



30-09-2025

Bijlage

Uitgebreide beschrijving BBSH huidige verkeerssituatie Stationsweg

Feiten

- Stationsweg is gecategoriseerd als ETW A met een toetswaarde van 6.000 motorvoertuigen/etmaal. Oorspronkelijk door de gemeente vastgesteld in 2008 op 8.000 mvt/etm en na de uitspraak van de Raad van State verlaagd naar 6.000 mvt/etm. (bron: Verkeersplan 2018-2030, uitspraak Raad van State sept. 2021)
- Onderbouwing van toetswaarde 6.000 mvt onderbreekt nog altijd.
- Verkeersintensiteit is al jaren structureel rond de 8.300 mvt/etm, de straat is feitelijk overbelast. (bron: verkeerstellingen die sinds 2018 worden gemonitord)
- Er rijdt dagelijks vrachtverkeer welke geen bestemming heeft door de Stationsweg, ondanks het verbod. (bron: recente verkeerstellingen)
- Een gedetailleerde wegenscan ontbreekt ter onderbouwing van de maximale verkeersintensiteit. De wegenscan van Goudappel Coffeng is algemeen en ontoereikend. (bron: bijlage rapport basisdocument bestemmingplannen Heiloo).
- Stationsweg is een hoofdfietsroute. Door de hoge verkeerdruk een ontbrekend deel voor de toekomstige regionale doorfietsroute Egmond-Akersloot. (bron: fietsbeleidsplan)
- De rotonde Stationsweg en deel Stationsweg voor kruispunt met de Kennemerstraatweg zijn niet meegenomen in het projectplan voor de herinrichting en afhankelijk gemaakt aan de aansluiting A9.
- De inrichting voldoet niet aan de CROW-richtlijnen van erftoegangswegen.
- De verkeersplannen van 1992, 1999, 2008 en 2018 spreken allemaal van een onveilige situatie op de Stationsweg en een hoge verkeersbelasting.

Gevolgen

- Onveiligheid voor bewoners, fietsers en voetgangers, fietsers maken regelmatig gebruik van het trottoir.
- Overschrijding van de norm voor een erftoegangsweg, mismatch op gebruik functie en gebruik. Functie is “verblijven en uitwisselen van verkeer” en de straat wordt gebruikt als gebiedsontsluitingsweg met “doorstromen” als hoofdfunctie.
- Tot op heden geen inrichting volgens de duurzaam veilig principes en de CROW-richtlijnen.
- De rotonde Stationsweg-Heerenweg is niet passend bij 2 kruisende erftoegangswegen, het is een krappe rotonde en de aanpak wordt op de lange baan geschoven met als argumentatie dat de verkeersdruk te hoog is.
- In- en uitparkeren op inritten voor eigen huis wordt door bewoners als lastig en gevaarlijk ervaren door drukke verkeer en fietsers die gebruik maken van het trottoir. Dit is in meerdere enquêtes naar voren gekomen.



- Overlast door zwaar vrachtverkeer ondanks vrachtverbod
- Kwetsbare positie bij treinuitval: vervangend busvervoer kan adviesroute negeren
- Leefbaarheid sterk onder druk (leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid, trillingen, onveiligheidsgevoel)

Wensen/acties

- Onafhankelijke wegenscan- actuele verkeersintensiteiten + onderbouwing beleid Zoals benoemd in verkeersbeleidsplan en gehoor geeft aan uitspraak Raad van State.
- Handhaving vrachtverbod-structurele aanpak
- Een onafhankelijke geluidmeting, ook op een 30 km weg mag verwacht worden dat er qua geluid wordt voldaan aan geluidsnormen.
- Terugplaatsing bus verbodsbord (rotonde ingang Stationsweg en Heerenweg). Het weghalen van de borden in 2024 is een miskenning van de overlast, ook al is het een paar weekenden in het jaar. (bron; aanpassen gesloten verklaring 24 mei 2024)
- Zo spoedig mogelijk starten met de herinrichting Zeeweg en Stationsweg, en wel direct achter de herinrichting Zevenhuizerlaan.
- De Stationsweg is niet vanzelfsprekend de geëigende omleidingsroute bij werkzaamheden b.v. aan de Vennewatersweg. Wens: verbetering communicatiecampagnes.
- Vóór eind 2025 een terugkoppeling, plan van aanpak en tijdlijn aan de raad en bewoners.

De volgende zaken willen wij onder uw aandacht brengen:

- Opvolging brief van 16-06-2025: oproep te stoppen met gedogen verkeersonveiligheid op de Stationsweg.
- Uit het antwoord van het college naar aanleiding van vragen PvdA over een wegenscan blijkt dat het nog altijd ontbreekt aan een onderbouwing van de toetswaarde. Dit is niet alleen van belang voor de Stationsweg maar ook voor toekomstige bestemmingsplannen.
- Toezegging bij structurele overschrijding- onderzoek door onafhankelijk bureau. Zie verkeersbeleidsplan. Dit zou moeten plaats vinden op basis van functie en inrichting en weggebruik. (duurzaam veilig principes)
- Verkeerstellingen blijven redelijk constant door de tijd: 8.300 mvt/dag met uitzondering bij de aanleg Spoortunnel, die was het fors hoger. (bron; monitoring en telgegevens)
- Raadsinformatiebrief 02-07-2025 Integratie fietsbeleidplan en verkeersbeleidsplan.
 - Conclusie: kennelijk geen fietsstraat voor de Stationsweg maar wat ontbreekt is het borgen van de fietsveiligheid in de huidige situatie en ná de herinrichting waarin niet alle knelpunt locaties voor fietsers worden meegenomen zoals de inrit bij rotonde Stationsweg-Heerenweg en het deel Stationsweg vóór het kruispunt met de Kennemerstraatweg.



