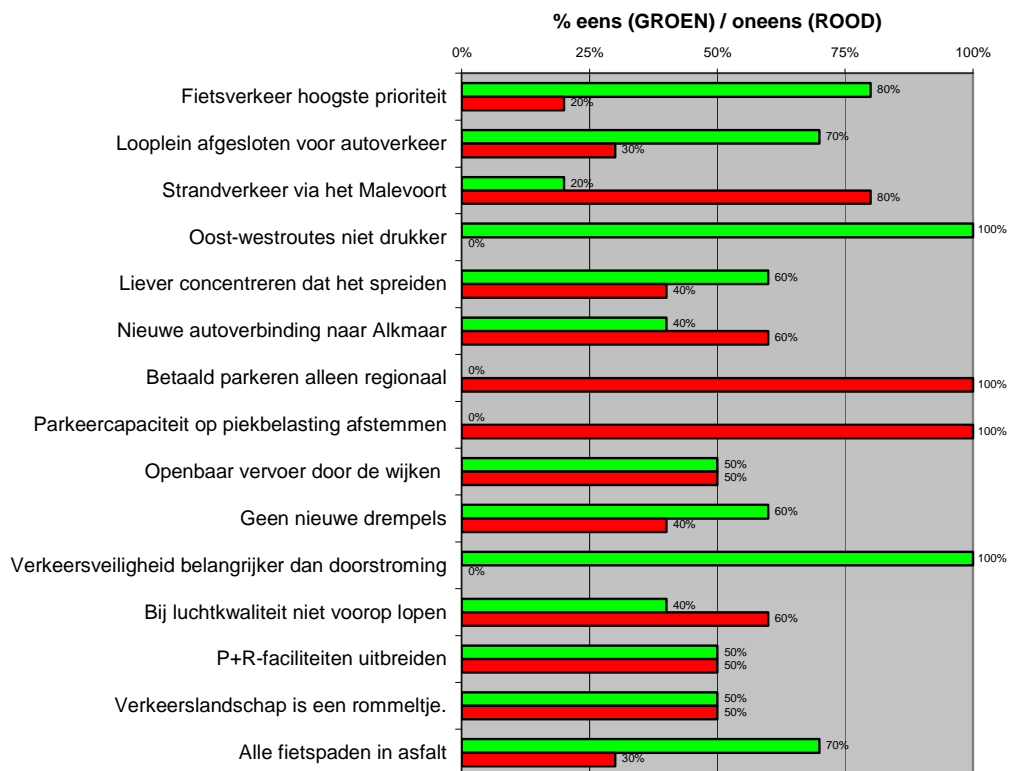
- minder verkeersborden (5 reactie), meer (herhaling)borden (2 reactie);
- betere handhaving verkeersregels (6 reacties), afschaffen geboden die niet gehandhaafd worden (2 reacties);
- bij keuze verharding rekening te houden met geluid (1 reactie);
- niet uitgevoerde ideeën uit voorgaande verkeersplannen mee te nemen in nieuw verkeersplan (1 reactie);
- meer voorlichting over verkeersregels (1 reactie);
- fellere openbare verlichting voor beter zicht op schoolgaande kinderen (1 reactie).

Locatiespecifiek:

- Ypesteinerlaan: acties uitvoeren uit project 'Verkeersslang' bij Meander (2 reacties).

Bijlage 4: Uitkomsten richtingaanwijzer

Op 5 september 2007 is de raadscommissie Openbare Ruimte bijeengewees voor een informele discussie over de richting voor het verkeersplan Heiloo. Tijdens deze discussie is een aantal stellingen bediscussieerd. De groene balken geven het percentage 'eens' aan, de rode het percentage 'oneens'.



Figuur: Uitslag Richtingaanwijzer

	STELLING	EENS	ONEENS	TOELICHTING
1	Het stimuleren van fietsverkeer heeft de hoogste prioriteit	80%	20%	<p>Argumenten voor: Is mede ter ontlasting van het autoverkeersaanbod. Alkmaar - Limmen - Castricum = dichtbij. I.v.m klimaat en beweging.</p> <p>Argumenten tegen: Vanuit gezondheidsoverweging zou het goed zijn, maar het terugdringen automobiliteit haal je er niet mee.</p>
2	Het Looplein moet worden afgesloten voor autoverkeer	70%	30%	<p>Argumenten voor: I.v.m leefklimaat en veiligheid.</p> <p>Argumenten tegen: 1 dag per week op woensdag (markt) voldoende. Andere verkeersstroom via Kerkelaan ongewenst.</p> <p>Argumenten neutraal: Consequenties voor omgeving eerst in kaart brengen.</p>
3	Strandverkeer kan het beste via Het Malevoort worden afgewikkeld	20%	80%	<p>Argumenten tegen: Via Vennewatersweg naar Egmond-Binnen. Deze route is daar niet op ingericht. Strandverkeer moet buiten het dorp blijven. Strandverkeer 'gebundeld'/'geconcentreerd' naar P+R-plaatsen ongeveer 3 km van strand. Voorkeur om zo veel mogelijk buitenom leiden.</p>
4	De oost-westroutes Kerkelaan, Stationsweg en Zevenhuizerlaan mogen niet zwaarder worden belast	100%	0%	<p>Argumenten voor: Deze wegen zijn daar niet op ingericht. Naar alternatieven zoeken. Beperkte ruimte, nu al overbelast.</p>
5	Liever de overlast van autoverkeer concentreren dan spreiden	60%	40%	<p>Argumenten voor: Lokale/gemeentewegen zo veel mogelijk afstemmen op lokaal verkeer. Dus minder doorgaand verkeer. Minder overlast voor overige gebruikers van ruimte. Leefklimaat.</p> <p>Argumenten tegen: Geen piekbelasting, komt altijd op verkeerde moment.</p>
6	Er is een nieuwe autoverbinding nodig naar Alkmaar	40%	60%	<p>Argumenten voor: Maar wel ten oosten van de gemeentegrenzen.</p> <p>Argumenten tegen: Aantasting natuur en milieu A9 aansluiting biedt alternatief, net als route via Egmond. Ruimte ontbreekt volgens mij of het gaat ten koste van het landschap. Theoretisch, leuk idee. Praktisch, niet mogelijk. Gronden van Natuurmonumenten.</p>

