MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

FIETSBELEIDSPLAN 2025 GEMEENTE HEILOO

RAPPORT

In opdracht van:
Gemeente Heiloo

Projectnummer:
7852

Datum:
4 maart 2025

Colofon
Dit rapport is opgesteld in opdracht van gemeente Heiloo.

Boukje Dotinga, Mobycon
Babet Hendriks, Mobycon
Eveline de Jong, Mobycon

Copyright
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.

INHOUD

1. INLEIDING 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Het proces tot het fietsbeleidsplan 1
1.3 Leeswijzer 1

2. BELEIDSKADER 2
2.1 Nationaal beleid 2
2.2 Provincie Noord-Holland en regio 2
2.3 Gemeente Heiloo 3

3. VERTREKPUNT IN 2023 5
3.1 Inwonersenquête 5
3.2 Netwerkanalyse 6
3.3 Fietsparkeren 7
3.4 Fietsveiligheid 7
3.5 De stand van zaken in 2023 9
4.1 Heiloo Fietsdorp in 2030 10

4. FIETSEN IN HEILOO IN 2030 10
4.1 Heiloo Fietsdorp in 2030 10
4.2 Een verbeterde fietspiramide 11

5. WERKEN AAN HEILOO FIETSDORP 12
5.1 Fietsnetwerk en kwaliteit 12
5.2 Fiets is sneller dan de auto 14
5.3 Alle leeftijden fietsen zonder problemen 16
5.4 Fietsbeleving 18

6. MONITORING 19

7. BIJLAGEN 20
7.1 Bijlage 1 Overzicht antwoorden enquête 21
7.2 Bijlage 2: fietsnetwerk van gemeente Heiloo 25
7.3 Bijlage 3: kwaliteit fietsnetwerk 26
7.4 Bijlage 4: Uitvoeringsprogramma 31

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het motto 'Heiloo Fietsdorp' wordt regelmatig uitgesproken. Het past bij de ambitie om het dorpse karakter van Heiloo te behouden en ervoor te zorgen dat de openbare ruimte uitnodigt tot gezond gedrag. Dit zijn een van de centrale speerpunten in het voorontwerp van de omgevingsvisie Heiloo 2040 (2021). Bovendien is de transitie naar duurzamere mobiliteit in de vorm van meer fietsritten essentieel om de klimaatdoelen te halen. Hier heeft ook gemeente Heiloo zich in 2020 aan verbonden in het BUCH-brede Programma Klimaat. Ook het Collegeprogramma Heiloo Natuurlijk zet de beweegvriendelijkheid voorop en geeft opdracht om inwoners te stimuleren voor verplaatsingen binnen Heiloo de auto te laten staan. Dit fietsbeleidsplan geeft invulling aan het motto Heiloo Fietsdorp en zet uiteen hoe Heiloo richting 2030 echt een fietsdorp wordt.

In het verkeersbeleidsplan van gemeente Heiloo (2018) zijn al verschillende maatregelen vastgelegd om het fietsgebruik te vergroten. Dit fietsbeleidsplan is een actualisatie van deze maatregelen en gaat verder. Om het toekomstbeeld Heiloo Fietsdorp te verwezenlijken, wordt de verbinding gelegd met andere (mobiliteits)opgaves. Om te zorgen dat er meer mensen gaan fietsen, moet er breder worden gekeken dan alleen de fiets.

1.2 Het proces tot het fietsbeleidsplan

We hebben op verschillende momenten input opgehaald, samengewerkt en de voortgang getoetst bij verschillende partijen, zoals de provincie, collega's van andere beleidsterreinen, de fietsersbond, verkeerspanel en -commissie. In het figuur hiernaast staat dit samengevat. In bijlage 4 staat de participatienotitie met een uitgebreide toelichting op het participatieproces.

1.3 Leeswijzer

Dit fietsbeleidsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader uiteengezet waar dit fietsbeleidsplan rekening mee heeft te houden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het huidige fietsklimaat van Heiloo beschreven. Daarna beschrijft hoofdstuk 4 hoe Heiloo Fietsdorp eruitziet. Tot slot staat in hoofdstuk 5 hoe Heiloo als Fietsdorp zich verder ontwikkelt.

FASE 1: STARTFASE				
Startoverleg met projectteam	Herijking participatie-proces			

FASE 2: INVENTARISATIE EN VISIEVORMING				
Inventarisatie bestaand beleid en verzameling gegevens	Interne werk-groep overleg & overleg provincie	Raads informatie-bijeenkomst	Overleg fietsersbond, verkeerspanel en verkeers-commissie	Lancering enquête bewoners

FASE 3: DE VISIE CONCRETISEREN				
Opstelling visie, thema's en speerpunten	Interne werk-groep overleg	Overleg fietsersbond & verkeerspanel		

FASE 4: HET UITVOERINGSPROGRAMMA OPSTELLEN				
Uitwerking uitvoeringspro-gramma	Fietscafé bewoners	Interne werk-groep overleg	Overleg provincie	Afdeling wegbeheer overleg

FASE 5: HET FIETSBELEIDSPLAN AFRONDEN				
Feedback verwerking fietsbeleidsplan				

2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk lichten we verschillende beleidskaders toe. Het fietsbeleidsplan is binnen deze kaders opgesteld. Dit gaat om documenten, zoals het Verkeersbeleidsplan Heiloo 2018-2030, het BUCH brede programma Klimaat en het collegeprogramma Heiloo Natuurlijk vormen de belangrijkste kapstok voor het fietsbeleidsplan. Daarnaast zijn er nog enkele andere nationale, provinciale en lokale kaders waaraan het fietsbeleidsplan moet voldoen.

2.1 Nationaal beleid

Voor de uitwerking van het fietsbeleidsplan Heiloo zijn een aantal landelijke beleidsdocumenten relevant. Met het **Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF)** wordt er gewerkt aan het vrijmaken van structurele middelen voor de fiets. Er zijn een aantal specifieke ambities die relevant zijn voor Heiloo, zo richt het NTF zich op het verminderen van barrières door spoor-, water-, en rijkswegen op hoofdfietsroutes, het realiseren van fietsparkeer voorzieningen bij diverse locaties en wordt er ingezet op fietsstimulering via verschillende campagnes zoals 'Kort ritje? Da's zo gefietst!'.

Met het **Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)** is de ambitie uitgesproken om verkeersongevallen vanuit een risicogestuurde aanpak tegen te gaan. Het rijk zet in op aanpassingen van infrastructuur die meegaan met de hedendaagse ontwikkelingen, het tegengaan van afleidingen in het verkeer en het aanpakken van overtreders van de regels. Voor het fietsbeleidsplan van Heiloo is dit relevant, omdat er extra aandacht is voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers. Het SPV 2030 is vertaald naar een regionaal uitvoeringsprogramma en op die manier ook gemeentelijk verankerd.

2.2 Provincie Noord-Holland en regio

Naast landelijke beleidsdocumenten zijn er op regionaal niveau verschillende uitwerkingen en beleidsstukken relevant voor het fietsbeleidsplan Heiloo.

Provincie Noord-Holland heeft begin 2023 de **Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027** vastgesteld. Provincie Noord-Holland heeft als doelstelling dat 75% van de verplaatsingen tot 7.5 kilometer in 2027 actief zijn. Voor de afstanden tussen 7.5 en 15 kilometer streeft provincie Noord-Holland naar 25 procent actieve verplaatsingen. De provincie heeft hiervoor acht actielijnen opgesteld:

1. Het verbeteren van regionale netwerken van doorfietsroutes en realiseren van nieuwe doorfietsroutes.
2. Het verbeteren van voetgangers- en fietsinfrastructuur op provinciaal areaal.
3. Het professionaliseren van data(voorzieningen) in de beleidscyclus voor actieve mobiliteit.
4. Het verbeteren van overige regionale en lokale netwerken voor voetgangers en fietsers.
5. Het versterken van de positie van actieve vormen van mobiliteit binnen de ketenreis.
6. Het stimuleren van het gebruik van actieve mobiliteit door middel van gedragsbeïnvloeding
7. Het ontwikkelen van innovatieve toepassingen en het vergroten en uitwisselen van kennis over actieve mobiliteit.
8. Het versterken van netwerken van reactieve wandel- en fietsroutes in de provincie.

Het **Regionale toekomstbeeld fiets (RTF)** is gekoppeld aan deze Actieagenda actieve mobiliteit. Het RTF is de regionale uitwerking van het NTF. Een belangrijk uitgangspunt van het RTF is 'Een leven lang veilig fietsen'. Op verschillende niveaus wordt het regionale fietsnetwerk de aankomende jaren opgewaardeerd. Daarnaast spreekt de regio van het verbeteren van fietsparkeren rondom stationsomgeving, ov-knooppunten en stadscentra, het slechten van barrières op fietsroutes en fietsstimulering.

Provincie Noord-Holland heeft ook de SPV aanpak vertaald naar de **Opgave verkeersveiligheid Noord-Holland 2030**. Het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers is een belangrijke ambitie van de provincie. Dit gaat door middel van een 'risicogestuurde' aanpak, hierbij ligt de focus op verkeersveiligheid aan de voorkant van nieuwe ontwikkellocaties en op risicogroepen zoals fietsers. De uitvoeringsagenda is in februari 2024 geactualiseerd. In de actualisatie ligt meer nadruk op twee groeiende risicogroepen, namelijk ouderen en fietsers.

In oktober is ook het **Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030** vastgesteld. Hierin staan diverse maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag en handhaving. Hierin staan zes kenmerken opgenomen voor veilige fietspaden, namelijk: voldoende breed; obstakelvrij; voldoende visuele geleiding; veilige verharding; veilige randen en geen obstakels vlak langs het fietspad. Verder zijn er campagnes rondom fietsen zoals

‘Doortrappen’ en stimuleren van helmgedrag waar de gemeente Heiloo aan kan haken. Ook wordt er aandacht gegeven aan het in kaart brengen van schoolroutes,

In het **Integraal meerjaren programma infrastructuur 2021-2028** komen geplande infrastructurele projecten in de provincie naar voren. Gemeente Heiloo is onderdeel van een gebied dat is aangemerkt als stedelijke woon-werkgebied. Een van de mogelijke verbeter- en uitbreidingsprojecten binnen de gemeentegrenzen is een nieuwe aansluiting op de A9, inclusief de aanleg van een fietsverbinding over de A9.

De regio Alkmaar heeft het **Regionale Agenda Mobiliteit 2023-2025** opgesteld. Gemeente Heiloo is een onderdeel van deze regio. Een van de ambities in deze agenda is ‘complete en veilige (regionale) fietsroutes inclusief voldoende fietsenstallingen’. Via de doorfietsroute aanpak wil de regio dit waarmaken. Er wordt gewerkt aan een prioritaire fietsroute op verschillende trajecten waaronder Alkmaar-Heiloo-Castricum-Uitgeest. Ook wordt er ingezet op het aanpakken van fietsknelpunten en een lobby bij het rijk voor subsidie door de doorfietsroutes.

2.3 Gemeente Heiloo

Er zijn beleidsdocumenten die aanleiding vormen voor het opstellen van het fietsbeleidsplan voor Heiloo. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten uit deze beleidsstukken toegelicht.

Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030

Het huidige mobiliteitsbeleid is vastgesteld in het verkeersbeleid Heiloo 2018-2030. Hierin staan ambities voor de verschillende modaliteiten: ov, auto, te voet en fietsen. In 2030 is het doel om het aantal dodelijke verkeersongevallen naar nul te brengen en het aantal zware ongevallen te verlagen naar minder dan tien. De principes ‘Duurzaam Veilig’ vormen hierbij het uitgangspunt en op de belangrijkste fietsroutes moet de ‘auto te gast worden’. In het hoofdstuk ‘Heiloo Fietsdorp’ staan verschillende uitgangspunten voor de fiets:

- Bij ruimtelijke ontwikkeling worden maatregelen getroffen om fietsgebruik te stimuleren en er is aandacht voor goede verbindingen tussen voorzieningen met het bestaande fietsnetwerk.
- Ontbrekende schakels worden aangepakt en er wordt ingezet op het uitbreiden en optimaliseren van het huidige fietsnetwerk.
- De oversteekbaarheid van de fietser wordt verbeterd.
- Initiatieven voor de verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid rondom schoolomgeving worden ondersteund.
- Initiatieven ter promotie en bevordering van fietsgebruik worden ondersteund.
- Belangrijke utilitaire fietsroutes worden bewegwijzerd volgens standaard bewegwijzering en alternatieve routes met toeristische bewegwijzering of knooppunten.
- Voor infrastructuur geldt:
  - fietspaden zijn minimaal 2 meter breed, fietsstroken minimaal 1,25 meter;
  - fietsvoorzieningen op het regionale fietsnetwerk worden voorzien van gesloten verharding;
  - hinderlijke drempels en uitritconstructies worden zodanig aangepast dat het comfort van de fietser wordt vergroot;
  - er wordt gestreefd naar een maximale bezettingsgraad van 85% van de fietsparkeervoorzieningen bij publiek aantrekkende locaties;
  - er wordt niet actief ingezet op het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Nota parkeernormen 2025

In 2025 heeft de gemeente Heiloo een nota opgesteld om het Parkeerbeleidsplan uit 2010 te actualiseren naar parkeernormen die aansluiten bij het huidige gebruik met betrekking tot parkeren. Hierbij zijn ook fietsparkeernormen vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op de op dat moment meest recente kengetallen van het CROW. De kengetallen van het CROW geven aan hoeveel fietsparkeervoorzieningen er minimaal gerealiseerd moeten worden afhankelijk van de functie van de voorziening (bijvoorbeeld sportlocaties, soorten woning of een gezondheidscentrum). Voor deze getallen is Heiloo uitgegaan van een gemiddelde norm. Naast normen in aantal fietsparkeervoorzieningen zijn er ook kwaliteitseisen vastgesteld. De uitgangspunten zijn als volgt:

- Variatie in uitvoeringsvormen van fietsparkeerplaatsen zodat er ruimte is om te parkeren voor verschillende soorten fietsen;
- Voorkeur voor fietsenrekken die voldoen aan de eisen van FietsParKeur en stallingen met aanbindmogelijkheden om diefstal te voorkomen;
- Fietsparkeerplaatsen worden zo dicht mogelijk bij de ingang van een voorziening geplaatst;
- Fietsparkeerplaatsen worden zoveel mogelijk op eigen terrein binnen het bouwplan gerealiseerd;
- Voor woningen en appartementen zijn geen fietsparkeernormen opgenomen, omdat een berging verplicht is en deze gebruikt kan worden om fietsen te stallen.