- Vraag: bij welke verkeersintensiteit op een erftoegangsweg waar zowel gemotoriseerd verkeer en fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan, blijft het veilig voor fietsers.
- Met inachtneming dat de Stationsweg onderdeel is van een hoofdfietsroute en is uitgesloten van de regionale doorfietsroute vanwege de hoge verkeersintensiteiten.
- De Stationsweg steeds vaker gemeden wordt door kwetsbare verkeersdeelnemers vanwege de drukte en een onveilige beleving
- De Stationsweg is aangemerkt als een erftoegangsweg A. Vanuit het verkeersbeleidsplan betekent dit een acceptatie op doorgaand verkeer. Welke acceptatie is nog verantwoord? En vanuit welke wijken is het reëel dat verkeer wordt afgewikkeld via de Stationsweg? Zie plaatje wegcategorisering verkeersbeleidsplan 2018-2030 en de doelstelling: verkeersafwikkeling stimuleren over de gebiedsontsluitingswegen en het terugdringen van verkeer over de erftoegangswegen.
- Volgens de CROW is een ETW A een verblijfsgebied met beperkte wijkontsluiting. Voor de Stationsweg betekent dit de wijken aan de noord en zuidkant plus het Stationscentrum.
- Integratie fietsbeleid en verkeersbeleid:
 - Uit de reactie nota gemeente concept herinrichting Zeeweg-Stationsweg: het eerste deel na de rotonde behoort niet tot het projectplan. Hier is in het verleden een middengeleider geplaatst maar dit is niet passend bij een ontwerp voor een erftoegangsweg, kan deze weg gehaald worden zodat er voldoende ruimte ontstaat aan de zuidkant voor een veilige fietsafwikkeling? Antwoord: deze aanpassing kan mogelijk worden meegenomen in de uitwerking van het fietsbeleidsplan.
- Rtonde Stationsweg-Heerenweg behoort niet tot het projectplan. In het verkeersbeleidsplan 2018-2030 is opgenomen voor 2025 een haalbaarheidsstudie voor een shared space. Doel: te benadrukken dat de weggebruiker zich in verblijfsgebied begeeft.
- Kruispunt Stationsweg Kennemerstraatweg behoort niet tot projectplan herinrichting.
 - Er ontbreekt een poortconstructie die duidelijk het onderscheid maakt van tussen een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/uur en een erftoegangsweg 30 km/uur (richtlijnen-CROW).
 - Deel Stationsweg zeer onveilig door de 2 opstelstroken en te weinig ruimte voor de fietsers.
 - In reactienota van de gemeente op het concept herinrichting wordt gesteld dat ontwerpkeuze afhankelijk gemaakt wordt van de verkeersintensiteiten die gemeten gaan worden in de praktijk. Onderzoeken van de opties lijkt op voorhand wenselijk i.v.m. de fietsveiligheid en de levensduur van de VRI.
- Reactie BBSH Raadsinformatiebrief 09-07-2025 Intrekken omgevingsvergunning kruispunten Vennewatersweg:
 - In de laatste alinea wordt gesproken over de werkzaamheden aan de reconstructie Zeeweg-Stationsweg pas kunnen plaats vinden nadat de reconstructie van de Vennewatersweg is afgerond.



In een ambtelijk overleg met vertegenwoordigers van verkeerspanel, Zevenhuizerlaan en Stationsweg is onlangs nog gesproken om deze koppeling los te laten, zeker nu de Vennewatersweg verder vertraging oploopt. Een spoedig start van de Zevenhuizerlaan ondersteunen we van harte, maar verder uitstel voor de Zeeweg en Stationsweg is zeer onwenselijk. Wij verzoeken om het openbaar maken van het onderzoek welk verricht is om de werkzaamheden Zevenhuizerlaan en Zeeweg (deels) gelijktijdig te laten plaats vinden.

- Ter herinnering: update herinrichting Stationsweg-Zeeweg van 15-10-2024 met een planning realisatie Zeeweg Q3 en Q4 2025 en realisatie Stationsweg Q1 2026.
- Motie versnelling herinrichting Stationsweg van januari 2024.
 - Toezegging van de portefeuillehouder project Stationsweg ID 382 naar aanleiding motie versnelling herinrichting Stationsweg van januari 2024. Update juni 2025. Er nog onderzocht wordt of de volgorde van werken m.b.t. Vennewatersweg en Zeeweg kan worden omgedraaid.
- Reactie BBSH op raadsinformatiebrief 10-07-2025 Planning Zandzoom.
 - Verdere uitstel heeft een vertragende werking op realisatie aansluiting A9. aangezien voor de druk verlaging op de Stationsweg de koppeling is gemaakt met deze aansluiting en de bijbehorende verkeersmaatregelen, verzoeken wij deze koppeling los te laten. Niet in de laatste plaats vanwege al jaren aanhoudende overlast en onveiligheid.
- Tekst uit het Verkeersbeleidsplan 2018-2030 onder kopje: uitvoering, planning en organisatie:

Er wordt aangestuurd op een inrichting die past bij een snelheid van 30 km/u. wanneer uit monitoring blijkt dat het effect van de herinrichtingen te beperkt is onderzoekt de gemeente of er aanvullende tijdelijke maatregelen mogelijk zijn tot het moment van aansluiting A9 inclusief maatregelpakket is gerealiseerd.

 - Reactie BBSH; door de lange tijdspanne en geen concreet uitvoeringsdata is dit weinig professioneel en geeft bewoners geen duidelijkheid.

Alle bronvermeldingen of verwijzingen naar documenten zijn opvraagbaar bij de BBSH.