	STELLING	EENS	ONEENS	TOELICHTING
7	Betaald parkeren kan alleen in regionaal verband worden overwogen	0%	100%	<p>Argumenten tegen:</p> <p>Afstemmen op lokale doelstellingen. Wel in regionaal verband bekijken.</p> <p>Stelling is correct vanuit economisch perspectief. Vanuit regulering parkeren oneens met de stelling.</p> <p>Zie de meerwaarde daar niet van, behalve dan uit bedrijfseconomische motieven.</p> <p>In Heiloo geen betaald parkeren. De auto wordt al genoeg belast.</p>
8	De autoparkeercapaciteit moet zijn afgestemd op de maximale piekbelasting	0%	100%	<p>Argumenten tegen:</p> <p>Dat zou autogebruik alleen maar stimuleren.</p> <p>Enorm ruimtebeslag.</p> <p>Parkeercapaciteit afstemmen op gemiddelde.</p> <p>Teveel ruimtebeslag.</p> <p>Een klein beetje zoeken naar een plekje is geen bezwaar.</p>
9	Het openbaar vervoer zou door de wijken moeten rijden	50%	50%	<p>Argumenten voor:</p> <p>Wanneer openbaar vervoer, dan moet die door de wijken.</p> <p>Echter realistisch is te veronderstellen dat openbaar vervoer kleinschalig blijft (buurtbus).</p> <p>Nu is het voor ouderen te ver om de bushalte te bereiken.</p> <p>Argumenten tegen:</p> <p>Liever langs de buitenranden van de wijk. Liever buurtbus, OV-taxi of kleine bus naar/door de wijken.</p> <p>Argumenten neutraal:</p> <p>Bus langs station!</p> <p>Nu te beperkt, maar heel veel slingers is ongewenst.</p> <p>Focus op betere aansluiting.</p>
10	Geen nieuwe drempels in Heiloo	60%	40%	<p>Argumenten voor:</p> <p>Maar wel (optische) snelheidsbeperkende maatregelen.</p> <p>Alleen wanneer er andere oplossingen zijn om het verkeer langzamer te laten rijden.</p> <p>Argumenten tegen:</p> <p>Als een drempel tot het gewenste resultaat leidt (snelheidsvermindering): prima.</p> <p>Bij scholen en bejaardencentra wel gewenst.</p>
11	Verkeersveiligheid is belangrijker dan doorstroming van de auto.	80%	20%	<p>Argumenten voor:</p> <p>Mits verkeersveiligheid wel praktisch blijft! Bijvoorbeeld niet iedere kruising van verkeerslichten voorzien.</p> <p>Leefbaarheid.</p> <p>Prioriteit langzaam verkeer in wijken.</p>
12	Heiloo hoeft niet voorop te lopen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit.	40%	60%	<p>Argumenten tegen:</p> <p>Heiloo dient zich te profileren als groen dorp/gemeente. Dus wel bij de top in Nederland.</p> <p>Heiloo draagt groen en duurzaamheid hoog in het vaandel.</p>

	STELLING	EENS	ONEENS	TOELICHTING
13	De P+R-faciliteiten bij het station moeten worden uitgebreid.	50%	50%	<p>Argumenten voor: Maar dan wel zorgen voor betere toegangsweg.</p> <p>Argumenten tegen: Eerst een onderzoek naar de behoefte. Is er wel ruimte, of komen er parkeerdekken ('flats'). Prioriteit voor stallingsmogelijkheden fiets. Ruimtebeslag!</p>
14	Het Heilooër verkeerslandschap (wegwijzers, borden) is een rommeltje.	50%	50%	<p>Argumenten voor: Veel niet eenduidig/ praktisch. Kan veel overzichtelijker.</p> <p>Argumenten tegen: Kan altijd beter, maar is geen rommeltje.</p>
15	Alle fietspaden in asfalt.	70%	30%	<p>Argumenten voor: Zeker voor het doorgaande fietsverkeer. In de wijken hoeft het niet.</p> <p>Argumenten tegen: Veiligheid en stimulering fietsgebruik. Natuurlijker pad in buitengebied wenselijk. Te stellige stelling.</p> <p>Argumenten neutraal: Afhankelijk wat met het groen gebeurt. Betegeling onderhoudsvriendelijk i.v.m wortels. Asfalt is veiliger.</p>