Ambitiedocument programma Klimaat 2021-2025
In 2020 hebben de BUCH-gemeenten het programma Klimaat vastgesteld. Op het moment van vaststelling is ongeveer 40% van de CO_2 uitstoot van de gemeenten te wijden aan mobiliteit. Een van de vijf pijlers van het programma klimaat is daarom 'Duurzame mobiliteit'. Op het gebied van fietsen is het belangrijkste doel om de doorfietsroute richting Amsterdam te realiseren. Het uitgangspunt hierbij is het stimuleren van gedragsverandering richting de fiets. Er wordt in het document onderscheid gemaakt tussen een 'basis' (tot 2025) en een 'plus' ambitieniveau. In de basis worden twee doelen gesteld: Een bredere visie op duurzame mobiliteit voor de BUCH 2025-2030 en iedere gemeente heeft een fietsbeleidsplan in 2021. De andere gemeenten van de BUCH hebben op dit moment al een fietsbeleidsplan of zijn hiermee bezig. Dit fietsbeleidsplan Heiloo geeft dus direct invulling aan deze doelstelling. In het 'plus' ambitieniveau willen de gemeenten naast de doelstellingen van het rijk werken aan het optimaliseren van het ov. Hierbij is de ketenverplaatsing met de fiets een belangrijk thema, bijvoorbeeld via het uitbreiden van locaties met leenfietsen.

Voorontwerp omgevingsvisie Heiloo 2040
In het voorontwerp van de omgevingsvisie Heiloo 2040 krijgt de fiets een centrale plek. Heiloo is een ideaal opstappunt voor de fiets vanwege de ligging van het station en de kust. De ambitie wordt uitgesproken om verder door te ontwikkelen als fietsgemeente. De belangrijkste doelen van de omgevingsvisie zijn:

- Het creëren van een leefbaar dorp waarbij verbondenheid en voldoende voorzieningen (op fietsafstand) aanwezig zijn;
- het buitengebied in balans houden met ruimte voor recreanten (zoals fietsers) maar ook voor de natuur;
- een gezonde, veilige en inclusieve gemeente door uit te nodigen tot gezonde keuzes (zoals fietsen);
- een duurzame en bereikbare gemeente.

Collegeprogramma Heiloo Natuurlijk!
In het collegeprogramma wordt wandelen en fietsen op plek één gezet. In het programma is de ambitie benoemd om Heiloo door te ontwikkelen als beweegvriendelijk dorp, waarbij de openbare ruimte uitnodigt tot bewegen. Daarnaast wil het college dat doorfietsroutes worden gerealiseerd en de omgeving fietsvriendelijker wordt ingericht, zoals bijvoorbeeld de Stationsweg. Binnen het dorp moet men worden gestimuleerd om de fiets te pakken in plaats van de auto, daarbij heeft fietsparkeren voorrang op autoparkeren.

Koppelkansen met andere beleidsvelden

Ook in andere beleidsopgaven van gemeente Heiloo zien we haakjes met fietsen. Fietsen kan hierin een bijdrage leveren aan het te behalen beleidsdoel.

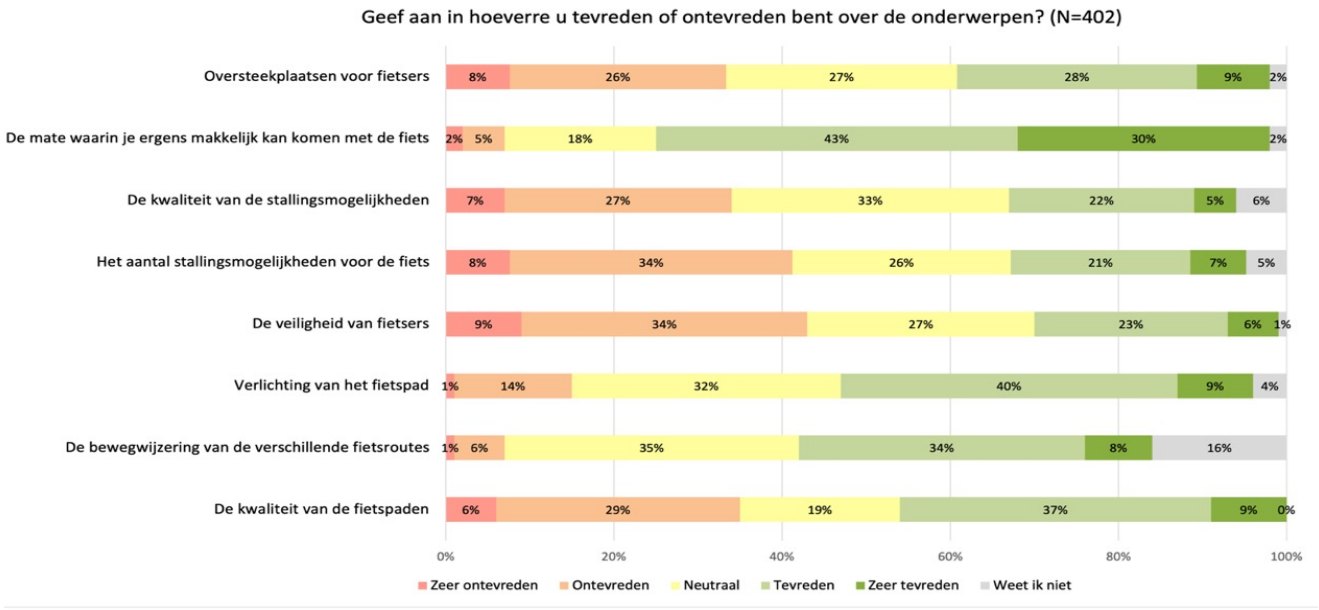
Sport: In het *sportakkoord Heiloo 2020-2021* wordt als speerpunt een beweegvriendelijke leefomgeving genoemd. Het stimuleren van beweging onder kinderen is een belangrijk onderdeel: bewegend leren, spellingsestafette of naschools sportaanbod. Hierin zien we kansen om fietsen en leren over verkeersregels te integreren in het aanbod. Welzijnsorganisaties gaan aan de slag met het realiseren van een 'zwaairoute' (stoeptegels met zwaaihandje) om mensen te inspireren voor 'ommetje', zo'n route zou ook in fietsvorm waardevol kunnen zijn. Ons huidig fietsnetwerk ontsluit sportfaciliteiten en scholen. Door dit als uitgangspunt mee te nemen kunnen wij deze functies veilig en actief bereikbaar houden.

Recreatie: Het speerpunt 'Natuurlijk sportief' in de *Toeristische en Recreatieve visie regio Alkmaar 2025* sluit aan bij de fiets. De doelgroepen 'sportieve recreant' en 'recreatieve fietser' hebben behoefte aan voldoende en kwalitatief goede routes. Met uniformiteit, verbetering van de verbinding van de kust met het achterland en recreatieve zonering om drukte te beperken (bijv. door Toeristisch Overstap Punten of natuurpoorten). Verschillende toeristische 'parels' kunnen zo beter met elkaar worden verbonden.

Economie: In de *economische visie van de Regio Alkmaar* wordt de (opkomst van) de elektrische fiets gezien als een belangrijke ontwikkeling voor verbindingen binnen de regio en daarmee bereikbaarheid van arbeidsplaatsen. De fiets biedt kansen voor economische ontwikkeling niet alleen op het gebied van bereikbaarheid, maar ook omdat bedrijven werknemers stimuleren meer te fietsen vanwege gezondheid en duurzame overwegingen. Het is waardevol dat de gemeente hierop inspeelt. De verdere ontwikkeling van bedrijventerrein Boekelermeer geeft een mooie kans om de fiets meer te stimuleren. Zo kan er meer worden gelet op fietsinfrastructuur, realiseren van stallingsmogelijkheden voor de fiets, en verkeersveiligheid.

Sociaal domein
Het Gebiedsplan Sociale Basis van Heiloo 2023-2024 richt zich op het versterken van een inclusieve gemeenschap door preventie en ondersteuning. Het plan benadrukt kansrijk opgroeien, bestaanszekerheid en vitaliteitsbevordering als centrale thema's, en bevordert samenwerking tussen inwoners, maatschappelijke organisaties en de gemeente. Het fietsbeleid draagt als vorm van duurzame mobiliteit bij aan de bevordering van sociale interacties en het vergroten van de toegang tot voorzieningen. De combinatie van fysieke gezondheid en sociale inclusie is een koppelkans vanuit dit beleidsstuk.

3. VERTREKPUNT IN 2023



Figuur 1 Mate van tevredenheid over het fietsen in Heiloo

Voordat we de ambitie Heiloo Fietsdorp concretiseren, maken we de balans op van het huidige fietsklimaat. Dit bepalen we aan de hand van de beleids- en netwerkanalyse, opbrengsten uit de bijeenkomsten met interne en externe partners en de inwonersenquête. In onderstaande paragraaf geven we inzicht in de algemene opbrengsten van de enquête. Vervolgens bespreken we in de andere paragrafen diverse onderwerpen waarbij enquêteresultaten worden gebruikt om de ervaring van inwoners te duiden.

3.1 Inwonersenquête

Via een enquête hebben we bewoners bevraagd over het fietsgebruik en ervaringen met fietsen. In totaal is deze 402 keer ingevuld. Deze steekproefgrootte is voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over inwoners van Heiloo. In de samenstelling in leeftijd en gender van respondenten zien we echter dat de groep niet representatief is voor Heiloo[1]. Er kunnen daarom geen betrouwbare uitspraken worden gedaan over specifieke groepen.

In de enquête vroegen we hoe tevreden mensen nu zijn over het fietsen in Heiloo. Uit figuur 1 blijkt dat respondenten redelijk positief of neutraal zijn over het gemak van fietsen in de gemeente, de bewegwijzering van fietsroutes en de verlichting van fietspaden. Daarentegen zien we dat 35% of meer respondenten ontevreden is over de oversteekplaatsen, stallingsmogelijkheden, veiligheid en kwaliteit van fietspaden.

Bijna alle respondenten hebben een fiets en 53% van de respondenten geven aan dat zij twee fietsen hebben. Het merendeel heeft een gewone fiets (73%) en de helft van de respondenten heeft een elektrische fiets. Met uitsplitsing zien we dat 25% van de respondenten alleen een elektrische fiets heeft en geen normale fiets. Dit ligt dicht bij het gemiddelde van Nederland (23%). Verder zien we een relatief grote groep racefiets gebruikers onder respondenten (21% in Heiloo ten opzichte van 5% landelijk). Daarnaast zien we bij het fietsgebruik dat het merendeel van de respondenten de fiets regelmatig gebruikt (iedere dag of een aantal keer per week).

Het merendeel van de respondenten fietst veel en heeft meerdere fietsen. De doelgroep die niet fietst in Heiloo is in de enquête ondervertegenwoordigd. Om deze reden is er weinig input vanuit deze groep. De respondenten geven aan in welke situaties zij liever niet gaan fietsen. Hier zien we dat slecht weer en afstand de belangrijkste factoren

[1] We zien een oververtegenwoordiging van respondenten in de leeftijdsgroepen 25 tot 45 en 45 tot 65 en een ondervertegenwoordiging van mensen onder de 25 en mensen boven de 65+. Daarnaast zijn er onder de respondenten bijna 10% meer vrouwen ten opzichte van de verdeling in Heiloo (zie bijlage 1 voor aantallen).

zijn om niet te gaan fietsen. Verder zijn veel spullen mee moeten nemen of het gevoel van onveiligheid ook belangrijke factoren om voor een ander vervoersmiddel dan de fiets te kiezen.

3.2 Netwerkanalyse

In Heiloo wordt al veel gefietst, ongeveer 37% van de totale verplaatsingen tussen 2015 en 2019 waren met de fiets[2]. Op een afstand tot 7,5 kilometer is dit zelfs 49,3%[3]. De oorspronkelijke ambitie, uit het Verkeersbeleidsplan van 2018, om het fietsgebruik in 2030 te laten toenemen tot 35% kan daarom verder aangescherpt worden. Dit doen we in hoofdstuk 4.

Het huidige fietsnetwerk van Heiloo verbindt de meeste voorzieningen goed. Een aantal basisscholen zoals, de Benedictus en OBS de Zuidewester, lijken niet direct aan te sluiten. Evenals de sportparken Vennewater en het Maalwater. In praktijk is er wel een fietsverbinding aanwezig maar deze maakt geen onderdeel uit van het fietsnetwerk. Dit kan consequenties hebben voor gladheidsbestrijding en aandacht bij onderhoud of bijvoorbeeld vormgeving van oversteeklocaties. Er zijn ook enkele ontbrekende schakels in het netwerk, zoals een fietsroute vanaf de Westerweg richting Alkmaar-Zuid en Bergen.

De belangrijke routes bestaan vaak uit allerlei verschillende type fietsvoorzieningen. Op gebiedsontsluitende wegen zoals de Kennemerstraatweg en Zeeweg is er veelal een fietspad. Alleen zijn niet alle losliggende fietspaden breed genoeg. Op een aantal wegen is een fietsstrook aanwezig maar deze voldoen niet aan de actuele landelijke normen. De meeste wegen hebben echter gemengd verkeer. Veel van de fietsroutes zijn een aaneenschakeling van verschillende type fietsvoorziening waardoor het vaak geen logische en vanzelfsprekende verbindingen zijn. Hier speelt mee dat er geen duidelijk handboek is voor de inrichting van fietsinfrastructuur zoals buurgemeente Castricum dit wel heeft.

Bovendien blijkt uit meerdere gesprekken dat het comfort op de fietsroutes niet altijd op orde is. Dit zit vaak in de details in een ontwerp (een scherpe bocht, een onprettige goot of hoge trottoirbanden) waardoor het net onvoldoende comfortabel is voor fietsers. Een aantal delen van de belangrijkere fietsroutes blijken onvoldoende in het strooiplan te zitten waardoor het er glad kan zijn op koude dagen. Het laat zien dat de fietser lang niet overal prioriteit krijgt.

