



Alternatief Verkeerskundig plan



Ypestein e.o.

Definitief 7 september 2024



Inhoud

1	Inleiding	3
2	Het alternatief	4
2.1	Scenario met afslag A9	4
2.2	Scenario zonder afslag A9	5
2.2.1	GOW30 [Gebiedsontsluitingsweg 30km/u].....	6
2.2.2	Een zachte knip aan de Oostzijde van de A9.....	7
2.2.3	Fietsvriendelijke en verkeersveilige route richting Limmen	8
2.2.4	Verkeersveilige kruisingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers	8
3	Bijlagen.....	10
3.1	Bijlage 1, Afwegingsschema GOW30	10
3.2	Bijlage 2, Fietsbeleid gemeente Heiloo	11



1 Inleiding

Stichting BLY [Bewonersstichting Leefbaarheid Ypestein], hierna te noemen BLY, is opgericht in 2023 en heeft onder andere ten doel het behouden of verbeteren van de leefbaarheid in de wijk Ypestein op het gebied van een schoon milieu, gezondheid en veiligheid in de ruimste zin van het woord. De statutaire doelstellingen van de stichting omvatten uitdrukkelijk de actieve bescherming van het leefmilieu in en rond de wijk Ypestein.

De stichting is een initiatief van een groep verontruste en bezorgde wijkbewoners als reactie op het door de gemeenteraad van Heiloo vastgestelde verkeersbeleid 2018-2030 op 28 november 2022. Twee voor de wijk Ypestein belangrijke elementen uit dit verkeersbeleid zijn het veranderen van grenswaarden (van 8000 naar 10000 verkeersbewegingen per etmaal) en “de knip”, die is voorzien op de Kanaalweg ter hoogte van de inrit Hooge Venne naar het GGZ-terrein. Nadrukkelijk wordt in het beleid vastgelegd dat de aanleg van de knip gekoppeld wordt aan de komst van de afslag A9. Deze maatregel van de knip is niet gericht vooraf aan het raadsbesluit met de bewoners van de wijk Ypestein gecommuniceerd.

Vlak voor de jaarwisseling is in december 2023 het ontwerpbestemmingsplan Zandzoom gepubliceerd. Het plan Zandzoom kent twee constructies: met én zonder afslag A9. En daarmee is vanuit de gemeente, zonder overleg of communicatie richting de wijk, de knip losgekoppeld van de afslag A9.

De gemeente Heiloo heeft in de afgelopen jaren plannen ontwikkeld die afbreuk doen aan de belangrijkste doelstelling van BLY, de leefbaarheid in de wijk Ypestein e.o. bevorderen. Uitvoering van de plannen van de gemeente zoals die er nu liggen, hebben een verstrekkende negatieve invloed op de leefbaarheid in het dorp Heiloo en de wijk Ypestein. Dit wordt in het toetsingsadvies [Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Gebiedsontwikkeling Zandzoom Heiloo van 17 juni 2024](#) van de MER commissie op de MER Zandzoom bevestigd. Op blz. 7, paragraaf “**Keuze voor ontsluiting Zandzoom via bestaande infrastructuur leidt tot zeer negatieve milieueffecten**” wordt geschreven over het niet navolgbaar zijn van de keuze voor ontsluiting van de Zandzoom via de bestaande infrastructuur en dat bestaande knelpunten groter worden en nieuwe knelpunten ontstaan.

BLY ziet dit inderdaad gebeuren bij niet doorgaan van de afslag A9. Ypestein is een wijk die op het gebied van leefbaarheid kwetsbaar genoemd mag worden. Volgens het laatste [Leefbaarometer](#) onderzoek, dat in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is gehouden, komt de wijk Ypestein als minst leefbare wijk in Heiloo uit de bus. Uitvoering van dit alternatieve verkeersplan van BLY, zal bijdragen aan het nivelleren van de leefbaarheid over heel Heiloo. Evenwichtig verdelen van de leefbaarheid, noemt BLY dat.