Bijlage 5: Luchtkwaliteit

Invoergegevens

In tabellen B5.1 en B5.2 staan de invoergegevens die zijn gehanteerd bij het berekenen van de luchtkwaliteit van de verschillende wegvakken. De autoverkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel 2020 voor variant 1. De verkeersverdeling is ingeschat.

onderzoekslocatie	x-coördinaten	y-coördinaten	intensiteit	% middel- zwaar verkeer	% zwaar verkeer	% bussen
1. Kennemerstraatweg	109721	513659	17.900	5	2	1
2. Kennemerstraatweg	108947	512325	16.130	5	2	1
3. Kennemerstraatweg	108456	511000	19.503	5	2	1
4. kerkelaan	109389	513458	7.400	2	1	0
5. Stationsweg	108988	512548	8.622	2	2	0
7. Vennewatersweg	108371	511437	5.205	3	2	0
9. Het Malevoort	107392	512990	2.000	2	1	0
13. Ewisweg	107956	512790	2.900	2	1	0
14. Ringweg/De Dors	108339	513475	1.950	2	1	0
17. Westerweg	107900	511857	3.150	2	1	0

Tabel B5.1: Gehanteerde onderzoekscoördinaten en verkeersintensiteiten

onderzoekslocatie	snelheidstypering	wegtypering	bomenfactor	expositie- afstand NO ₂	expositie- afstand PM ₁₀
1. Kennemerstraatweg	doorstromend stadsverkeer	Open terrein (CAR type 1)	1.50 (veel bomen)	10	15
2. Kennemerstraatweg	normaal stadsverkeer	eenzijdige bebouwing (CAR type 4)	1.00 (geen of enkele bomen)	10	15
3. Kennemerstraatweg	doorstromend stadsverkeer	Open terrein (CAR type 1)	1.00 (geen of enkele bomen)	10	15
4. Kerkelaan	normaal stadsverkeer	beide zijden bebouwing (CAR type 3a)	1.25 (meerdere bomen)	7	7
5. Stationsweg	normaal stadsverkeer	beide zijden bebouwing (CAR type 3a)	1.25 (meerdere bomen)	9	10
7. Vennewatersweg	doorstromend stadsverkeer	beide zijden bebouwing (CAR type 3a)	1.00 (geen of enkele bomen)	10	15
9. Het Malevoort	normaal stadsverkeer	eenzijdige bebouwing (CAR type 4)	1.25 (meerdere bomen)	10	15
13. Ewisweg	normaal stadsverkeer	eenzijdige bebouwing (CAR type 4)	1.25 (meerdere bomen)	10	15
14. Ringweg/De Dors	normaal stadsverkeer	eenzijdige bebouwing (CAR type 4)	1.50 (veel bomen)	10	15
17. Westerweg	normaal stadsverkeer	basistype (CAR type 2)	1.00 (geen of enkele bomen)	10	15

Tabel B5.2: Omgevingskenmerken en expositieafstanden

Voor alle wegvakken is een stagnatiefactor van 0% gehanteerd, met uitzondering van onderzoekslocatie 2. Hiervoor is zekerheidshalve als uitgangspunt 30% (stagnatie gedurende een groot deel van de ochtend- en avondspits) aangehouden. Er is uitgegaan van de (ongunstige) achtergrondconcentraties voor 2008.

Resultaten

In tabel B5.3 staan de resultaten van het luchtkwaliteitonderzoek. Tevens zijn de grenswaarden opgenomen voor NO₂ en PM₁₀.

onderzoekslocatie	jaargemiddelde concentraties NO ₂	jaargemiddelde concentraties PM ₁₀	aantal overschrijdingen daggemiddelde concentraties PM ₁₀
1. Kennemerstraatweg	23,3	24,5	15
2. Kennemerstraatweg	32,6	25,8	18
3. Kennemerstraatweg	22,1	24,5	15
4. kerkelaan	22,1	24,7	15
5. Stationsweg	23,7	24,8	15
7. Vennewatersweg	20,1	24,1	14
9. Het Malevoort	18,9	23,7	13
13. Ewisweg	19,6	23,8	13
14. Ringweg/De Dors	19,2	23,7	13
17. Westerweg	17,8	23,8	13
grenswaarde	40	40	18

Tabel B5.3: Resultaten luchtkwaliteitonderzoek

Alle onderzochte wegvakken blijven ruim onder de grenswaarde.