Aanvullend op de netwerkanalyse, vroegen we ook inwoners van Heiloo welke locaties zij als knelpunt ervaren of waar zij wensen hebben voor het fietsnetwerk. Er zijn 178 punten toegevoegd op de kaart (zie via deze link de pagina met punten). De belangrijkste punten zijn als volgt:

Knelpunten
- Verkeersdrukte op stationsweg
- Maalwater; De Omloop; Belieslaan / Kerkelaan; Heerenweg; Vennewaterseweg; Rosendaal; rotonde Zeeweg/Malevoort.
- Kruispunten Kennemerstraatweg met de Ypesteinerlaan, Zevenhuizerlaan en de Kanaalweg, Heerenweg, Ypensteinerlaan; Bredelaan; Malevoort

Prettige locaties
- Holleweg
- Zeeweg (vrijliggend fietspad)

Wensen
- Minder auto's en meer fietsparkeerplekken rondom stationsomgeving
- Minder auto's rondom Looplein
- Fietsroute richting Bergen en Alkmaar Zuid
- Minder auto's rondom schoolomgeving

[2] ODiN & OViN (2015-2019), bewerking door Mobycon

[3] In gemeente Castricum zijn 44.7% van de verplaatsingen tot 7.5 kilometer op de fiets en 33.4% van alle verplaatsingen zijn er op de fiets.
In gemeente Uitgeest zijn 39.5% van de verplaatsingen tot 7.5 kilometer op de fiets en 29.6% van alle verplaatsingen zijn er op de fiets. In gemeente Bergen zijn 43.6% van de verplaatsingen tot 7.5 kilometer op de fiets en 34.2% van alle verplaatsingen zijn er op de fiets.

3.3 Fietsparkeren

In 2022 is er een nieuwe parkeernota vastgesteld door de gemeente Heiloo. Op dit moment zorgt deze parkeernota voldoende voor de fietser. Per type voorziening zijn verschillende normen vastgesteld die zouden moeten voorzien in de fietsparkeerbehoefte.

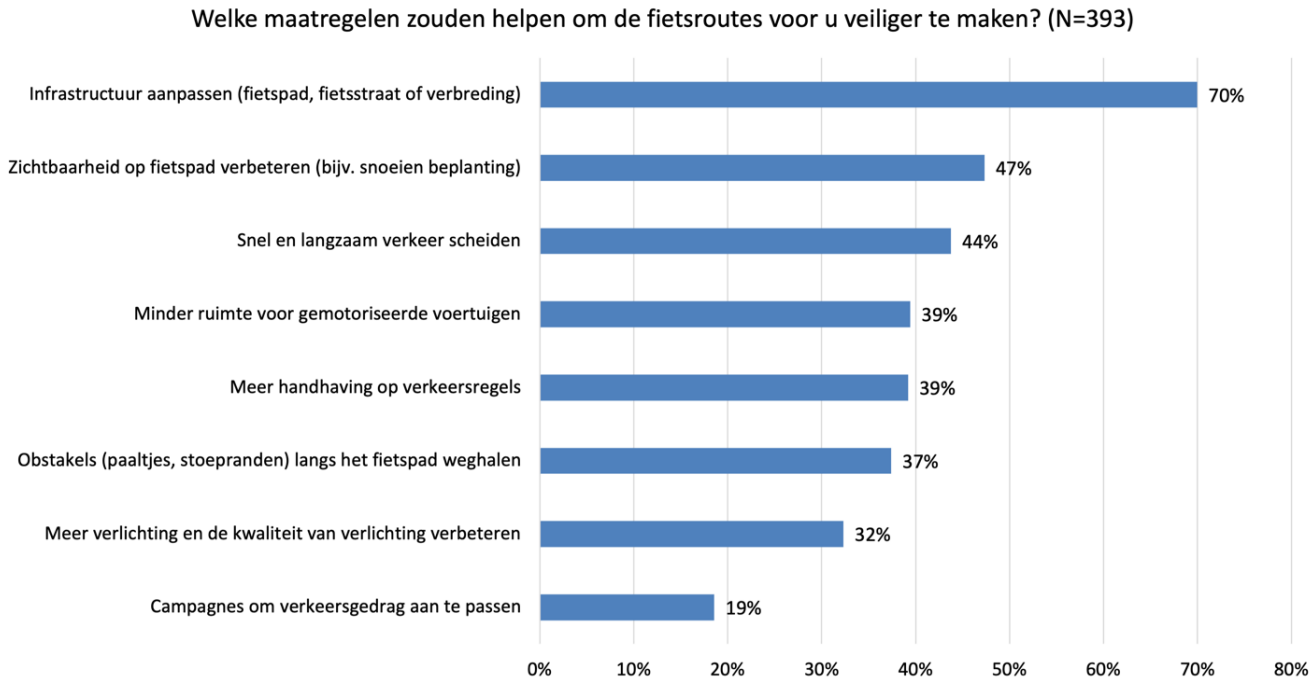
Fietsparkeren is met name rondom het station een grote uitdaging. De fietsenstalling is vaak vol, onvoldoende geschikt voor fietsen met een apart formaat en onveilig omdat mensen er vaak doorheen fietsen.

Het merendeel van de respondenten (93%) geeft aan dat zij hun fiets stallen in eigen tuin, schuur, berging of garage. Hierdoor lijkt er geen fietsparkeerprobleem te zijn in de woonwijken. Op de vraag waar men goede fietsparkeerplekken mist geeft 20% van de respondenten aan dat zij dit nergens ervaren. De locatie waar respondenten het meest goede fietsparkeerplekken missen is het stationsgebied (65%) gevolgd door de locatie centrum 't Loo (36%) en natuur- en recreatiegebied (21%). Voor de laatste twee locaties hebben respondenten een duidelijke voorkeur om de parkeersituatie op straat in te richten door fietsenrekken te plaatsen. Voor de stationsomgeving is dat ook de populairste keuze, maar ziet een redelijk gedeelte van de respondenten daar ook graag een bewaakte fietsenstalling). We zien in de open antwoorden terug dat fietsendiefstal rondom het station een probleem is, circa 25 keer wordt dit als reden genoemd om niet naar deze locatie te gaan met de fiets.

3.4 Fietsveiligheid

Algemene fietsveiligheid

Het aantal ongevallen in Heiloo ligt lager dan het gemiddelde van Nederland (per 100.000 inwoners)[4]. Toch is



Figuur 2 Maatregelen voor verbeteren fietsveiligheid

ieder ongeval en ieder slachtoffer er een te veel. Er is een concentratie van fietsongevallen te zien op de Kennemerstraatweg en de Zeeweg. Op die twee wegen en op de Vennewatersweg is een verbetering van veiligheid van de oversteekbaarheid nodig.

Uit de enquêteresultaten blijkt juist dat mensen zich het *veiligst* voelen op de Kennemerstraatweg, de Zeeweg en de Omloop. Zaken die worden genoemd zijn onder andere dat de verlichting goed op orde is, dat er gescheiden fietspaden zijn van autoverkeer en dat er weinig autoverkeer rijdt. In algemene zin geven veel mensen aan dat dit belangrijke zaken zijn voor een veilig gevoel op de fiets. Verder vindt men op gedeelten van de Kennemerstraatweg en de Westerweg het fietspad breed en zijn de straten overzichtelijk ingericht voor fietsers. Voor de Zeeweg en Kennemerstraatweg geldt ook dat het eenrichtingsfietspad voor een veilige situatie zorgt.

De *minst veilige* locaties die worden genoemd zijn de Stationsweg, de Kerkelaan, het Heilooërbos en de rotonde bij de Zeeweg en het Malevoort. Voor de Stationsweg is vooral de drukte en weinig ruimte die fietsers krijgen het grootste probleem. Voor het Heilooërbos gaat het om een gebrek aan verlichting in de bosomgeving en de afwezigheid van mensen die zorgt voor onveilige gevoelens

[4] SWOV (2021)

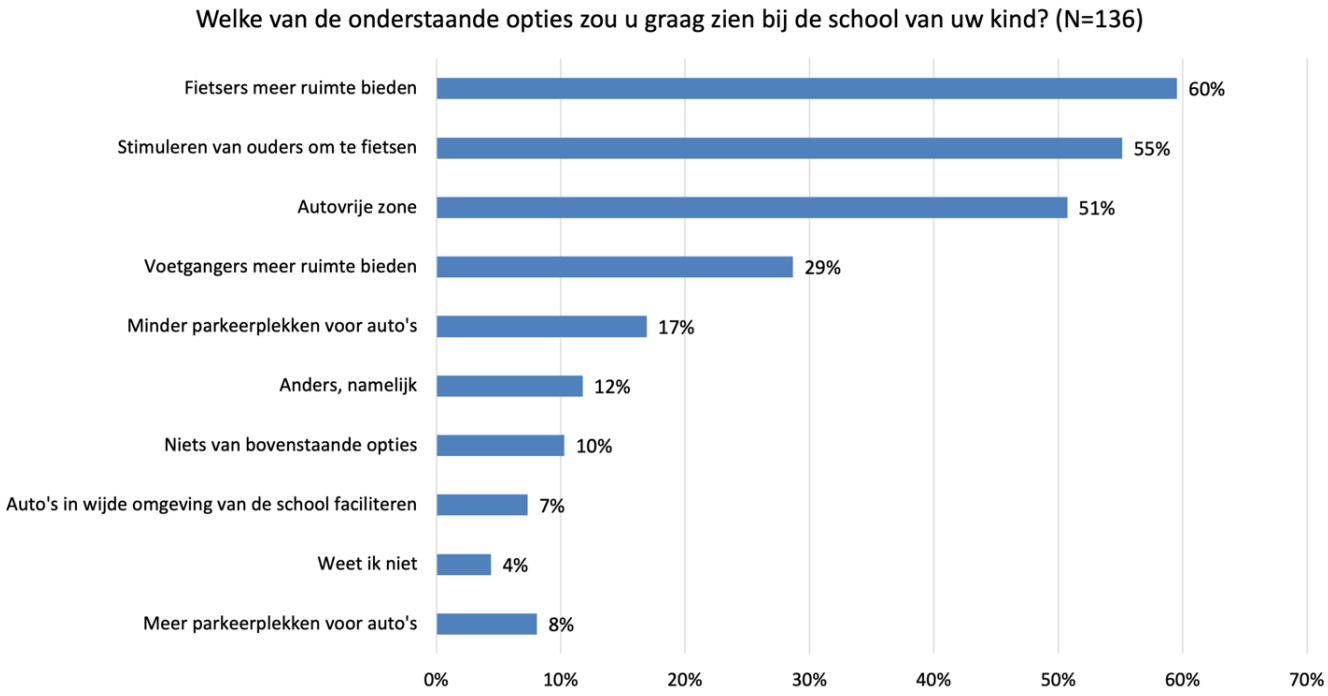
onder fietsers. Dit roept een dilemma op want standaard verlichting in het bos is vanwege rust voor de natuur niet wenselijk. Een gedeelte van de respondenten geeft aan dat de herinrichting van de Kerkelaan ervoor heeft gezorgd dat zij de verkeerssituatie als onoverzichtelijk ervaren, vanwege drempels en kronkels in de weg. Verder rijden auto's op de rotonde van de Zeeweg te hard volgens verschillende respondenten. Naast deze locaties worden oversteeklocaties vaak als onveilig ervaren. Een redelijk gedeelte van de open antwoorden is overeenkomstig met de uitkomsten van de online kaart met toegevoegde punten.

Om erachter te komen wat zou kunnen helpen bij het veiliger maken van de fietsroutes hebben we respondenten gevraagd welke maatregelen hen zou helpen. Figuur 2 maakt duidelijk dat het merendeel van de respondenten gelooft dat infrastructurele aanpassingen het beste middel is om veiligheid te verbeteren in Heiloo.

Fietsveiligheid in de schoolomgeving

In de enquête is gevraagd naar de ervaringen in de schoolomgeving. 136 respondenten hebben schoolgaande kinderen. Daarvan geeft het merendeel (78%) aan dat de kinderen met de fiets naar school gaan, zij worden gebracht of fietsen zelfstandig naar school. Redenen die ouders of verzorgers noemen voor deze keuze gaan over: afstand, gezondheid, milieuvriendelijke optie, stimuleren van zelfstandigheid en zelfredzaamheid bij kinderen en leert ze omgaan met het verkeer. Ook geven ouders aan dat het praktisch is vanwege het niet hoeven parkeren van de auto. Ouders die de auto gebruiken geven voornamelijk aan dat de afstand te groot is om te fietsen of vinden het niet veilig genoeg om te fietsen.

De fietsveiligheid in schoolomgevingen staat regelmatig onder druk. Ook in Heiloo worden er veel kinderen met de auto naar school gebracht waardoor de fietsveiligheid



Figuur 3 Mogelijke maatregelen fietsvriendelijke schoolomgeving

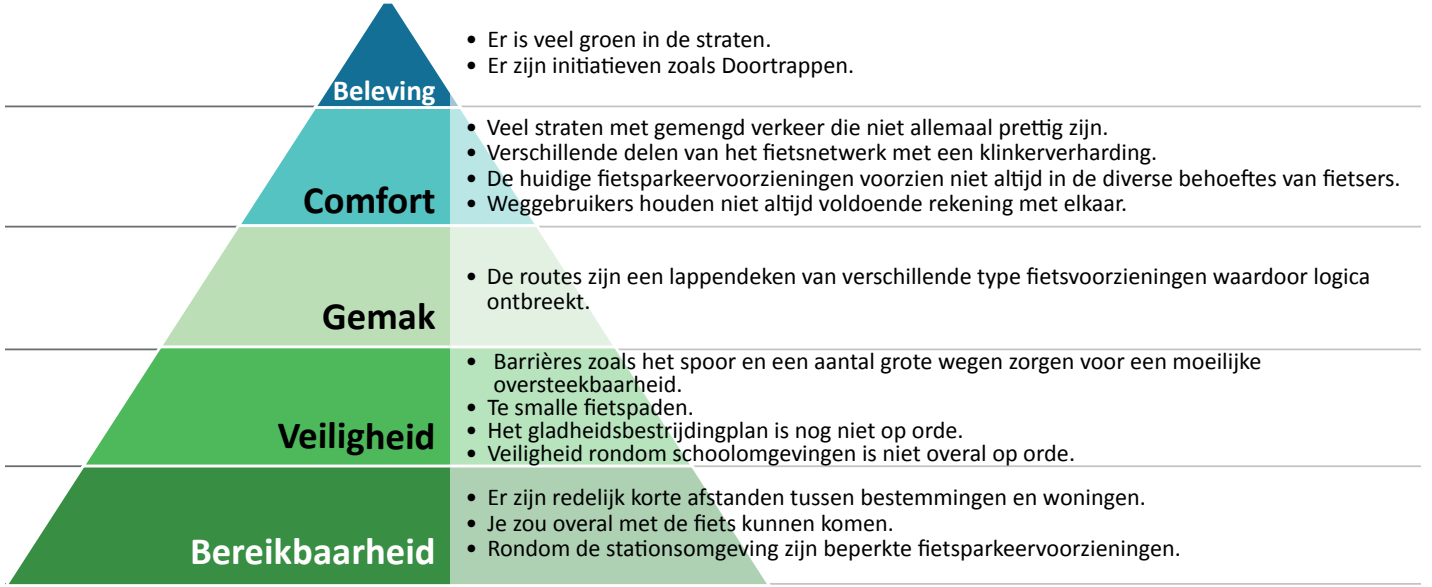
in het geding is. De gemeente Heiloo stimuleert ouders om hun kinderen te voet of met de fiets naar school te brengen. Toch zijn er in de afgelopen jaren ook extra parkeerplaatsen gerealiseerd in schoolomgevingen waardoor er minder ruimte is om veilig te wandelen en te fietsen.

