

An aerial photograph of a suburban residential area. A canal runs diagonally from the top left towards the bottom left. To the right of the canal, there is a large school building with a blue roof and a playground. The surrounding area is filled with houses, streets, and green spaces. The title text is overlaid on the top half of the image.

# Verkeerskundige vraagstukken ontsluiting De Velst

Compilatie van  
onderzoeksresultaten

A red line graphic that starts as a horizontal line, then curves downwards and to the right, ending as a vertical line on the right side of the page.

Opdrachtgever  
Titel rapport

Gemeente Heemskerk  
Verkeerskundige vraagstukken ontsluiting De Velst

Kenmerk  
Datum publicatie

010003.20210920.R1.05  
31 oktober 2021

Bron luchtfoto  
Status

StreetSmart by Cyclomedia  
Definitief

© Copyright Goudappel BV 31-10-21

# Inhoudsopgave

---

|                                           |          |
|-------------------------------------------|----------|
| <b>1. Inleiding</b>                       | <b>4</b> |
| <b>2. Vraagstukken ontsluiting</b>        | <b>5</b> |
| 2.1 Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling | 5        |
| 2.2 Verkeersveiligheid                    | 7        |
| 2.3 Parkeren in de gebieden A en B        | 7        |
| 2.4 Aantal te realiseren woningen         | 8        |
| 2.5 Halen en brengen                      | 9        |
| 2.6 IJmondiale fietsroute                 | 10       |

|                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| <b>3. Conclusies en aanbevelingen</b> | <b>13</b> |
|---------------------------------------|-----------|

## **Bijlage 1. Rapportage uit 2020**

## **Bijlage 2. Aanvulling uit 2021**



# 1. Inleiding

---

De gemeente Heemskerk heeft plannen om De Velst te verdichten met woningen. In 2020 heeft Goudappel in 2020 een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (006309.20200323.R1.03 d.d 17 april 2020) en in later stadium aangevuld met een parkeeronderzoek (009872.20210526.R1.03 d.d. 2 juni 2021). Beide onderzoeken zijn respectievelijk als bijlage 1 en bijlage 2 aan dit rapport toegevoegd.

Het is nog niet duidelijk hoeveel woningen gerealiseerd gaan worden. Op dit moment wordt gewerkt met een bandbreedte voor het mogelijke aantal woningen. Met behulp van deze bandbreedte kunnen de effecten van de parkeerdruk worden bepaald. Verder is via een onderzoek van ontsluitingsmogelijkheden een bandbreedte te bepalen voor het aantal mogelijke woningen in het plangebied. Met de aantekening dat het hierbij gaat om een analyse vanuit een verkeerskundige invalshoek.

Als vervolg op de studies van april 2020 en juni 2021 is aanvullend de vraag aan Goudappel gesteld naar de mogelijkheden van aanpassing van de ontsluiting van het studiegebied De Velst. In de huidige situatie wordt het studiegebied De Velst ontsloten via 5 in-/uitgangen De vraag vanuit de gemeente luidt: wat zijn de consequenties van het afsluiten van één, twee of alle drie de in-/uitgangen

Daarbij dient aangegeven te worden wat de consequenties zijn voor:

- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid;
- Parkeermogelijkheden in de gebieden A1 en B;
- Aantal te realiseren woningen in de gebieden A1 en B in relatie tot de ontsluiting en de huidige parkeerplaatsen;
- Halen en brengen bij Heliomare (A2);
- Halen en brengen bij basisschool De Zevenhoeven (B)
- IJmondiale doorfietsroute.

In deze rapportage wordt ingegaan op bovenstaande aspecten.



*Figuur 1.1: Deelgebieden ontwikkeling*

## 2. Vraagstukken ontsluiting

In dit hoofdstuk komen verschillende vraagstukken aan de orde die te maken hebben met het verkeerskundig functioneren van het studiegebied De Velst.

### 2.1 Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling

In de huidige situatie wordt het studiegebied De Velst ontsloten via 5 in-/uitgangen. In figuur 2.1 is dit aangegeven met de nummers 1 en 2 en de letters A, B en C.



Figuur 2.1: Toegangen

De vraag vanuit de gemeente luidt: wat zijn de consequenties van het afsluiten van één, twee of alle drie in-/uitgangen A, B en C? Het studiegebied is dan voor rijdend verkeer (m.u.v. nood en hulpdiensten) alleen nog toegankelijk via de in-/uitgangen De Velst (1) en Haasjesven (2).

#### Vervallen uitgangen A en B (deelgebied A1/A2)

Indien de uitgangen A en B komen te vervallen zullen alle verkeersbewegingen van en naar de bestaande woningen en de nieuw te bouwen woningen voor de deelgebieden A1 en A2 via de De Velst naar de Maerelaan of vice versa moeten rijden. Qua verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Maerelaan heeft dit geen consequenties. Bij het verkeerskundig onderzoek naar de woningverdichting in De Velst (zie bijlage 1) zijn kruispuntberekeningen gemaakt voor deze kruising, waaruit blijkt dat er niet of nauwelijks wachtrijen ontstaan als alle nieuwe woningen ook via deze route ontsloten worden. Door het afsluiten van de toegangen A en B zal hier geen verandering in optreden.

Op De Velst rijden momenteel circa 2.500 motorvoertuigen per etmaal. Door het vervallen van de uitgangen A en B, zal de intensiteit toenemen met een paar honderd motorvoertuigen per etmaal. De grenswaarde voor dit type weg is ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor een acceptabel verkeerskundig functioneren van de De Velst, is er in de verdichtingsopgave voor deelgebied A1/A2 nog ruimte voor circa 500 woningen.

Langs De Velst wordt tevens geparkeerd, waardoor sommige voertuigen af en toe zullen moeten wachten als iemand aan het in- of uitparkeren is. Gezien het karakter van de weg mag dit verwacht worden en zal dat niet tot problemen leiden. Op het gedeelte van De Velst direct aansluitend op de Maerelaan kan in de huidige situatie aan de noord-oostzijde op straat geparkeerd worden. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat hier weinig geparkeerd wordt. Als er één of meerdere auto's geparkeerd staan kunnen twee auto's elkaar lastig passeren en kunnen fietsers in de knel komen. Voor een robuuste ontsluiting van het gebied, wordt geadviseerd om hier een parkeer dan wel stop verbod in te stellen. De kans op conflicten tussen weggebruikers onderling, wordt daarmee geminimaliseerd.

### **Vervallen uitgang C (deelgebied B)**

Uitgang C is op dit moment een in/uitrit afgesloten met een hek. Alle verkeer uit deelgebied B gebied wordt via de Haasjesven ontsloten op de Zevenhoeven middels een voorrangssituatie. Momenteel rijden er minder dan 1.000 motorvoertuigen per etmaal over de Haasjesven.

Bij de verdichtingsopgave is voor dit gebied in eerdere onderzoeken uitgegaan van de realisatie van maximaal 137 nieuwe woningen, waardoor de intensiteit op de aansluiting met de Zevenhoeven met maximaal 700 motorvoertuigen per etmaal zal toenemen. De grenswaarde voor dit type weg is ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor de verdichtingsopgave voor dit deelgebied is niet alleen het Haasjesven relevant, maar ook de Zevenhoeven. De intentie tot afwaarderen van de Zevenhoeven van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg betekent voor deelgebied B nog ruimte is voor circa 500 woningen.

In het drukste spitsuur zorgt het verkeer van en naar de nieuwe woningen voor 70 voertuigen per uur extra, hetgeen niet tot afwikkelingsproblemen zal leiden.

Bij afwaardering van de Zevenhoeven van gebiedsontsluitingsweg naar erftoegangsweg zullen de verkeersstromen wijzigen en zal het verkeer eerder de route via de Maerelaan kiezen, waardoor het op de Zevenhoeven rustiger wordt. De huidige voorrangsregeling kan dan komen te vervallen. Beide maatregelen hebben een positief effect op de verkeersafwikkeling op deze aansluiting.

Uitgang C is ook in beeld als onderdeel van het halen en brengen naar basisschool De Zevenhoeven (Kiss&Ride). In paragraaf 2.5 wordt hier nader op ingegaan.

### **Extra uitgang (deelgebied A)**

Uit de studies blijkt dat de huidige ontsluiting van het gebied via De Velst volstaat. Er is geen aanleiding om een extra aansluiting te maken op De Baandert. Mocht er sprake zijn van een grote verdichtingsopgave met meer dan 500 nieuwe woningen, dan is een extra ontsluiting via De Baandert één van de te verkennen opties. Verkeerskundig is er nog wel een ontwerpogave,

omdat de functie, het gebruik en de inrichting van De Baandert vraagt om een robuuste kruispuntoplossing (rotonde of verkeerslichten), rekening houdend met de IJmondiale fietsroute (zie paragraaf 2.6) en de routing en haltevoorzieningen van het openbaar vervoer.

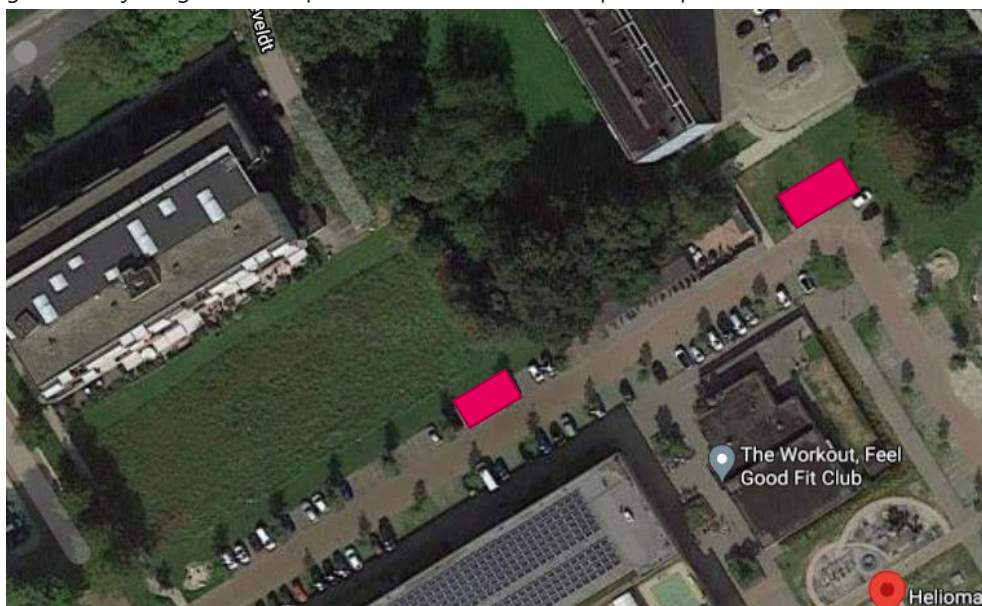
## 2.2 Verkeersveiligheid

Het afsluiten van de uitgangen A, B en C heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Door het verminderen van het aantal aansluitingen op een gebiedsontsluitingsweg neemt het aantal potentiële conflictpunten af.

De intensiteiten binnen het studiegebied zullen wel toenemen, maar blijven ruim binnen de maximale verkeersintensiteit (circa 6.000 mvt/etmaal), welke als toelaatbaar op erftoegangswegen wordt geacht.

## 2.3 Parkeren in de gebieden A en B

Door de nieuwe aansluitingen X en Y op De Velst zullen een aantal parkeerplekken langs De Velst komen te vervallen. Tussen de bomen zijn steeds 4 parkeerplaatsen gesitueerd. Bij de nieuwe aansluiting van verbinding X komen er 4 parkeerplaatsen te vervallen. Bij de nieuwe aansluiting van verbinding Y zijn dit er 3. Deze parkeerplaatsen kunnen eventueel gecompenseerd worden op de locatie waar de aansluiting op de Maerelaan komt te vervallen. In gebied B zijn er geen consequenties ten aanzien van de parkeerplaatsen.



Figuur 2.1: Mogelijke locaties van vervallen parkeerplaatsen



## 2.4 Aantal te realiseren woningen

In de rapportage “Parkeeronderzoek De Velst te Heemskerk” (zie bijlage 2) is een berekening gemaakt van het maximaal aantal te realiseren woningen (141 in gebied A1 en 39 in gebied B). Deze berekening met de in de rapportage gehanteerde uitgangspunten is gebaseerd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de drukste momenten in de huidige situatie. Hiervoor is aangegeven dat er 7 parkeerplaatsen komen te vervallen door de nieuwe infrastructuur, maar dat deze terug kunnen komen op de locatie van de “oude” ontsluitingen. Dit betekent dat dit geen invloed heeft op de berekeningen van het aantal te realiseren woningen.

Op basis van het vlekkenplan voor de geplande woningen (zie figuur 2.3) verwachten wij niet dat de nieuwe ontsluitingsstructuur gevolgen heeft voor de locatie van de nieuwe woningen. Momenteel is nog niet bekend hoeveel woningen er komen in de deelgebieden. Een concrete uitwerking hiervan zal in het stedenbouwkundig plan opgenomen moeten worden.



Figuur 2.3 Vlekkenplan nieuwe woningen

In de planvoorstellen voor de verdichting zal een beperkt aantal parkeerplaatsen worden verwijderd t.b.v. nieuwbouw en er worden op verschillende plekken nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd. In de studie “Parkeeronderzoek De Velst te Heemskerk” is ook vastgesteld dat zowel in gebied A1 als gebied B op verschillende momenten van de dag een overschot is aan parkeerplaatsen, deze worden op dat moment niet gebruikt. Voor de bepaling van de plancapaciteit vanuit verkeerskundige invalshoek vormt het saldo van - vrij beschikbare, de te verwijderen parkeerplaatsen en de nieuw te realiseren parkeerplaatsen het uitgangspunt. De gemeente verricht op dit moment een onderzoek naar de parkeerdruk in het gebied. Daarbij maakt de gemeente gebruik van een bandbreedte in het aantal toe te voegen woningen in combinatie met een differentiatie in woningtype (huur/koop).



## 2.5 Halen en brengen

### Heliomare

Door het laten vervallen van de aansluitingen A en B wordt het drukker op de hoofdontsluiting van De Velst. In paragraaf 2.1 is aangegeven dat het hier gaat om enkele honderden voertuigen per etmaal. In de ochtendspits zal het gaan om enkele 10-tallen. De ochtendspits is het drukste moment van de dag voor De Velst. Op dat moment komen en gaan de busjes voor het brengen van de kinderen, gelijktijdig met de vertrekkende bewoners en de aankomst van de begeleiders. Geadviseerd wordt om het langsparkeren op de toegangsweg De Velst te verbieden. Hierdoor hoeven in en uitrijdende voertuigen niet op elkaar te wachten en zal dit geen consequenties hebben voor het halen en brengen van leerlingen naar Heliomare.

### Basisschool De Zevenhoeven

Voor basisschool De Zevenhoeven zijn ideeën voor het realiseren van een Kiss&Ride. Om dit mogelijk te maken, wordt gedacht aan een ontsluitingsmogelijkheid via de Maerelaan en de Zevenhoeven. Een mogelijkheid is dat deze Kiss&Ride ontsluiting eindigt bij de ingang van de school, er is dan geen doorgaande route. Een andere mogelijkheid is een doorgaande route voor 1 richtingsverkeer langs de school.

Verplaatsingen naar school eindigen of beginnen bij de ingang van de school. Omdat hier alle routes samenkomen en het erg druk is met kinderen moet het hier extra veilig zijn. Een lage snelheid van het autoverkeer is een eerste vereiste, een lage intensiteit van het autoverkeer is zeer gewenst.

Het Handboek Ontwerpen voor Kinderen (CROW-publicatie 153) doet voor de schoolomgeving binnen een 30 km/h-gebied de volgende aanbevelingen:

- Maak het gebied rond de school autovrij: als het mogelijk is de straat voor de schooluitgang geheel autovrij te maken, dan verdient dit prioriteit boven alle andere maatregelen. Kinderen die moe of opgewonden na een dag op school naar buiten rennen, kunnen dat doen zonder gevaar te lopen.
- Richt de straat voor de school in als erf: een inrichting als erf (vergelijkbaar met een winkelerf) is een goede maatregel als een autovrije inrichting niet mogelijk is.
- Richt de straat voor de school in als erftoegangsweg. Op een erftoegangsweg is 30 km/h de maximale snelheid. Maar binnen een straat van 100 meter van de school wordt een lagere snelheid afgedwongen door middel van drempels. Het zicht tussen straat en stoep is belangrijk, zicht op de 'chaos' is van belang om ongevallen te voorkomen.
- Maak parkeren en stoppen onmogelijk binnen een straal van 100 meter van de school.

Als de veiligheid op de weg naar school niet problematisch is, blijken vooral de afstanden nauw te luisteren. Voor kinderen die binnen een afstand van 500 meter van de school wonen, is lopen veruit favoriet. Boven 2 kilometer kiest een groot deel van de ouders de auto om kinderen naar school te brengen (bron: KPVVdashboard.nl).

Leerlingen die tussen huis en school geen 50 km/h-weg hoeven over te steken, kunnen als ze wat ouder zijn in principe zelfstandig naar school lopen of fietsen. Een goede en veilige manier om ervaring op te doen in het verkeer. De mogelijke afwaardering van de Zevenhoeven van

gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur naar een erftoegangsweg van 30 km/uur, past overigens prima in het veiliger maken van de woon-school-route.

De ideeën voor een Kiss&Ride en een aanvullende ontsluiting op de Maerelaan staan haaks op het hierboven geschetste beeld. Geadviseerd wordt het gesprek aan te gaan met de kinderen, de ouders en de school, zodat voor kinderen te voet of op de fiets en ouders op de fiets of met de auto een veilige schoolomgeving kan worden geboden.

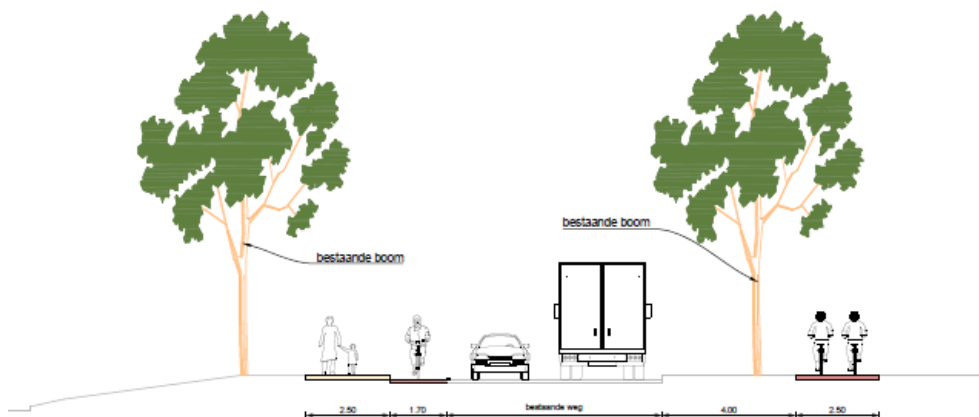
Indien er sprake is van uitbreiding of combinaties van functies in het schoolgebouw waarbij de verplaatsing per auto c.q. de bereikbaarheid per auto noodzakelijk wordt (bijvoorbeeld een kinderdagverblijf), zorg dan voor een tweede toegang tot het schoolterrein waaraan parkeerplaatsen zijn gekoppeld. Hiermee wordt voorkomen dat de groep 'ouders met auto' niet met de auto tussen lopende en fietsende leerlingen door hoeven.

## 2.6 IJmondiale fietsroute

De Maerelaan maakt onderdeel uit van de IJmondiale doorfietsroute, waarvan het tracé via de Jan van Kuikweg, de Baandert en de Maerelaan loopt. Na het kruispunt met de Zevenhoeven vervolgt de doorfietsroute via de Breedweerlaan en het Tolpad richting Uitgeest.

### Optie 1: Fietsstrook en fietspad

De Maerelaan heeft momenteel niet het profiel van een 50 km/uur weg met een fietsroute. In de Rapportage "Verkeerskundig onderzoek De Velst" (zie bijlage 1) wordt geadviseerd om vanaf de rotonde De Baandert – Maerelaan richting de rotonde Maerelaan – Zevenhoeven aan de zuidkant van de Maerelaan een vrijliggend éénrichtingsfietspad richting het oosten te realiseren. Aan de noordkant wordt een fietsstrook geadviseerd. Een principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Optie éénrichtingsfietspad met fietsstrook

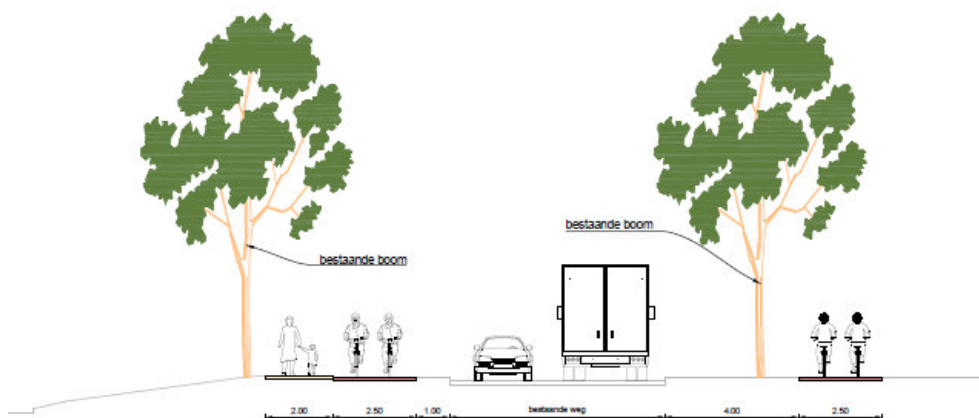
De breedte van het trottoir komt overeen met de huidige breedte. De fietsstrook van 1,70 meter past binnen het bestaande wegprofiel (minimaal 1,70 meter, maximaal 2,20 meter). De normale breedte van het vrijliggend éénrichtingsfietspad bedraagt 2,50 meter. Eventueel kan het

verderop in de groenzone gelegen voetpad worden 'ingewisseld' voor dit fietspad, zodat de totale hoeveelheid 'groen' gelijk blijft.

Mede door het vervallen van de aansluitingen (A, B en C) op de Maerelaan, ontstaan er nog drie mogelijkheden om de doorfietsroute kwalitatief hoogwaardig in te richten.

### **Optie 2: Profiel conform De Baandert, met aan weerszijden een vrijliggend in éénrichting te berijden fietspad.**

Dit profiel betekent een volledige reconstructie van de Maerelaan tussen de Baandert en de Zevenhoeven. Het gedeelte direct aansluitend aan De Baandert wordt daarbij teruggebracht van twee naar één rijbaan. Een principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 2.5.

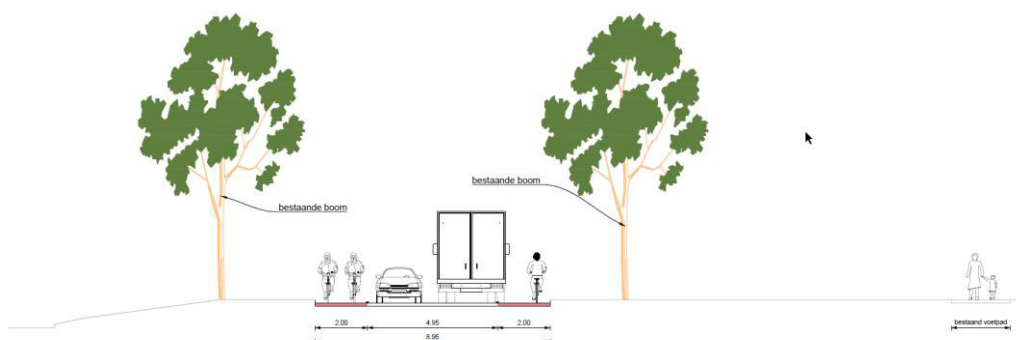


*Figuur 2.5: Optie vrijliggend éénrichtingsfietspad aan weerszijden*

Ook bij dit profiel geldt dat het verderop in de groenzone gelegen voetpad eventueel kan worden 'ingewisseld' voor dit fietspad, zodat de totale hoeveelheid 'groen' gelijk blijft.

### **Optie 3: Fietsstroken en handhaven bestaand voetpad**

Bij dit profiel wordt de huidige rijbaan en het trottoir langs de vijver gereconstrueerd tot een weg met fietsstroken. Het principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 2.6, waarbij een kleinere schaal is gehanteerd om de afstand tot het ruim 15 meter van de rijbaan gelegen voetpad te kunnen duiden.



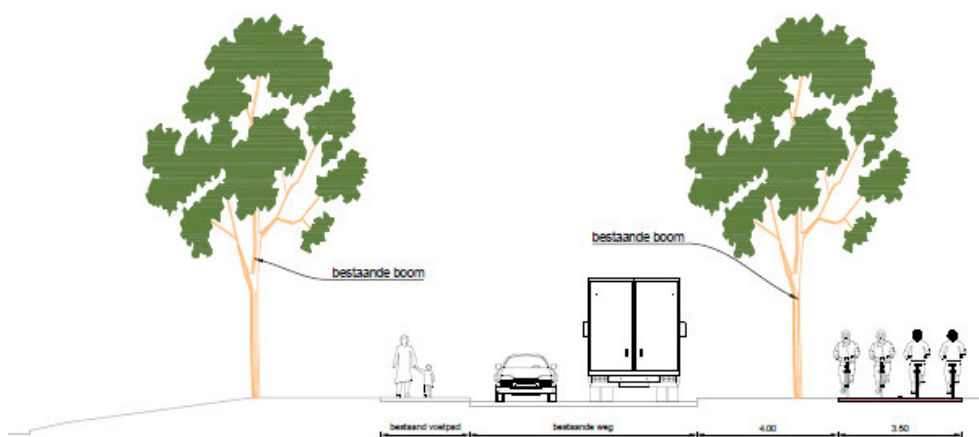
*Figuur 2.6: Optie fietsstroken*



Het voetpad langs de vijver komt te vervallen. Voetgangers langs de Maerelaan maken gebruik van het voetpad in de groenzone.

**Optie 4: Vrijliggend fietspad in twee richtingen te berijden aan de zuidkant van de Maerelaan.**

Een vrijliggend fietspad in twee richtingen te berijden is hier mogelijk omdat fietsers bij de rotondes aan weerszijden in de voorrang veilig kunnen oversteken. Bij deze oplossing is het wenselijk om het gedeelte van de Maerelaan direct aansluitend aan De Baandert terug te brengen van twee naar één rijbaan. Een principe dwarsprofiel is weergegeven in figuur 2.6.



*Figuur 2.7: Optie vrijliggend tweerichtingen fietspad*

De normale breedte van het vrijliggend tweerichtingen fietspad bedraagt 3,50 meter. Bij aansluitingen geeft een tweerichtingenfietspad meer kans op conflicten. Kruisende voertuigen verwachten maar vanaf één kant fietsers. Bij de kruising met De Velst is een veilige kruising nog een ontwerpopgave, waarbij ook de opstelruimte voor busjes/auto's een punt van aandacht is.

Van de hiervoor geschetste mogelijkheden heeft optie 2 de voorkeur, waarbij een vrijliggend éénrichtingsfietspad aan weerszijden van de Maerelaan wordt gerealiseerd.

### 3. Conclusies en aanbevelingen

Het laten vervallen van de aansluitingen A, B en C op de Maerelaan heeft geen negatieve gevolgen voor:

- De bereikbaarheid
- De verkeersveiligheid
- Het halen en brengen bij Heliomare
- De IJmondiale doorfietsroute

De planvorming van het aantal te realiseren woningen in de gebieden A en B wordt niet beperkt door het laten vervallen van de aansluitingen op de Maerelaan.

De toegang tot de parkeermogelijkheden in gebied A wijzigt door de veranderende ontsluiting van de parkeerterreinen. Aanbevolen wordt om een parkeerverbod in te stellen langs het eerste deel van de Velst om een goede en veilige verkeersafwikkeling te garanderen op dit wegvak. Het aantal parkeerplaatsen kan binnen gebied A eenvoudig op hetzelfde niveau worden gehouden. Dit geldt voor de wijzigingen in de huidige situatie als gevolg van de nieuwe ontsluitingen x en y binnen gebied A.

De planvorming voor de verdichting voorziet in een toename van het aantal parkeerplaatsen (via een saldo beschikbare/overschot parkeerplaatsen, beperkt te verwijderen parkeerplaatsen en toevoeging van nieuwe parkeerplaatsen). Dit saldo wordt gebruikt voor een parkeerdruk berekening. Daarbij wordt voorlopig een bandbreedte in aantal woningen en woningdifferentiatie aangehouden. De parkeerdruk berekening zal door de gemeente worden uitgevoerd overeenkomstig de systematiek van het Parkeeronderzoek van juni 2021.

In gebied B zijn er geen consequenties ten aanzien van de parkeerplaatsen. Het instellen van een Kiss&Ride-zone voor basisschool De Zevenhoeven, wordt in eerste instantie afgeraden. Bij uitbreiding van functies in het schoolgebouw valt dit te heroverwegen in combinatie met een separate toegang tot het schoolterrein.

Voor de IJmondiale doorfietsroute wordt aanbevolen om op de Maerelaan fietsvoorzieningen te realiseren. Hiervoor zijn vier mogelijkheden geschetst, waarbij een vrijliggend fietspad aan weerszijden van de Maerelaan de voorkeur heeft.