Bijlage 6: Wegkenmerken

	gebiedsontsluitingsweg		erftoegangsweg	
	A	B	A	B
maximumsnelheid	50	50	30	30
ontwerpsnelheid	50	40	35	30
maximumintensiteit	20.000- 25.000	8.000 - 10.000	6.000 - 8.000	2.000- 4.000
minimale binding	lokaal	lokaal	wijk	buurt
vrachtverkeer	matig	matig	weinig	zeer weinig
<i>wegindeling</i>				
rijbaanindeling	1x2 plus fietspad	1 rijbaan met fietsstroken of fietspad	1 rijbaan met fiets(suggestie)stroken	1 rijbaan gemengd verkeer
verhardingsbreedte	5,50 – 7.10	7,50 – 8.50	6,50-7,50 m	maximaal 5.50 m
wegvaklengte	250-500 m	250-500 m	100-500 m	< 100 m
inhalen	niet toegestaan	geen maatregelen	geen maatregelen	n.v.t.
positie bromfiets	rijbaan	rijbaan	rijbaan	rijbaan
positie fiets	fietspad	fietspad of fietsstrook	fiets(suggestie)strook	rijbaan
positie voetganger	trottoir	trottoir	trottoir	trottoir/rijbaan
positie landbouwverkeer	rijbaan	rijbaan	rijbaan	rijbaan
halten openbaar vervoer	aanliggend of rijbaan	aanliggend of rijbaan	rijbaan	rijbaan
parkeren	niet of in havens	niet of in havens	In havens	vakken
<i>inrichtings- en omgevingskenmerken</i>				
verlichting	middelhoog (6-8 m)	middelhoog (6-8 m)	middelhoog (6-8 m)	laag (3-5 m)
bebouwing	op afstand (10-20 m)	op enige afstand (>10 m)	dicht op de weg (<10 m)	dicht op de weg (<10 m)
asmarkering	dubbele asmarkering	geen* of dubbele asmarkering*	nee	nee
verharding	gesloten	gesloten	zo mogelijk open	open
erfaansluitingen	zo veel mogelijk beperken	beperkt toegestaan	ja	Ja
<i>kruispuntprincipes</i>				
met gebiedsontsluitingsweg A	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	niet toegestaan	niet toegestaan
met gebiedsontsluitingsweg B	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrang voor GOW	voorrang voor GOW
met erftoegangsweg	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	gelijkwaardig kruispunt en snelheidsbeperking**	gelijkwaardig kruispunt en snelheidsbeperking
met fietspaden	n.v.t.	n.v.t.	bij hoofdfietsroute	bij hoofdfietsroute
met voetgangers	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrangskruispunt en snelheidsbeperking	voorrang voor fiets zebra's mogelijk	voorrang voor fiets geen voorziening

* Volgens Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken krijgen alle gebiedsontsluitingswegen een dubbele asmarkering. Gezien het ongewenste wegbeeld dat dit oplevert ('hier kun je doorrijden'), wordt dit beperkt tot wegen zonder fietsers op de rijbaan/fietsstroken, zonder parkeren en met een lage aansluitingendichtheid.

** Bij de snelheidsremmende maatregelen rekening houden met de uitrukroutes van hulpdiensten.

Toelichting op de intensiteitsgrenzen

In deze bijlage wordt ingegaan op de maximale intensiteiten per type weg. Deze vormen de basis voor de toetsing van de categoriseringsvarianten, maar zijn ook onderdeel van de doelstellingen van dit verkeersplan.

Gebiedsontsluitingsweg A

De hoogste verkeersintensiteiten kunnen worden verwerkt op de 'echte' gebiedsontsluitingswegen met fietspaden en zonder veel erfaansluitingen, zoals de Vennewatersweg en het noordelijk en zuidelijk deel van de Kennemerstraatweg.

Op deze wegen is de afwikkelingscapaciteit bepalend voor de maximaal acceptabele hoeveelheid autoverkeer die kan worden toegelaten. Een autoverkeersintensiteit van 25.000 mvt/etm geldt als maximum voor een 2x1-strookweg.

Bij meer aansluitingen en erfaansluitingen neemt de maximale verkeersintensiteit enigszins af (ook vanwege de overlast voor de aanwonenden). Voor het middelste stuk van de Kennemerstraatweg is een maximale autoverkeersintensiteit van 20.000 mvt/etm aangehouden.

Gebiedsontsluitingsweg B

Op wegen met een lichtere functie in het stedelijke netwerk, is een lagere autoverkeersintensiteit wenselijk. Uitgaande van minimaal de aanwezigheid van fietsstroken en voorrangskruispunten kan bij een snelheid van 40 km/h maximaal circa 8.000 mvt/etm worden toegelaten. Bij de aanwezigheid van fietspaden is een hogere intensiteit tot circa 10.000 mvt/etm mogelijk.

Erftoegangsweg A

Op wegen met een lichtere functie in het stedelijke netwerk, is een lagere autoverkeersintensiteit wenselijk. Uitgaande van minimaal de aanwezigheid van fiets(suggestie)stroken kan bij een snelheid van 40 km/h maximaal circa 8.000 mvt/etm worden toegelaten. Bij een krap profiel is 6.000 mvt/etm het maximum.