3.5 De stand van zaken in 2023

We maken de huidige stand van zaken op met de fietspiramide als basis. Deze is gebaseerd op de piramide van Maslow. De onderste twee lagen, bereikbaarheid en veiligheid, zijn *dissatisfiers*. Als deze aspecten niet op orde zijn, dan ligt de drempel hoog voor potentiële fietsers om te gaan fietsen. De bovenste drie lagen, gemak, comfort en beleving, zijn *satisfiers*. Deze stimuleren het fietsgebruik alleen wanneer de onderste twee lagen op orde zijn. Om te zorgen dat mensen kunnen fietsen, moet ten minste de bereikbaarheid en veiligheid op orde zijn. Om het fietsgebruik in Heiloo verder te verhogen, kan er vervolgens ingezet worden op gemak, comfort en beleving.

Gemeente Heiloo heeft een uitstekende uitgangssituatie om het fietsgebruik verder te verhogen: het dorp is compact waardoor de afstanden niet heel groot zijn, er is veel groen aan de straten, er is een station waardoor ook Amsterdam en Haarlem binnen fiets-treinbereik zijn. Mede dankzij de compacte opbouw van Heiloo wordt er ook al veel gefietst. Maar de fietsers krijgen niet de aandacht en ruimte die nodig is om het fietsgebruik verder te vergroten. Door de gehele piramide zijn er meerdere zaken niet op orde. Doordat er met name bij veiligheid een aantal uitdagingen zijn is het moeilijk om potentiële fietsers te motiveren. Daarnaast liggen er ook kansen in de bovenste lagen van de piramide om huidige fietsers nog vaker te laten fietsen.

Figuur 4 Toelichting op de fietspiramide



Figuur 5 De fietspiramide in Heiloo in 2023

4. FIETSEN IN HEILOO IN 2030

In de voorgaande hoofdstukken is het huidige fietsklimaat in beeld gebracht. Het laat zien wat de noodzaak is voor een fietsbeleidsplan is. In dit hoofdstuk zetten we de stap naar Heiloo Fietsdorp in 2030.

4.1 Heiloo Fietsdorp in 2030

In 2030 zijn 55% van de verplaatsingen tot 7.5 kilometer op de fiets in gemeente Heiloo. In 2030 zijn 40% van alle verplaatsingen op de fiets en zetten wij in op 0 ongevallen waar een fietser bij betrokken is[5]. Dit zie je terug in het straatbeeld van Heiloo, fietsers krijgen de ruimte die ze nodig hebben. De verdere toename van het aantal fietsers in Heiloo is weerspiegeld in de ruimte die de fietser krijgt op de weg en in de openbare ruimte rondom voorzieningen zoals het station, sportlocaties, winkels, culturele instellingen, scholen en bedrijven. Deze toename in het aantal fietsers is mogelijk gemaakt doordat gemeente Heiloo samen met haar partners zoals het Rijk, provincie Noord-Holland, en buurgemeenten de kansen voor het fietsen heeft verzilverd en vanuit de fietser heeft gepland en ontworpen.

[5] Voor de afstanden tot 7.5 kilometer betekent dit een relatieve toename van 11,5% en op alle afstanden is dit een relatieve toename van 8%.

In Heiloo is de fietser sneller dan de automobilist. Alle nieuwe gebiedsontwikkelingen, aan de rand van Heiloo of in het bestaande gebied, zijn ingericht op een optimale fietsbereikbaarheid. Het westelijke gedeelte van De Zandzoom is via de doorfietsroute ideaal ontsloten richting het centrum en het station en het oostelijke gedeelte is bereikbaar met de fiets via de Hoogeweg en Kennemerstraatweg. Ook bestaande gebieden, zoals het centrum en het stationsgebied, zijn beter bereikbaar gemaakt voor de fietser. In 2030 zijn er straten op de belangrijke fietsroutes autoluwer gemaakt en extra fietsverbindingen gemaakt voor de fietser zodat deze zich makkelijker verplaatst door Heiloo. Ook de plekken om je fiets te stallen zijn verbeterd en zo dicht mogelijk bij de bestemming. Rondom ’t Loo en bij het station voldoen de fietsparkeervoorzieningen aan de behoefte van de diversiteit aan fietsers en fietsen. Kortom, de openbare ruimte nodigt mensen uit tot bewegen.

In Heiloo fietsen mensen van alle leeftijden zonder problemen. Bij alle nieuwe infrastructuur en herinrichtingen van infrastructuur is het 8 – 80 principe toegepast. Zo kunnen ouders veilig naast hun kind fietsen, een oudere op een driewielfiets of een lokale ondernemer op de bakfiets. Dankzij het volgen van de gemoderniseerde beleidslijnen met eisen voor de fietsinfrastructuur verbetert het comfort voor fietsers. De fietspaden zijn breder geworden en fietsstroken zijn goed uitgevoerd of veranderd in wegen met gemengd verkeer waarbij de auto te gast is. De details in ontwerpen zijn beter geworden waardoor inritten en trottoirs vergevingsgezinder zijn en het comfort voor de fietser is verbeterd. In elk geval zijn de prettige fietsvoorzieningen uit 2023 beter met elkaar verbonden zodat er continue fietsroutes zijn.

In Heiloo is het in 2030 een beleving om te fietsen in het groen. De vele groene woonstraten zijn een verademing om door te fietsen en de routes naar de omliggende dorpen en Alkmaar zijn rustig. In het centrum en rond station zijn er minder auto’s waardoor het groen nog beter tot zijn recht komt voor de fietsbeleving. Ook zie je de verbeteringen in het gemak en comfort terug in de logische routes die duidelijk zijn aangegeven. Er zijn nieuwe verbindingen gekomen richting bijvoorbeeld zee en Alkmaar-Zuid die ervoor zorgen dat het nog makkelijker is om met de fiets naar school, werk of het strand te gaan.

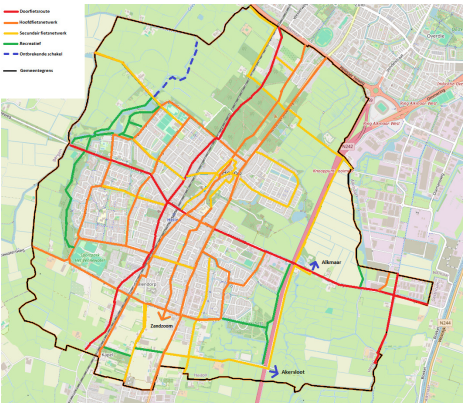
4.2 Een verbeterde fietspiramide

Dit beeld van Heiloo in 2030 is dichterbij dan men denkt. Door goed in te zetten op de fietsbereikbaarheid en -veiligheid zullen nog meer Heilooënaars geneigd zijn de fiets te pakken. Om huidige fietsers nog meer, en met plezier, te laten fietsen moet het gemak en comfort voor de fietsers verbeterd worden. De stand van zaken van de fietspiramide in 2023 ziet er in 2030 anders uit.

Figuur 6 De fietspiramide in Heiloo in 2030

5. WERKEN AAN HEILOO FIETSDORP

In de vorige hoofdstukken is geconcludeerd welke uitdagingen er zijn op het gebied van de fiets en gesteld welk beleid er ligt. Daarnaast zijn er overleggen geweest met de inwoners en andere belanghebbenden. Op basis daarvan is het mogelijk het fietsbeleid voor Heiloo in te vullen en verdere prioriteiten te stellen. In dit hoofdstuk worden per thema en onderwerp de beleidslijnen aangegeven. In bijlage 3 staat de samenvatting van de beleidslijnen.



5.1 Fietsnetwerk en kwaliteit

De gemeente Heiloo kent diverse soorten fietsers met verschillende motieven. Dit heeft invloed op de gestelde eisen aan de fietsvoorzieningen. Voor een recreatieve fietser is het bijvoorbeeld minder belangrijk dat de route direct is, maar deze moet wel aantrekkelijk zijn. Een fietser richting school of werk vindt dat laatste minder belangrijk maar wil juist wel zo snel mogelijk zijn bestemming bereiken. Tevens zijn interne verplaatsingen binnen de dorpskern van belang, zoals verplaatsingen naar het centrum, het NS station en sportfaciliteiten.

Vanwege de diversiteit aan fietsers onderscheidt de gemeente Heiloo het fietsnetwerk in vier categorieën met verschillende functionele eisen (Bijlage 3):

1. Doorfietsroute
2. Hoofdfietsnetwerk
3. Recreatief netwerk
4. Secundair netwerk

Het totale netwerk (Bijlage 2) is een samenhangend geheel dat aansluit op de netwerken uit omliggende gemeenten.

De provincie Noord-Holland zet in haar beleid zwaar in op zogenaamde **doorfietsroute**. De doorfietsroute is een bovenregionale route met als doel: utilitair fietsverkeer boven de 7,5 km faciliteren en laten concurreren met de auto. Dit gebeurt door een zo direct mogelijke route, zo min mogelijk oponthoud, een goed wegdek en een voldoende breed profiel. De doorfietsroute doet daarbij steden en dorpen aan met reizigerspotentie en gaat langs bestemmingen met een aanbod aan werkgelegenheid. De maatvoering van de fietspaden met betrekking tot de doorfietsroutes zijn terug te vinden in bijlage 3.

Het **hoofdfietsnetwerk** zorgt voor samenhangende en directe verbindingen van de kern Heiloo met de belangrijkste bestemmingen van de gemeente en (regionaal) met kernen in andere gemeenten. Dit zijn voornamelijk utilitaire verbindingen (woon-werk-school-winkels-sport). Het gaat om een herkenbaar, samenhangend, direct, veilig, aangenaam en comfortabel netwerk.

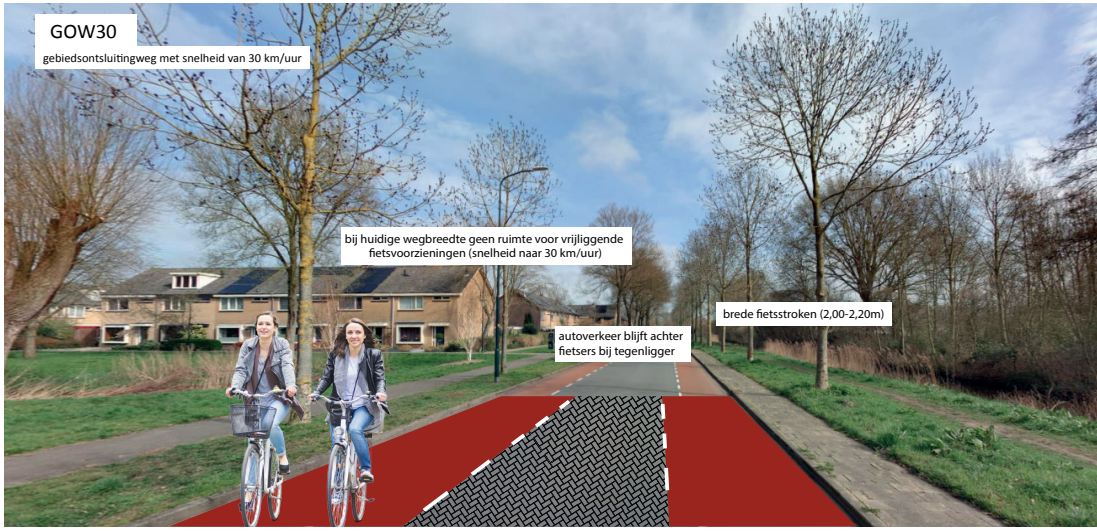
Het **recreatieve netwerk** heeft andere kwaliteitseisen dan een hoofdfietsroute. Het dient fietsers die de tijd hebben om te recreëren en niet gebrand zijn op directheid van routes, maar juist langs bezienswaardigheden van de gemeente geleid willen worden. Deels zullen de bezienswaardigheden al aan het hoofdnetwerk liggen, waar het recreatieve netwerk de kenmerkende landschappen en horeca in het buitengebied dient.

Het **secundaire netwerk** ontsluit de wijken op het hoofdfietsnetwerk en recreatieve netwerk waardoor een samenhangend netwerk ontstaat. De eisen aan dit netwerk zijn minder hoog dan die van de andere categorieën maar wel dusdanig dat fietsgebruik erdoor gestimuleerd wordt.

Uiteraard komt er ook fietsverkeer voor op wegen en paden die niet onder het aangegeven fietsnetwerk vallen. Deze moeten aan de minimale onderhoudseisen voldoen volgens het wegenbeleidsplan maar er gelden verder geen specifieke eisen.

Er worden binnen het fietsnetwerk vier verschillende categorieën onderscheiden, namelijk de doorfietsroutes, het hoofdfietsnetwerk, het recreatieve fietsnetwerk en het secun-daire fietsnetwerk. Voor elke categorie gelden specifieke eisen.

Figuur 7: voorbeeldvisualisatie fietsprofiel vrijliggend fietspad



Figuur 8: voorbeeldvisualisatie fietsstrook met smal profiel

Fietsstroken

Fietsstroken kunnen worden toegepast op gebiedsontsluitingswegen met 30 km/uur (binnen de bebouwde kom). De afweging voor fietsstroken wordt gemaakt aan de hand van de handreiking GOW30[9].

Fietsstroken benadrukken de aanwezigheid van fietsers en laten aan automobilisten weten dat er een lagere snelheid geldt. Fietsstroken moeten minimaal 1,70 meter breed zijn en bij voorkeur een breedte hebben van 2,00 meter tot 2,25 meter. Met de voorkeursbreedte kunnen twee fietsers naast elkaar rijden op de fietsstrook en houden automobilisten meer afstand bij het inhalen van fietsers.