BLY heeft altijd aangegeven mee te willen denken met andere belangenorganisaties en de gemeente om tot betere plannen te komen. Overleg met andere organisaties, die vinden geregeld plaats. De samenwerking met de gemeente kan beter. Daarom doet BLY via deze notitie een eerste aanzet om tot een beter verkeerskundig alternatief te komen.

BLY wil benadrukken dat zij zich niet kan vinden in de loskoppeling Zandzoom/afslag A9. Maar mocht dit plan toch onverhoopt doorgang vinden, anticiperen wij hier alvast op in deze notitie met twee varianten: één met én één zonder afslag A9.

2 Het alternatief

2.1 Scenario met afslag A9

Dit scenario is gebaseerd op de originele plannen [en tevens vigerend beleid] van de gemeente Heiloo om de nieuwbouwwontwikkeling Zandzoom te realiseren met een afslag A9.

Het alternatieve plan van BLY uitgelicht:

- Binnen de bebouwde kom worden de Gebiedsontsluitingswegen B aangepast naar Gebiedsontsluitingswegen 30 [GOW30]. In [hoofdstuk 2.2.1](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Een zachte knip aan de Oostzijde van de A9. In [hoofdstuk 2.2.2](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Fietsvriendelijke en verkeersveilige route richting het Zuiden. In [hoofdstuk 2.2.3](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Verkeersveilige kruisingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. In [hoofdstuk 2.2.4](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.