Erftoegangsweg B

Bij erftoegangswegen B, met gemengd verkeer, geldt een maximale intensiteit van 4.000 mvt/etm, mede afhankelijk van de inrichting van deze wegen.

Fietsstraten

Fietsstraten kennen een maximale intensiteit van circa 2.500 mvt/etm, met als randvoorwaarde een belangrijke fietsfunctie en een hoog fietsgebruik.

Uitwerking uitrittenbeleid

Uit oogpunt van een duurzaam veilig verkeerssysteem is het toestaan van uitritten op gebiedsontsluitingswegen niet gewenst. Tegelijkertijd liggen deze wegen in bebouwd gebied en bestaat (dus) de wens om de langsliggende gebouwen en percelen via de weg te ontsluiten.

Het uitrittenbeleid van de gemeente Heiloo kan als volgt worden samengevat:

- Op erftoegangswegen zijn uitritten toegestaan, tenzij de uitrit de verkeersveiligheid op het aansluitpunt in gevaar brengt en tenzij de uitrit zorgt voor een ongewenste aantasting van de parkeercapaciteit langs de openbare weg.
- Op gebiedsontsluitingswegen geldt:
 - geen extra uitritten voor bestaande functies;
 - het ontwikkelen van nieuwe functies die rechtstreeks op de gebiedsontsluitingsweg ontsluiten, wordt zo veel mogelijk beperkt.
- Voor nieuwe functies die toch op de gebiedsontsluitingsweg ontsluiten, geldt:
 - maximaal een uitrit, die de verkeersveiligheid op het aansluitpunt niet in gevaar brengt en die niet zorgt voor een ongewenste aantasting van de parkeercapaciteit langs de openbare weg.

Bijlage 7: Inspraakreacties

In bijgevoegd overzicht zijn alle inspraakreacties op de ontwerpnota van het Verkeersplan Heiloo samengevat en van commentaar voorzien. Tekstuele reacties zijn niet opgenomen, maar rechtstreeks in het eindrapport verwerkt. In tabel B7.1 is een overzicht van de insprekers opgenomen. De letters in de tabel corresponderen met de letters bij de inspraakreacties.

Nr.	naam
A	D'66 Afdeling Heiloo
B	De heer en mevrouw Fabius – Van Berkel
C	Veilig verkeer Nederland
D	Mevrouw Gerritsen – Doorenspleet
E	De heer en mevrouw Van Dijk
F	Verkeersgroep Het Malevoort
G	De heer Th. Schaap
H	J.G.A. Van der Kaaij
I	Fietsersbond (2x)
J	S.J.W. Hemelaar – Kalmijn
K	Bewonersbelangen Stationsweg
L	A&M van Schagen
M	Drs. J. Th. Admiraal MHA
N	De heer J.C. van Osch
O	R.W. Brand
P	Brandweer Heiloo
Q	Vereniging Veilige Heerenweg

Tabel B7.1: Overzicht insprekers

	onderwerp	knelpunt	reactie
A	30 km/h	Het is nog niet duidelijk welke wijken 30 km/h zullen worden	De wegcategorisering en de bijbehorende wegkenmerken zijn onderdeel van het verkeersplan. Alle woonwijken zijn als verblijfsgebied gecategoriseerd. Alle woonwijken in Heiloo zijn inmiddels 30 km/h-gebied. Een update van de bebording is onderdeel van het Verkeersplan. De Oude Linten worden na herinrichting onderdeel van de 30 km/h-gebieden.
A	Aansluiting A9	Ruimtebeslag nog niet duidelijk	De uitwerking van de A9-aansluiting wordt in een apart traject uitgevoerd.
B	Algemeen	Meer inzet op afremmen autogebruik Verkeersintensiteiten op de Omloop kloppen niet Snelheden uitrukroutes brandweer zijn onlogisch	De algemene beleidsuitgangspunten voor het verkeersplan Heiloo sluiten aan bij het landelijke en regionale beleid. De intensiteiten op sommige wegvakken fluctueren erg tussen de varianten. Dit wordt veroorzaakt door het alles-of-niets-principe van het verkeersmodel. De tekst in het verkeersplan is hierop aangepast. In praktijk zal het verkeersaanbod zich meer spreiden over de verschillende (vergelijkbare) alternatieve routes. De snelheden in de in de uitrukroutes van de brandweer zijn door de brandweer aangeleverd op basis van lokale kennis en

