

## **Ontwerptoelichting Stationsweg/Zeeweg**

### **1. INLEIDING**

Het doel van de herinrichting van de Stationsweg/Zeeweg is het terugdringen van het aantal verkeersbewegingen en de snelheid van het verkeer. Er is uiteindelijk een ontwerp voor de inrichting van de kruispunten gemaakt die voldoen aan de inrichting GOW30 - ETW30 en veilig zijn, dit alles volgens de CROW-richtlijnen voor een 30 km/uur inrichting en het kwaliteitshandboek openbare ruimte Heiloo. De Zeeweg wordt een Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30), dit type weg is nog in ontwikkeling bij de CROW. In deze ontwerptoelichting worden de keuzes die gemaakt zijn binnen het ontwerptraject nader toegelicht.

Het ontwerp is gepresenteerd op de volgende tekeningen:

- 2023-11-07 22HB0415-NS-001 Aanlegtekening VO Aansluiting rotonde Ewisweg-Zeeweg met vrijliggende fietspaden
- 2023-11-07 22HB0415-NS-002 Aanlegtekening VO Kruising De Wildtlaan -Zeeweg
- 2023-11-07 22HB0415-NS-003 Aanlegtekening VO Kruising Westeweg-Zeeweg voorrangskruising zonder VOP
- 2023-11-07 22HB0415-NS-104-105 Aanlegtekening VO Kruising Holleweg-Stationsweg en spoorwegovergang
- 2023-11-07 22HB0415-NS-007 Aanlegtekening VO Kruising Breedelaan-Stationsweg voorrangskruising met VOP

### **2. PARTICIPATIE**

De participatie is tot heden gevoerd met afdeling verkeer, Verkeerspanel, bewonersbelangen Stationsgebied Heiloo, Fietsersbond Heiloo, Vereniging Stationsgebied centrum, Vereniging ondernemers Heiloo, Bewonersbelangen Stationsweg Heiloo (BBSH), Provincie Noord-Holland, Beleidsadviseur Actieve Mobiliteit/fiets & voetganger van de Provincie, Duurzaamheid Provincie, Verkeersadviseur politie team infrastructuur Noord-Holland. Met de bewoners Stationsweg-Zeeweg en andere belanghebbende is nog niet gesproken, dit omdat het voor het grootste deel een verkeerskundige herinrichting van de Stationsweg/Zeeweg betreft. Er is duidelijk gecommuniceerd dat de kruising Kennemerstraatweg/Stationsweg geen onderdeel is van dit project.

### **3. WEGCATEGORISERING ZEEWEG**

De Zeeweg wordt op aanraden van de Provincie Noord-Holland en Politie Noord-Holland ingericht als een Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30), dit heeft te maken met de bevoorrading van het Stationsgebied. De Zeeweg heeft een verblijfsfunctie als zowel een verkeersfunctie heeft. De bestaande fietspaden blijven gehandhaafd, die worden met de herinrichting zo aangepast dat ze voldoen aan de normen van nu. De Provincie Noord-Holland heeft de intentie om de Zeeweg aan te merken als regionale doorfietsroute, vrijliggende verplichte fietspaden zijn dan zeer gewenst. Met de herinrichting (met vrijliggende fietspaden) kan de Zeeweg versmald worden naar een breedte van 5,50 meter, samen met de aanleg van plateaus en drempels zal de verkeersintensiteit en snelheid afnemen. Met de versmalling van de Zeeweg wordt er ruimte gecreëerd om de bestaande langspaarplaatsen te handhaven en te verbreden van 1,80 meter naar 2,10 meter.

Tussen de verhoogde kruisingen/ plateaus worden nog enkele snelheidsremmende maatregelen aangebracht (drempels), hierin hebben we 2 opties. Met name:

1. SVT drempel elementen, lengte 1,75 meter, tegen elkaar aangelegd (voorbeeld Kerkelaan-Belieslaan). Zeer effectief om de snelheid te verlagen;
2. SVT drempel elementen, lengte 1,00 meter met 5 meter straatwerk er tussen. Dit soort drempels is minder effectief om de snelheid te verlagen, zijn wel vriendelijker voor de vrachtwagens.

