

Verkeersonderzoek de Duif Heiloo

Concept

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	
Titel rapport	Verkeersonderzoek de Duif Heiloo
Kenmerk	023380.20260526.R1
Kenmerk opdrachtgever	[Kenmerk opdrachtgever]
Datum publicatie	26 mei 2026
Projectleider Goudappel	Tom Hartog
Projectteam Goudappel	Nathana Parise, Joost Verhoeven, Merel Cassée
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 2026

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en situatieschets 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Situatieschets 1

2. Parkeervraag 3

2.1 Uitganspunten parkeren 3

2.2 Reguliere parkeerbehoefte 4

2.3 Halen en brengen 4

2.4 Parkeerbalans 9

2.5 Deelauto's 10

2.6 Parkeren in stedenbouwkundig plan 11

3. Verkeersveiligheid 12

3.1 Huidige situatie 12

3.2 Plansituatie 14

1. Aanleiding en situatieschets

1.1 Aanleiding

Op de locatie van de voormalige school en kinderdagverblijf in Heiloo is de gemeente voornemens om een nieuwe school te combineren met 74 woningen. In het kader van deze ontwikkeling is Goudappel gevraagd om vanuit verkeerskundig perspectief mee te denken over de inpassing van de ontwikkeling voor de Duif, met aandacht voor parkeren, verkeersveiligheid en een veilige en goed functionerende haal- en brengsituatie voor de school.

1.2 Situatieschets

Het meest recente stedenbouwkundig plan voorziet in de realisatie van een nieuwe school met kinderdagverblijf en woningbouw. De school en het kinderdagverblijf worden gezamenlijk aan de zuidzijde van het plangebied gesitueerd, in een groene en landschappelijke setting. De woningbouw bestaat uit twee woonblokken, een blok aan de westzijde van het plangebied met grondgebonden woningen en appartementen en een appartementenblok aan de noordoostzijde van het plangebied, langs de Pastoor van Muijenweg en de Ewisweg. De ruimtelijke hoofdopzet van het plan is weergegeven in figuur 1.1



Figuur 1.1: Plankaart stedenbouwkundig plan de Duif

De verkeerskundige hoofdopzet van het plan is gebaseerd op een onderscheid tussen de verschillende vervoerswijzen. De auto-ontsluiting van de ontwikkeling vindt plaats via de Pastoor van Muijenweg. Deze weg is ingericht als 30km/uur-schoolzone. De Ewisweg blijft functioneren als een belangrijke verkeersroute langs het plangebied. Voor voetgangers en fietsers worden routes naar de school, de woningen en de omliggende wijk voorzien. Ook is er een nieuwe fietsverbinding naar de school opgenomen.

Het parkeren voor de ontwikkeling wordt opgelost langs de Pastoor van Muijenweg en in een parkeerhof bij het westelijke woonblok. Het centrale deel van het plangebied krijgt voornamelijk een groene en autoluwe inrichting.

In dit rapport behandelen we de verkeerskundige gevolgen van de ontwikkeling in samenhang. Daarbij gaan we in op de parkeervraag, de verkeersgeneratie en de verkeersveiligheid rondom de school, met aandacht voor de haal- en brengsituatie. Op basis hiervan formuleren we een advies voor een veilige en goed functionerende inpassing van de ontwikkeling in de omgeving.

2. Parkeervraag

In dit hoofdstuk is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling De Duif bepaald. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen:

- *parkeren voor bewoners en bezoekers van de woningen;*
- *parkeren voor medewerkers van de basisschool en het kindcentrum;*
- *parkeerplaatsen voor het halen en brengen van leerlingen en kinderen;*
- *de inzet van deelauto's.*

De parkeerbehoefte is bepaald op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid en, voor het halen en brengen, de CROW-methodiek. In de tabellen zijn de uitkomsten veelal afgerond weergegeven. In de berekeningen is gerekend met niet-afgeronde waarden. Totalen zijn vervolgens naar boven afgerond.