Er worden bij de toepassing van fietsstroken twee profielen aangehouden afhankelijk van de beschikbare breedte:

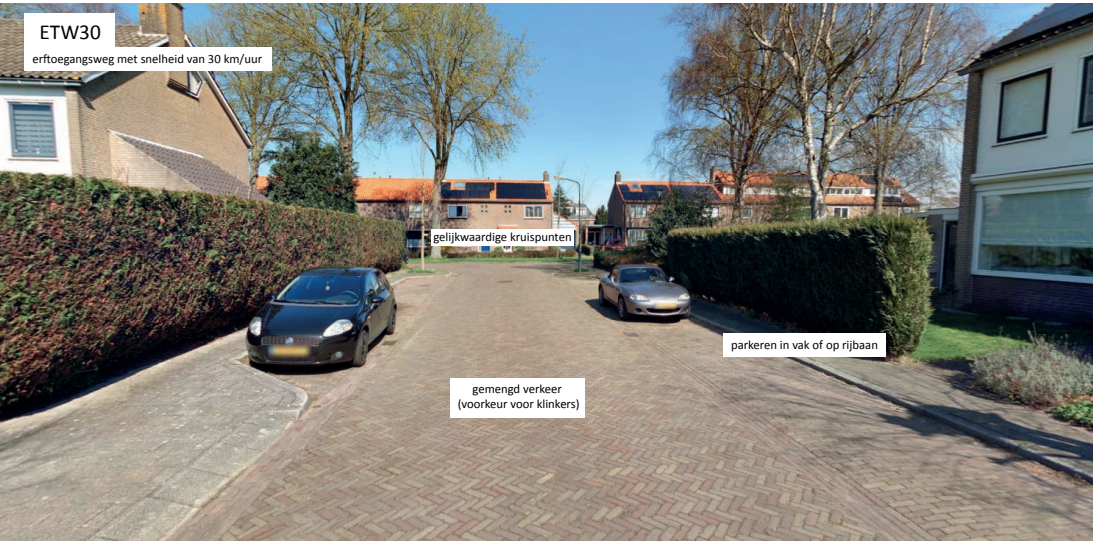
- Een brede middenrijloper voor autoverkeer: autoverkeer kan elkaar passeren op de middenrijloper
  - Dit profiel wordt toegepast op wegen met een breedte tussen 8,40 en 10,70 meter, waarbij de middenrijloper minstens 4,80 meter breed is.
  - De middenrijloper is breed genoeg voor twee personenauto's uit tegenovergestelde richting, die elkaar met gematigde snelheid kunnen passeren zonder gebruik te maken van de fietsstroken. Als er echter een bus of vrachtauto uit de tegenrichting komt, moet minimaal één van de bestuurders uitwijken over een fietsstrook.
  - Het is wenselijke dat de hoeveelheid autoverkeer beperkt blijft tot 10.000 motorvoertuigen per etmaal.
- Een smalle middenrijloper: autoverkeer wijkt uit naar fietsstrook bij passeren
  - Dit profiel wordt toegepast op wegen met een breedte tussen 5,80 en 8,40 meter, waarbij de middenrijloper maximaal 3,80 meter breed is.
  - De middenrijloper is duidelijk te smal voor twee personenauto's: bij een tegenligger moeten automobilisten bewust uitwijken over de fietsstrook. Als er op dat moment een fietser gebruikmaakt van de fietsstrook, moet de automobilist achter de fietser blijven tot de tegenligger gepasseerd is.
  - Bij dit profiel is het belangrijk dat de hoeveelheid autoverkeer niet te groot is (< 6.000 motorvoertuigen per etmaal). Bij hogere intensiteiten autoverkeer dient te worden gekeken naar het verminderen van het autoverkeer op de route en snelheidsremmende maatregelen.

Gemengd profiel

Het gemengde profiel wordt toegepast op erftoegangswegen met 30 km/uur (binnen en buiten de bebouwde kom) en erftoegangswegen met 60 km/uur (buiten de bebouwde kom). De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is lager op deze straten in vergelijking met gebiedsontsluitingswegen en vooral bestemmingsverkeer maakt gebruik van de straat.

Om het gewenste gedrag en snelheid te benadrukken zijn de kruispunten gelijkwaardig en worden erftoegangswegen bij voorkeur uitgevoerd in klinkerbestrating en met verhoogde verkeersplateaus op kruispunten. Fietsers rijden gemengd met het autoverkeer op dit profiel en er zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig.

[9] https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/05/11/bijlage-handreiking-crow-voorlopige-inrichtingskenmerken-gow30



Figuur 9: voorbeeld gemengd profiel

Figuur 10: voorbeeld fietsstraat

Fietsstraten

Een fietsstraat wordt toegepast op erftoegangswegen met 30 km/uur (binnen en buiten de bebouwde kom). De hoeveelheid autoverkeer is laag op deze straat en vooral voor fietsers is dit een belangrijke route. De fietsberaadnotitie 'Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom' (2019) geeft aan dat er geen eenvoudige intensiteitscriteria zijn voor het toepassen van een fietsstraat. Uiteindelijk komt men tot twee criteria, de maximale auto-intensiteit varieert van 2.000 mvt/etmaal tot 4.000 mvt/etmaal en de bijbehorende verhouding fiets/auto varieert van 0,5/1 tot 1/1. Er dient ook rekening te worden gehouden met toekomstige ontwikkelingen en andere invloeden op verkeersvolumes door middel van het verkeersmodel.

Er zijn twee profielen voor een fietsstraat, fietsers op het midden (zoals in figuur 9) en fietsers aan de zijkant. Bij een beperkte wegbreedte ligt een keuze voor fietsers op het midden voor de hand, hierbij zijn aan de zijkant rabat (klinkers) aangebracht waar autoverkeer gebruik van maakt. Fietsers rijden op het rode asfalt in het midden (in twee richtingen). Open verharding is eventueel ook mogelijk als het ontwerp daardoor beter in de wijkomgeving of het landschap past. Over het algemeen heeft asfalt (of betonplaten) echter de voorkeur op fietsstraten vanwege het fietscomfort.

Bij een breder profiel is ruimte voor een middengeleider en worden de twee richtingen (fiets)verkeer van elkaar gescheiden. De middengeleider is overrijdbaar bij het passeren door autoverkeer of fietsers. Ook dienen er altijd snelheidsremmende maatregelen genomen te worden indien doorgaand gemotoriseerd verkeer verwacht wordt (en er geen knip is bijvoorbeeld).

5.2 Fiets is sneller dan de auto

In 2030 is in Heiloo de fietser sneller dan de automobilist zodat nog meer Heilooënaren de fiets pakken. De afstanden in Heiloo zijn al overzichtelijk voor fietsers. Ook fietsen naar Alkmaar, Castricum en Egmond aan Zee is te doen. De komende jaren zetten we erop in dat het van deur tot deur ook daadwerkelijk sneller is om de fiets te pakken dan in de auto te stappen. Dit doen we door het fietsnetwerk fijnmaziger te maken en op een aantal plekken het autonetwerk minder prioriteit te geven.

Fietsbereikbaarheid bij nieuwe ontwikkelingen

Om fietsen te stimuleren is het een voorwaarde dat de fietsbereikbaarheid op orde is bij het opleveren van nieuwe gebiedsontwikkelingen. Dit geldt zowel voor de ruimtelijke structuur en bijbehorend ontwerp van nieuwe plannen, maar ook bij het bepalen van de locaties voor nieuwe gebiedsontwikkelingen. **Voortaan toetsen we bij ontwikkellocaties of er een veilige en comfortabele mogelijkheid is om aan het fietsnetwerk te verbinden**. De eerste opgave ligt bij verbinden van de doorfietsroute aan de woningen in de Zandzoom.

Fietsbereikbaarheid bij bestaande voorzieningen

Daarnaast richten we ons ook op het verbeteren van de fietsbereikbaarheid van bestaande voorzieningen, zoals 't Loo, sportpark Vennewater, culturele locaties en basisscholen. Dit doen we door bestaande fietsverbindingen op te waarderen en waar mogelijk fietsverbindingen toe te voegen. De mogelijkheid tot het realiseren van nieuwe kortere routes binnen het fietsnetwerk onderzoeken we in samenwerking met de Provincie en andere belanghebbenden. We voorkomen dat we nieuwe barrières opwerpen voor

de fietser. Op het moment dat de nieuwe aansluiting A9 wordt gerealiseerd en er een turborotonde komt is het belangrijk om de barrière voor fietsers te slechten. In dit geval geven we de voorkeur aan een fiets- en voetgangerstunnel ter hoogte van de kruising van de Lagelaan en Oosterzijweg.

Samen met gemeente Alkmaar en gemeente Bergen verkennen we de ontbrekende schalen op de route tussen Heiloo en Alkmaar Zuidwest. Deze ontbrekende schakel versterkt de relatie tussen Alkmaar, Bergen en Heiloo.

De gemeente Heiloo streeft naar het realiseren van nieuwe kortere routes en missende schakels binnen het fietsnetwerk. Dit wordt gedaan in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en andere belanghebbenden zoals ontwikkelaars van nieuwbouwprojecten en de Fietsersbond.

Ook verkennen we de mogelijkheden om straten of gebieden autoluwer te maken. Op dit moment wordt er al gewerkt aan het afwaarderen van een aantal oost-west verbindingen, vooruitlopend op de realisatie van de nieuwe op- en afrit van de A9. Bij de herontwikkeling van ‘t Loo is onze inzet gericht op het creëren van veilige routes voor de fiets en voldoende parkeerplaatsen voor de fiets. Het is er onduidelijk wat er nu precies van de weggebruiker verwacht wordt. We hebben de ambitie om in de toekomst de Heerenweg veiliger te maken, omdat het een belangrijke verbinding is tussen het station en het centrum. Grootschalig onderhoud aan de Heerenweg is de komende 10 jaar niet aan de orde. Kleinschalig zien wij wel verbetermogelijkheden. De Heerenweg ten noorden van de Van der Veldenstraat wordt vooralsnog niet meegenomen omdat nog niet duidelijk is hoe de verkeersroutering van ’t Loo eruit komt te zien.

De gemeente Heiloo streeft ernaar om de verkeersveiligheid te verbeteren door snelheidsremmende maategelen op straten te overwegen in combinatie met het verkennen van mogelijkheden om straten of gebieden autoluwer te maken.

Doorfietsroute

Gemeente Heiloo werkt samen met o.a. provincie Noord-Holland, gemeente Alkmaar en gemeente Castricum aan de doorfietsroute. De De prioritaire doorfietsroute van regio Alkmaar loopt vanaf Heerhugowaard naar Uitgeest. De route loopt grotendeels over de Westerweg. Het deeltracé van de Westerweg tussen de Kerkelaan en Zeeweg is al aangepast. Hier is de doorfietsroute uitstraling niet optimaal dankzij de vormgeving als woonstraat. In de toekomst kan dit verbeterd worden met een fietsstraat profiel of routegeleiding. De doorfietsroute wordt ook in de voorrang gelegd wanneer twee erftoegangswegen kruisen.

Het deeltracé vanaf de grens met gemeente Alkmaar tot aan de Kerkelaan wordt in 2025 opgepakt.

Het deeltracé ten zuiden van de Vennewatersweg staat gepland via de Westerweg en moet nog gerealiseerd worden. Zodra dit werk klaar is gaat de gemeente Castricum tellen hoe forenzen en scholieren daadwerkelijk fietsen over het netwerk. Mogelijk leidt dit tot de keuze om de doorfietsroute ten oosten van het spoor (op grondgebied van Castricum) niet via de Westerweg te laten lopen maar via de Kapelweg/ Hogeweg. Hierover blijven we in gesprek met provincie Noord-Holland en gemeente Castricum. In elk geval zijn zowel de route over de Westerweg als de Hoogeweg belangrijke regionale fietsroutes.

De focus ligt voor de prioritaire doorfietsroute op de Westerweg. Daarnaast wil de gemeente Heiloo zich inzetten op de overige doorfietsroutes in het netwerk. Dit is de oost-west verbinding (Zeeweg-Kanaalweg) en de extra noord-zuid verbinding door de Boekelermeer (losliggend fietspad).

Verminderen van barrières door auto- en spoorwegen

Op verschillende plekken in Heiloo is het voor fietsers een uitdaging om de weg of het spoor over te steken. Het helpt de fietser als ze meer prioriteit krijgen bij verkeerslichten. **Samen met provincie Noord-Holland zetten we in op de mogelijkheid om de verkeerslichtenregelingen te optimaliseren.** Deze kans ontstaat door de transformatie naar intelligente verkeerslichten (i-vri’s).

Op dit moment werken we al aan de oversteekbaarheid van de Vennewatersweg. De fietsroute wordt hier aangepast zodat het logischer is om ongelijkvloers te kruisen bij de Groeneweg in plaats van over te steken ter hoogte van de Hoogeweg. De kruising van de Westerweg en de Zeeweg wordt opgepakt binnen de reconstructie van de Zeeweg. Hier zetten we in op aanpassingen waardoor de inrichting van de Zeeweg conform 30 km/uur is en bij de kruising fietsers in de voorrang komen. Met het oog op de verdere realisatie van de doorfietsroute via de Westerweg vraagt de oversteek van de Vennewatersweg hier ook aandacht. We onderzoeken samen met de provincie Noord-Holland hoe deze situatie veiliger kan. Ook op de Zevenhuizerlaan worden aanpassingen gedaan waardoor de straat conform 30 km/uur is ingericht. Zo verbeteren we de fietsroutes in Heiloo.

Met de doorontwikkeling van het station zetten we erop in dat hier een veiligere oversteek voor de fietser wordt gerealiseerd. Verder hebben we de ambitie om een autovrije oversteek te realiseren bij de Zevenhuizerlaan. In het ideale scenario is dit een tunnel voor voetgangers en fietsers. Een andere mogelijkheid is om de gelijkvloerse kruising te behouden maar de oversteek af te sluiten voor autoverkeer.