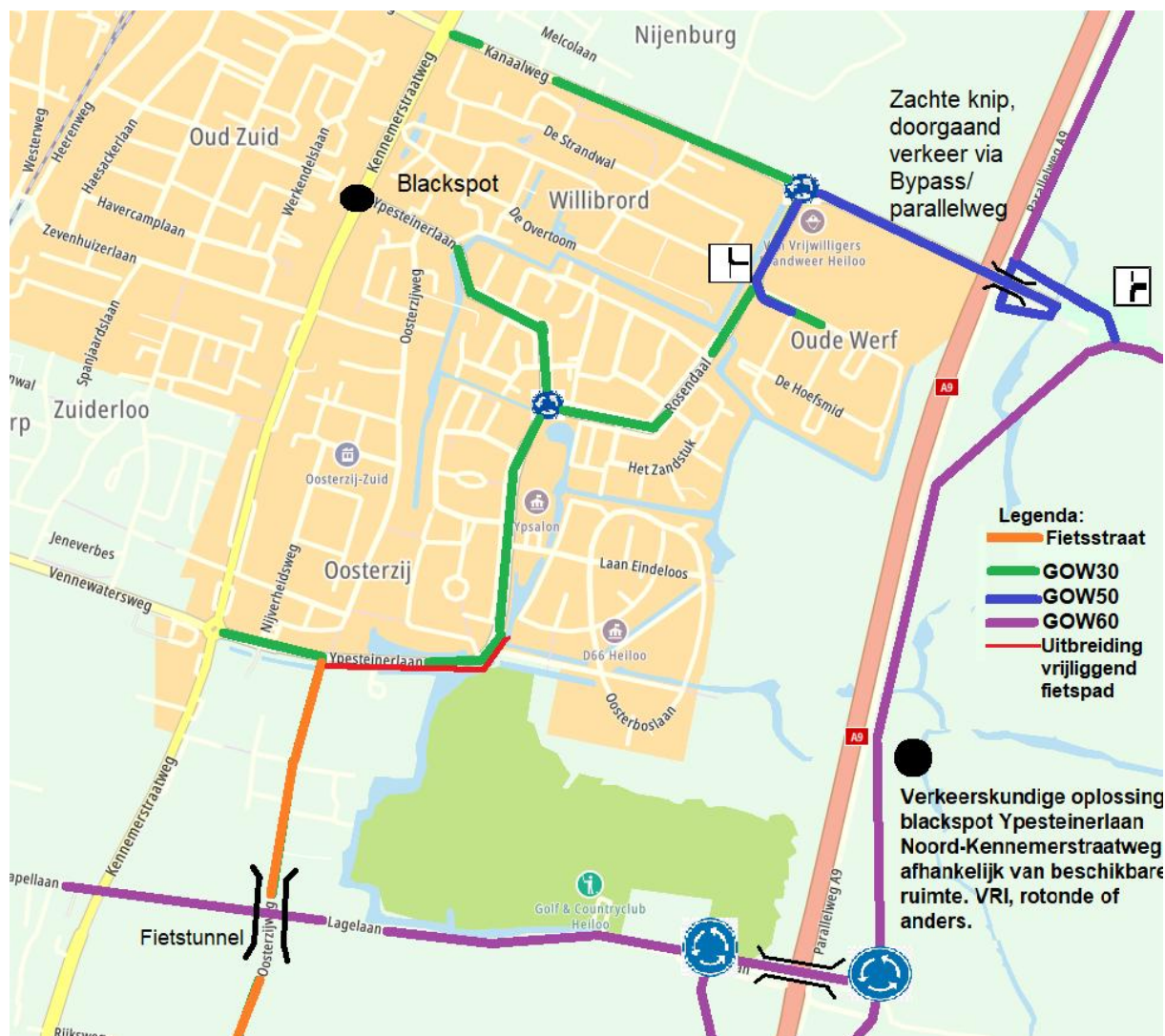


Fig 2. Ypestein e.o. met afslag A9



2.2 Scenario zonder afslag A9

Dit scenario is gebaseerd op de meest actuele plannen van de gemeente Heiloo om de nieuwbouwwontwikkeling Zandzoom te realiseren zonder afslag A9. BLY wil benadrukken dat zij zich niet kan vinden in de loskoppeling Zandzoom/afslag A9. Maar mocht dit plan toch onverhoopt doorgang vinden, anticiperen wij hier alvast op met onderstaand verkeerskundig plan.

Het alternatieve plan van BLY uitgelicht:

- Binnen de bebouwde kom worden de Gebiedsontsluitingswegen B aangepast naar Gebiedsontsluitingswegen 30 [GOW30]. In [hoofdstuk 2.2.1](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Een zachte knip aan de Oostzijde van de A9. In [hoofdstuk 2.2.2](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Fietsvriendelijke en verkeersveilige route richting het Zuiden. In [hoofdstuk 2.2.3](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.
- Verkeersveilige kruisingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers. In [hoofdstuk 2.2.4](#) vindt u een uitgebreide toelichting over dit onderwerp en deze keuze.

