30 september 2025

Bijlage

Tijdslijn Stationsweg

In de 13de eeuw had het deel van de tegenwoordige Stationsweg tussen de Heerenweg en de Kennemerstraatweg de naam Oudburgerlaan.

1850: de naam werd verandert in Breedelaan.

1869: aanleg spoorlijn Alkmaar -Amsterdam. Hiermee werd de weg een toegangsweg naar het station. Heiloo groeit in die tijd van een klein agrarisch dorp geleidelijk tot 8.000 inwoners vóór 1940.

1924: gemeenteraad besloot de naam te veranderen in Stationsweg.

Na 1945: In de periode 1950-1970 maakt Heiloo een sterke groei door met veel woningbouw ten westen van het spoor en uitbreidingen werden vaak op bestaande wegn/ontsluitingsassen aangesloten. Daardoor gingen straten als de Kennemerstraatweg en ook de Stationsweg (lokale en regionale) verkeersstromen verwerken.

Eind jaren ’70: de Zeeweg werd doorgetrokken via een nieuwe spoorovergang naar de Stationsweg. Dat creëerde een directe verbinding en versterkte de rol van de Stationsweg als verbindings-as. Grote alternatieve routes of structurele oplossingen zijn achterwege gelaten en bleef de Stationsweg decennia lang zwaar belast, ook al was de overbelasting al vroeg (eind jaren ’80 / begin jaren ’90) bekend en werd die herhaaldelijk aangekaart.

1983-1991 het verkeer op de Stationsweg neemt duidelijk toe van 6.120 naar 7.000 mvt/etm in 1991.

1988: Uitspraak Raad van State bij doortrekken Vennewatersweg:
Stationsweg krijgt enige verlichting als overbelaste straat.

1992: Verkeersplan opgesteld door Grontmij n.v.
Taakstelling: Speciale aandacht voor de Stationsweg en verbeteren verkeersveiligheid op onveilige route door op onderzoek gebaseerde maatregelen uit te voeren. Beperken van de snelheid van 50 km naar 30 km/uur. Goede oversteekbaarheid creëren.

1996: riool wordt vervangen, opnieuw beklinkerd en een klein suggestie fietsstrook wordt aangebracht. Ook wordt het kruispunt met de Heerenweg verandert in een rotonde.

Tweemaal in de tijd, 1958 en 1980 wordt de ingang van de Stationsweg aan de kant van de Kennemerstraatweg verbreed.

1999: Verkeersplan opgesteld door Diepens en Okkema: Duurzaam veilig principes worden geïntroduceerd en wegcategorisering.
Stationsweg ETW A (toentertijd 50 km/uur) en i.v.m. de grote druk op de leefbaarheid de wettelijke snelheid omlaag brengen naar 30 km/uur.
Kruispuntprincipes worden vastgesteld: kruisende erftoegangswegen gelijkwaardig, echter dit blijft zonder gevolgen (Stationsweg blijft een voorrangsweg) Doorstroming en afwikkeling van verkeer blijven belangrijke factor, dit zal later ook in de volgende verkeersbeleidsplannen naar voren komen.
Beperking instellen van vrachtverkeer.

Begin 21ste eeuw: het Stationscentrum krijgt een grondige verbouwing, meer winkels en een parkeergarage. Bevoorradingsverkeer zou niet door de Stationsweg afgewikkeld worden.

2005: onderzoeken van DHV voor de aansluiting op de A9. In alle varianten is aangegeven dat een directe verbinding met de dorpskern van Heiloo moet worden tegengegaan.

2008: Verkeerplan opgesteld door Goudappel Coffeng.
In het verkeersplan 2008 wordt gekozen om de kwetsbare routes (waaronder de Stationsweg) te ontlasten en de autofunctie van onder andere de Stationsweg te beperken. De maximale verkeersintensiteit wordt vastgesteld op 8.000 mvt/etmaal. Een herinrichting voor de Stationsweg stond gepland voor 2011.

Circa 2014: onderzoek naar een rotonde op de locatie Kennemerstraatweg-Stationsweg.

17 april 2015. In een memo aan de Raad “Verkeerseffecten onderliggend wegennet aansluiting A9 Heiloo” constateert het College al dat er knelpunten optreden, onder andere op de Stationsweg, welke nog zwaarder belast gaat worden.

23 april 2015: in een bespreeknotitie aan de raad “onderzoek verkeerseffecten aansluiting A9” wordt uitgegaan van het basisjaar 2010. Voor de Stationsweg 6.300 mvt/etm. Dit getal strookt niet met een tellingen uit 2006 van 8622 mvt/etm en in 2016 van 8.500 mvt/etm.

2015 tot heden: een grote verscheidenheid aan rapporten (o.a. Goudappel Coffeng en Arcadis) waarin telkenmale de kwetsbare positie van de Stationsweg in het wegennet wordt benoemd.

7 december 2015: tijdens raadsvergadering over bestemmingsplan aansluiting A9 kwalificeert de raad de Stationsweg als knelpunt. Er volgt een amendement m.b.t. het oplossen van knelpunten.

2017: Plaatsing van verkeersremmende maatregen (in de vorm van paaltjes) i.v.m. spoorondertunneling Vennewatersweg en de verwachte tijdelijke hogere verkeersdruk. Na het gereedkomen van de spoortunnel blijven de paaltjes op verzoek van de BBSH staan. De paaltjes voorzien in een snelheidsremmende werking.

2018: Verkeersbeleidsplan 2018-2030 gemeente Heiloo:
De zware verkeersbelasting op de Stationsweg vormt een probleem.
Doel: doorgaand verkeer op ETW's weren o.a. door de inrichting. Kwetsbare route ontlasten, huidige situatie is al overbelast met een intensiteit die de acceptatiegrens overschrijdt. Met name het langzaam verkeer ervaart deze weg als onveilig en de bewoners ervaren de leefbaarheid als ondermaats. Herinrichting Stationsweg wordt gepland voor 2024. Een onderzoek voor de rotonde Stationsweg-Heerenweg als mogelijke shared space in 2025.

2016-2022 onderzoek scenario's voor een "evenwichtige verdeling van het verkeer" over Heiloo. (onderzoeken van maatschappelijke denktank, verkeerspanel,Goudappel Coffeng)

Juni 2022: eerste vergadering voor het ontwerp herinrichting Zeeweg-Stationsweg.

November 2022: Verkeersbeleidsplan 2018-2030 krijgt een aanpassing. De raad geeft akkoord op een pakket van maatregelen welke moet zorgdragen voor een "evenwichtige verdeling van verkeer" over Heiloo. Dit maatregelpakket gaat in werking ná realisatie aansluiting A9. De toetswaarde wordt verlaagd van 8.000 naar 6.000 mvt/etm. Bij structurele overschrijding wordt een onafhankelijk bureau gevraagd onderzoek te doen of er nog sprake is van een acceptabele verkeerssituatie. In de aangepaste versie van dit verkeersbeleidsplan ontbreekt het staatje met de verkeersintensiteiten van basisjaar 2016. De verkeersintensiteit Stationsweg in 2016 is gemiddeld 8.500 mvt/etmaal.
In de verkeersmodellen wordt later 2018 als basisjaar gebruikt en voor de Stationsweg op 8.300mvt/etm gesteld

2025 er wordt gewerkt aan het concept-definitief herinrichting Stationsweg. Datum uitvoering nog onduidelijk.

Verkeertellingen door de jaren: motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)

1982: 6120 mvt/etm
1991: 7.000 mvt/etm
1999: indicatie: 5.000 en 7.000 mvt/etm (wordt bestempeld als hoog aanleg Vennewatersweg in 1991)
2006: 8622 mvt/etm
2016: 8.500 mvt/etm
2018: 8.300 mvt/etm
2018-2025 ver boven 9.000 tijdens sluiting Vennewatersweg i.v.m. spoorondertunneling tot 7.000 mvt/etm tijdens corona.
2025: 8.300 mvt/etm

Verkeersstelling Stationsweg in een willekeurige maand (april 2025)

2025 (apr)

1e dag v.d. week	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
maandag 31 maart 2025	7.933	8.635	8.596	8.358	8.698	7.804	5.701
maandag 7 april 2025	7.948	8.554	8.775	8.504	9.057	7.683	5.884
maandag 14 april 2025	7.915	8.699	8.959	8.620	8.510	7.287	5.205
maandag 21 april 2025	6.487	7.976	8.280	8.473	8.247	4.467	5.232
maandag 28 april 2025	7.245	7.908	8.039	7.848	8.067	7.363	5.335

Gemiddelde werkdag	8.253
Gemiddelde weekenddag	6.196
Gemiddelde weekdag	7.665

Tellingen (procentueel) op basis van lengte voertuig april 2025 (vrachtverkeer)

Lengte	Aantal	
≤ 5,2 meter	5893	72,4%
5.2 < 6.5 meter	1.656	20,3%
6.5 < 11,5 meter	357	4,4%
≥ 11,5 meter	27	0,3%

Alle bronvermeldingen of verwijzingen naar documenten zijn opvraagbaar bij de BBSH