Om de verkeersintensiteit en gereden snelheid te verminderen adviseren wij te kiezen voor optie 1, SVT drempel elementen, lengte 1,75 meter, tegen elkaar aangelegd (voorbeeld Kerkelaan-Belieslaan)

#### 4. AFHANKELIJKHEDEN

De afhankelijkheden zijn:

- Toekomstige inrichting Spoorwegovergang (er is overleg met ProRail);
- Toekomstige aanpassing rotonde Zeeweg-Heerenweg-Stationsweg;
- De toekomstige kruisingsvorm Stationsweg-Kennemerstraatweg-Kanaalweg (valt buiten de scope).

#### 5. ROUTERING VRACHTVERKEER

De Stationsweg wordt vanaf de Kennemerstraatweg voor alle vrachtverkeer gesloten. Komende vanaf het treinstation wordt de Stationsweg alleen toegankelijk voor vrachtverkeer met een aantoonbare bestemming in de Stationsweg of het achterliggende gebied dat via de Breedelaan moet worden bereikt. De bevoorrading van het Stationsgebied vindt plaats via de routes:

- Kennemerstraatweg – Vennewatersweg – Het Malevoort – Zeeweg en visa versa.
- N512 – Heilooër Zeeweg – Zeeweg en vice versa.

#### 6. ONTWERP

In onderstaande opsomming is per kruising en belangrijke onderdelen van de herinrichting Stationsweg-Zeeweg een korte toelichting gegeven. Er worden uitgangspunten voorgesteld voor het uiteindelijke ontwerp. De ontwerptekeningen zijn genummerd vanaf de rotonde Ewisweg-Ringweg tot de kruising Kennemerstraatweg. Deze zijn bijgevoegd aan het collegeadvies:

##### *Zeeweg*

##### 1. Aansluiting rotonde Ewisweg-Ringweg met de Zeeweg

De Zeeweg wordt ingericht als Gebieds Ontsluitingsweg 30 km/h (GOW30), dit omdat de Zeeweg een verblijfsfunctie als zowel een verkeersfunctie heeft. De overgang van GOW50 naar een GOW30 vindt plaats tussen de rotonde Ewisweg-Ringweg en de eerste inrit bewoners Zeeweg, hier gaat het asfalt over in een klinkerbestrating. De overgang vindt plaats door het aanbrengen van een drempel. De fietsers rijden op het vrijliggende verplichte fietspad.

##### 2. Kruising Zeeweg-De Wildtlaan/fietspad

De kruising wordt verhoogt aangebracht (plateau), maar blijft een ongelijkwaardige kruising, van rechts geen voorrang

##### 3. Aansluiting Westerweg op de Zeeweg

De Westerweg is een regionale doorfietsroute en krijgt voorrang op de Zeeweg. De voorrangssituatie wordt gerealiseerd op een verhoogd plateau met SVT-elementen met een lengte van 1 meter. Door de Westerweg in de voorrang te zetten creëert dit een veilige doorfietsroute en gelijker tijd een snelheidsremmende maatregel voor de Zeeweg.

##### 4. Aanpassing spoorwegovergang

Er zijn gesprekken met ProRail over de herinrichting van de spoorwegovergang Zeeweg. ProRail wil de kruising Zeeweg met de spoorwegovergang veiliger maken voor fietsers die naar het station willen gaan. Nu moeten zij, komend vanaf de oostkant, de Zeeweg oversteken om bij de fietsenstalling op het station te komen. Dit brengt risico's met zich mee. Er kan hierdoor een opstopping worden veroorzaakt en dat er voertuigen op de spoorwegovergang stil komen te staan met alle gevolgen van dien. ProRail wil een dubbelzijdig fietspad aan de zuidkant van de Zeeweg. Vanuit het dubbelzijdig fietspad kan veilig de fietsparkeerplaats op het station worden bereikt.