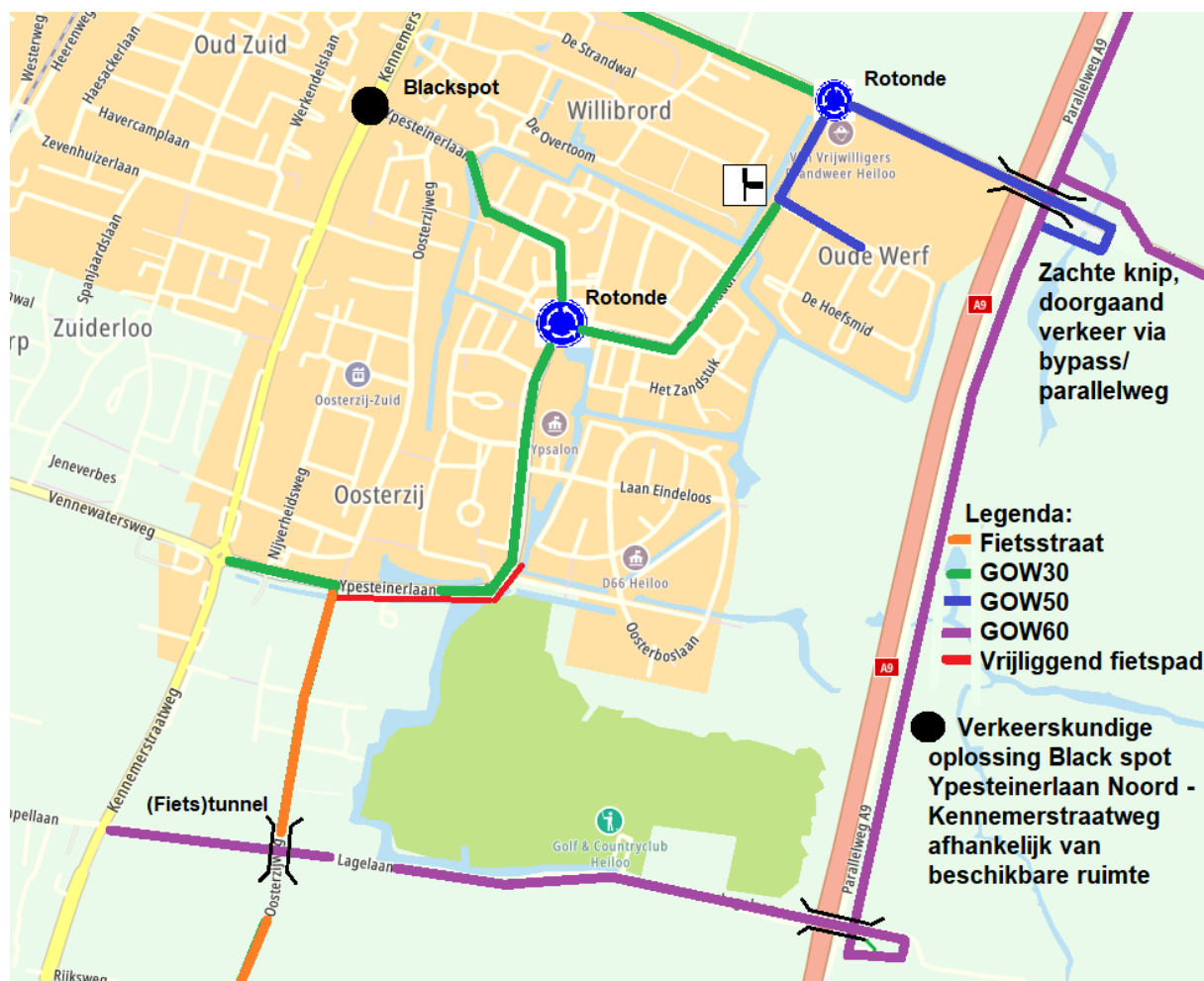


Fig 2. Ypestein eo zonder afslag A9



2.2.1 GOW30 [Gebiedsontsluitingsweg 30km/u]

Steeds meer gemeenten overwegen de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op meer wegen binnen de bebouwde kom. Dat is niet zonder reden: 30 km/u draagt bij aan veiligheid, gezondheid, sociale inclusie en duurzaamheid.

“Grijze” wegen”

Op veel wegen binnen de bebouwde kom is (van oudsher al) geen sprake van monofunctionaliteit. Voor een deel van het verkeer heeft de weg een stroomfunctie, voor een ander deel een uitwisselfunctie. Dat speelt bijvoorbeeld in de steden op drukke stadsstraten of in dorpen op dorpstraverses. Zo zijn er de zogeheten ‘grijze’ wegen, wegen met een snelheidslimiet van 50 km/h waarop de functies verblijven en doorstroming beide voorkomen. Dit soort wegen zijn vanwege de onduidelijke inrichtingseisen en de relatief hoge toegestane maximumsnelheid potentieel onveilig.

Afwegingskader

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de motie van de leden Kröger en Stoffer aangenomen.