	onderwerp	knelpunt	reactie
		Bewoners inspraak geven bij uitwerking	praktijkervaringen. Bij de uitwerking van de concrete maatregelen zullen de bewoners en andere belanghebbenden worden betrokken.
C	Algemeen	Bromfietsers op de Kennemerstraatweg rijden nog op fietspad. Bromfietsers op de rijbaan vanaf 1 april 2008	Invoering van bromfiets op de rijbaan is onderdeel van het maatregelenpakket in het verkeersplan. Dit vereist een zorgvuldige voorbereiding en dus niet per direct invoerbaar.
C	Algemeen	Planning te afhankelijk van A9. Niet wachten, tunnel Vennewatersweg eerder aanleggen	De tunnel in de Vennewatersweg is zowel financieel als logisch gekoppeld aan de aansluiting op de A9.
C	Algemeen	Uitkomst verkeersslang niet genoemd	De maatregelen van de verkeersslang worden uitgevoerd, maar zijn geen onderdeel van het verkeersplan.
D	Algemeen	Fietsers in de voorrang, is dat veilig?	Bij de geprognosticeerde verkeersintensiteiten kan, met een afgewogen vormgeving, een kruispunt met fietsers in de voorrang veilig worden toegepast. Dit vraagt bij de uitwerking wel de nodige ontwerpaandacht.
D	Algemeen	Geluidhinderbeleid, waarom ontheffingen?	In de nieuwe Wet Geluidhinder is vastgelegd dat de gemeentes moeten uitwerken hoe ze omgaan met de grenswaarden van de Wet Geluidhinder en met ontheffingverlening daarbinnen. Dit is geen beleid van de gemeente Heiloo maar landelijke regelgeving.
D	Algemeen	Wegkenmerken, overal een trottoir, behalve op ETW B, hoe?	In de wegkenmerkentabel en in het voetgangersbeleid is voor Erftoegangswegen A (buurtstraten) en hoger een trottoir als voorkeurskenmerk vastgelegd. Voor de hoofdvoetgangersroutes is budget gereserveerd om dit te realiseren. Voor de overige routes is het wenselijk dit bij toekomstige reconstructies mee te nemen.
A	Betaald parkeren	Geen betaald parkeren!	Dit uitgangspunt is in het verkeersplan vastgelegd.
A	Bypass voor kustverkeer	Geen bypass voor kustverkeer!	Dit uitgangspunt is in het verkeersplan vastgelegd.
E	Ewisweg	De Ewisweg is verkeersonveilig: hoge snelheden, schoolomgeving, halen en brengen van de scholen, niet veilig oversteeekbaar, veel verkeer op piektijden, steeds meer doorgaand verkeer, geen parkeermogelijkheden Het Malevoort als doorgaande route te gebruiken en Ewisweg anders in te richten	Bij de voorgestelde functie past een inrichting met parkeervoorzieningen en snelheidsremming op de (voorrang)kruispunten en in de schoolomgeving. Bij deze functie en inrichting kan een autoverkeersintensiteit tot circa 8.000 mvt/etmaal worden geaccepteerd. Bij die intensiteit kan de weg nog goed worden overgestoken. De doorgaande functie van de weg beperkt zich tot doorgaand verkeer op wijkniveau. Door de Ewisweg en het Malevoort een vergelijkbare inrichting te geven, ontstaat een logische structuur naar de Vennewatersweg.
I	Fietsenstalling	Nieuwe fietsenstalling bij station is met 350 plekken kleiner dan de oude (465). Tijdelijk stalling De Kreek behouden.	In het verkeersplan is vastgelegd dat de fietsparkeervoorzieningen bij het station na de oplevering worden geëvalueerd en zo nodig worden uitgebreid, waarbij fietsparkeerplaatsen voorrang hebben boven autoparkeerplaatsen. Er zijn nu al in totaal 465 fietsparkeerplaatsen gepland.
I	Fietsroute Holleweg	Holleweg is een omweg ten opzichte van de Heerenweg. Behoud Heerenweg als HFR	De gemeente Heiloo vindt de Holleweg een nuttige aanvulling op het hoofdfietsnetwerk. De Heerenweg behoudt haar huidige inrichting en wordt dus niet minder geschikt als fietsroute. De vormgeving van de Willibrordusweg is echter minder geschikt (te maken) als hoofdfietsroute. De Holleweg biedt vooral daar meerwaarde.