Fietsparkeren

Een goede fietsbereikbaarheid gaat samen met voldoende ruimte om je fiets te stallen. **Bij een bouwontwikkeling moet worden voldaan aan de meest recente fietsparkeerrichtlijnen van het CROW.**

De belangrijkste plekken voor het opwaarderen van het aantal fietsenstallingen zijn rondom het station en bij de bushaltes, centrum ’t Loo en belangrijke recreatieve locaties. Op deze manier worden voorzieningen makkelijker bereikbaar met de fiets en verbetert de ketenreis met het ov. De fietsparkeervoorzieningen moeten voldoen aan de behoefte van de diversiteit aan fietsers en fietsen. Zo wordt er rekening gehouden met verschillende soorten fietsen zoals met mandjes, driewielfietsen en bakfietsen. Dit regelen we in de parkeernota. Voor de stationsomgeving zetten we in de lobby richting NS en Prorail, naast het toevoegen van aantal fietsenstallingen, in op verbetering van de kwaliteit en het tegengaan van diefstal. **Om voldoende ruimte te creëren zet de gemeente Heiloo daarnaast in op het proactief verwijderen van weesfietsen in stallingen.**

Gemeente Heiloo streeft ernaar voldoende fietsparkeerplaatsen voor alle soorten fietsen te hebben op alle momenten van de dag bij alle publieke instanties. Er wordt gekozen voor een type waar beschading aan de fiets wordt vermeden.

Elektrische oplaadpunten

Door een toename aan elektrische fietsen is het aannemelijk dat de vraag naar elektrische oplaadpunten toeneemt. De ontwikkelingen op dit gebied staan echter niet stil. Zo is de actieradius van elektrische fietsen enorm toegenomen (tot over de honderd kilometer), waardoor veel mensen hun accu tijdens hun bezoek in de gemeente Uitgeest niet hoeven op te laden. Ook is de trend dat er meer en meer oplaadpunten worden gerealiseerd bij particulieren (restaurants, hotels). De gemeente Heiloo gaat daarom niet actief oplaad-punten binnen het openbare gebied aanbrengen.

Er wordt niet actief ingezet op het plaatsen van elektrische oplaadpunten voor elektrische fietsen. Alleen als er specifieke behoefte is wordt overwogen een dergelijke oplaadpunt te realiseren.

5.3 Alle leeftijden fietsen zonder problemen

In 2030 fietsen in Heiloo mensen van alle leeftijden zonder problemen. Voorzieningen en wegen voor de fiets moeten gebruikt kunnen worden door iedereen. Ouders en kinderen fietsen veilig naast elkaar, maar ook een oudere op een driewielfiets fietst comfortabel door Heiloo. De komende jaren maken we ons hard voor deze ambities door bestaande infrastructuur toegankelijk te maken voor ieder type fietser en prioriteit te leggen bij de veiligheid van de fietser en specifiek kwetsbare doelgroepen. Dit doen we door infrastructuur aan te passen, nieuwe richtlijnen in beleid op te nemen en schoolomgevingen aan te pakken.

Dit sluit naadloos aan de ambities vanuit het Sociaal Domein. Toegankelijk en veilig fietsverkeer draagt bij aan kansrijk opgroeien door kinderen zelfstandig en veilig te laten bewegen. Het bevordert bestaanszekerheid door fietsers eenvoudig toegang te geven tot werk, scholen en sociale voorzieningen, ongeacht hun financiële situatie. Daarnaast ondersteunt het vitaliteitsbevordering door fietsen te stimuleren als gezonde en duurzame vorm van mobiliteit. Een goed fietsnetwerk versterkt ook de sociale cohesie en biedt inwoners de mogelijkheid om actief deel te nemen aan de samenleving.

Veilige infrastructuur voor iedereen

Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur, onderhoud en herinrichting houden we rekening met alle leeftijden. We volgen de profielen en functionele eisen zoals omschreven in 5.1 en bijlage 3. Dit betekent dat bij 50 km/uur gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van fietsers en dat dit gemengd mag worden bij 30 km/uur. Op dit moment zijn er een aantal wegen waar 50 km/uur gereden mag worden en er geen gescheiden fietspad is. Dit zijn bijvoorbeeld de Ringweg, het Zevenhuizen en de Ewisweg. Wanneer deze projecten aan onderhoud toe zijn, moet de wegcategorie en bijbehorende inrichting heroverwogen worden om het voor fietsers veiliger te maken. Hierbij wordt

gekeken naar de mogelijkheid om er een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur van te maken of op een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/uur te houden maar daar een vrijliggend fietspad te realiseren.

De fietsroutes in beheer van de gemeente Heiloo worden volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig ingericht. Met name bij grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan wegen en/of riolering worden kansen gezien om huidige fietsroutes in te richten conform Duurzaam Veilig. Speciale aandacht hebben daarbij conflictpunten met autoverkeer.

Om de veiligheid van fietsers in brede zin te verbeteren, trekken we samen met de provincie op om te onderzoeken hoe we de oversteekbaarheid op de Kennemerstraatweg kunnen verbeteren. Concreet betekent dit dat er waar mogelijk bochtstralen van 3 tot 5 meter worden toegepast. We focussen hierbij specifiek op het kruispunt met de Kanaalweg en Stationsweg en kijken hoe we hier prioriteit kunnen geven aan de fietser door bijvoorbeeld het aanpassen van de verkeerslichten en markeringen op het wegdek. Ook het kruispunt met de Zevenhuizerlaan krijgt aandacht voor het verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsers. Verder zetten we in op het verbeteren van de fietsveiligheid van de rotonde Zeeweg/Malevoort. Op de lange termijn kijken we naar de mogelijkheden om de oversteek bij Het Malevoort ter hoogte van het Hoekstuk te verbeteren.

De gemeente Heiloo streeft ernaar fietsoversteekplaatsen zo veilig mogelijk in te richten en daar waar mogelijk maatregelen treffen om ongewenste en onveilige oversteekbewegingen te voorkomen.

Voor het verbeteren van het fietscomfort voor alle leeftijden maken we **waar mogelijk trottoirs, bochten en bermen vergevingsgezind in het bestaande fietsnetwerk**. Indien mogelijk richten we bochten in met een bochtstraal van 3 tot 5 meter. We pakken in ieder geval 10 locaties aan in de komende twee jaar en zetten daarnaast zoveel mogelijk in op werk met werk. Bij gepland onderhoud wordt de fietsinfrastructuur op de betreffende weg gemoderniseerd volgens de Heiloose fietsprofielen. Aanpassing van klein infrastructuur kan soms uit het onderhoudsbudget komen, voor aanvullende ontwerp aanpassingen maken we een jaarlijks budget vrij. Verder zetten we **proactief in op het snoeien van overhangend groen op het fietspad en het fietspad vrijmaken van obstakels, zoals paaltjes.**

Schoolomgevingen

Een belangrijke maatregel is het **veiliger inrichten van de schoolomgevingen voor kinderen en ouders op de fiets**. Jong geleerd is immers oud gedaan. We trekken hierin samen op met de provincie en Veilig Verkeer Nederland. We onderzoeken hoe we de verschillende schoolomgevingen fietsvriendelijker en veiliger kunnen maken met kleine aanpassingen. Dit gaat bijvoorbeeld om het realiseren van extra fietsparkeerplekken (ten koste van autoparkeerplekken) of markeringen toevoegen. De prioriteit ligt bij schoollocaties waar nu beperkte ruimte is voor de fiets. We zetten in ieder geval in op het aanpakken van minimaal twee schoollocaties. Voor het opzetten van gedragscampagnes rondom verkeersveilige schoolomgevingen maken we gebruik van de expertise en capaciteit van Veilig Verkeer Nederland.

Daarnaast kijken we naar **verbetering van bestaande aanrijroutes voor fietsers richting de scholen.** Het aanpakken van de oversteekbaarheid van de Ypesteinerlaan op het kruispunt met de Rosendaal heeft de hoogste prioriteit. We onderzoeken welke locaties verder voor gevaarlijke situaties zorgen en kijken hoe we deze kunnen verbeteren. Ook focussen we op verkeerseducatie om meer kinderen op de fiets naar school te krijgen, hierbij spelen ouders en scholen een belangrijke rol.

Prioriteit in beleid

In het huidige beleid krijgen fietsers niet altijd prioriteit als het gaat om veiligheid. Om te zorgen dat we duidelijk inzicht hebben in de knelpunten trekken we samen met de provincie op om **ongevallenregistratie te verbeteren en verkeersveiligheidsdata te verzamelen.**

Fietsers in Heiloo moeten zich zowel overdag als in het donker veilig voelen op de fiets. We inventariseren of de huidige verlichting langs hoofdfietsroutes goed is uitgevoerd en waar nodig verbeteren we dit. Hierbij worden de uitgangspunten vanuit het Beleidsplan Openbare Verlichting Heiloo 2023-2030 aangehouden. Zo zijn we minder afhankelijk van de provincie. In het buitengebied plaatsen we zoveel mogelijk passende verlichting en waar dat niet mogelijk is voorzien we de fietsroute van kantmarkering. Naast het realiseren van goede verlichting langs fietsroutes wijzen we samen met de provincie een Nachtnet Fiets aan waar mensen prettig kunnen fietsen in het donker. In de toekomst onderzoeken we hoe we deze sociaal veilig kunnen inrichten.

Ook het weer speelt een belangrijke rol in fietsveiligheid. **We stemmen af met de buitendienst dat het gladheidsbestrijdingsplan gevolgd wordt en er op door- en hoofdfietsroutes zorgvuldig wordt gestrooid.** Om aan te geven dat we de prioriteit bij de fietser leggen is er bij wegwerkzaamheden voortaan meer aandacht voor de fietser. Het uitgangspunt is dat de fietser in principe geen last heeft van werkzaamheden die niet plaatsvinden op het fietspad. **Bij wegwerkzaamheden worden aparte voorzieningen getroffen voor het fietsverkeer. Hierbij dient het fietsverkeer niet in de verdrukking van de auto te komen, maar juist beter gefaciliteerd te worden.**

5.4 Fietsbeleving

In 2030 is fietsen in Heiloo een beleving en dit dragen we ook uit. Bewoners en bezoekers worden als zij Heiloo binnenrijden verwelkomt door een bordje 'Heiloo Fietsdorp'. De fietsroutes liggen er in het groene dorp uitnodigend bij. Niet alleen de utilitaire routes zijn goed uitgevoerd, maar er is ook aandacht voor andere soort fietsers, zoals de sportieve of recreatieve fietser. We maken van fietsen een beleving door het comfort op het netwerk te verbeteren en recreatieve routes verder door te ontwikkelen.

Heiloo Fietsdorp uitdragen

Voortaan communiceren we wat we voor de fietser hebben verbeterd of opgepakt. Er wordt al veel gefietst in Heiloo en met het uitvoeren van het fietsbeleidsplan groeit de aandacht voor de fietsers. Door hier meer over te vertellen, groeit het bewustzijn over prettig fietsen. Als gemeente geven we bovendien het goede voorbeeld en leggen we zoveel mogelijke zakelijke verplaatsingen af met de fiets. **Daarnaast gaat de gemeente Heiloo haar fietsknooppuntennetwerk promoten samen met buurgemeenten en Recreatie Noord-Holland.**

Comfortabel fietsen

De fietspaden in Heiloo zijn goed onderhouden en schoon. Op een aantal locaties verbeteren we het comfort van de fietsinfrastructuur door onderhoud uit te voeren. **Van zoveel mogelijk fietsvoorzieningen wordt het wegdek aangepast naar asfalt of bewapende betonplaten.** We werken vanuit het investeringsprogramma 'asfaltfietspaden omvormen naar beton' (tot 2027). Recentelijk is het fietspad op de Kanaalweg al aangepast. Aan de ambitielijst van dit investeringsprogramma voegen we de Roosendaal en de Ypesteinerlaan toe. Op lange termijn passen we de doorfietsroute op de Westerweg tussen de Zeeweg en Kerkelaan aan naar fietsstraat zodat de route herkenbaarder wordt. **De fietsvoorzieningen worden consequent door ze goed op elkaar aan te sluiten**, er komen doorlopende fietspaden met zoveel mogelijk dezelfde kleur en structuur wegdek. Zo verbetert het comfort en wordt het fietsnetwerk vanzelfsprekender. We actualiseren de bewegwijzering zodat fietsers makkelijker de prettigste fietsroutes vinden.

Een beleving voor iedereen

Naast deze utilitaire bewegwijzering is er **in het buitengebied ruimte voor thematische routes**, zoals een kinderroute en natuurroute. Langs routes is aandacht voor historische punten, natuur of kunst door informatie panelen langs de routes te plaatsen. Op deze manier wordt het fietsen een beleving voor iedereen, jong en oud, natuur liefhebber of sportieve fietser. We werken hiervoor samen met onze buurgemeenten.

Gemeente Heiloo vindt het belangrijk om rekening te houden met ontwikkelingen op het gebied van soort fietsen en in te spelen op nieuwe soorten voertuigen op het fietspad. Ontwikkelingen en veranderingen in wetgeving op het gebied van de plaats op de weg voor de snorfietsers, fatbikes en overige type elektrische fietsen worden nauwlettend gevolgd, zodat hier adequaat op wordt gereageerd.

Om te zorgen dat iedereen ook toegang heeft tot de fiets blijft Heiloo inzetten op initiatieven zoals doortrappen, maar ook met fietslessen voor niet-Nederlanders. Naast het ondersteunen van initiatieven **blijft de gemeente inzetten op gedragscampagnes** zoals 'Zet je licht aan' voor fietsverlichting en wordt er ingezet op fietseducatie bij basisscholen. Wij doen dit zoveel mogelijk in samenwerking met maatschappelijke organisaties zoals het Trefpunt. **Ook sluit de gemeente aan bij de werkgeversaanpak van de provincie om fietsstimulering bij werkgevers onder de aandacht te krijgen.**

6. MONITORING

Om de doelen van het fietsbeleidsplan te bereiken is monitoring van belang. Dit gaat om het controleren of beleidsuitgangspunten worden opgevolgd en het evalueren van effecten van de diverse maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de monitoring van het fietsbeleidsplan eruitziet.

Evaluatie

De acties uit het fietsbeleidsplan moeten door verschillende beleidsvelden opgevolgd worden. Om dit te waarborgen worden er interne bijeenkomsten gehouden om het fietsbeleidsplan onder de aandacht te brengen en na te gaan of de uitgangspunten worden meegenomen. Tijdens deze bijeenkomsten evalueren we de implementatie van het fietsbeleidsplan om successen en belemmeringen te bespreken. Er vinden in ieder geval evaluatiemomenten met de afdelingen Verkeer, Wegbeheer, Ruimtelijke ontwikkeling, Sport en Onderwijs.