- Overwegende dat de schoolomgeving voor kinderen een veilige verkeers-omgeving moet zijn;
- Overwegende dat de SWOV ook 50 km/h-verkeer als een risico identificeert voor vervoer van kinderen naar school en/of de kinderopvang;

Om de motie uit te voeren, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gezamenlijk met onder andere SWOV, CROW, wegbeheerders, het Openbaar Ministerie en maatschappelijke partners een plan met een afwegingskader. Het resultaat bestaat uit een **afwegingskader** [zie bijlage 1](#), [Afwegingsschema GOW30](#) met daarin een schema waarmee weloverwogen keuzes kunnen worden gemaakt over het al dan niet verlagen van de maximumsnelheid op wegen van 50 km/u naar 30 km/u.

Wat betekent 30 km/h als leidend principe van het afwegingskader?

Het uitgangspunt bij het gebruik van het afwegingskader is, dat voor een weg binnen de bebouwde kom in beginsel een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, krijgen wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/h.

Verkeersveiligheidsafweging

De keuze voor GOW30 wegen is in de eerste plaats uit verkeersveiligheidsoverwegingen. Bij een botssnelheid lager dan 30 km/uur heeft een ongeval namelijk zelden een dodelijke afloop. Dit geldt ook bij een botsing tussen een auto en een kwetsbare, onbeschermd fietser of voetganger. Bij een botssnelheid van 30 km/uur overleeft meer dan 95% van de voetgangers een botsing met een personenauto; bij een botssnelheid van 50 km/uur overleeft ongeveer 85% van de voetgangers een botsing met een personenauto. Onderzoeken geven aan dat het aantal letselongevallen met 22% daalt bij een snelheidsreductie van 50 naar 30km/u.

Leefbaarheid

Naast verkeersveiligheid is er met een snelheidsvermindering ook sprake van een toename op het gebied van leefbaarheid. De uitstoot van uitlaatgassen verminderd en er is sprake van een reductie van verkeerslawaaï. Er ontstaat meer ruimte voor de fietsers en voetgangers. Kortom de langzaam-verkeer deelnemers, die ook de kwetsbare verkeerdeelnemers zijn, worden meer beschermd. Hierdoor worden ook deze vormen van mobiliteit gestimuleerd.

Zoals al eerder opgemerkt komt de wijk Ypesteijn als minst leefbare wijk uit de Leefbaarometer van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het downsizen van de gebiedsontsluitingswegen in deze wijk naar 30km/uur, zal bijdragen aan het nivelleren van de leefbaarheid over heel Heiloo. Evenwichtig verdelen van de leefbaarheid, zeg maar.

Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030

In het Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030 is niets opgenomen over dit onderwerp. Dat vindt BLY een gemiste kans. Zeker voor “grijze” wegen als Ypesteinerlaan, Rosendaal en Kanaalweg. Na de grote gemeentes Amsterdam en Haarlem, zijn nu ook omliggende gemeentes Alkmaar, Bergen, Zaanstad en Castricum zijn al in verregaande voorbereiding om GOW30 wegen binnen de gemeente aan te wijzen.



Bij het volgen van het afwegingsschema kom je voor de wegen Rosendaal, Ypesteinerlaan en Kanaalweg uit op een GOW30 weg. Het zijn wegen met een gecombineerde stroom- en uitwisselfunctie, er liggen scholen en winkels aan de weg, Met minimale fysieke inspanningen kan de gemeente deze wegen met de daarbij bijpassende minimale kenmerken inrichten. Met wat verder strekkende aanpassingen aan het ontwerp, kunnen deze wegen zelfs als volwaardig gow30 ingericht worden.

Samengevat, voordelen GOW30:

- **Verbeterde verkeersveiligheid:** kans op overlijden is drie keer kleiner dan bij 50 km/u
- **Draagt bij aan gezondheid:** maakt fietsen en wandelen een aantrekkelijker alternatief
- **Verbeterde luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast**
- **Verbeterd sociale inclusie:** minder verkeershinder geeft meer ruimte voor kwetsbare groepen
- **Duurzaamheid:** meer ruimte voor klimaatadaptatie en positief effect op CO₂-uitstoot

Passend bij dit voorstel is het handhaven van het huidige vrachtwagenverbod op de Rosendaal.



Fig 3. Huidig vrachtwagenverbod Rosendaal

2.2.2 Een zachte knip aan de Oostzijde van de A9

Zoals al vaker aangegeven, BLY is tegen een harde knip in de kanaalweg aan de Westkant van de A9, zoals deze in de plannen van de gemeente is opgenomen. Als alternatief stelt BLY een zachte knip aan de Oostzijde van de A9 voor. Het doorgaande verkeer wordt via de makkelijkst te volgen route om het dorp/over de bypass geleid. Het is wel mogelijk het dorp (Kanaalweg/Stationsstraat en de wijk Ypestein) te bereiken vanaf de oostzijde van de A9. Het viaduct Kanaalweg over de A9 is vanaf de richting Boekelermeer te bereiken via een extra lus onder de Kanaalweg door. De doorgaande route (voorrangsweg) is de bypass/parallelweg. Het wordt daarmee lastiger gemaakt voor de automobilist om de wijk Ypestein en omgeving te bereiken, dan in de gemeentelijke plannen. Zodat verkeer dat geen bestemming in de wijk Ypestein of in het dorp heeft, de voor hun logischere doorgaande route om het dorp heen volgt. Het fietsverkeer van en naar de Boekelermeer gaat in beide richtingen aan de Noordzijde van de Kanaalweg de kortste weg het viaduct af.



2.2.3 Fietsvriendelijke en verkeersveilige route richting Limmen

De Oosterzijweg is een veel gebruikte fietsroute tussen Heiloo en Limmen, Castricum en Uitgeest. Ook veel scholieren maken gebruik van deze route. Voorstel is om de Oosterzijweg in te richten als fietsstraat. Een veilige comfortabele fietsroute, met als hoofdgebruiker de fiets, waar auto's te gast zijn.



Fig 4. Voorbeeld fietsstraat

De kruising van de Oosterzijweg met de Lagelaan is in de huidige situatie al een lastige/gevaarlijke kruising. In de toekomst, met meer verkeer op de Lagelaan, wordt dit alleen maar erger. Daarom stelt BLY voor hier een fietstunnel aan te leggen. Dat haalt het gemotoriseerd verkeer dat er geen bestemming heeft, van de Oosterzijweg en maakt dat dit de fietsroute vanuit en richting het Zuiden bij uitstek wordt. Voorstel is om de Oosterzijweg tussen Limmen en Heiloo op te nemen in het regionaal fietsnetwerk. Dit sluit goed aan op het beleid dat de gemeente Heiloo mbt de fiets heeft, zie [bijlage 2, Fietsbeleid Heiloo](#)



Fig 5. Voorbeeld fietstunnel

2.2.4 Verkeersveilige kruisingen voor kwetsbare verkeersdeelnemers

De volgende kruisingen zijn nu voor langzaam verkeer niet veilig ingericht:

- Ypesteinerlaan Noord – Kennemerstraatweg
- Ypesteinerlaan – Rosendaal
- Rosendaal – Kanaalweg
- Ypesteinerlaan Zuid – Oosterzijweg richting Zuiden



Op de beide kruisingen **Ypesteinerlaan – Rosendaal en Rosendaal – Kanaalweg** stelt BLY een rotonde voor. Dit is vanuit verkeersveiligheid en doorstroming de meest logische keuze. Rotondes nemen steeds vaker de plaats van kruispunten in. Een rotonde is de veiligste kruispuntvorm, omdat deze minder conflictpunten, een lagere snelheid en een kleinere impacthoek heeft dan een conventioneel kruispunt. Ook voor fietsers en voetgangers zijn rotondes veiliger dan andere kruispuntvormen.