	onderwerp	knelpunt	reactie
Q	Heerenweg	<p>De druk op de Heerenweg is groter dan op andere wegen, maar staat als laatste in de planning en blijft afhankelijk van A9-aansluiting.</p> <p>Er is geen trottoir. Dit kan niet wachten op de A9-aansluiting</p> <p>Veel parkeeroverlast.</p> <p>Suggesties: eenrichtingsverkeer, tweede voetpad, breder voetpad, snelheidsremmers, bomen, parkeermogelijkheden.</p> <p>De aan- en afvoer voor vrachtverkeer moet via rotonde lopen.</p>	<p>De druk op de Heerenweg is, op grond van het verkeersmodel in de huidige situatie, inderdaad veel hoger dan op de andere Oude Linten. De hoge intensiteit verdient zeker de aandacht. De grenswaarde in de tabellen hangt overigens direct samen met de inrichting. Zolang nog geen fietsstraat is gerealiseerd, kan de Heerenweg meer dan 2.500 mvt/etmaal verwerken. De planning van de herinrichting van de Oude Linten hangt echter samen met een logische volgorde in de projecten, samenhangend met de A9-aansluiting en anderzijds met de planning van het onderhoudsprogramma van de gemeente Heiloo. De planning kan niet zonder meer worden aangepast. In het verkeersplan is nu opgenomen dat het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Heerenweg, vooruitlopend op de uiteindelijke herinrichting zal worden onderzocht.</p> <p>De parkeersituatie zal, mede op basis van de evaluatie van de herinrichting van het Stationsgebied worden onderzocht en worden uitgewerkt in het parkeerbeleidsplan.</p> <p>In de vrachtverkeerroutes is de Heerenweg niet opgenomen. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met de winkeliers.</p>
F	Het Malevoort	Grenswaarde voor de intensiteit op het Malevoort veel lager	<p>De grenzen voor de intensiteiten in het verkeersplan zijn op basis van de weg- en omgevingskenmerken vastgesteld. Verkeerskundig is er geen aanleiding om de grens voor de acceptabele verkeersintensiteit op het Malevoort te verlagen. Wel deelt de gemeente Heiloo de mening dat geen doorgaande kustroute door Heiloo moet ontstaan (ook niet via Het Malevoort). Daarom zal de gemeente Heiloo de ontwikkeling van het doorgaande verkeer (tijdens en buiten de zomerpieken) op de relatie A9-aansluiting – Zeeweg kritisch volgen en zo nodig maatregelen treffen.</p>
G	Het Zevenhuizen	Kruispunt Moestuin – Het Zevenhuizen gevaarlijk en niet geschikt voor vrachtverkeer. Kruispunt aanpassen	De vormgeving van het kruispunt Moestuin het Zevenhuizen past goed bij de functie van het Zevenhuizen als erftoegangsweg.
D	Kerkelaan	Verbinding Heiloo-west - Alkmaar bij ontlasting Kerkelaan?	De Kerkelaan blijft de verbinding tussen Heiloo – (Noord)West en Alkmaar. De maatregelen in het verkeersplan beogen om automobilisten uit Heiloo – west die naar het zuiden en naar de nieuwe A9-aansluiting gaan, via de Vennewatersweg te leiden.
H	Loo-as	Hoogeweg gevaarlijk als fietsroute, veel zwaar verkeer. Loo-as als hoofd fietsroute	De Loo-as is als fietsroute voor Heiloo opgenomen. Gezien de beperkte continuïteit buiten het gedeelte Zandzoom – 't Loo en de grote afstand tot de belangrijke bestemmingen Stationscentrum en NS-station is deze route geen hoofd fietsroute geworden.
I	Maalwater	Ontsluiting voor auto en fiets van sportvoorzieningen gecombineerd. Scheiding aanbrengen	Bij de auto-verkeersintensiteiten op het Maalwater (uitsluitend ontsluiting parkeerterrein sportpark) en de functie van deze weg (erftoegangsweg) kan auto- en fietsverkeer op deze weg goed worden gemengd.
I	Oosterzijweg	Bouwverkeer op Oosterzijweg Te veel doorgaand autoverkeer op de Oosterzijweg. Autoafsluiting Oosterzij- zuid op de Oosterzijweg.	Het bouwverkeer op de Oosterzijweg heeft een tijdelijk karakter en past (dus) niet in het verkeersplan. Voor de circulatie op het bedrijventerrein is een doorgaande verbinding tussen het Oosterzij en de Oosterzijweg noodzakelijk. De inritconstructies op de Oosterzijweg vormen een effectieve remmer voor doorgaand verkeer en zeker