2.1 Uitganspunten parkeren

Woningen

Het woningbouwprogramma bestaat uit 20 vrije-sectorhuurwoningen in de vorm van rijwoningen en 54 sociale huurappartementen kleiner dan 75 m². Voor bezoekers is een afzonderlijke parkeernorm gehanteerd.

De gehanteerde parkeernormen voor de woningen zijn opgenomen in tabel 2.1.

Functie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm
Huur, huis, vrije sector (rijwoningen)	20	Per woning	1,35
Huur, appartement, sociale huur <75m2	54	Per woning	0,85
Bezoekers	74	Per woning	0,15

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen voor de woningen.

Basisschool en kindcentrum

De parkeerbehoefte voor de basisschool en het kindcentrum heeft uitsluitend betrekking op medewerkers. De parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen is afzonderlijk bepaald in paragraaf 2.x.

De basisschool bestaat uit twaalf leslokalen. Het kindcentrum heeft een omvang van 500 m² bruto vloeroppervlak (bvo). De gehanteerde uitgangspunten en parkeernormen zijn opgenomen in tabel 2.2.

Functie	Omvang	Eenheid	Parkeernorm
Basisschool	12	Per leslokaal	0,8
Kinderdagverblijf – per 100 m2	500	Per 100 m2	1,4

Tabel 2.2 Gehanteerde parkeernormen voor medewerkers van de basisschool en het kinderdagverblijf.

2.2 Reguliere parkeerbehoefte

Op basis van de uitgangspunten uit paragraaf 3.2 is de reguliere parkeerbehoefte berekend. Voor de vrije-sectorhuurwoningen zijn 27,0 parkeerplaatsen benodigd. Voor de sociale huurappartementen zijn 45,9 parkeerplaatsen benodigd. De parkeerbehoefte voor bezoekers bedraagt 11,1 parkeerplaatsen.

De totale parkeerbehoefte voor de woningen bedraagt daarmee afgerond 84 parkeerplaatsen.

Voor de medewerkers van de basisschool bedraagt de parkeerbehoefte 9,6 parkeerplaatsen. Voor de medewerkers van het kinderdagverblijf bedraagt de parkeerbehoefte 7,0 parkeerplaatsen. Gezamenlijk zijn voor medewerkers dus afgerond 17 parkeerplaatsen benodigd.

Tabel 3.3 geeft de berekening weer.

Functie	Omvang	Eenheid	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Huur, huis, vrije sector (rijwoningen)	20	Per woning	1,35	27
Huur, appartement, sociale huur <75m2	54	Per woning	0,85	45,9
Bezoekers	74	Per woning	0,15	11,1
Totaal woningen				**84,0**
Basisschool	12	Per leslokaal	0,8	9,6
Kinderdagverblijf	500 m2 bvo	Per 100 m2	1,4	7,0
Totaal personeel				**16,6**

Tabel 2.3. Parkeerbehoefte per functie

2.3 Halen en brengen

Uitgangspunten
Naast de reguliere parkeerbehoefte is rekening gehouden met de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van leerlingen en kinderen.

In de huidige situatie zijn in De Duif een basisschool met 250 leerlingen, peuteropvang en voor- en naschoolse opvang aanwezig. In de plansituatie groeit het aantal leerlingen van de basisschool naar 300. De peuteropvang blijft in omvang gelijk. Daarnaast wordt een kinderdagverblijf gerealiseerd voor kinderen onder de basisschoolleeftijd. De naschoolse opvang voor de bovenbouw vindt nu extern plaats en deze al in de toekomst ook in de Duif plaatsvinden.

Tabel 2.4 geeft het aantal kinderen per doelgroep in de huidige en toekomstige situatie weer.