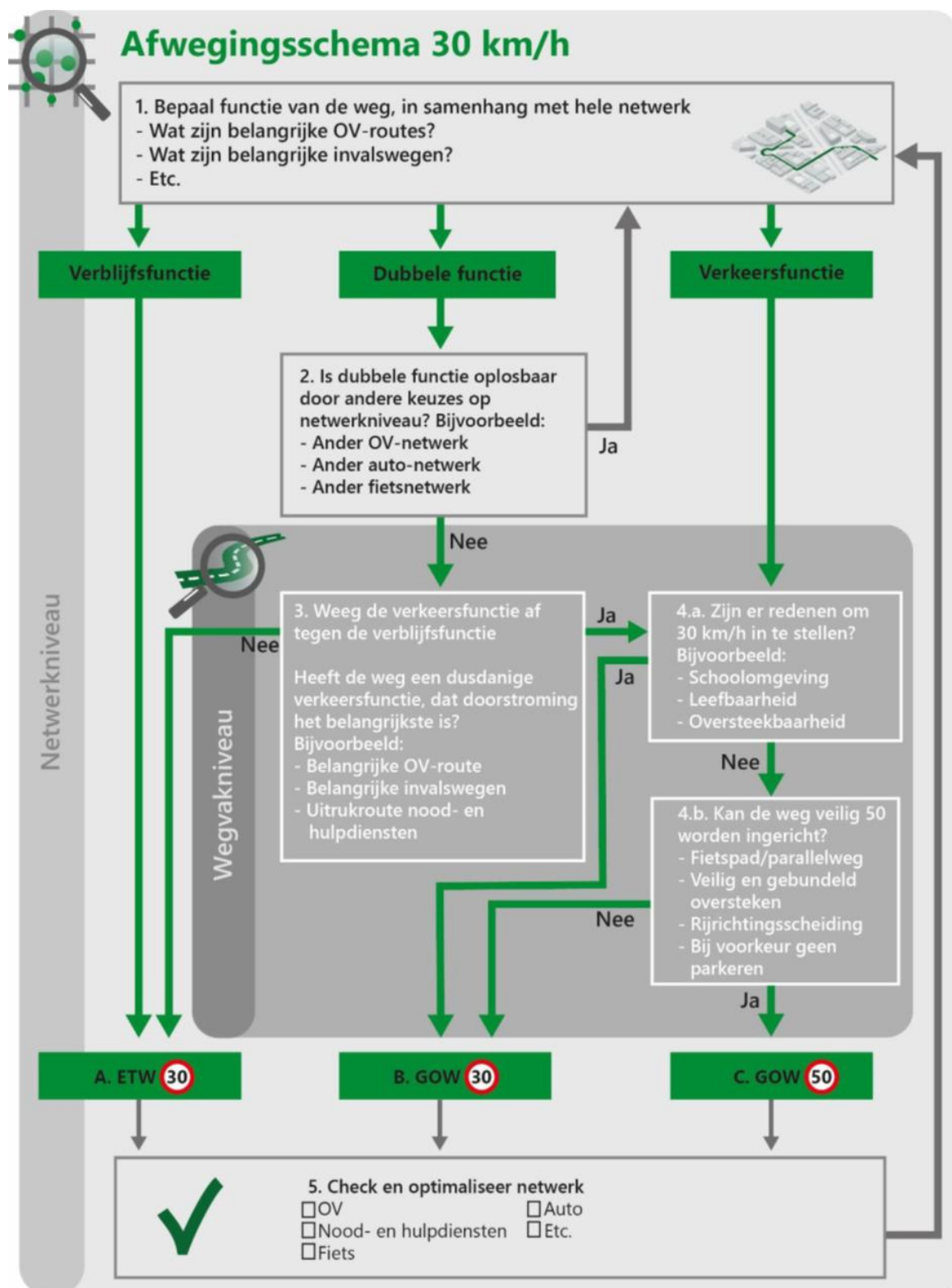
De kruising **Ypesteinerlaan Noord – Kennemerstraatweg** is met name voor langzaam verkeer in Zuid-Noordelijke richting gevaarlijk. Daarnaast is het een lastige weg om met de fiets en als voetganger in Oost-Westelijke en West-Oostelijke richting over te steken. Komt bij dat de voorrang voor voetgangers en fietsers in Oost-Westelijke richting op het gemotoriseerd verkeer vanuit de Ypestein richting het Noorden onduidelijk is. Ook voorzien wij, met name in de gemeentelijke plannen, dat deze kruising de toekomstige verkeersstroom vanuit het Noorden (Kennemerstraatweg) richting Ypesteinerlaan-Noord niet aankan, wat tot ongewenste wachtrijen op de Kennemerstraatweg gaat leiden.