	onderwerp	knelpunt	reactie
			vrachtverkeer om de gehele route te volgen.
J	Oosterzijweg	Oosterzijweg is belangrijke fietsroute. Aanpassen vormgeving kruispunten. Scheiding auto- en fietsverkeer.	Het verkeersplan biedt geen aanleiding tot grootschalige aanpassingen aan de Oosterzijweg. Het is en het blijft een woonstraat met een belangrijke fietsfunctie en een klein gedeelte met medegebruik voor het bedrijventerrein. De inrichting van de straat komt pas bij een toekomstige reconstructie weer aan de orde.
B	Ringweg – De Dors	Wegen nodigen uit tot snel rijden Afstand rijweg – gevel beperkt Luchtvervuiling	In het verkeersplan wordt in algemene zin ingegaan op de geluidhinder; daaraan is de luchtkwaliteit nu toegevoegd. Voor de aanpassing van de vormgeving en functie van Ringweg – De Dors is gedetailleerd onderzoek nodig. Dit zal te zijner tijd worden uitgevoerd, inclusief eventueel benodigde maatregelen.
D	Spoorver-dubbeling	Past dat?	De spoorverdubbeling uit het Streekplan is inmiddels niet meer aan de orde.
C	Stationsplein	Stationsplein autovrij of als erf	De inrichting van het stationsplein wordt meegenomen in de evaluatie van het Stationscentrum.
K	Stationsweg	Kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg rotonde is best mogelijk. Rotonde maken! Planning en uitwerking Stationsweg nog niet duidelijk. Doortrekken Vennewatersweg naar Zeeweg Oost-westroutes eenrichtingsverkeer Bewoners betrekken bij de uitwerking	De keuze voor de vormgeving van het kruispunt Stationsweg – Kennemerstraatweg als kruispunt met verkeerslichten is niet op grond van ruimtebeslag maar op basis van de te verwachten autoverkeersintensiteiten gemaakt. De aanpassing van de Stationsweg is in de planning opgenomen voor 2011. De uitwerking is in globale zin opgenomen in het verkeersplan en zal als voorbereiding op de uitvoering verder worden uitgewerkt. Een doortrekking van de Vennewatersweg naar de Zeeweg (of nog verder) past niet binnen de ambitie van de gemeente Heiloo om de groene omgeving te behouden en verder te benutten. Invoering van eenrichtingsverkeer op de oost-westroutes is bij de voorbereiding van het verkeersplan globaal verkend. De grote afstand tussen de routes leidt tot grote omrijbewegingen en zware verkeersbelastingen op de verbindende noord-zuidroutes. Bij de uitwerking van de concrete maatregelen zullen de bewoners en andere belanghebbenden worden betrokken.
L	Vennewatersweg	Geluidhinder, luchtkwaliteit, vormgeving, handhaving bij aanpassing Vennewatersweg Geen ingrepen voor de A9-aansluiting	De vormgeving van de wegvakken, kruispunten, fietsoversteken en de vormgeving van de Vennewatersweg worden in een apart traject nader uitgewerkt, inclusief de mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van fietsverkeer. De beperking van rijsnelheden en de veiligheid van fietsoversteken en kruispunten hebben daarbij de prioriteit. De voorstellen voor de Vennewatersweg worden op basis van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten getoetst aan de Wet Geluidhinder en de Wet Luchtkwaliteit.
G	Vennewatersweg	Te hoge snelheden op de Vennewatersweg en steeds drukken. Ontwerp aanpassen, snelheidsremming. Gevaarlijke kruispunten Vennewatersweg Parkeren langs de rijbaan Vennewatersweg (Dekatuin, sportvelden)	Zie hierboven Het parkeren voor de sportvelden en de Dekatuin langs de Vennewatersweg hebben zeer sterk een incidenteel karakter, met een grote piek. Het is ruimtelijk niet wenselijk daarop de parkeercapaciteit af te stemmen. Wel zal, zo is nu in het verkeersplan opgenomen, in overleg met de betrokken partijen, worden voorzien in tijdelijke waarschuwborden om naderende bestuurders te waarschuwen.

	onderwerp	knelpunt	reactie
M	Vennewatersweg	Snelheid Vennewatersweg. Vormgeving aanpassen Geluidhinder Vennewatersweg. ZOAB toepassen Kruispunt Hoogeweg – Vennewatersweg gevaarlijk. Fietstunnel maken, autoverbinding loskoppelen.	Zie hierboven
N	Vrieswijk	Smalle weg met veel verkeer, onvoldoende parkeerplaatsen. Doorgaande route knippen	Het Vrieswijk is in de bestaande situatie al een doodlopende straat.
O	Westerweg	Westerweg heeft geen trottoir en is onveilig voor fietsers, fietsstraat pas in 2015. Westerweg eerder 30 km/h maken	De planning van de herinrichting van de Oude Linten hangt enerzijds samen met een logische volgorde in de projecten, samenhangend met de A9-aansluiting en anderzijds met de planning van het onderhoudsprogramma van de gemeente Heiloo.
B	Zeeweg	Categorisering Zeeweg als ETW-A is niet logisch	Binnen de aanpak om meer autoverkeer vanaf Heiloo-west naar de Vennewatersweg te leiden, is aanpassing van de functie van de Zeeweg zeker logisch. De bestaande vormgeving sluit daarbij nog niet aan. De vormgeving van een nieuwe voetgangersoversteek naar Het Hoekstuk, kan samen met de geplande nieuwe woonbebouwing ten noorden van de Zeeweg aanleiding zijn om de vormgeving aan te passen bij de nieuwe functie.
D	Zeeweg	Hoe staat afwaardering Zeeweg in relatie tot bereikbaarheidsvisie?	In de Bereikbaarheidsvisie wordt vooral ingezet op de fiets op de relatie Heiloo – Egmond. De autoknelpunten beperken zich tot de Ring van Alkmaar en de parkeercapaciteit. In de autoknelpuntenlijst wordt de relatie Heiloo – Egmond via de Zeeweg niet genoemd.
P	Zeven-huizerlaan	Afsluiting spoorwegovergang Zevenhuizerlaan heeft minimaal effect op uitruktijden brandweer	De uitkomst van deze berekeningen is in het verkeersplan opgenomen.

COLOFON

Verkeersplan Gemeente Heiloo

7 oktober 2008

Vastgesteld door de gemeenteraad
d.d 30 juni 2008

Tekst en redactie: Goudappel Coffeng BV, Deventer
Redactie: Gemeente Heiloo, afdeling Communicatie
Ondergronden: Google Earth
Verkeersveiligheidsgegevens: ViaSTAT Online