Doelgroep	Kinderen huidige situatie	Kinderen plansituatie
Basisschool onderbouw (gr 1-3)	94	113
Basisschool bovenbouw (gr 4-8)	156	187
Voorschoolse opvang onderbouw	6	7
Voorschoolse opvang bovenbouw	9	11
Naschoolse opvang onderbouw	7/30/50*	36/60*
Naschoolse opvang bovenbouw	25	30
Peuteropvang	16	16
Kinderdagverblijf	n.v.t.	32

Tabel 2.4: aantal kinderen per doelgroep in de huidige situatie en in de plansituatie.

** De vraag naar naschoolse opvang in de onderbouw verschilt per dag. Op dinsdag en donderdag is deze het hoogst. Op maandag en vrijdag is de vraag lager. Op woensdag wordt de naschoolse opvang momenteel extern aangeboden. In de plansituatie is het uitgangspunt dat deze opvang ook op woensdag in De Duif plaatsvindt. Voor woensdag is daarom uitgegaan van een vraag die gelijk is aan die op maandag en vrijdag.*

Telling halen en brengen

Tussen 11 november 2025 en 4 december 2025 is op 6 dagen de hoeveelheid auto's geteld die parkeren tijdens het brengen in de ochtend en het halen in de middag. Geteld is op de parkeerlocaties aan de Pastoor van Muijenweg en zowel de korte- als de lange zijde van Mariënstein (direct grenzend aan het schoolgebouw). Het aantal parkerende auto's is weergegeven in tabel 2.5.

Telmoment	Ochtend	Middag
11-11-2025	21	9
12-11-2025	20	16
13-11-2025	20	11
2-12-2025	24	14
3-12-2025	37	16
4-12-2025	26	16
Gemiddeld	**22**	**14**

Tabel 2.5: resultaten telling.

Uit tellingen in de huidige situatie blijkt dat tijdens het ochtendspitsmoment gemiddeld 22 auto's parkeren voor het brengen en in de middag is dit gemiddeld 14 auto's. De uitschieter op 3 december is hierin buiten beschouwing gelaten omdat deze waarde dusdanig afwijkt. Gezien de datum is het vermoeden dat er een speciale gelegenheid was, zoals het meenemen van surprises waardoor het autogebruik extra hoog was.

Aan de Pastoor van Muijenweg zijn 16 plekken beschikbaar als haal- en breng locatie. Langparkeren is hier echter ook toegestaan. Uit de telling blijkt dat het regelmatig voorkomt dat meer dan de helft van deze plekken bezet is voor het brengen van kinderen begint. Hierdoor is de beschikbare capaciteit voor halen en brengen onvoldoende en wijken ouders uit naar Mariënstein.

Parkeerbehoefte halen en brengen met de CROW-methodiek

De parkeerbehoefte voor halen en brengen is aanvullend bepaald met de CROW-methodiek. Daarbij wordt het aantal kinderen vermenigvuldigd met:

- het aandeel kinderen dat per auto wordt gebracht of gehaald;
- een reductiefactor voor de parkeerduur; en
- een reductiefactor voor het gemiddeld aantal kinderen per auto.

Het aandeel kinderen dat per auto wordt gebracht of gehaald, is afhankelijk van de locatie en het mobiliteitsgedrag van ouders. CROW hanteert hiervoor bandbreedtes. Voor de huidige situatie is zowel de onder- als bovengrens beschouwd en is de uitkomst vergeleken met de uitgevoerde telling.

De reductiefactor voor de parkeerduur wordt bepaald op basis van de parkeerduur en de periode waarin geparkeerd wordt. In de onderbouw is de parkeerduur langer omdat ouders hier vaak meelopen naar de klas, waar dit in de bovenbouw niet meer gebeurt. Voor een kinderdagverblijf is de periode van parkeren langer omdat de begin- en eindtijd meer verschilt. We gaan uit van de volgende reductiefactoren voor de verschillende doelgroepen:

- Basisschool onderbouw: gemiddelde parkeerduur 10 minuten over een periode van 20 minuten = factor 0,5
- Basisschool bovenbouw: gemiddelde parkeerduur 2,5 minuten over een periode van 10 minuten = factor 0,25
- Peuteropvang: gemiddelde parkeerduur 10 minuten over een periode van 20 minuten = factor 0,5
- Kinderdagverblijf: gemiddelde parkeerduur 15 minuten over een periode van 60 minuten = factor 0,25
- Naschoolse opvang: Gemiddelde parkeerduur 10 minuten over een periode van 60 minuten = factor 0,167

De voorschoolse opvang is niet afzonderlijk in de berekening opgenomen. Deze opvang vindt vóór de reguliere schooltijden plaats en betreft een beperkt aantal kinderen. De piek in de ochtend treedt op rond de reguliere starttijd van de basisschool.

Om de parkeervraag voor het aantal plekken voor halen en brengen te bepalen is van belang om te weten welke doelgroepen tegelijkertijd gebracht opgehaald worden. De schooltijden zijn als volgt:

Doelgroep	Brengtijd	ophaaltijd
Basisschool	8:30	14:30 (m.u.v. woensdag, dan 12:30)
Peuteropvang	8:30	12:30
Kinderdagverblijf	7:30 tot 8:30*	17:30 tot 18:30*
Naschoolse opvang	n.v.t.	17:30 tot 18:30*

Tabel 2.6: breng en haaltijden per doelgroep

Huidige situatie

Tabel 2.7 toont de theoretische parkeerbehoefte tijdens het brengen in de huidige situatie. Het aantal kinderen is lager dan het totale leerlingenaantal, omdat een deel van de kinderen vóór de reguliere schooltijd naar de voorschoolse opvang is gebracht.

Doelgroep	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Basisschool onderbouw	88	30-60%	0,50	0,75	10-20
Basisschool bovenbouw	147	5-40%	0,25	0,85	2-12
Peuteropvang	16	50-80%	0,5	0,75	3-5

Tabel 2.7: de parkeervraag in de huidige situatie voor het halen en brengen op basis van de CROW-formule.

Volgens de CROW-methodiek bedraagt de theoretische parkeerbehoefte in de huidige ochtendspits 14 tot 37 parkeerplaatsen. De variatie wordt veroorzaakt door de bandbreedte in het aandeel kinderen dat met de auto wordt gebracht.

De uitgevoerde telling laat zien dat gemiddeld 22 auto's gebruikmaken van de parkeerplaatsen voor halen en brengen. Deze auto's zijn niet gelijktijdig aanwezig. De feitelijke piekvraag is daardoor lager dan het totaal aantal waargenomen parkerende auto's. Dit principe is ook verwerkt in de reductiefactor voor parkeerduur.

De onderzijde van de CROW-bandbreedte sluit het best aan bij de waargenomen situatie. Daarom is in de berekeningen voor de plansituatie uitgegaan van de minimale CROW-aandelen voor autogebruik.

Parkeerbehoefte in de plansituatie

Tabel 2.8 toont de parkeerbehoefte tijdens het brengen om 08.30 uur in de plansituatie.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Basisschool onderbouw	106	30%	0,50	0,75	12
Basisschool bovenbouw	176	5%	0,25	0,85	2
Peuteropvang	16	50%	0,5	0,75	3
Kinderdagverblijf	32	50%	0,25	0,75	3
Totaal					20

Tabel 2.8: Berekening aantal benodigde plekken voor het brengen in de toekomstige situatie.

De parkeerbehoefte tijdens het brengen bedraagt in de plansituatie afgerond 20 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte tijdens het ophalen verschilt per dag. Dit komt doordat het aantal kinderen dat gebruikmaakt van de naschoolse opvang per dag varieert. Op woensdag eindigt de basisschool om 12.30 uur. Dit valt samen met het ophaalmoment van de peuteropvang.

Tabel 2.9 toont de parkeerbehoefte op maandag en vrijdag om 14.30 uur.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp

		brengen per auto			
Basisschool onderbouw	77	30%	0,50	0,75	9
Basisschool bovenbouw	157	5%	0,25	0,85	2
Totaal					10

Tabel 2.9: de parkeerbehoefte voor het halen van kinderen op maandag en vrijdag om 14:30.