Idealiter zou hier een rotonde of een Verkeersregelininstallatie de beste oplossing zijn. Maar of dat mogelijk is, dat is afhankelijk van de beschikbare ruimte. Daarom benoemen we deze kruising als black spot.

De kruising **Ypesteinerlaan Zuid – Oosterzijweg** richting Zuiden is met name voor fietsers vanuit of richting het Zuiden een gevaarlijke en lastige kruising met weinig opstel mogelijkheden. Een andere inrichting van de kruising vindt BLY wat ver gaan en dat lost op zich ook niet heel veel op, vermoedt BLY. De beste oplossing om deze kruising veiliger voor de fiets in te richten is te realiseren door het vrijliggend fietspad langs de Ypesteinerlaan ten Zuiden van de Ypesteinerlaan Zuid door te trekken naar de kruising met de Oosterzijweg Zuid. Dit sluit goed aan op het beleid dat de gemeente Heiloo mbt de fiets heeft, zie [bijlage 2, Fietsbeleid Heiloo](#).

3 Bijlagen

3.1 Bijlage 1, Afwegingsschema GOW30



3.2 Bijlage 2, Fietsbeleid gemeente Heiloo

Onderstaande paragrafen over het fietsen in Heiloo, maken onderdeel uit van het Verkeersbeleid Heiloo [2018-2030]. Omdat er nog geen fietsbeleidsplan is in Heiloo, hebben wij onze informatie uit het meer algemenere verkeersbeleid gehaald. Hoe onderstaand past in het nieuw op te stellen Fietsbeleidsplan, is nog niet duidelijk. Voor het hele document, zie [Verkeersbeleid Heiloo \[2018-2030\]](#)

Fietsnetwerk Bron Verkeersbeleid Heiloo [2018-2030]

De Oosterzijweg maakt deel uit van het fietsnetwerk binnen Heiloo (Zie fig 5) Dit netwerk ontsluit de diverse wijken op het regionale fietsnetwerk en het recreatieve netwerk.



Fig 6. Uitsnede fietsnetwerk Heiloo, Bron Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030

Fietsgebruik in ruimtelijke plannen Bron Verkeersbeleid Heiloo [2018-2030]

Fietsveiligheid is in dit verband overigens niet alleen van belang. De gemeente Heiloo wil het voor haar inwoners en bezoekers ook aantrekkelijk maken om de fiets te gebruiken. Vandaar dat bij ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen de fietsveiligheid moet worden meegewogen, maar bijvoorbeeld ook de aspecten aantrekkelijkheid, directheid en mogelijkheden om de fiets te stallen. Bij de nieuwbouw ontwikkelingen Zuiderloo en Zandzoom is ingezet op een fijnmazig fietsnetwerk dat onderling verbindt en aansluit op het bestaande fietsnetwerk.

Schoolroutes Bron Verkeersbeleid Heiloo [2018-2030]

Vanuit de maatschappelijke denktank is aangedragen dat de schoolroutes belangrijk zijn. Jongeren zijn namelijk een belangrijke doelgroep. Het beleid is er opgericht mensen al van jongs af aan te stimuleren de fiets te pakken, zodat dit op latere leeftijd (als men de keuze heeft om met de auto te gaan) ook vanzelfsprekend is. Het is daarom zaak om voor goede en veilige fietsschoolroutes te zorgen.