Daarnaast vinden er (evaluatie-)overleggen plaats met overheden en partijen die betrokken zijn bij de uitvoering van het fietsbeleidsplan, zoals de provincie Noord-Holland, buurgemeenten en de politie. Ook worden er evaluatiemomenten ingepland met o.a. scholen, werkgevers, VVN en ProRail om te bepalen hoe de voortgang is op specifieke beleidslijnen van het fietsbeleidsplan.

Dataverzameling

Gemeente Heiloo gaat in samenwerking met de provincie Noord-Holland meer inzetten op het verzamelen van fietsdata. We maken gebruik van bestaande onderzoeksdata van OdiN en ViaStat. Hiermee monitoren we de modal split (het aantal ritten op de fiets) en verkeersveiligheidsknelpunten. De provincie Noord-Holland gaat aan de slag met het verwerken van fietsers in regionale verkeersmodellen en het ontwikkelen van indicatoren waarmee kwaliteit en verkeersveiligheid van fietspaden wordt gemonitord. Deze nieuwe kennis en informatie kan de gemeente gebruiken om verschillende doelen en maatregelen van het fietsbeleidsplan te evalueren.

Fietstellingen

Om inzicht te krijgen in het gebruik van verschillende fietsroutes voeren we fietstellingen uit. Elk jaar meten we in september gedurende twee weken het aantal fietsers op een aantal plekken op de doorfietsroute, het primaire netwerk en het recreatieve netwerk. Met het provinciale beleid wordt ingezet op het uitbreiden van meetpunten voor fietstellingen op doorfietsroutes en binnen het regionale netwerk. Gemeente Heiloo sluit hier zoveel mogelijk bij aan. Gemeente Heiloo reserveert jaarlijks budget om extra tellingen uit te voeren.

Fietsbelevingsonderzoek

Naast tellingen en andere data is het belangrijk dat de gemeente inzicht krijgt in de ervaring en beleving van fietsers ten opzichte van verschillende routes door de gemeente. Om dit te onderzoeken voert de gemeente Heiloo fietsbelevingsonderzoek uit op een aantal fietsroutes. De onderzoeksopzet komt voort uit eerdere belevingsonderzoeken uitgevoerd door Tour de Force naar doorfietsroutes.

7. BIJLAGEN

7.1 Bijlage 1: Overzicht antwoorden enquête

Leeftijdsgroep		Enquête	Heiloo	
Jonger dan 15	2	0,5%	3.476	14,3%
15 tot 25	5	1,2%	2.722	11,2%
25 tot 45	125	31,1%	4.386	18,1%
45 tot 65	184	45,8%	7.134	29,3%
65+	86	21,4%	6.601	27,1%
Total	402	100,0%	24.319	100%

Gender		Enquête	Heiloo
Man	162	40,3%	49,3%
Vrouw	238	59,2%	50,7%
Weet ik niet	2	0,5%	-
Total	402	100%	100%

Heeft u een fiets?		
Ja	180	44,8%
Ja meer dan 1	213	53,0%
Nee	9	2,2%
Total	402	100,0%

Wat voor soort fiets heeft u?		
‘Gewone’ fiets	287	73,0%
Elektrische fiets	200	50,9%
Racefiets	83	21,1%
Anders, namelijk	51	13,0%
Bakfiets	20	5,1%
Elektrische bakfiets	18	4,6%
Speedpedelec	5	1,3%
Driewielfiets	5	1,3%
Tandem	4	1,0%

Hoeveel fietsen heeft uw huishouden in totaal?		
2	74	18,9%
4	74	18,9%
3	71	18,1%
5	54	13,8%
6	45	11,5%
1	22	5,6%
8	19	4,8%
7	17	4,3%
9	9	2,3%
10	5	1,3%
11	2	0,5%
Total	392	100,0%

Hoe vaak gebruikt u de fiets?		
Iedere dag	228	58,0%
Een aantal keer per week	136	34,6%
Een aantal keer per maand	19	4,8%
Bijna nooit	8	2,0%
Nooit	2	0,5%
Total	393	100,0%

Waar stalt u uw fiets(en)?		
In mijn eigen tuin, schuur, berging of garage	381	96,9%
In de stalling van mijn flatgebouw	13	3,3%
In een fietsenstalling op straat	6	1,5%
Op de stoep voor mijn huis	4	1,0%
Anders, namelijk	5	1,3%

Waarom fietst u?		
Het is gezond	293	74,6%
De locatie is dichtbij	276	70,2%
Ik vind fietsen leuk en ontspannend	259	65,9%
Het is goed voor het milieu	231	58,8%
Ik kan zelf kiezen wanneer ik vertrek	146	37,2%
Het is goedkoop	144	36,6%
Ik gebruik geen ander vervoer (auto, scooter, bus)	38	9,7%
Anders, namelijk	33	8,4%
Weet ik niet / niet van toepassing	3	0,8%

In welke situatie gaat u liever niet fietsen?		
Als het regent	251	63,9%
Als de afstand te groot is	229	58,3%
Als het heel hard waait	183	46,6%
Als ik veel spullen mee moet nemen of met kinderen fiets	161	41,0%
Als ik mij niet veilig voel op de route	145	36,9%
Als het donker is	86	21,9%
Als er geen (bewaakte) stalling is op mijn bestemming	51	13,0%
Als het druk is op het fietspad	41	10,4%
Anders, namelijk	18	4,6%
Als ik mijn elektrische fiets niet kan opladen	13	3,3%
Weet ik niet/ niet van toepassing	13	3,3%

Hieronder ziet u een aantal onderwerpen die te maken hebben met fietsen in de gemeente Heiloo. Geef hieronder aan in hoeverre u tevreden of ontevreden bent over de onderwerpen.						
	Zeer ontevreden %	Ontevreden %	Neutraal %	Tevreden %	Zeer tevreden %	Weet ik niet %
De kwaliteit van de fietspaden	5,9	29,0	18,6	37,4	8,9	0,3
De bewegwijzering van de verschillende fietsroutes	0.5	6.4	34.6	33.8	8.4	16.3
Verlichting van het fietspad	1.0	14.2	31.6	39.9	8.9	4.3
De veiligheid van fietsers	9.2	33.6	27.2	22.9	6.1	1.0
Het aantal stallingsmogelijkheden voor de fiets	7.6	33.6	26.0	21.4	6.6	4.8
De kwaliteit van de stallingsmogelijkheden	7.4	27.2	33.1	21.9	4.8	5.6
De mate waarin je ergens makkelijk kan komen met de fiets	1.8	5.3	18.1	43.3	29.5	2.0
Oversteekplaatsen voor fietsers	7.6	25.7	27.5	28.5	8.7	2.0

Waar mist u (goed) fietsparkeerplekken in Heiloo?		
Stationsgebied	255	64,9%
Centrum ‘t Loo	141	35,9%
Ik mis nergens fietsparkeerplekken	83	21,1%
Natuur- en recreatiegebied	82	20,9%
Bushaltes	41	10,4%
Scholen	40	10,2%
Woongebieden	32	8,1%
Sportvelden of verenigingen	31	7,9%
Anders, namelijk	7	1,8%

Wat voor soort parkeervoorziening heeft uw voorkeur per locatie?							
	Stationsgebied %	Centrum 't Loo %	Scholen %	Sportvelden en verenigingen %	Bushaltes %	Woon-gebieden %	Natuur en recreatiegebied %
Op straat in vakken	6,6	13,2	9,2	8,9	8,4	21,6	20,6
Op straat in fietsenrekken	39,2	64,6	45,3	54,2	52,9	40,7	55,0
Inpandig of fietsenkelder	17,6	8,4	7,1	7,1	1,5	6,1	1,5
Bewaakte fietsenstalling	32,3	7,9	3,1	2,5	3,3	2,0	5,1
Weet ik niet	4,3	5,9	35,4	27,2	33,8	29,5	17,8
Total	393	393	393	393	393	393	393

Welke maatregelen zouden helpen om de fietsroutes voor u veiliger te maken?		
Infrastructuur aanpassen (fietspad, fietsstraat of verbreding)	275	70,0%
Minder ruimte voor gemotoriseerde voertuigen	155	39,4%
Meer handhaving op verkeersregels	154	39,2%
Campagnes om verkeersgedrag aan te passen	73	18,6%
Meer verlichting en de kwaliteit van verlichting verbeteren	127	32,3%
Snel en langzaam verkeer scheiden	172	43,8%
Obstakels (paaltjes, stoepranden) langs het fietspad weghalen	147	37,4%
Zichtbaarheid op fietspad verbeteren (bijv. snoeien beplanting)	186	47,3%

Heeft u of verzorgt u kinderen die naar de basisschool of middelbare school gaan?		
Ja	136	33,8%
Nee	266	66,2%
Total	402	100,0%

Hoe gaan uw kinderen naar school?		
Ik breng ze met de auto	5	3,7%
Ik breng ze met de fiets	44	32,4%
Mijn kinderen fietsen zelf naar school	62	45,6%
Lopend	18	13,2%
Anders, namelijk	7	5,1%
Total	136	100,0%

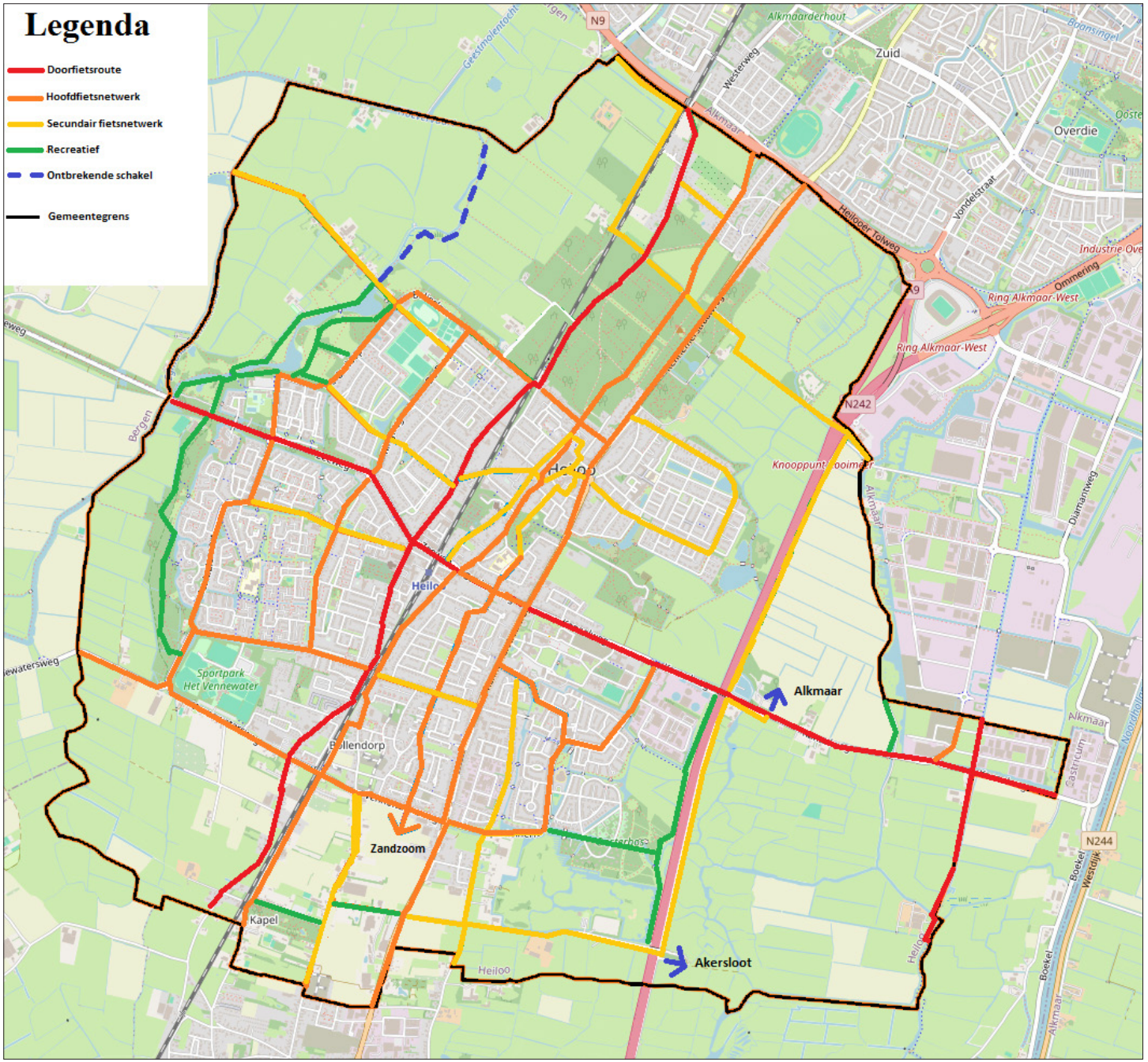
Welke van de onderstaande opties zou u graag zien bij de school van uw kind?		
Fietsers meer ruimte bieden	81	59,6%
Stimuleren van ouders om te fietsen	75	55,1%
Autovrije zone	69	50,7%
Voetgangers meer ruimte bieden	39	28,7%
Minder parkeerplekken voor auto's	23	16,9%
Anders, namelijk	16	11,8%
Niets van bovenstaande opties	14	10,3%
Meer parkeerplekken voor auto's	11	8,1%
Auto's in wijde omgeving van de school faciliteren	10	7,4%
Weet ik niet	6	4,4%

Waar zou de gemeente Heiloo volgens u het meest in moeten investeren om van Heiloo nog meer een fietsdorp te maken? ***Maak een top 10 van onderstaande onderwerpen***		
Onderwerp	**Totaal (N)**	**Gemiddelde score**
Mensen die nog geen fiets hebben, financieel ondersteunen bij de aanschaf van een fiets	337	8,1
Het ondersteunen van bedrijven om onder medewerkers fietsen te stimuleren	351	7
Investeren in recreatieve fietsroutes en faciliteren van recreatieve fietser	351	5,7
Fietseducatie op scholen	357	5,6
Meer handhaving op overtreden van verkeersregels	360	5,5
Meer fietsparkeerplekken	360	4,9
Voorrang geven aan de fietser ten opzichte van gemotoriseerd vervoer	360	4,5
Meer fietspaden aanleggen	354	4,4
Het verbeteren van (sociale) veiligheid langs fietsroutes	357	4,3
Het verbeteren en verbinden van bestaande fietsroutes	357	3,7

7.2 Bijlage 2: fietsnetwerk van gemeente Heiloo

Het hele netwerk aan fietsverbindingen is belangrijk in gemeente Heiloo. We gebruiken de afbeelding hiernaast om het fietsnetwerk van gemeente Heiloo te duiden. De kaart laat een hiërarchie zien in het netwerk van fietsverbindingen. Dit is nodig om prioriteit te kunnen geven aan onderhoudsprojecten en duidelijkere afwegingen te maken voor de inrichting van de wegen. Het verschil tussen het hoofdfietsnetwerk en secundair netwerk zit in de prioriteit die we de routes geven in de herinrichting en de wijze waarop ze ingericht moeten worden. In bijlage 3 staat de gewenste inrichting per deel van het netwerk beschreven.