Tabel 2.10 toont de parkeerbehoefte op dinsdag en donderdag om 14.30 uur.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Basisschool onderbouw	53	30%	0,50	0,75	6
Basisschool bovenbouw	157	5%	0,25	0,85	2
Totaal					8

Tabel 2.10: de parkeerbehoefte voor het halen van kinderen op dinsdag en donderdag om 14.30

Tabel 2.11 toont de parkeerbehoefte op woensdag om 12.30 uur. Op dit moment worden ook kinderen van de peuteropvang opgehaald.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Basisschool onderbouw	77	30%	0,50	0,75	9
Basisschool bovenbouw	157	5%	0,25	0,85	2
Peuteropvang	16	50%	0,5	0,75	3
Totaal					13

Tabel 2.11: de parkeerbehoefte voor het halen van kinderen op woensdag 12:30.

Aan het einde van de middag en het begin van de avond worden kinderen opgehaald van het kinderdagverblijf en de naschoolse opvang. De parkeerbehoefte varieert naar dagtype, doordat meer kinderen op dinsdag en donderdag gebruikmaken van de naschoolse opvang.

Tabel 2.12 toont de parkeerbehoefte op maandag, woensdag en vrijdag tussen 17.30 en 18.30 uur.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Naschoolse opvang onderbouw	36	30%	0,167	0,75	1
Naschoolse opvang bovenbouw	30	5%	0,167	0,85	0
Kinderdagverblijf	32	50%	0,25	0,75	3
Totaal					5

Tabel 2.12: de parkeerbehoefte voor het halen van kinderen op maandag, woensdag en vrijdag tussen 17.30 en 18.30 uur.

Tabel 2.13 toont de parkeerbehoefte op dinsdag en donderdag tussen 17.30 en 18.30 uur.

Doelgroep)	Leerlingen	Aandeel halen en brengen per auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor kinderen per auto	Aantal pp
Naschoolse opvang onderbouw	60	30%	0,167	0,75	2
Naschoolse opvang bovenbouw	30	5%	0,167	0,85	0
Kinderdagverblijf	32	50%	0,25	0,75	3
Totaal					5

Tabel 2.13: de parkeerbehoefte voor het halen van kinderen op dinsdag en donderdag.

De maatgevende parkeerbehoefte voor halen en brengen treedt op in de ochtend en bedraagt 20 parkeerplaatsen. Tabel 2.14 vat de parkeerbehoefte per moment samen. De parkeerbehoefte op de avonden is niet gelijk. Achter de komma zijn relevante verschillen meegenomen naar de balans in het volgend hoofdstuk.

Moment	Parkeervraag
Werkdag ochtend	20
Maandag en vrijdagmiddag om 14:30	10
Dinsdag en donderdagmiddag om 14:30	8
Woensdagmiddag om 12:30	13
Maandag, woensdag, en vrijdagavond	5
Dinsdag, en donderdagavond	5

Tabel 2.14: samenvatting parkeerbehoefte halen en brengen per moment

2.4 Parkeerbalans

De reguliere, niet-gelijktijdige parkeerbehoefte bestaat uit:

- 72,9 parkeerplaatsen voor bewoners;
- 11,1 parkeerplaatsen voor bezoekers;
- 16,6 parkeerplaatsen voor medewerkers van de basisschool en het kinderdagverblijf;
- maximaal 20 parkeerplaatsen voor halen en brengen.

Wanneer alle functies volledig aanwezig zouden zijn, bedraagt de theoretische parkeerbehoefte 121 parkeerplaatsen. In de praktijk zijn bewoners, bezoekers, medewerkers en ouders die kinderen halen of brengen echter niet op alle momenten gelijktijdig aanwezig.

Daarom zijn aanwezigheidspercentages toegepast. De gehanteerde aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.15.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Za middag	Za avond	Zo middag
Bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Personeel basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Personeel kindcentrum	100%	100%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.15: Aanwezigheidspercentages per doelgroep uit het gemeentelijke beleid.

Op basis van deze aanwezigheidspercentages is de parkeerbalans opgesteld. De parkeerbehoefte per maatgevend moment is opgenomen in tabel 2.16.

Functie	Werkdag ochtend	Ma middag	Di/do middag	Wo middag	Vrijdag middag	Ma/wo avond	Di/do avond	Vrijdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Za middag	Za avond	Zo middag
Bewoners	44	44	44	44	51	66	66	51	73	58	55	58	55
Bezoekers	4	6	6	6	7	8	8	11	0	8	11	11	10
Personeel basisschool	10	10	10	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0
Personeel kindcentrum	7	7	7	7	7	7	7	7	0	0	0	0	0
Halen en brengen	20	10	8	13	10	5	5	5	0	0	0	0	0
Totaal	**85**	**77**	**74**	**80**	**85**	**86**	**87**	**74**	**73**	**67**	**66**	**70**	**65**

Tabel 2:16 parkeerbalans ontwikkeling de Duif

Het maatgevende moment is de dinsdag- en donderdagavond. Op dat moment bedraagt de parkeerbehoefte 87 parkeerplaatsen. De parkeervraag is ook hoog op werkdagochtenden tijdens het brengen van kinderen naar school en op vrijdagmiddag en andere doordeweekse avonden. De hoge parkeervraag op avonden is alleen het geval aan het begin van de avond wanneer het personeel van het kindcentrum nog aanwezig is en bewoners vanuit werk thuiskomen.

2.5 Deelauto's

In het plan wordt uitgegaan van twee deelauto's. Deze deelauto's zijn beschikbaar voor de nieuwe bewoners en kunnen daarnaast door omwonenden worden gebruikt.

Uitgangspunt is dat één deelauto vier reguliere auto's kan vervangen. Twee deelauto's vervangen daarmee gezamenlijk acht reguliere auto's. Omdat de deelauto's zelf ook parkeerplaatsen nodig hebben, bedraagt de netto reductie van de parkeerbehoefte zes parkeerplaatsen.

De maatgevende parkeerbehoefte neemt hierdoor af van 87 naar 81 parkeerplaatsen.

2.6 Parkeren in stedenbouwkundig plan

In het stedenbouwkundig plan zijn de parkeerplaatsen op twee locaties geconcentreerd: langs de Pastoor van Muijenweg en in het binnenhof van de nieuwe grondgebonden woningen. Aan de noordzijde van de Pastoor van Muijenweg worden langsparkeerplaatsen gerealiseerd. Aan de zuidzijde worden haaks op de rijbaan gelegen parkeerplaatsen voorzien. Ook in het parkeerhof worden haakse parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeeroplossing en de ligging van de verschillende parkeervoorzieningen zijn weergegeven in figuur 2.1.

De parkeerplaatsen worden niet volledig toegewezen aan afzonderlijke functies. Hierdoor is sprake van dubbelgebruik: bewoners, bezoekers, medewerkers en ouders die kinderen halen en brengen, kunnen op verschillende momenten gebruikmaken van dezelfde parkeerplaatsen.

Het halen en brengen vindt voornamelijk plaats tijdens de ochtend- en middagspits op werkdagen. Buiten deze momenten kunnen dezelfde parkeerplaatsen worden gebruikt voor regulier parkeren. Hiermee wordt de benodigde parkeercapaciteit efficiënt benut.

In het stedenbouwkundig plan worden **83 parkeerplaatsen gerealiseerd**. Dit aantal is hoger dan de berekende **parkeerbehoefte van 81 parkeerplaatsen**, inclusief de inzet van twee deelauto's. Uitgaande van de in dit hoofdstuk opgenomen uitgangspunten, biedt het plan daarmee voldoende parkeercapaciteit voor de woningen, de basisschool, het kinderdagverblijf en het halen en brengen.



Figuur 2.1: Parkeren in stedenbouwkundig plan de Duif

3. Verkeersveiligheid

In dit hoofdstuk beoordelen we de verkeersveiligheid rondom de ontwikkeling De Duif in Heiloo. Daarbij gaan we in op de bereikbaarheid van de school te voet en met de fiets, de oversteekbaarheid van de omliggende wegen, de haal- en brengsituatie met de auto en de vraag welke maatregelen nodig zijn om een veilige en goed functionerende verkeersafwikkeling te borgen.

3.1 Huidige situatie

Bij de analyse van een schoolomgeving staat één vraag centraal: kunnen kinderen de school veilig en zelfstandig bereiken? Een verkeersveilige inrichting ondersteunt kinderen om, zeker vanaf de bovenbouw van de basisschool, zelfstandig te lopen of fietsen. Dit draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid, maar ook aan beweging, zelfstandigheid en vertrouwdheid met deelname aan het verkeer.

Daarvoor is het belangrijk dat autoverkeer zo veel mogelijk wordt gescheiden van fietsers en voetgangers. Op locaties waar kinderen een weg moeten oversteken, zijn duidelijke en veilige oversteekvoorzieningen nodig, met voldoende zicht voor zowel kinderen als automobilisten. Omdat kinderen snelheden en afstanden van naderend verkeer nog minder goed kunnen inschatten dan volwassenen, is een lage rijsnelheid van autoverkeer (maximaal 30km/h in en rond de schoolomgeving essentieel.

Een veilige schoolomgeving helpt bovendien een negatieve spiraal te voorkomen. Wanneer ouders de route of de directe omgeving als onveilig ervaren, brengen zij hun kinderen vaker met de auto. Dit leidt tot extra verkeersdrukte, onoverzichtelijke situaties en mogelijk nog meer veiligheidsrisico's rond de school. Door de omgeving zo in te richten dat lopen en fietsen de vanzelfsprekende en veilige keuze zijn, kan deze spiraal worden doorbroken.

Voetgangers
Voor voetgangers zijn in de huidige situatie met name de routes voor leerlingen van en naar de school relevant. De wijk Mariënstein bestaat uit kronkelende en deels doodlopende straten. Deze structuur heeft het karakter van een bloemkoolwijk en zorgt ervoor dat de straten voornamelijk functioneren als woonstraten en woonerven. Voor voetgangers zijn in de wijk trottoirs aanwezig. Hierdoor kunnen bewoners en bezoekers zich binnen Mariënstein overwegend via rustige en verkeersluwe routes verplaatsen. De voetgangers die vanuit de wijk Mariënstein komen zijn daarmee verkeersveilig.

Voetgangers die van buiten de wijk komen, moeten de Pastoor van Muijenweg of de Ewisweg oversteken. De Pastoor van Muijenweg heeft een maximumsnelheid van 30 km/uur en is ingericht als schoolzone. De intensiteiten van het autoverkeer liggen onder de 1.000mvt/etm en daarmee is de weg goed oversteekbaar.

De Ewisweg heeft een maximumsnelheid van 50 km/uur. Langs de Ewisweg zijn twee zebrapaden aanwezig. De snelheid van het autoverkeer ligt hier te hoog voor een veilige oversteek van leerlingen. Een plateau gemarkeerd met schoolpaaltjes met een snelheidsbeperking van 30km/h zorgt zou hier voor een verkeersveiligere situatie zorgen.



Fietsers

De locatie is vanuit Mariënstein per fiets bereikbaar via de bestaande woonstraten. De verkeersluwe inrichting van deze straten biedt in beginsel een geschikte route voor fietsers. Voor fietsers die vanuit andere delen van Heiloo komen, zijn de aansluitingen op de Pastoor van Muijenweg en de Ewisweg van belang. De oversteek van de Ewisweg vormt hierbij een belangrijk aandachtspunt. De weg heeft een maximumsnelheid van 50 km/uur en kent meer gemotoriseerd verkeer dan de omliggende woonstraten. Fietsers komen vanuit de Goodeslaan op een fietspad naar deze oversteek en hebben haaientanden terwijl voetgangers met het zebrapad voorrang hebben. Jongere leerlingen op de fiets kunnen dit niet overzien, terwijl het niet wenselijk is om de fietsers in de voorrang te laten oversteken. Daarom is het verstandig om het zebrapad te laten vervallen in combinatie met het eerder voorgestelde plateau en verlaging van de snelheid.

Gemotoriseerd verkeer

De Pastoor van Muijenweg is een gebiedsontsluitende weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De weg is ingericht als schoolzone en voorzien van onder meer wegversmallingen en markeringen in het asfalt. Deze inrichting is gericht op het beperken van de snelheid en het veilig afwikkelen van het verkeer. Aan de weg zijn ook langsparkeerplekken voor het halen en brengen van kinderen naar de school.

Een deel van de kinderen wordt ook afgezet in Marienstein. Deze weg is momenteel te smal voor twee auto's om elkaar te passeren. Een analyse naar de verkeersveiligheid is beschreven in de *Memo Verkeersveiligheid Mariënstein van 14 september 2026*.

3.2 Plansituatie

Dit hoofdstuk beschrijft de aanpassingen in het plan en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. De effecten voor Mariënstein zijn beschreven in de *Memo Verkeersveiligheid Mariënstein van 14 september 2026*.

Interne verkeersstructuur

De interne verkeersstructuur van het plan wordt autoluw ingericht met een duidelijke scheiding tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. De school is te voet en per fiets bereikbaar vanuit Mariënstein. In het plangebied komt een fiets-/voetpad waardoor de school ook goed te bereiken is vanaf de Pastoor van Muijenweg en de Ewisweg. Dit pad dient een inrichting te hebben passend bij een voetpad met fietsers te gast. Het pad is wel geschikt voor hulpdiensten en incidentele bevoorrading. In eerste instantie zou de inrichting als voetpad ervoor moeten zorgen dan ander auto verkeer geen gebruik maakt van dit pad. Als dit toch blijkt te gebeuren dan kunnen paaltjes geplaatst worden.

Verkeersveiligheid Pastoor van Muijenweg

Aan de Pastoor van Muijenweg komen meer parkeerplekken waardoor het hier drukker zal worden. Ook halen en brengen van leerlingen zal hier plaatsvinden. Aan één zijde komen haaksparkeerplekken en aan de andere zijde langsparkeerplekken. Door parkeren langs de Pastoor van Muijenweg te realiseren ontstaat meer ruimte voor groen en verblijven binnen het plangebied. Er zijn geen tellingen uitgevoerd op de Pastoor van Muijenweg. Op basis van het verkeersmodel Noord Kennemerland 2.1 en ons Mobiliteitsspectrum verwachten we dat hier 1.000 tot 2.000 mvt/etm rijden. De nieuwe 74 woningen en de uitbreiding van de school zorgen voor circa 500 extra mvt/etm. Volgens het handboek weginrichting aanbevelingen verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV) van het CROW is de verkeersveiligheid van haaksparkeren goed tot 4.000mvt/etm en bij langsparkeren tot 8.000 mvt/etm. Ook met de verkeerstoename kan haaksparkeren daarmee verkeersveilig worden toegepast. Om de verkeersveiligheid verder te vergroten worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Maak de haakse parkeervakken extra diep met een margestrook tussen de parkeervakken en de rijbaan. Hierdoor hebben bestuurders tijdens het uitparkeren beter zicht op (fiets)verkeer bij het uitparkeren.
- Zorg voor oversteekvoorzieningen met goed zicht zonder dat parkeervakken hier te dicht op staan en het zicht beperken.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31 (0)88 254 2000
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32