De kosten voor de aanpassing van de spoorwegovergang op deze locatie zijn afhankelijk van het ontwerp dat gekozen wordt. Over de (co)financiering hiervan zijn nog geen concrete afspraken gemaakt. Voor de inrichting van de Zeeweg op dit gedeelte is het van groot belang om hier duidelijkheid over te krijgen. Voorgesteld wordt, om bij het ontwerp uit te gaan van de meest gewenste situatie op deze locatie.

5. Aansluiting Zeeweg-Holleweg

Ter hoogte van de Holleweg moeten de fietsers over steken naar het dubbelzijdig vrijliggend verplichte fietspad aan de zuidzijde van de Zeeweg. Op de Zeeweg is een opstelplaats tussen de beide rijbanen gecreëerd op een verhoogd plateau, gemotoriseerde verkeer heeft voorrang. Om hier een veilige overzichtelijke oversteekplaats voor fietsers te realiseren, wordt de Holleweg nabij de Kreek afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor kan gemotoriseerde verkeer, komend vanaf de spoorwegovergang, niet meer afslaan richting de Holleweg, dit vermindert de kans op opstoppingen van achterop komend verkeer vanaf de spoorwegovergang met alle gevolgen van dien. Het doorgaande verkeer vanaf de Holleweg zal via de Kreek, Heerenweg naar de Zeeweg lopen en visa versa. Op de Kreek geldt nu eenrichtingsverkeer, dit zal opgeheven moeten worden.

6. Fietspaden

De Zeeweg, gelegen tussen de Ewisweg-Ringweg en de rotonde Heerenweg- Stationsweg, heeft vrijliggende fietspaden. Volgens de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 mogen de vrijliggende verplichte fietspaden blijven liggen, dit is voor de fietsers veiliger. De verwachting is dat de verkeersintensiteit te hoog blijft tot dat de af- en oprit A9 is gerealiseerd, is op dit ogenblik te druk om het gemotoriseerde verkeer en fietsers met elkaar te mengen. Ook speelt mee dat de Provincie Noord-Holland de intentie heeft om de Stationsweg-Zeeweg als regionale doorfietsroute aan te wijzen, dan is een vrijliggend fietspad zeer gewenst.

7. Voetgangers

Voor de voetgangers is aan de zuidkant van de Zeeweg nagenoeg geen trottoir aanwezig, de oorzaak hiervan is een (te)breed fietspad. Door deze te versmallen is het mogelijk om een beloofbaar voetpad te realiseren.

8. Laad- en losplaats en Kiss & Ride Zeeweg

Tussen de Holleweg en de rotonde Heerenweg is een laad- en losplaats aan de zuidkant gewenst. Door het realiseren van de laad- en losplaats langs de Zeeweg zal de overlast van lossende vrachtwagens in het Stationsgebied enigszins verminderen, wat een groot pluspunt is.

Op de laad- en losplaats wordt in- en uitstappen toegestaan (Kiss & Ride), dit is mogelijk omdat de laad- en losplaats niet aaneen gesloten gebruikt wordt. Dit is een uitgelezen kans om dit te combineren en zal de Stationsweg naar het Stationsgebied ontlasten.

9. Klimaatadaptatie

Voor de Zeeweg is een klimaatstresstest uitgevoerd.

De Zeeweg heeft vanaf de rotonde Ewisweg-Ringweg tot en met de Westerweg last van wateroverlast bij hevige regenbuien. Dit gedeelte van de Zeeweg ligt bij de rotonde Ewisweg-Ringweg 80 cm lager dan het gedeelte tussen de Westerweg en de spoorwegovergang. Het advies geeft aan om tussen de rotonde Ewisweg-Ringweg en de Westerweg een Drainage Transport riool (DT-riool) aan te leggen om wateroverlast te voorkomen, voor de overige wegen een waterbergende fundering aanleggen.

Het aanbrengen van een Drainage Transport riool (DT-riool) biedt de mogelijkheid om de hemelwaterafvoeren van de aanliggende woningen af te koppelen. Hierover gaan wij met de eigenaren van de woningen in gesprek. Het is niet verplicht, maar wij proberen de bewoners zoveel mogelijk van de nut en noodzaak hiervan te overtuigen.

Vanaf de rotonde Ewisweg-Ringweg tot de rotonde Heerenweg is er minder schaduw bedekking, dit zorgt voor een aanzienlijke hittestress in dit gebied. Om hittestress tegen te gaan wordt gekeken of er bomen bij gepland kunnen worden, dit is afhankelijk van de ligging van de kabels en leidingen.

### *Stationsweg*

#### 1. Algemeen

Er wordt geadviseerd om de Stationsweg 5 meter breed te maken. Bij de beeldbepalende bomen worden trottoirbanden aangebracht ter bescherming van de bomen. Tussen de verhoogde kruisingen (plateaus) worden nog enkele drempels aangebracht om de snelheid te verminderen

#### 2. Rotonde Zeeweg, Heerenweg en Stationsweg

Een rotonde past niet in een 30 km/h erftoegangsweg, hier hoort een verhoogd gelijkwaardige kruising (plateau) komen. Omdat nog niet alle verkeersmaatregelen in Heiloo zijn getroffen, zal de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer nog niet voldoende afnemen. Deze hoeveelheid verkeer kan een gelijkwaardige kruising (plateau) niet aan. Om hier draagvlak voor te krijgen van de Bewoners Stationsweg-Zeeweg, moet de belofte worden gedaan, dat als de intensiteit ver genoeg gedaald is (onder de 6000 voertuigbewegingen) de rotonde vervangen wordt door een gelijkwaardig verhoogd kruispunt (plateau). Geadviseerd wordt om het ontwerpen van de gelijkwaardige kruising te ontwerpen als de tijd daar is, en met de inzichten van dan. Tegen die tijd is de 'Herinrichting Stationsweg-Zeeweg' al enige tijd klaar en is er goed zichtbaar wat voor effect het heeft gehad op de verkeersstromen. Op het moment dat de verkeersintensiteit zover is gezakt dat de rotonde vervangen kan worden door een gelijkwaardige kruising, is het moment om met het inzicht van dan de gelijkwaardige kruising te ontwerpen.

#### 3. Kruising Stationsweg Breedelaan

In dit ontwerp krijgt de Breedelaan voorrang op de Stationsweg. De voorrangssituatie wordt gerealiseerd op een verhoogd plateau met SVT-elementen, met een lengte van 1 meter. De reden dat hiervoor is gekozen zijn de 2 basisscholen die aan de Breedelaan zijn gevestigd, ten noorden van de Stationsweg. De voorbereidingen van een grote uitbreiding woningbouw ten zuiden van de Stationsweg is in volle gang, bij het doorgaan van de uitbreiding komen straks veel kinderen op de fiets naar deze basisscholen. Om deze reden wordt ook het zebrapad gehandhaafd. Met deze maatregel is een veilige oversteek voor schoolgaande kinderen gegarandeerd en is er gelijk een snelheidsremmer gerealiseerd.

#### 4. Toekomstige kruisingsvorm Stationsweg-Kennemerstraatweg

Vanuit het verkeersbeleidsplan 2018-2030 is aangegeven dat er onderzoek wordt gedaan naar een andere kruisingsvorm voor de aansluiting Stationsweg-Kennemerstraatweg-Kanaalweg na de realisatie van de aansluiting A9. Over het moment waarop de herinrichting van de kruising kan worden gerealiseerd, hangt af van het verkeerstechnisch onderzoek wat volgend jaar gaat starten. Waarschijnlijk na de aanleg van de aansluiting A9. Vanuit de afdeling verkeer, Verkeerspanel, Fietsersbond en de ondernemersvereniging wordt er op aangedrongen om vooruitlopend op de herinrichting Stationsweg-Zeeweg een 'kleine' aanpassing aan

te brengen bij de ingang Kennemerstraatweg-Stationsweg. Deze 'kleine' aanpassing is in schetsvorm getekend maar moet nog nader worden uitgewerkt. Bij vaststelling van bovenstaand wordt vooruitlopend op het gehele participatietraject de 'kleine' aanpassing uitgevoerd.

Er wordt geadviseerd om de Stationsweg 5 meter breed te maken. Bij de beeldbepalende bomen worden trottoirbanden aangebracht ter bescherming van de bomen. Tussen de verhoogde kruisingen (plateaus) worden nog enkele drempels aangebracht om de snelheid te verminderen

#### 5. Fietsers

De stationsweg is een erftoegangsweg (ETW30). Op een goed ingerichte erftoegangsweg maken de fietsers gebruik van de rijbaan, dit heeft ook effect op de snelheid van het gemotoriseerde verkeer. Op de Stationsweg rijden de fietsers in de bestaande situatie al op de rijweg, dit komt mede dat er geen ruimte is. Langs de Stationsweg staan grote beeldbepalende bomen. Doordat fietsers gebruik maken van de rijbaan bevordert dit de verkeersveiligheid omdat geen vermenging van weggebruikers op andere locaties meer plaats vindt.

#### 6. Klimaatadaptatie

Voor de Stationsweg is een klimaatstresstest uitgevoerd.

De Stationsweg heeft geen last van wateroverlast bij hevige regenbuien. Vanaf de Zeeweg (spoorwegovergang) en gedeeltelijk van de Stationsweg stroomt het regenwater bij hevige buien richting de Heerenweg, dit gedeelte Heerenweg valt buiten de scope van dit project. Het aanbrengen van een Drainage Transport riool (DT-riool) is geen optie, dit in verband met het ontbreken van een lozingspunt (open water). Er wordt wel een waterbergende fundering aangebracht waar mogelijk, is afhankelijk van de grote beeldbepalende bomen langs de Stationsweg.

Langs de Stationsweg staan veel grote bomen, die zorgen voor koelte tijdens warme periode.

#### *Snelheidsremmende maatregelen*

Om de Stationsweg-Zeeweg onaantrekkelijk te maken en de gereden snelheid naar 30 km/u te krijgen worden er tussen de verhoogde kruisingen (plateau's) snelheidsremmende maatregelen aan gebracht in de vorm van drempels. Zoals eerder in dit advies aangegeven zijn er de volgende 2 opties, Met name:

- SVT drempel elementen, lengte 1,75 meter, tegen elkaar aangelegd (voorbeeld Kerkelaan-Belieslaan). Zeer effectief om de snelheid te verlagen;
- SVT drempel elementen, lengte 1,00 meter met 5 meter straatwerk er tussen. Dit soort drempels is minder effectief om de snelheid te verlagen, zijn wel vriendelijker voor de vrachtwagens.

Om de verkeersintensiteit en gereden snelheid te verminderen adviseren wij te kiezen voor optie 1, SVT drempel elementen, lengte 1,75 meter, tegen elkaar aangelegd (voorbeeld Kerkelaan-Belieslaan)

Locaties van de drempels is afhankelijk van inritten en de aanwezige bomen, er wordt met het ontwerpen gekeken waar dit mogelijk zou zijn. Het aantal drempels varieert, de afstand onderling ligt gemiddeld tussen de 60 en 80 meter. Dit houdt het volgende in:

- Tussen de rotonde Ewisweg-Ringweg en de Wildtlaan uitgaand van 2 drempels;

- Tussen De Wildtlaan en Westerweg uitgaand van 1 drempel;
- Tussen de rotonde Heerenweg en de Breedelaan uitgaand van 2 drempels;
- Tussen de Breedelaan en de Kennemerstraatweg uitgaand van 2 drempels.

#### *Kabels- en leidingen*

Op dit moment is er nog geen duidelijkheid te geven of de nutsbedrijven werkzaamheden gaan uitvoeren binnen dit project. Bij een vergevorderd Voorlopig ontwerp of een definitief ontwerp laten de nutsbedrijven of zij werkzaamheden gaan uitvoeren. Dit is een bepalende factor voor de aanvangsdatum uitvoering, de nutsbedrijven hebben een lange voorbereidingsperiode.