We kiezen ervoor om de Kennemerstraatweg ook binnen het primaire hoofdfietsnetwerk op te nemen. Deze route is in de avonduren een sociaal veiligere route door de verlichting langs de weg en het verkeer dat gebruik maakt van deze route.



Netwerk-Heiloo-2030

7.3 Bijlage 3: kwaliteit fietsnetwerk

Doorfietsroute		
Functie	Faciliteert regionaal utilitair fietsverkeer op een directe en comfortabele manier en verbindt bestemmingen met een aanbod aan werkgelegenheid.	
	Erftoegangsweg (ETW)	***Gebiedsontsluitingsweg (GOW)***
Uitvoering	• Als fietsstraat indien gemengd verkeer • In geval van solitaire routes als verplicht fiets-/bromfietspad buiten de bebouwde kom.	Als verplicht fietspad binnen de bebouwde kom en verplicht fiets/ bromfietspad buiten de bebouwde kom
Profiel fietsstraat	Afhankelijk van situatie, volgens richtlijnen CROW (Fietsberaad).	n.v.t.
Profiel fietspad	Enkel buiten bebouwde kom fietsers in twee richtingen: • breedte: op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30; • rijrichtingscheiding; • kantmarkering; toeslag hoge band of beplanting: + 0,5 meter (2 x 0,25 meter);	Fietsers in twee richtingen • breedte: op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30; • rijrichtingscheiding; • kantmarkering; toeslag hoge band of beplanting: + 0,5 meter (2 x 0,25 meter);
Profiel fietsstrook	n.v.t.	n.v.t.
Voorrang bij kruisingen tussen twee rijbanen	Fietsstraat in de voorrang	• Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW met GOW. • GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW.
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	Fietspad in de voorrang, zowel binnen als buiten de bebouwde kom	• Binnen de bebouwde kom rijbaan in voorrang. • Kruising tussen fietspad en GOW buiten de bebouwde kom, bij voorkeur uitvoeren met fietstunnel. Anders rijbaan in de voorrang.
Voorrang bij rotondes	n.v.t.	• Binnen de bebouwde kom, fietsers op de rotonde in de voorrang • Buiten de bebouwde kom, fietsers geen voorrang
Verharding	Gesloten verharding (asfalt of beton). In geval van asfalt: bij voorkeur in rode kleur (geen slijtlaag)	Gesloten verharding (asfalt of beton). In geval van asfalt: bij voorkeur in rode kleur (geen slijtlaag)
Oversteekvoorzieningen	• Fietsstraat verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende rijbaan. • Fietspad verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende ETW. Fietspad in rood aangegeven	GOW voorzien van middensteunpunt van minimaal 2,50 meter breed. Bij rotondes binnen de bebouwde kom zijn er geen specifieke eisen voor fietsers ten aanzien van middensteunpunten
Verlichting	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht.	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht

hoofdfietsnetwerk		
Functie	Verbindt de belangrijkste bestemmingen binnen en direct buiten onze gemeentegrenzen en/of zijn onderdeel van de doorgaande hoofdfietsroutes door onze gemeente.	
	Erftoegangsweg (ETW)	***Gebiedsontsluitingsweg (GOW)***
Uitvoering	• Binnen bebouwde kom: Als fietsstraat indien gemengd verkeer (mits er wordt voldaan aan het intensiteitscriterium van het CROW). • Buiten de bebouwde kom: in geval van solitaire routes als verplicht fiets-/bromfietspad.	• Als verplicht fietspad binnen de bebouwde kom en verplicht fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom • Bij gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW30) als fietspad of fietsstrook
Profiel fietsstraat	Afhankelijk van situatie, volgens richtlijnen CROW (Fietsberaad).	n.v.t.
Profiel fietspad	Enkel bij erftoegangsweg buiten bebouwde kom: • op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;	• Op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Profiel fiets-/bromfietspad	Enkel bij erftoegangsweg buiten bebouwde kom: • op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;	• Op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Profiel fietsstrook	n.v.t.	Enkel bij gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30): op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Voorrang bij kruisingen tussen twee rijbanen	Fietsstraat in de voorrang	• Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW met GOW. • GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	Fietspad in de voorrang buiten de bebouwde kom	• Binnen de bebouwde kom rijbaan in voorrang • Kruising tussen fietspad en GOW buiten de bebouwde kom, bij voorkeur uitvoeren met fietstunnel. Anders rijbaan in de voorrang
Voorrang bij rotondes	n.v.t.	• Binnen de bebouwde kom, fietsers op de rotonde in de voorrang • Buiten de bebouwde kom, fietsers geen voorrang
Verharding	Bij fietspaden langs erftoegangswegen buiten bebouwde kom: Gesloten verharding (asfalt of beton). In geval van asfalt: bij voorkeur in rode kleur (geen slijtlaag)	Gesloten verharding (asfalt of beton). In geval van asfalt: bij voorkeur in rode kleur (geen slijtlaag)
Oversteekvoorzieningen	• Fietsstraat verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende rijbaan • Fietspad verhoogd aangelegd t.o.v. kruisende ETW. Fietspad in rood aangegeven	GOW voorzien van middensteunpunt van minimaal 2,50 meter breed. Bij rotondes binnen de bebouwde kom zijn er geen specifieke eisen voor fietsers ten aanzien van middensteunpunten
Verlichting	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht.	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht

Recreatief fietsnetwerk		
Functie	Verbindt de recreatief interessante bezienswaardigheden en landschappen binnen en direct buiten de gemeentegrenzen van de gemeente.	
	Erftoegangsweg (ETW)	***Gebiedsontsluitingsweg (GOW)***
Uitvoering	• Binnen bebouwde kom: gemengd verkeer • Buiten de bebouwde kom: In geval van solitaire routes als onverplicht fietspad.	• Als verplicht fietspad binnen de bebouwde kom en verplicht fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom • Bij gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW30) als fietspad of fietsstrook
Profiel fietsstraat	n.v.t.	n.v.t.
Profiel fietspad (incl. eventueel bromfietsers)	Enkel bij erftoegangsweg buiten bebouwde kom: • op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;	• Op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Profiel fietsstrook	n.v.t.	Enkel bij gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30): op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Voorrang bij kruisingen tussen twee rijbanen	Bestuurders van rechts hebben voorrang	• Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW met GOW. • GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	Fietspad uit de voorrang buiten de bebouwde kom	• Rijbaan in voorrang, binnen de bebouwde kom • Kruising tussen fietspad en GOW buiten de bebouwde kom, bij voorkeur uitvoeren met fietstunnel. Anders rijbaan in de voorrang
Voorrang bij rotondes	n.v.t.	• Binnen de bebouwde kom, fietsers op de rotonde in de voorrang • Buiten de bebouwde kom, fietsers geen voorrang
Verharding	Bij fietspaden langs erftoegangswegen buiten bebouwde kom: in principe een gesloten verharding in zwart asfalt of beton.	In principe een gesloten verharding (asfalt of beton).
Oversteekvoorzieningen	Verhoogd kruisingsvlak in geval van kruising tussen rijbaan en fietspad	GOW voorzien van middensteunpunt van minimaal 2,50 meter breed.
Verlichting	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht.	Zowel wegvakken als kruispunten verlicht.

Secundair fietsnetwerk		
Functie	Ontsluit de diverse wijken en kernen van de gemeente op het hoofdfietsnetwerk	
	Erftoegangsweg (ETW)	***Gebiedsontsluitingsweg (GOW)***
Uitvoering	• Binnen bebouwde kom: gemengd verkeer • Buiten de bebouwde kom: In geval van solitaire routes als onverplicht fietspad.	• Als verplicht fietspad binnen de bebouwde kom en verplicht fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom • Bij gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur (GOW30) als fietspad of fietsstrook
Profiel fietsstraat	n.v.t.	n.v.t.
Profiel fietspad (incl. eventueel bromfietsers)	Enkel bij erftoegangsweg buiten bebouwde kom: • op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;	• Op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Profiel fietsstrook	n.v.t.	Enkel bij gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW30): op basis van gemeten intensiteit, zie tabel pagina 30;
Voorrang bij kruisingen tussen twee rijbanen	Bestuurders van rechts hebben voorrang	• Voorrang altijd geregeld bij kruisingen tussen GOW met GOW. • GOW in voorrang bij kruisingen tussen ETW en GOW.
Voorrang bij kruisingen tussen fietspad en rijbaan	Fietspad uit de voorrang buiten de bebouwde kom	• Rijbaan in voorrang, binnen de bebouwde kom • Kruising tussen fietspad en GOW buiten de bebouwde kom, bij voorkeur uitvoeren met fietstunnel. Anders rijbaan in de voorrang
Voorrang bij rotondes	n.v.t.	• Binnen de bebouwde kom, fietsers op de rotonde in de voorrang. • Buiten de bebouwde kom, fietsers geen voorrang.
Verharding	Bij fietspaden langs erftoegangswegen buiten bebouwde kom: in principe een gesloten verharding (asfalt of beton).	In principe een gesloten verharding (asfalt of beton).
Oversteekvoorzieningen	Verhoogd kruisingsvlak in geval van kruising tussen rijbaan en fietspad.	GOW voorzien van middensteunpunt van minimaal 2,50 meter breed.
Verlichting	In principe kruispunten verlicht.	In principe kruispunten verlicht.

Fietspadbreedtes op basis van gemeten intensiteit		
Doorfietsroutes		
Intensiteit maatgevend uur per rijrichting	**Eénrichtingsfietspaden**	**Tweerichtingsfietspaden**
<150	3,00 - 3,60 m	4,00 m
150-350	3,00 - 3,60 m	4,00 - 5,20 m
350-500	3,00 - 3,60 m	4,00 - 5,30 m
500-700	3,50 - 4,40 m	4,60 - 5,50 m of breder
>700	3,50 - 4,40 m	5,20 - 5,50 m of breder
Hoofdfietsroutes		
Intensiteit maatgevend uur per rijrichting	**Eénrichtingsfietspaden**	**Tweerichtingsfietspaden**
<150	2,30 - 2,90 m	3,50 - 4,00 m
150-350	2,70 - 2,90 m	3,50 - 4,70 m
350-500	2,70 - 3,60 m	3,50 - 5,20 m
500-700	2,70 - 3,60 m	3,50 - 5,20 m
>700	2,70 - 3,60 m	3,80 - 5,50 m of breder
Secundaire en recreatieve routes		
Intensiteit maatgevend uur per rijrichting	**Eénrichtingsfietspaden**	**Tweerichtingsfietspaden**
<150	2,30 m	2,30 - 2,70 m
150-350	2,30 - 2,50 m	2,70 - 3,50 m
350-500	2,30 - 2,70 m	2,70 - 3,60 m
500-700	2,30 - 2,90 m	3,50 - 4,00 m
>700	2,30 - 2,90 m	3,50 - 4,70 m

Tabel: Fietspadbreedtes op basis van gemeten intensiteit
(Breedtematen voor fietspaden afkomstig van "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022" Versie 2 Utrecht, juni 2022. Indien de CROW in de toekomst ambitieuzere richtlijnen publiceert, zullen we deze hanteren in plaats van de benoemde maatvoering in de aangegeven tabellen. Bij een groter aandeel brom/snorfietsers is een breder fietspad van toepassing)

7.4 Bijlage 4: Uitvoeringsprogramma

	Exploitatie/Investering	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Opmerking
1. Projecten uit begrotingswijziging								
De fietspaden vrijhouden van obstakels en paaltjes: markering aanbrengen	Exploitatie	€ 62.500,-	€ 62.500,-					
Promotie en educatie (aansluiten campagnes, communicatie, educatie basisonderwijs en programma Doortrappen)	Exploitatie		€ 7.500,-	€ 7.500,-	€ 7.500,-	€ 7.500,-	€ 7.500,-	
	Exploitatie/Investering	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Opmerking**
2. Projecten en onderzoeken met bestaande financiering								
Aanpassen en uitbreiden fietsenstallingen stationsomgeving	Investering (MJIP 7211304)		€ 600.000,-					(inclusief subsidie)
Herinrichting Vennewatersweg (realisatie veilige fietsoversteken, verbreden fietspad, knip Hoogeweg)	Investering (MJIP 7213324)	€ 8.776.604,-						(inclusief subsidie)
Herinrichting Stationsweg/Zeeweg	Investering (MJIP 7213414)		€ 4.038.219,-					(inclusief subsidie)
Herinrichting Zevenhuizerlaan	Investering (MJIP 7213374)		€ 1.139.730,-					(inclusief subsidie, inclusief investering riool)
Doorfietsroute Westerweg (tussen gemeentegrens Alkmaar en Kerkelaan)	Investering (MJIP 7213694)		€ 1.000.000,-					
Aanpassen fietspaden van asfalt naar betonplaten (Malevoort, Vennewatersweg (ook richting Egmonden), Ypesteinerlaan, Rosendaal, Noorder en Zuiderneg, De Omloop, Zeeweg	Investering (MJIP 7213584, 7213634, 7213714)	€ 207.736,-	€ 184.000,-	€ 286.766,-				
Fietsverbinding Heiloo - Alkmaar Zuid (NABO-aanpak)	Investering (MJIP 7213904)			€ 745.806,-				(exclusief subsidie)
Onderzoek oversteekbaarheid kruispunt Ypesteinerlaan/Rosendaal	Exploitatie	€ 35.000,-						(afhankelijk van onherroepelijk bestemmingsplan aansluting A9, exploitatiebudget is voor 2025 beschikbaar gesteld)

MOBYCON

VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER

DELFT • 'S-HERTOGENBOSCH • ZWOLLE • BERLIJN • OTTAWA • DURHAM (NC)

Postbus 2873 • 2601 CW Delft • Nederland • +31 (0)15 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl