

Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025

De raad van de gemeente Heiloo:

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders d.d. 18 november 2025;

gezien het advies van de raadscommissie d.d. 2 december 2025;

besluit:

1. Het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 vast te stellen.
2. De Nota beantwoording zienswijzen, behorende bij het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025, vast te stellen;
3. Het Parkeerbeleidsplan 2010 gemeente Heiloo in te trekken

Samenvatting

Dit Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 beschrijft hoe de gemeente Heiloo parkeren wil organiseren om het dorp bereikbaar, leefbaar en groen te houden. Het plan bouwt voort op de Omgevingsvisie, het Verkeersbeleid en het Fietsbeleidsplan en legt nadruk op het faciliteren van fietsgebruik, het optimaal benutten van bestaande parkeercapaciteit en het waar nodig sturen op locatie en gebruik.

Hoofdpijnen van het beleid

- Vraagvolgend waar mogelijk, sturend waar nodig: voldoende parkeerplaatsen realiseren op basis van behoefte, met behoud van leefbare openbare ruimte.
- Fietsparkeren dichtbij: meer en betere fietsparkeerplaatsen, inclusief ruimte voor bakfietsen en bijzondere formaten, vooral bij het openbaar vervoer, winkelgebieden en scholen.
- Leefbaarheid en vergroening: streven naar parkeerdruk tussen 80–90%; onder 80% kan ruimte worden teruggegeven aan groen of andere functies, boven 90% zijn maatregelen nodig.

Aanpassingen in het beleid

Veel binnen het parkeerbeleid is op orde. Zo ligt de gemiddelde parkeerdruk in het dorp relatief laag en in straten waar de parkeerdruk hoger is, zijn over het algemeen in de naastgelegen straat nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Dit is niet overal zo. Met name het stationsgebied en winkelcentrum 't Loo kennen knelpunten. We voeren de volgende wijzigingen door:

- Stationsgebied: aanpak hoge parkeerdruk bij P+R door uitbreiding van stallingsmogelijkheden voor de fiets en laten vervallen van de (maximaal) 22 parkeerplaatsen aan de Stationsweg/Stationsplein om ruimte voor voetgangers/fietsers te maken binnen het project voor dit gebied in overleg met de omgeving. In de parkeergarage is voldoende restcapaciteit beschikbaar om deze parkeerplaatsen op te vangen.
- 't Loo: verkleinen parkeerschijfzone tot 175–200 plaatsen op de Schoollaan, herplaatsen fietsrekken naar drukke locaties, het intrekken van parkeerontheffingen. Door de kleinere parkeerschijfzone zijn deze niet meer nodig. Deze aanpassingen doen wij in overleg met de ondernemers.
- Scholencluster Molenweg/Breedelaan: opheffen parkeerschijfzone en in samenspraak met de school zoeken naar een passende inrichting.
- Nota parkeernormen Heiloo 2025: om ontwikkelingen in centra mogelijk te maken verruimen we de loopafstand voor woningbouw in centra van 100 naar 200 meter en versoepelen we eveneens in de centra de eis van de acceptabele parkeerdruk. Deze blijft 85%, maar geldt niet voor het piekmoment, de zaterdagmiddag.

Daarnaast voeren we een aantal kleinere wijzigingen door om het parkeerbeleid weer actueel en toekomstbestendig te maken.

Leeswijzer

Het rapport bestaat uit zes hoofdstukken en bijlagen:

1. Inleiding: Achtergrond, participatieproces, planperiode en probleemanalyse.
2. Visie: kernpunten uit het overkoepelend beleid en de parkeervisie.
3. Bereikbare centra en winkelgebieden: Specifieke maatregelen voor stationsgebied, winkelgebied 't Loo en Het Hoekstuk.
4. Leefbare woongebieden: Kaders voor parkeerdruk, ruimtegebruik en maatvoering bij herinrichting.
5. Parkeerprincipes: Reguleringsvorm, ontheffingen, handhaving, parkeernormen en monitoring.
6. Specifieke voertuigen: fietsparkeren, gehandicaptenplaatsen, elektrische voertuigen, deelmobiliteit en grote voertuigen.

Bijlagen bevatten de resultaten van de online enquête en parkeertellingen, als onderbouwing van het gekozen beleid.

1 Inleiding

Parkeren heeft direct invloed op hoe goed mensen onze gemeente kunnen bereiken. Dit geldt voor bewoners en ondernemers, maar ook voor bezoekers. Goed geregeld parkeren helpt om het verkeer goed te verdelen over de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Het huidige parkeerbeleidsplan 2010 gemeente Heiloo komt uit 2010 en is niet meer actueel. Zo staan nieuwe trends en ontwikkelingen nog niet in dat plan. Een actualisatie van het parkeerbeleidsplan is nodig om de gestelde doelstellingen te bereiken en in te spelen op nieuwe trends en ontwikkelingen.

1.1 Participatie

Dit Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 is tot stand gekomen op basis van een inventarisatie van de knelpunten van de huidige parkeersituatie en het Parkeerbeleidsplan 2010 gemeente Heiloo. Deze inventarisatie is uitgevoerd door een online enquête onder inwoners en ondernemers en door parkeertellingen. Vervolgens zijn in gesprekken met de ambtelijke organisatie en een externe klankbordgroep met de Fietzersbond, Verkeerspanel en Winkelvereniging 't Loo deze resultaten getoetst en aangevuld.¹ Daarnaast is op de gemeentelijke website een projectpagina ingericht om geïnteresseerden te informeren en mee te nemen binnen het proces. De enquête is zowel online (ikdenkme, website gemeente, sociale media) als offline gepromoot. De respons is voldoende geweest om representatief te zijn. De resultaten van de online enquête en parkeertellingen zijn als bijlagen bij dit Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 gevoegd. Daarnaast is geïnventariseerd welke relevante kaders voor het parkeerbeleid in andere beleidsdocumenten² zijn opgenomen, zodat het parkeerbeleid bijdraagt aan de ambities van de gemeente Heiloo. Het parkeerbeleid biedt duidelijke kaders: hoe te handelen in welke situatie.

1.2 Planperiode

Bij de totstandkoming van dit Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 zijn trends en ontwikkelingen zorgvuldig gewogen om de impact op Heiloo te bepalen. De toekomst is echter veranderlijk. Om het parkeerbeleid blijvend aan te laten sluiten bij de ontwikkelingen, zoals de transitie van fossiel naar elektrisch, deelmobiliteit en het gebruik van de elektrische fiets, wordt het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 5 jaar na vaststelling en uitvoering van de korte termijnmaatregelen (zie hiervoor het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 7) geëvalueerd. Indien de evaluatie daar aanleiding toe geeft, wordt het Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025 geactualiseerd of op onderdelen aangepast.

1.3 Probleemanalyse: Veel is op orde

Uit de inventarisatie die aan dit beleid vooraf is gegaan komt naar voren dat de gemiddelde parkeerdruk in Heiloo relatief laag ligt, namelijk op 54%. Het dorp kent gebieden met een hoge parkeerdruk, dit zijn echter vaak relatief kleine gebieden en over het algemeen zijn in de naastgelegen straten nog voldoende vrije plekken te vinden. Op locaties waar geen knelpunten zijn, hoeft niets te gebeuren. Locaties die wel aandacht behoeven zijn de centra: de stationsomgeving en winkelcentrum 't Loo.

De ambities uit de Omgevingsvisie en het Verkeersbeleid zijn erop gericht om het fietsgebruik en duurzaam vervoer te stimuleren. Het parkeerbeleid moet een bijdrage leveren aan deze gewenste ontwikkelrichting. Dit betekent echter niet dat het parkeerbeleid moet zijn in het op korte termijn verminderen van autobezit en -gebruik. Waar het kan, blijft het parkeerbeleid vraagvolgend van karakter. Wel zal de gemeente meer aandacht geven aan passende fietsparkeeroplossingen.

1) Naast de genoemde partijen zijn ook andere partijen, waaronder de winkeliersverenigingen van de Stationsomgeving en Het Hoekstuk, uitgenodigd voor de klankbordgroep.

2) Voorontwerp Omgevingsvisie Heiloo 2040, Beleidsaanpak openbare laadinfra BUCH, Verkeersbeleid Heiloo 2018-2030, Fietsbeleidsplan 2025, Nota parkeernormen Heiloo 2025, Ambitiedocument programma klimaat BUCH.



2 Visie: een leefbaar, groen en bereikbaar dorp

Er is een grote druk op de ruimte en veel vraag naar woningen. Ook is er noodzaak tot een andere manier van gebruik van de ruimte met het oog op gezondheid, de energievoorziening en het inspelen op veranderingen van het klimaat. Het parkeerbeleid is vormgegeven binnen de keuzes die zijn gemaakt in de Omgevingsvisie en het Verkeersbeleid. Met als doel een leefbaar, groen en bereikbaar dorp. Het parkeerbeleid sluit aan bij de doelen uit deze beleidskaders.

2.1 Kernpunten uit het beleid

De Omgevingsvisie richt zich op het behoud en versterking van het groene- en dorpskarakter van Heiloo, met ruimte voor woningbouw, klimaatadaptatie en een leefbare omgeving. Zo wordt ingezet op:

- het vergroenen van de leefomgeving;
- het toevoegen van woningen in uitbreidingsgebied Zandzoom en het transformeren van bedrijfs- en leegstaande panden tot woningen;
- een uitbreiding van elektrische mobiliteit, dit draagt bij aan vermindering van uitstoot veroorzaakt door mobiliteit.
- fietsvriendelijkheid en bevorderen van openbaar vervoer met extra aandacht voor de stationsomgeving;

Het laatste punt is uitgewerkt binnen het Verkeersbeleidsplan Heiloo 2018-2030 en Fietsbeleidsplan Heiloo 2025, waarbij vooral het stimuleren van het fietsgebruik, een aansluiting op de A9 en het openbaar vervoer van invloed zijn op het autogebruik en daarmee het parkeerbeleid.

• Stimuleren fietsgebruik

Heiloo is zich ervan bewust dat fietsen een belangrijk element is voor de toekomst van de gemeente. De gemeente ziet zichzelf als fietsdorp en zet de fiets op de eerste plaats. Dit moet bijdragen aan een fietsvriendelijke cultuur in de hele gemeente.

Het fietsen wordt gestimuleerd op verschillende maatschappelijk belangrijke locaties. Extra aandacht gaat uit naar schoollocaties, waar veilige fietsroutes en goede stallingfaciliteiten nabij de schoolingangen belangrijk zijn om het fietsgebruik te bevorderen. In nieuwbouwsituaties is de ambitie om fietsvoorzieningen makkelijker toegankelijk te maken dan de auto, waarbij de auto bij voorkeur op afstand van de woning geplaatst wordt om de fiets als duurzaam alternatief te bevorderen.

Op punten waar veel fietsers komen zoals de stationsomgeving, winkelcentra en sportcentra worden voldoende fietsenstallingen gerealiseerd. De ambitie is om meer ruimte beschikbaar te stellen voor fietsen om meer fietsen en meer diverse fietsen te kunnen stallen. Fietsparkeren zal daarbij verder worden verbeterd door voldoende plekken te realiseren bij maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, winkels en recreatiegebieden.

• Aansluiting op de A9 en introductie Park and Bike

De aansluiting van Heiloo op de A9 speelt een cruciale rol in de bereikbaarheid van de gemeente voor gemotoriseerd verkeer. De A9/N9 is een belangrijke toegangsroute voor gemotoriseerd verkeer en er moet goed rekening gehouden worden met kruisende fietsinfrastructuur aan de aansluiting op de La-gelaan.

Wanneer deze aansluiting er is, ziet Heiloo kansen in de ontwikkeling van een Park and Bike-locatie op een logische locatie die aansluit op het recreatieve fietsnetwerk, waar recreanten gestimuleerd worden om de auto te laten staan en verder te fietsen. Dit sluit aan bij de bredere visie van de gemeente om duurzaam vervoer te bevorderen en de bereikbaarheid van Heiloo te verbeteren zonder de overlast van extra autoverkeer in het dorp.

• Openbaar Vervoer en Bereikbaarheid

Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zal bijdragen aan een betere verbinding tussen Heiloo en andere steden, met 6 treinen per uur tussen Alkmaar en Amsterdam gepland uiterlijk in 2031. In combinatie met de OV samenwerkingsverband Zaancorridor, waarin wordt gewerkt aan goede en toegankelijke stationsomgevingen streeft de gemeente naar een verhoogd gebruik van het openbaar vervoer. Hierbij ligt extra nadruk op fietsers en voetgangers, die vanuit de woonwijken gemakkelijk toegang moeten krijgen tot openbaar vervoer.

Samenvattend

Het fietsvriendelijke beleid, in combinatie met duurzaam verkeer en veiligheid, vormt een integraal onderdeel van de bredere visie voor Heiloo. De gemeente wil ervoor zorgen dat Heiloo in de toekomst bereikbaar, veilig, leefbaar en duurzaam blijft. Dit wordt bereikt door een combinatie van maatregelen die zowel het fietsgebruik stimuleren als de bereikbaarheid via andere vormen van vervoer, zoals auto's en openbaar vervoer, verbeteren. Door het ondersteunen van marktinitiatieven voor elektrisch rijden en autodelen wordt Heiloo een voorbeeld van een duurzame en bereikbare gemeente.



2.2 Algemene visie op parkeren

Parkeren raakt iedereen in Heiloo. Of het nu gaat om het parkeren van een fiets of auto, of de impact die een geparkeerd voertuig heeft op de kwaliteit van de openbare ruimte, parkeren is een onderwerp dat dagelijks speelt in het leven van elke bewoner, bezoeker en werknemer. Zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie 2040, wil Heiloo een leefbaar, groen en bereikbaar dorp blijven. Deze uitgangspunten vertalen zich naar een parkeerbeleid dat niet alleen ruimte biedt voor parkeerbehoefte, maar ook bijdraagt aan een prettige en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.

Balans tussen parkeren en openbare ruimte

Parkeren is de begin- en eindschakel van een groot deel van de verplaatsingen. Of het nu gaat om de fiets of de auto, een goede parkeerplek maakt het leven in de gemeente makkelijker en aangenamer. Voldoende parkeergelegenheid zorgt ervoor dat de mobiliteitsketen soepel verloopt en voorkomt parkeeroverlast. Tegelijkertijd draagt een efficiënte indeling van parkeerplaatsen bij aan een vermindering van de belasting van de openbare ruimte door gemotoriseerd verkeer, wat ten goede komt aan de leefbaarheid van de gemeente. De fiets is hierin een voordeliger alternatief gezien die minder ruimte inneemt dan de auto.

Het parkeerbeleid van Heiloo is dan ook vraagvolgend: het aantal parkeerplaatsen wordt afgestemd op de daadwerkelijke behoefte, en waar nodig sturend in parkeerlocatie. Bij nieuwe ontwikkelingen zorgen we ervoor dat er voldoende parkeerplekken worden gerealiseerd, maar alleen voor wat echt nodig is. Dit betekent dat er altijd voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners, bezoekers en werkers, en dat deze plekken goed vindbaar zijn, maar soms op grotere loopafstand liggen.

De verandering in mobiliteit en parkeren

Met de toename van elektrische voertuigen, deelauto's, en een groeiend fietsgebruik, verandert ook het mobiliteitsgedrag van de inwoners. Slimme technologieën en de opkomst van de keuzereiziger, die het vervoermiddel kiest dat het beste past bij de reisbehoefte, zorgen voor veranderingen in het parkeerbeleid. De gemeente Heiloo volgt deze ontwikkelingen nauwgezet, anticipeert, faciliteert en stuurt bij waar nodig.

Parkeren nabij: de juiste parkeerder op de juiste plaats

Een belangrijk kenmerk van het parkeerbeleid in Heiloo is de nabijheid van parkeerplaatsen. De fiets parkeert hierbij altijd voor de deur. Bewoners, bezoekers en werknemers moeten nabij hun bestemming

kunnen parkeren, zonder dat dit ten koste gaat van een bereikbare, leefbare en kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Waar keuzes gemaakt moeten worden, geldt het principe 'de juiste parkeerder op de juiste plaats'. Dit betekent dat parkeerplaatsen beschikbaar en vindbaar moeten zijn, en dat de functie van het gebied bepaalt wie de juiste parkeerder is.

- In de Centra: De prioriteit ligt bij bezoekers van de winkels. Parkeercapaciteit voor centrumbezoekers wordt dus nabij de bestemming gecreëerd, wat betekent dat de parkeerplaatsen voor deze doelgroep binnen 5 minuten lopen van de bestemming moeten liggen. Andere parkeerders kunnen ook iets verder weg moeten parkeren door bijvoorbeeld het toepassen van een blauwe zone.
- In een Woongebied: Hier ligt de prioriteit bij bewoners en hun bezoek. Bewoners parkeren bij voorkeur op eigen terrein; als dit niet mogelijk is, kunnen ze terecht in de openbare ruimte.
- Op een Bedrijfsterrein: De prioriteit ligt bij het personeel en de bezoekers van bedrijven. Parkeren vindt in dit geval op eigen terrein plaats.

Flexibel en duurzaam: de toekomst van parkeren in Heiloo

Heiloo is een dorp in beweging. We anticiperen op de toekomstige mobiliteitsbehoeften en creëren een parkeerbeleid dat flexibel en duurzaam is. We zorgen ervoor dat het parkeren van voertuigen bijdraagt aan de leefbaarheid van de openbare ruimte, dat fietsen en auto's harmonieus samen kunnen bestaan, en dat duurzamere vormen van vervoer zoals elektrische voertuigen en deelauto's steeds meer ruimte krijgen. In deze dynamische samenleving blijven we streven naar de juiste balans tussen het faciliteren van de parkeerbehoefte, het bereikbaar houden van de gemeente en het behouden van een leefbare en groene openbare ruimte.

3 Bereikbare centra en winkelgebieden

Heiloo kent twee centra; het stationsgebied en winkelgebied 't Loo. Winkelcentrum Het Hoekstuk is als significant winkelcentrum ook in deze sectie meegenomen. Elk van deze gebieden heeft een eigen functie, en ze dragen allemaal bij aan de levendigheid en de voorzieningen van Heiloo.³

3.1 Stationsgebied

Dit gebied rondom het station is een belangrijk centrum van Heiloo, waar verschillende functies samenkomen, zoals detailhandel, horeca en zakelijke voorzieningen. Het is tevens een belangrijk vervoersknooppunt voor de regio, wat het tot een belangrijke ontmoetingsplek maakt. In dit gebied wordt gestreefd naar meer publieke functies en een aantrekkelijkere openbare ruimte.

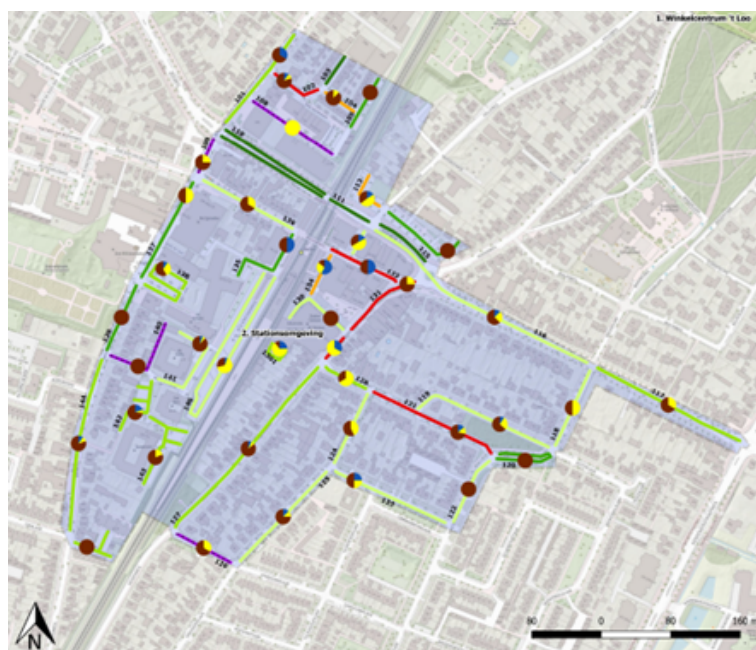
Parkeersituatie

In de stationsomgeving (blauwe gebied op de figuur) liggen in totaal 941 parkeerplaatsen. De parkeerdruk varieert tussen de 33% en 50%. Binnen dit gebied geldt in een aantal straten en in de parkeergarage een parkeerschijfzone (blauwe zone). Ten westen van het station ligt het P+R-terrein die geen onderdeel maakt van de parkeerschijfzone.

parkeerregime	aantal parkeerplaatsen
parkeerschijfzone op straat	118
parkeergarage (parkeerschijfzone)	203
P+R	180
geen parkeerregime	440

Tabel 1: Aantal parkeerplaatsen Stationsgebied

3) De cijfermatige informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op parkeertellingen in maart 2025: Bureau de Groot Volker, 'Parkeeronderzoek Heiloo, bebouwde kom en drie centrumgebieden' rapportnummer 253250-01.



LEGENDA

Deelgebied



Bezetting

Geen capaciteit

0%

>0 - 40%

40 - 60%

60 - 80%

80 - 85%

85 - 90%

90 - 100%

100 - 120%

Meer dan 120%

Geen cap, wel druk

Motief

Bewoner

Langparkeerder

Bezoeker

12 Sectienummer

Figuur 1: Resultaat parkeeronderzoek zaterdag 22 maart 2025 15:00 uur

De parkeerdruk varieert sterk tussen de verschillende zones. Op het P+R-terrein is op donderdag de parkeerdruk hoog (circa 90%), terwijl op zaterdag de parkeerdruk maximaal 66% is. De parkeergarage kent een gemiddelde parkeerdruk van 43% tijdens openingstijden, waarbij tijdens een aantal piekmomenten de parkeerdruk hoger ligt. De hoogste piek (zaterdag 17.00 uur) bedraagt 88% parkeerdruk, terwijl de tweede piek een parkeerdruk van 70% heeft.

Ook binnen de parkeerschijfzone op straat varieert de parkeerdruk sterk. Binnen de gehele parkeerschijfzone op maaiveld varieert de parkeerdruk tussen de 20% en 42%. Wanneer enkel wordt gekeken naar de parkeerplaatsen nabij de winkels ten oosten van het station (stationsweg en stationsplein) zien we een ander beeld. In deze zone is sprake van een hoge parkeerdruk, met name op zaterdag, wanneer op meerdere momenten meer auto's staan geparkeerd dan dat er parkeerplaatsen zijn.

Parkeeropgaven

Het stationsgebied kent een aantal parkeeropgaven waar momenteel al (deels) aan wordt gewerkt. Dit wordt opgepakt in het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied. Binnen dit plan wordt een integrale visie met maatregelen opgesteld voor de verbetering van het stationsgebied. Binnen deze uitwerking zullen ook de parkeeropgaven een plek krijgen.

De parkeeropgaven zijn vanuit de participatie en probleemanalyse naar voren gekomen. Deze opgaven zijn:

- De parkeerdruk op de P+R;
- De hoge parkeerdruk rondom de winkels op maaiveld;
- Het fietsparkeren.

Parkeerdruk P+R

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op de P+R gemiddeld op de werkdag rond de 90% ligt, met een gemeten piek van 98%. Bij deze parkeerdruk ervaren parkeerders dat het P+R-terrein vol staat. Dit is vanuit de online-enquête ook aangegeven. Daarbij is tevens aangegeven dat de maatvoering van de vakken krap is, waardoor het soms voorkomt dat vrije parkeerplaatsen niet bruikbaar zijn. Veruit de meeste parkeerders (circa 120) zijn langparkeerders die 's ochtends aankomen en in de loop van de middag weer vertrekken. Daarnaast wordt het parkeerterrein ook gebruikt door circa 40 bewoners uit de buurt. Binnen het parkeeronderzoek is eveneens de herkomst van de parkeerders bepaald. Hieruit blijkt dat 65% van de parkeerders afkomstig is uit Heiloo.

De ambitie van Heiloo is om het fietsgebruik, zeker binnen Heiloo, te stimuleren. Daarom zetten we in eerste instantie in op meer fietsgebruik richting het station. Hiertoe zijn wij in samenwerking met ProRail gestart met het uitbreiden en verbeteren van de fietsenstalling bij het station, zodat meer mensen de fiets daar kunnen parkeren. Daarnaast starten we met een aanpak om P+R-gebruikers bewust te maken van deze optie en zo mogelijk hun gedrag te beïnvloeden.⁴

Vervolgens gaan we de parkeersituatie op de P+R monitoren om te bezien in hoeverre de aanpak succesvol is. Wanneer blijkt dat de parkeerdruk op de P+R hoog blijft, dan zullen we maatregelen overwegen om de parkeerdruk te verbeteren. Deze maatregelen zijn bijvoorbeeld: het invoeren van parkeerregulering met een korting voor treinreizigers, zodat bewoners niet langer op de P+R parkeren, het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen op de P+R of een combinatie van beide. Deze mogelijke maatregelen worden meegenomen in een nog op te stellen P+R-strategie voor de deelregio's Castricum/Uitgeest/Heiloo en Zaanstad binnen de zaanccorridor.⁵ Het P+R programma van de Zaanccorridor is een regionale aanpak waarbij wordt onderzocht welke interventies op en rond de P+R's nodig zijn om het netwerk van P+R's tussen Heerhugowaard en Zaanadam bruikbaar te houden voor de lange-termijn. Door eventuele parkeerregulering tegelijkertijd met buurgemeenten in te voeren concurreren de stations niet met elkaar. Bij deze strategie moet ook rekening worden gehouden met het zogenoemde waterbedeffect om parkeeroverlast van treinreizigers in de omgeving te voorkomen.

Als gevolg van deze hoge parkeerdruk blijft een parkeerschijfzone in de stationsomgeving noodzakelijk, om te voorkomen dat treinreizigers de parkeerplaatsen bij de winkels gaan bezetten en voor bezoekers onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Aanpak parkeerdruk P+R

⁴ Deze actie is opgenomen binnen het uitvoeringsprogramma van het Fietsbeleidsplan 2025.

⁵ Binnen het Zaanccorridor overleg is op 25 juni 2025 het besluit vastgelegd om de mogelijkheden voor een P+R strategie te onderzoeken in de deelregio's Castricum/Uitgeest/Heiloo en Zaanstad.

- Uitbreiden aantal fietsparkeerplaatsen bij het station;
- Stimuleren fietsgebruik door middel van een campagne;
- Monitoren parkeersituatie;
- Ontwikkelen P+R-strategie.



Hoge parkeerdruk rondom winkels

Langs de winkels aan het stationsplein en de stationsweg (ten oosten van het spoor) liggen in totaal 22 parkeerplaatsen. De parkeerdruk is soms erg hoog (boven de 100%) en in de online-enquête zijn signalen van verkeersonveiligheid door conflictverkeer met voetgangers en fietsers aangegeven. Binnen het gebied wordt circa een derde van de parkeerplaatsen door bewoners gebruikt. De overige parkeerders zijn langparkeerders (personen die langer in de parkeerschijfzone parkeren dan toegestaan, zonder ontheffing) en bezoekers.

De gemeente Heiloo heeft de ambitie om meer ruimte voor de fietser en voetganger te geven. Op plaatsen waar knelpunten ontstaan met de (geparkeerde) auto, is het mogelijk dat we de auto verder weg plaatsen. Het stationsgebied is zo'n gebied. Door langs de winkels de parkeerplaatsen weg te halen, komt er meer ruimte beschikbaar voor de voetganger en fietser. De parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone is dusdanig laag, dat deze parkeerplaatsen kunnen worden gecompenseerd door benutting van de restcapaciteit in onder andere de parkeergarage. Binnen de parkeerschijfzone blijft, ook na het vervallen van de (maximaal) 22 parkeerplaatsen, de parkeerdruk met maximaal 52% ruim onder de grens van een acceptabele parkeerdruk blijft. Binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied zal dit verder worden uitgewerkt.

Het opheffen van de parkeerplaatsen biedt kansen voor verbetering van de inrichting van de openbare ruimte met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, geparkende fietsen en terrassen. Ook dit zal binnen de uitwerking van het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied worden meegenomen.

Aanpak hoge parkeerdruk rondom winkels

- Laten vervallen parkeerplaatsen Stationsplein en Stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.

Fietsparkeren

Een vaak benoemd probleem is de hoge parkeerdruk in de fietsenstallingen en het tekort aan fietsparkeerplaatsen bij zowel het treinstation als de winkels. Ook komt vanuit de online-enquête dat er onvoldoende stallingsruimte is voor fietsen die niet in een standaard rek passen, zoals kratfietsen en bakfietsen.

Het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen rondom het station is reeds gestart. Hier worden niet alleen het aantal fietsparkeerplaatsen uitgebreid, maar worden ook fietsparkeerplaatsen toegevoegd voor fietsen die niet in een standaard rek passen. De fietsparkeersituatie zal worden gemonitord om te bezien of de uitbreiding voldoende is.

Om ervoor te zorgen dat de beschikbare fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk beschikbaar zijn, worden regelmatig weesfietsenacties uitgevoerd. Tijdens de weesfietsenacties worden de fietswrakken en fietsen die langdurig in het rek staan verwijderd.



Ook rondom de winkels zal het aantal fietsparkeerplaatsen worden uitgebreid en zal er meer ruimte worden gecreëerd voor het parkeren van fietsen die niet in een standaard rek passen. Dit wordt opgepakt

binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied. Ook zal hierbij de monitoring van de fietsparkeerdruk worden meegenomen. De verwachting is dat bij winkels ook fietsen voor treinreizigers staan, dit zal na uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit bij het station verminderen. Door opheffen autoparkeerplaatsen nabij de winkels komt meer ruimte beschikbaar om het fietsparkeren op te lossen.

Aanpak fietsparkeren Stationsgebied

- Uitbreiden aantal fietsparkeerplaatsen bij station (*reeds gestart*);
- Continueren weesfietsenacties;
- Monitoren fietsparkeerdruk;
- Creëren meer fietsparkeerplaatsen voor buitenmodel fietsen;
- indien nodig: uitbreiden/herdistribueren aantal fietsparkeerplaatsen nabij winkels.

3.2 Winkelgebied 't Loo

Dit is een van de hoofdwinkelgebieden van Heiloo, waar naast winkels ook horeca- en maatschappelijke functies aanwezig zijn. Het gebied wordt gekarakteriseerd door de aanwezigheid van de Witte Kerk en de bijbehorende kerktuin. Er wordt gestreefd naar een versterking van dit gebied door meer variatie in winkels en horeca aan te bieden.

Parkeersituatie

In winkelgebied 't Loo (groene gebied op de figuur) liggen in totaal 1.257 parkeerplaatsen. De parkeerdruk varieert tussen de 45% en 65%. Binnen dit gebied geldt een parkeerschijfzone (blauwe zone) in een aantal straten. Binnen de parkeerschijfzone varieert de parkeerdruk tussen de 33% in de nacht, tot 60% op werkdagmiddag en maximaal 84% op zaterdagmiddag, met op het een na drukste moment een parkeerdruk van 69%.

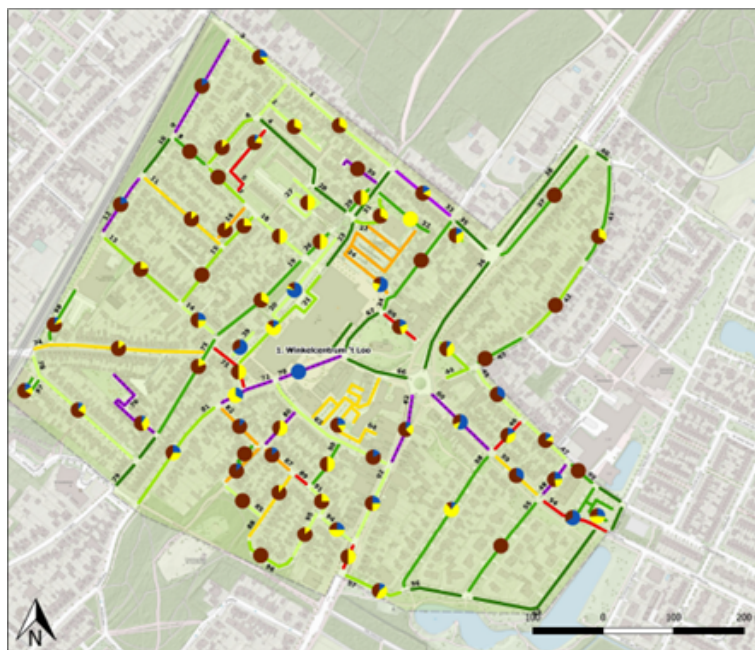
parkeerregime	aantal parkeerplaatsen
parkeerschijfzone op straat	425
geen parkeerregime	1.257

Tabel 2: Aantal parkeerplaatsen winkelgebied 't Loo

Parkeeropgaven

Winkelcentrum 't Loo kent een aantal parkeeropgaven die vanuit de participatie en probleemanalyse naar voren zijn gekomen. Deze opgaven zijn:

- Het fietsparkeren;
- Het veelvuldig parkeren door langparkeeders in de parkeerschijfzone;
- Onvoldoende parkeerruimte voor ruimtelijke ontwikkelingen.



LEGENDA

Deelgebied



Bezetting

Geen capaciteit

0%

>0 - 40%

40 - 60%

60 - 80%

80 - 85%

85 - 90%

90 - 100%

100 - 120%

Meer dan 120%

Geen cap, wel druk

Motief



Bewoner



Langparkeerder



Bezoeker

12 Sectienummer

Figuur 2: Resultaat parkeeronderzoek zaterdag 22 maart 2025 15:00 uur

Fietsparkeren

Uit de online enquête blijkt dat er bij winkelgebied 't Loo, en dan met name aan de noordzijde van het centrum, onvoldoende fietsparkeerplaatsen zijn. Dit, terwijl op andere locaties, bijvoorbeeld langs de Raadhuisweg, de fietsparkeervoorzieningen vaak ongebruikt blijven. Ook zijn er onvoldoende fietsparkeerplaatsen voor fietsen die niet in een standaard rek passen.

Vanuit het principe van vraagvolgend fietsparkeerbeleid, worden de fietsparkeerplaatsen zoveel mogelijk op locaties geplaatst waar de fietser de fiets wil parkeren. Daarom gaan we ongebruikte fietsparkeervoorzieningen verplaatsen naar locaties waar tekorten zijn. Ook gaan we meer ruimte creëren voor fietsen die niet in een standaard rek passen, zodat ook deze fietsen op gewenste locaties kunnen parkeren en verrommeling van de openbare ruimte wordt voorkomen. De werkzaamheden zullen we combineren met de Gebiedsvisie voor winkelgebied 't Loo, welke momenteel wordt opgesteld.

Aanpak fietsparkeren in winkelgebied 't Loo

- Verplaatsen ongebruikte fietsparkeerplaatsen naar locaties van tekorten, uit te werken binnen de Gebiedsvisie.
- Realiseren van fietsparkeerplaatsen voor fietsen die niet in een standaard rek passen.



Parkeren door langparkeerders binnen parkeerschijfzone

Hoewel de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone acceptabel is, functioneert de parkeerschijfzone niet zoals beoogd. Uit het parkeeronderzoek blijkt namelijk dat binnen huidige parkeerschijfzone maximaal 40% van de parkeerders binnen de parkeerschijfzone bezoekers zijn. Bovendien staat 20% tot 30% van de parkeerders langer geparkeerd dan de maximale parkeerduur. De overige parkeerders zijn bewoners, die mogelijk een parkeeronthefing hebben.

Omdat de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone acceptabel is, zorgen de langparkeerders daar niet direct voor een parkeerprobleem. Het is eerder omgekeerd en we concluderen dat de parkeerschijfzone juist te groot is. Van de 425 parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone worden er maximaal 95 door bezoekers gebruikt. Dit betekent dat met 175 tot 200 parkeerplaatsen⁶ binnen de parkeerschijfzone voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn.

We gaan daarom de parkeerschijfzone verkleinen tot een omvang van 175 tot 200 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen waar de meeste bezoekers staan en de parkeerdruk relatief hoog is tijdens winkelopeningstijden, zijn daarvoor de aangewezen locaties. Het parkeerterrein aan de Schoollaan is daarom een geschikte locatie voor de parkeerschijfzone. De exacte locatie van de parkeerschijfzone stemmen we nog af met de winkeliers.

Met het verkleinen van de parkeerschijfzone zijn ontheffingen voor de maximale parkeerduur niet langer nodig. Alle ontheffingen van de maximale parkeerduur komen te vervallen bij het verkleinen van de parkeerschijfzone. Er zijn immers voldoende parkeerplaatsen voor langparkeerders en bewoners beschikbaar.

Met het verkleinen van de parkeerschijfzone verwachten we dat het in de woonstraten net buiten de parkeerschijfzone minder druk wordt en dat de beschikbare parkeerplaatsen binnen het centrum beter worden benut. Voor de verschillende doelgroep betekent dit:

- Bezoekers met een korte verblijfsduur (maximaal 2 uur) kunnen blijven parkeren waar zij nu parkeren;
- Bezoekers die langer dan twee uur parkeren, hoeven niet langer buiten het centrum te parkeren, voor hen komen dicht bij de bestemming parkeerplaatsen vrij. Zij kunnen in het gehele centrum parkeren, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Uit de parkeertelling blijkt dat deze groep parkeerders (deels) al binnen het centrum geparkeerd staat;
- Bewoners kunnen de auto blijven parkeren waar zij nu ook al geparkeerd staan, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Indien op een adres meer dan 2 auto's zijn geregistreerd, kunnen deze auto's ook in het centrum parkeren;
- Ondernemers en werknemers krijgen eveneens de mogelijkheid om in het centrum te parkeren, met uitzondering van de nieuwe parkeerschijfzone. Uit de parkeertelling blijkt dat deze groep parkeerders (deels) al binnen het centrum geparkeerd staat.

Aanpak langparkeerders parkeerschijfzone in winkelgebied 't Loo

6) 95 parkeerders / 85% (maximaal gewenste parkeerdruk)

- Verkleinen parkeerschijfzone in overleg met winkeliers, met in totaal 175 tot 200 parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone;

Ruimtelijke ontwikkelingen.

Binnen het winkelgebied 't Loo is de transformatie en uitbreiding van een aantal panden, zoals het voormalige gemeentehuis, naar woningen wenselijk. Bij deze transformaties en uitbreidingen is het niet redelijkerwijs mogelijk om voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, terwijl het toevoegen van woningen binnen Heiloo één van de gemeentebrede opgaven betreft.

Binnen de Nota parkeernormen Heiloo 2025 zijn regels opgenomen om af te wijken van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Deze regels bieden voor het winkelgebied 't Loo onvoldoende oplossing. Daarom gaan we een aantal van deze regels wijzigen.

Binnen de vigerende parkeernormen geldt voor woningbouw een maximaal acceptabele loopafstand van 100 meter binnen de gehele gemeente. De loopafstand die mensen accepteren is echter geen vaste waarde, maar varieert afhankelijk van onder andere de aantrekkelijkheid van de looproute, de sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de looproute en de parkeerordening en de prijsstelling. Om deze redenen accepteert de gemeente binnen het winkelgebied een maximale loopafstand voor wonen van 200 meter.

Bij het benutten van restcapaciteit geldt daarbij dat, na de ontwikkeling, de maximale parkeerdruk op loopafstand onder de 85% moet blijven. Binnen het centrum zien we dat tijdens het piekmoment deze parkeerdruk nagenoeg wordt bereikt, maar dat op de 2de piek de parkeerdruk aanzienlijk lager ligt. Om de woningbouw in het centrum toch mogelijk te maken, accepteert de gemeente daarom dat het tijdens de absolute piek iets drukker wordt en gaan we voortaan naar de tweede piek kijken.

Dit betekent dat na de ontwikkeling de maximale parkeerdruk binnen loopafstand nog steeds onder de 85% moet blijven, met uitzondering van zaterdagmiddag tussen 14 en 16 uur. Dan mag de parkeerdruk hoger zijn.

Aanpak ruimtelijke ontwikkelingen in winkelgebied 't Loo

- Instellen langere maximale loopafstanden voor wonen;
- Aanpassen regels benutten restcapaciteit. De grens voor een maximale parkeerdruk van 85% geldt in centrumgebieden en niet voor de zaterdag tussen 14.00 en 16.00 uur.



3.3 Het Hoekstuk

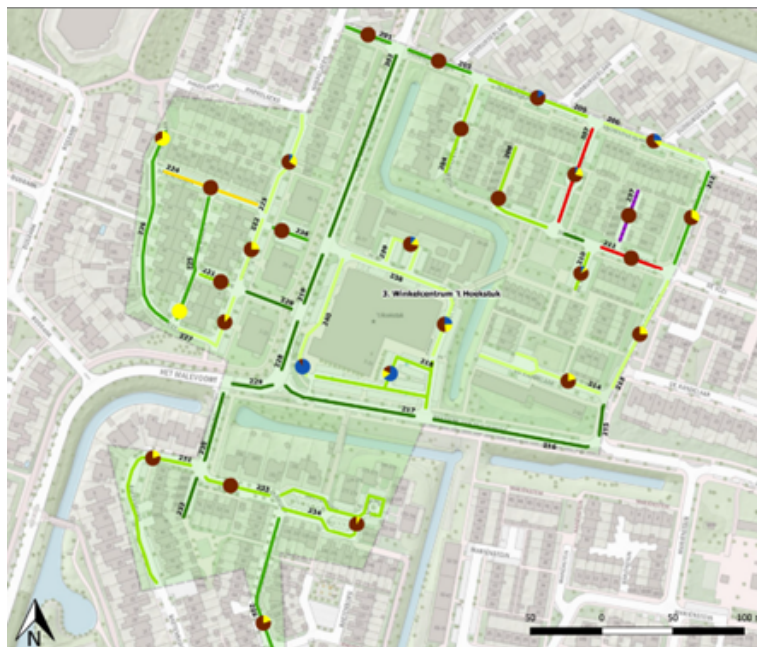
Dit winkelcentrum ligt in het westelijke deel van het dorp, waar zowel winkels als horeca te vinden zijn. Dit gebied heeft een centrale functie in het dagelijks leven van de inwoners van Heiloo en is een belangrijke voorziening voor de lokale gemeenschap.

Parkeersituatie

Winkelgebied Het Hoekstuk kent geen parkeerregulering. In het gebied rondom het winkelcentrum (groen gemarkeerde gebied in de figuur) liggen in totaal 478 parkeerplaatsen. De parkeerdruk varieert tussen de 48% en 61%. Direct grenzend aan het winkelcentrum, de straat Het Hoekstuk, liggen in totaal 147 parkeerplaatsen, waarvan 9 gehandicaptenparkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen met een elektrisch laadpunt. De parkeerdruk varieert van 22% in de nacht tot 65% op de werkdagmiddag en maximaal 79% op zaterdag. De meeste parkeerders zijn bezoekers.

Geen maatregelen

Vanuit de inventarisatie is door een aantal respondenten aangegeven dat het lastig is om hier een parkeerplaats te vinden en dat lastig is om in te parkeren vanwege de maatvoering van de parkeervakken. Vanuit het beleidsmatig oogpunt is sprake van een acceptabele parkeersituatie (zie hiervoor ook paragraaf 4.1) en wordt geconcludeerd dat rondom het Hoekstuk voldoende parkeerplaatsen liggen. Bij herinrichting of grootschalig onderhoud van het terrein zal naar de maatvoering worden gekeken. In het kader van ruimtegebruik en het feit dat de parkeerdruk momenteel dermate laag is mag dit leiden tot een verlaging van het parkeeraanbod.



LEGENDA

Deelgebied



Bezetting

Geen capaciteit

0%

>0 - 40%

40 - 60%

60 - 80%

80 - 85%

85 - 90%

90 - 100%

100 - 120%

Meer dan 120%

Geen cap, wel druk

Motief

Bewoner

Langparkeerder

Bezoeker

12 Sectienummer

Figuur 4: Resultaat parkeeronderzoek zaterdag 22 maart 2025 15:00 uur

Aanpak Het Hoekstuk

Op basis van de inventarisatie en de gemiddelde parkeerdruk is de gemeente niet voornemens om aanpassingen te doen in dit gebied.

4 Leefbare woongebieden

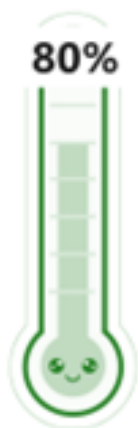
In de woongebieden zetten we in op leefbaarheid en klimaatrobustheid van de wijken. Het parkeerbeleid blijft hier zoveel mogelijk faciliterend, maar als de ruimte knelt, gaan we anders om met de ruimte voor de auto.

4.1 Voldoende parkeerplaatsen

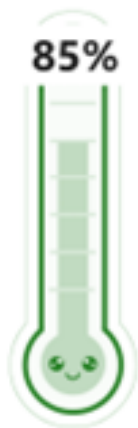
Voldoende openbare parkeergelegenheid betekent dat de zoektijd naar een parkeerplaats beperkt blijft, doordat voldoende parkeerplaatsen niet gebruikt worden, waardoor parkeerwisselingen kunnen worden opgevangen. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. Dit kan nadelig zijn voor de verkeersveiligheid en ergernis bij bezoekers en bewoners opwekken.

Kennisplatform CROW stelt dat bij een parkeerdruk tussen 85% en 90% het zoekverkeer toeneemt. In gebieden met veel langparkeerders en/of veel parkeerterreinen en -garages treedt dit op bij 90%. Vertaald naar Heiloo betekent dit dat de gemiddelde parkeerdruk op straat idealiter tussen de 80% en 90% ligt. Het gaat daarbij om de parkeerdruk op buurtniveau. In een straat, op een parkeerterrein of in een parkeergarage kan de parkeerdruk gerust hoger zijn, zolang in de naastgelegen straten op loopafstand

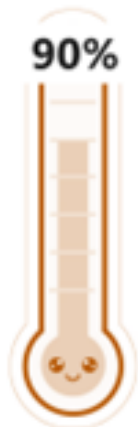
nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Een gemiddelde parkeerdruk op buurniveau boven de 90% beschouwen we als te hoog. Bij een parkeerdruk boven de 90% zijn maatregelen nodig om de parkeerdruk te verlagen.



Wanneer de parkeerdruk in een buurt structureel lager is dan 80%, neemt het parkeeraanbod op straat meer ruimte in dan noodzakelijk. In deze gebieden kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven voor andere doeleinden in de openbare ruimte, zoals vergroening.



Ook als de parkeerdruk niet structureel laag is, zijn er soms wensen om parkeerplaatsen op straat op te heffen voor andere functies in de openbare ruimte. Denk hierbij aan het plaatsen van een ondergrondse afvalcontainer, onderstation voor elektriciteit of het creëren van een speelstoep. Zolang de parkeerdruk op buurniveau onder de 85% blijft, is dit mogelijk.



Bij een parkeerdruk hoger dan 85%, is het niet zonder meer mogelijk om parkeerplaatsen voor andere doeleinden in te zetten. In dat geval zal een integrale afweging worden gemaakt. We hanteren als grens een bezettingsgraad op buurniveau van 90%.

Zeker wanneer de parkeerdruk hoger dan 90% wordt, is het wenselijk om de eventuele op te heffen parkeerplaatsen te compenseren.

4.2 Omgaan met hoge parkeerdruk

In gebieden met een parkeerdruk op straat boven de 90% zijn maatregelen nodig om de parkeerdruk te verlagen. Hierbij zijn diverse maatregelen mogelijk, waarbij het uitgangspunt is dat op straat geen groen wordt opgeofferd ten behoeve van parkeerplaatsen.

Beter benutten

Het beter benutten van de parkeerplaatsen op eigen terrein. We communiceren dat de oplossing ligt in het benutten van de parkeerplaatsen op eigen terrein.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk in sommige straten hoog is, terwijl in naastgelegen straten meer ruimte is. We communiceren dat de oplossing ligt in het benutten van parkeerplaatsen op iets grotere loopafstand.

Beïnvloeden van parkeergedrag

In sommige gebieden, zoals het stationsgebied, staan veel auto's van Heilooërs geparkeerd die daar niet wonen en voor een deel ook de fiets zouden kunnen nemen. Wanneer meer mensen de fiets gebruiken, kan de parkeeroverlast worden beperkt. De gemeente zet hierop in door middel van regionale aanpakken zoals de te ontwikkelen P+R strategie in het kader van de Zaancorridor en door middel van campagnes zoals Doortrappen.⁷

Bouwen van parkeerplaatsen

Een geplande herinrichting of een moment van grootschalig onderhoud (rioleringswerkzaamheden of onderhoud aan het wegdek bijvoorbeeld) zijn ideale momenten om na te gaan of veranderingen in de parkeersituatie wenselijk zijn. Via een herinrichting van de openbare ruimte is het soms mogelijk om door een andere verdeling van het verharde deel van de openbare ruimte parkeerplaatsen toe te voegen. Daarbij kan bijvoorbeeld ook worden gekeken naar meer ingrijpende maatregelen, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer waardoor meer ruimte beschikbaar komt voor parkeren.

Herinrichting van de openbare ruimte: nieuwe maatvoering is uitdagend

Bij een herinrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijke Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) die gebaseerd zijn op de richtlijnen van het kennisinstituut CROW. Aangezien de ontwerp-maatvoering van parkeerplaatsen in de loop van de tijd ruimer is geworden vanwege de steeds groter wordende auto's, kan dit leiden tot een verlies aan parkeerplaatsen. Wanneer het hanteren van de meest actuele richtlijnen voor de maatvoering van parkeerplaatsen ten koste gaat van openbaar groen of wanneer het leidt tot een verlies van meerdere parkeerplaatsen, terwijl de parkeerdruk in het gebied hoger is dan 90%, kan hiervan worden afgeweken. In dat geval is het van belang om de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen te blijven waarborgen. Parkeerplaatsen die te krap zijn voor het merendeel van de parkeerders hebben namelijk een averechts effect en verhogen de parkeerdruk juist.

In het verlengde hiervan geldt ook dat, wanneer er geen herinrichting is gepland, het niet verplicht is parkeerplaatsen die qua maatvoering niet meer voldoen aan de actuele richtlijnen, aan te passen. Aanpassing is wenselijk als de maatvoering een efficiënt gebruik in de weg staat.

In praktijk is het vaak lastig om binnen de verharde ruimte oplossingen te vinden voor een uitbreiding van het parkeeraanbod wanneer ook rekening wordt gehouden met voldoende brede trottoirs en voldoende ruimte voor fietsers. Door een integrale afweging tussen de belangen van de parkeerders en andere maatschappelijke effecten wordt bepaald of een andere verdeling tussen functies in de openbare ruimte wenselijk is. In de basis is het onwenselijk om bijvoorbeeld groen in te ruilen voor parkeerplaatsen. Met de integrale afweging wordt een rechtvaardige verdeling van de openbare ruimte gewaarborgd.

Een grootschalige aanpassing van de parkeersituatie moet altijd in combinatie met burgerparticipatie gaan, zodat in een buurt een passende oplossing wordt geboden. Het is daarbij belangrijk dat bewoners niet worden gestimuleerd om nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren om de negatieve impact op de klimaatadaptatie te beperken.

4.3 Toepassing Heilooërprofiel

De gemeente Heiloo heeft in sommige delen een wegprofiel met grasbermen. In deze grasbermen mag in principe geparkeerd worden. Het nadeel van het parkeren in de bermen is dat de bermen ernstig beschadigen en haar functie van het water afvoeren niet meer kan vervullen. Op plaatsen waar dit gebeurt, hebben omwonenden soms paaltjes ter voorkoming van parkeren in de bermen neergezet.

Het unieke Heilooërprofiel moet behouden blijven.⁸ Hoe we met bermen omgaan stijgt boven het parkeerbeleid uit en vraagt om een brede, integrale aanpak. Vanuit het parkeerbeleid is het mogelijk om op sommige locaties, waar de parkeerdruk laag is parkeerplaatsen op te heffen (zie ook paragraaf 4.1). Op locaties waar de bermen intensief worden gebruikt om te parkeren kan een andere inrichting van de berm verstandig zijn.

7) Deze actie is opgenomen binnen het uitvoeringsprogramma van het Fietsbeleidsplan 2025.

8) Zie ook 'Groenbeleidsplan Heiloo 2024 – 2034'.



4.4 Parkeren bij scholen

Tijdens de spijttijden bij scholen (brengen en halen) kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Ouders brengen en halen hun kinderen steeds vaker met de auto. Kinderen lopen rond de auto's die soms fout (en daardoor onoverzichtelijk) geparkeerd staan en zien ander verkeer daardoor moeilijk aankomen.

Het parkeren in de schoolomgeving is altijd maatwerk. Het parkeerprobleem bij scholen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De gemeente, de school en de ouders hebben hier een aandeel in. Het foutparkeren kan voor een deel opgelost worden door de ouders bewust te maken van het gevaar dat ze creëren rondom de schoolomgeving.

Het beleid van parkeren bij scholen is als volgt:

- Scholen kunnen door middel van communicatieacties ouders wijzen op het probleem. Daarnaast stimuleert de school de ouders om kinderen lopend of met de fiets naar school te brengen.
- De Gemeente Heiloo stimuleert scholen om de schooltijden te differentiëren. Door de schooltijden van scholen die dicht bij elkaar staan te differentiëren, wordt de drukte verspreid.
- Bij de begin- en eindtijden van de scholen dient bij de school extra gehandhaafd te worden op foutparkeren. Vooral aan het begin van het schooljaar besteden de gemeente hier aandacht aan.
- Bij de inrichting van de schoolomgeving zal het algemene principe van STOMP worden toegepast.⁹ Voor fietsen zorgen we voor plekken dichtbij, de auto staat iets verder weg. Ook gaan we onderzoeken of we het principe van schoolstraten, kunnen instellen rondom scholen. Dit doen wij in overleg met de scholen, ouders en omgeving.

Schoolstraten

Een schoolstraat is een straat die aan het begin en einde van de schooldag voor een half uur tot een uur wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Een schoolstraat is een goede maatregel om de schoolomgeving beweegvriendelijker, veiliger, prettiger en gezonder te maken.

Uit de inventarisatie is gebleken dat veel opmerkingen zijn gemaakt over het parkeren bij het scholencluster aan de Molenweg/Breedelaan. Er is met name aangegeven dat auto's storend of verkeersonveilig staan geparkeerd en dat er veel in de berm wordt geparkeerd. Dit laatste heeft er toe geleid dat omwonenden paaltjes en linten hebben gespannen om de berm te beschermen.

In deze schoolzone geldt momenteel een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 10 minuten. Een parkeerschijfzone betekent dat enkel in de vakken, en dus niet in de berm, geparkeerd mag worden. Deze maatregel werkt onvoldoende om het parkeren tijdens het halen en brengen van de school in goede banen te leiden. We gaan daarom de parkeerschijfzone opheffen. Deze locatie is de eerste schoolomgeving waar we gaan kijken naar een andere oplossing, waarbij we het algemene principe van STOMP volgen en kijken naar de mogelijkheden van schoolstraten.

5 Parkeerprincipes

Parkeerregulering is een maatregel om parkeeroverlast te voorkomen. Door middel van parkeerrestricties, zoals parkeerdurbeperking, worden bepaalde doelgroepen gestimuleerd om op andere locaties te parkeren. Daarbij is het uitgangspunt dat we parkeerregulering alleen toepassen wanneer dat echt nodig is.

9) Het STOMP principe is een prioriteringskader bij het opstellen van een duurzaam mobiliteitsbeleid. STOMP is de afkorting voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's. Waarbij de voorkeur uitgaat naar zoveel mogelijk stappen en trappen, want dat is het meest duurzaam. Bij het minimaliseren van het aantal auto's is het doel niet om de auto te beteugelen, maar om de alternatieven aantrekkelijker te maken dan de keuze voor de auto.

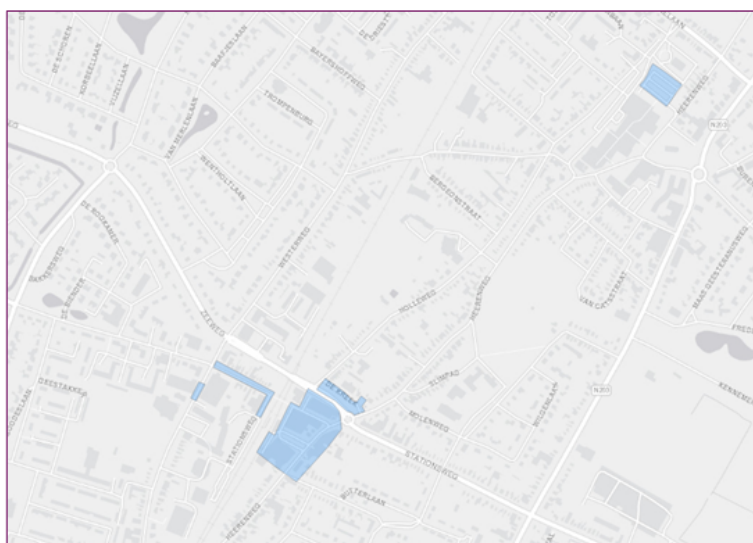
5.1 Reguleringsvorm: parkeerschijfzone (blauwe zone)

Het parkeren van voertuigen kan op verschillende manieren worden gereguleerd. In Heiloo wordt parkeerregulering toegepast door middel van parkeerschijfzones, ook wel blauwe zones, bij winkelcentrum 't Loo en in het stationsgebied. De parkeerschijfzone als regulering past goed bij Heiloo en het faciliterende karakter van het parkeerbeleid. Met een parkeerschijfzone wordt immers niet gestuurd op de hoeveelheid parkeerders maar op de parkeerlocatie: voor de kortparkeerders (binnen de parkeerschijfzone) op korte loopafstand van hun bestemming, langparkeerders (buiten de parkeerschijfzone) op iets grotere afstand. Eventuele ontheffinghouders mogen langer parkeren binnen de parkeerschijfzone.

De huidige parkeerschijfzone bij het scholencluster aan de Molenweg/Breedelaan wordt opgeheven (zie ook paragraaf 4.4).

Aanpassing parkeerschijfzones

- De parkeerschijfzone bij het scholencluster aan de Molenweg/Breedelaan wordt opgeheven.
- De parkeerschijfzone bij winkelgebied 't Loo wordt verkleind.



Figuur 5: Nieuwe begrenzing parkeerschijfzone

5.2 Reguleringsperiode en parkeerduur

De reguleringstijden moeten aansluiten bij de momenten waarop zich parkeerproblemen (kunnen) voordoen. In de regel is dat tijdens winkelopeningstijden. Daarnaast moet de maximale parkeerduur voor de meeste bezoekers voldoende lang zijn en daarnaast het misbruik door andere doelgroepen niet in de hand werken. In gebieden met een parkeerschijfzone gelden daarom de volgende uitgangspunten:

- maximale parkeerduur in de parkeervakken voorzien van een blauwe streep is 2 uur;
- reguleringsperiode: maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 18:00 uur, niet op zon- en feestdagen.

Aanpassing reguleringsuren

De tijden waarop de parkeerschijfzone geldt worden aangepast naar het tegenwoordige winkelgedrag. De begintijd is een uur later om 9:00 uur in plaats van 8:00 uur en de koopavond (vrijdagavond) komt te vervallen).

5.3 Ontheffingen

Een parkeerschijfzone is primair bedoeld om parkeerplaatsen beschikbaar te stellen aan bezoekers. Wanneer een parkeerschijfzone te groot wordt om te kunnen verantwoorden dat langparkeerders (bewoners en ondernemers) buiten deze zone moeten parkeren, ontstaat de noodzaak voor de uitgifte van ontheffingen.

Rondom het winkelcentrum 't Loo is de nieuwe omvang van de parkeerschijfzone klein genoeg en worden geen ontheffingen voor het parkeren in de parkeerschijfzone uitgegeven. De bestaande parkeer-ontheffingen rondom winkelcentrum 't Loo komen definitief te vervallen. In de Stationsomgeving heeft de parkeerschijfzone twee doelen: zowel om parkeerplaatsen voor bezoekers vrij te houden, als om

parkeeroverlast door treinreizigers tegen te gaan. Hier is de parkeerschijfzone groter en bestaat de noodzaak van afgifte van parkeerontheffingen wel.

Vanuit het algemene principe 'vraagvolgend in aantal, waar het moet sturend in locatie' kunnen bewoners onder voorwaarden in aanmerking komen voor parkeerontheffing. Zij hebben niet voldoende aan maximaal 2 uur parkeren. Om de parkeerdruk gelijkmatig te verdelen is aan de ontheffingen een beperkte geldigheid gekoppeld en is de ontheffing alleen geldig op specifieke locaties.¹⁰

Voor de bewonersontheffing moet een balans worden gevonden tussen de behoefte van bewoners, de parkeerdruk binnen de parkeerschijfzone en de parkeerdruk net buiten deze zone. Uitgangspunt is daarom dat per adres maximaal 1 bewonersontheffing wordt verleend. Als een adres kan beschikken over eigen parkeergelegenheid (een oprit, carport, garagebox of parkeerplaats in een garage) is dit adres uitgesloten voor een bewonersontheffing. Op deze manier wordt parkeren op eigen terrein gestimuleerd.

Een bezoekersontheffing is niet nodig, aangezien zij maximaal 2 uur kunnen parkeren binnen de parkeerschijfzone. Willen bezoekers langer parkeren, dan kunnen zij gebruik maken van parkeerplaatsen buiten de parkeerschijfzone.

Aanpassing parkeerontheffingen

- intrekken alle parkeerontheffingen;
- wijzigingen uitgifteregels naar:
- maximaal 1 parkeerontheffing per adres voor bewoners woonachtig binnen de parkeerschijfzone van het stationsgebied met aftrek van parkeergelegenheid op eigen terrein;
- de parkeerontheffing is enkel geldig op het parkeerterrein langs De Kreek;
- de parkeerontheffing is geldig voor de periode van 1 jaar;

5.4 Handhaving

Binnen de gemeente Heiloo zijn boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren) verantwoordelijk voor de handhaving op parkeermaatregelen. De politie handhaaft alleen bij excessen. Het gaat daarbij om de handhaving op:

- **de maximale parkeerduur in de parkeerschijfzone**
Tijdens de reguleringsuren zal de naleving van de maximale parkeerduur binnen de parkeerschijfzone moeten worden gehandhaafd. Op deze wijze blijft voldoende parkeerruimte voor kortparkeerders en voor ontheffinghouders beschikbaar.
- **foutparkeren van auto's**
Handhaving op foutparkeren gaat onder andere over het parkeren op trottoirs, hoeken van kruispunten en op het onterecht parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats of een plaats voor elektrisch laden. Daarnaast wordt parkeerruimte ook ingenomen door 'obstakels'. Dit zijn bijvoorbeeld lange voertuigen, aanhangers, caravans en containers. Handhaving op het stallen van obstakels gebeurt op basis van de Verordening fysieke leefomgeving (VFL).
- **Weesfietsen**
Om de beschikbaarheid van fietsenstallingen te waarborgen vindt minimaal één keer per jaar een zogeheten weesfietsenactie plaats, waarmee ongebruikte fietsen worden verwijderd, zodat stallingsmogelijkheden beschikbaar blijven. De weesfietsenactie wordt met name ingezet bij de winkelcentra en bij het station.

Handhaving bepaalt zelf wanneer en waarvoor de handhavers worden ingezet. Uitgangspunt daarbij is integrale handhaving. Voor parkeren is het met een efficiënte en doelgerichte aanpak mogelijk dat met minimale inzet maximaal resultaat wordt behaald. Dit betekent dat voorspelbaarheid in de handhaving zo laag mogelijk moet zijn. Spreiding over de dag en de week is hierbij essentieel; dus ook handhaving op maandagochtend, een keer om kwart voor zes of twee tot drie keer op een dag dezelfde ronde.

5.5 Ruimtelijke ontwikkelingen: voldoende parkeerplaatsen

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen is het belangrijk dat voldoende parkeerplaatsen voor fietsen en auto's worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat parkeeroverlast in of verrommeling van de openbare ruimte optreedt. In de Nota parkeernormen Heiloo 2025 is het toetsingskader opgenomen voor 'voldoende' parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen in Heiloo. De belangrijkste principes hierbij zijn:

¹⁰ In het stationsgebied zijn de bewonersontheffingen alleen op het parkeerterrein De Kreek geldig.

- In iedere nieuwbouw- of transformatieontwikkeling is sprake van een bepaalde behoefte aan parkeerplaatsen. Aan de hand van de nota parkeernormen wordt de omvang van deze behoefte bepaald.
- Nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen mogen niet leiden tot een verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte waardoor bewoners hun auto niet meer kunnen parkeren.
- De gemeente Heiloo streeft naar een flexibel parkeernormenbeleid. Deze flexibiliteit uit zich in de wijze waarop de parkeernormen worden toegepast en niet in de hoogte van de parkeernormen.
- Bedachte parkeeroplossingen zijn toekomstbestendig.

Aanpassing Nota parkeernormen Heiloo 2025

Als gevolg van de parkeeropgaven uit dit parkeerbeleidsplan zijn de volgende aanpassingen in de Nota parkeernormen nodig:

- Binnen de stedelijke zone Centrum, zoals opgenomen in bijlage 1 van de Nota parkeernormen, geldt voor de functie wonen een acceptabele loopafstand van 200 meter in plaats van 100 meter.
- Binnen de stedelijke zone Centrum, zoals opgenomen in bijlage 1 van de Nota parkeernormen, geldt dat bij gebruik van bestaande openbare parkeervoorziening na afwenteling van (het resterende gedeelte van) de parkeerbehoefte, de parkeerdruk niet hoger mag zijn dan 85%, met uitzondering van zaterdagmiddag tussen 14:00 en 16:00 uur, dan mag de parkeerdruk hoger zijn.

5.6 Monitoring

Parkeerbeleid is niet statisch. Daarom is het belangrijk om de parkeersituatie te volgen. Op deze manier kan de gemeente Heiloo zicht houden op het effect van het gevoerde beleid en de effecten van de nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Op basis van resultaten vanuit de monitoring kan indien nodig tijdig worden bijgestuurd.

De monitoring van het parkeerbeleid bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Parkeerdrukmeting**
Met een parkeerdrukmeting wordt bepaald of het parkeeraanbod aansluit bij de parkeervraag. Als de parkeerdruk op meerdere momenten groter blijkt te zijn dan de acceptabele bezettingsgraad (zie paragraaf 4.2), wordt onderzocht of en welke maatregelen nodig zijn. De parkeerdrukmeting wordt periodiek gehouden tijdens reguliere situaties (niet tijdens vakantieperiodes, festiviteiten, etc.).
De parkeerdrukmeting kan vaker gehouden worden als hier aanleiding voor is. De parkeerdrukmetingen voor auto's worden in ieder geval in de reguleringsgebieden uitgevoerd.
- **Parkeermotiefmeting**
Een parkeermotiefmeting toont aan welke doelgroepen gebruik maken van de parkeercapaciteit. Dit is vooral van belang in gebieden met parkeerregulering om te zien of de regulering het gewenste effect heeft. Indien sprake is van klachten over een hoge parkeerdruk overdag, kan worden overwogen om de parkeermotiefmeting ook in andere gebieden uit te voeren om de oorzaak van die hoge parkeerdruk te achterhalen. De parkeermotiefmeting wordt idealiter samen met de parkeerdrukmeting uitgevoerd.
- **Klachten**
Binnenkomende klachten op het gebied van parkeren geven een goed beeld van veranderingen in de parkeersituatie.

6 Ruimte voor de fiets en andere voertuigen

Om de ambitie van Heiloo fietsdorp en de inzet op meer duurzame mobiliteit waar te maken is aandacht nodig voor het beter faciliteren van fietsparkeren, parkeren van specifieke voertuigen en ander gebruik van bestaande voertuigen. De diversiteit en toepassingen van fietsen zijn toegenomen. Deelmobiliteit is in opkomst evenals elektrische voertuigen. Daarnaast moet ruimte voor gehandicaptenparkeerplaatsen en grote voertuigen blijven bestaan.

6.1 Fietsparkeren

Fietsers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de bestemming, het liefst voor de deur. Dit doen zij zowel op de daarvoor aangewezen fietsparkeerplaatsen als daarbuiten op het trottoir of op pleinen. Om verrommeling van de openbare ruimte te voorkomen en trottoirs beschikbaar te houden voor de voetganger, dienen in de centra, bij maatschappelijke voorzieningen (waaronder scholen en gezondheidscentra), bij OV-haltes en overige ontwikkelingen voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets beschikbaar te zijn op de juiste locaties. In de Nota parkeernormen Heiloo 2025 zijn fietsparkeernormen opgenomen die voorschrijven dat bij nieuwe ontwikkelingen voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd worden.

De gemeente Heiloo zet de fiets zowel spreekwoordelijk als fysiek op de eerste plek. Dit betekent dat fietsparkeerplaatsen in de centra zowel dichtbij bestemmingen in het centrum liggen, als centraal gelegen in het fietsnetwerk. Voor overige fietsparkeerplaatsen hanteert de gemeente Heiloo een vraagvolgend fietsparkeerbeleid, waarbij fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Vanuit de ambitie om fietsen te stimuleren, is het bieden van voldoende stallingsmogelijkheden voor diverse formaten fietsen op de juiste locaties een belangrijke randvoorwaarde.

Bij een herinrichting en bij grootschalig onderhoud wordt proactief bekeken of de inrichting geoptimaliseerd kan worden, waarbij, indien nodig, extra fietsparkeervoorzieningen op aantrekkelijke locaties worden gepositioneerd. Hierbij wordt rekening gehouden met fietsen met afwijkende maten (zoals bakfietsen), scooters en brommers. In de stationsomgeving en winkelcentrum 't Loo gaan we actief plaatsen inrichten voor het stallen van fietsen met afwijkende maten.

Daarnaast vormen signalen van bewoners aanleiding om te beoordelen of op locaties extra fietsparkeervoorzieningen nodig zijn. Indien nodig en mogelijk zal de gemeente het creëren van extra fietsparkeerplaatsen faciliteren. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen mag ten koste gaan van één of meer autoparkeerplaatsen, mits de parkeerdruk in de buurt onder de 90% blijft. Het creëren van extra fietsparkeervoorzieningen kan bijvoorbeeld tijdelijk worden ingevuld met een fietsparkeervlonder. Bij herinrichtingen of groot onderhoud wordt gekeken naar een permanente oplossing.

6.2 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Er zijn twee soorten voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen: een algemene gehandicaptenparkeerplaats en een gereserveerde parkeerplaats op kenteken (één gebruiker). Van deze parkeerplaatsen kan alleen gebruik gemaakt worden door houders van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart. Naast het parkeren op de voor gehandicapten gereserveerde parkeerplaatsen mag de houder van een (Europese) Gehandicaptenparkeerkaart volgens de wet:

- zonder parkeerdurbeperking in de parkeerschijfzone parkeren;
- maximaal 3 uur op een locatie met een parkeerverbod parkeren (dit geldt niet voor een stopverbod).

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen

De gemeente Heiloo streeft ernaar voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen te behouden. Hierbij wordt ernaar gestreefd dat 2% van de parkeercapaciteit bij bezoekerslocaties (voorzieningen) en bij de winkelcentra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Bij solitaire, sociaal maatschappelijke voorzieningen, zoals huisartspraktijken, kerken, bibliotheken en verzorgingshuizen is de richtlijn dat 5% van de parkeerplaatsen als algemene gehandicaptenparkeerplaats wordt ingericht. Deze parkeerplaatsen liggen op strategisch goede locaties, zo dicht mogelijk bij de ingang.

Het aantal en de ligging van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen wordt geëvalueerd bij signalen over een tekort of overschot en aan de hand van parkeerdrukmetingen. Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een algemene gehandicaptenparkeerplaats, is het niet nodig deze parkeerplaats te compenseren. De parkeervraag verandert immers niet, het gaat enkel om het vrijhouden van de parkeerplaats dichtbij de voorzieningen voor een specifieke doelgroep. Aangezien gehandicaptenparkeerplaatsen een afwijkende maatvoering vereisen, is het zelfs mogelijk dat meer dan één parkeerplaats verloren kan gaan.

Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

De criteria voor het toewijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag iedere gemeente zelf bepalen. De gemeente Heiloo heeft hier specifieke voorwaarden voor opgesteld waarin onder andere gekeken wordt naar parkeergelegenheid op eigen terrein. Parkeerdruk speelt hierbij geen rol, want we vinden het belangrijk dat de aanvrager verzekerd is van een vrije parkeerplaats nabij de bestemming.

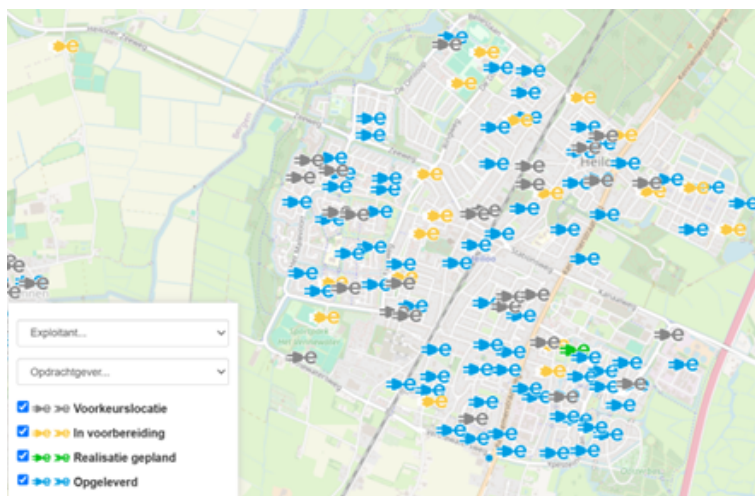
Wel gaan we in deze regels een wijziging doorvoeren. Momenteel komen mensen met een beperking enkel in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als zij maximaal 50 meter kunnen lopen. Dit vraagt om een extra toetsing. We laten deze regel vervallen, zodat alle houders van een gehandicaptenparkeerkaart in aanmerking kunnen komen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Een houder van een gehandicaptenparkeerkaart kan immers niet verder dan 100 meter lopen. Indien de aanvrager in een verpleeg- of verzorgingstehuis woont, wordt er geen individuele gehandicaptenparkeerplaats beschikbaar gesteld indien het verpleeg- of verzorgingstehuis beschikt over een eigen parkeerterrein. De aanvrager dient dan een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen. De aanvrager dient dan een gehandicaptenparkeerplaats op het parkeerterrein van het verzorgingshuis zelf aangewezen te krijgen.

Bij het omzetten van een reguliere parkeerplaats naar een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is het belangrijk om in overleg met de aanvrager te beoordelen wat ervoor nodig is om de parkeerplaats bruikbaar en bereikbaar te laten zijn. Deze hoeft vaak niet aan de maatvoering van een algemene gehandicaptenparkeerplaats te voldoen.

Aanpassing voorwaarden aanvraag gehandicaptenparkeerplaats op kenteken
- voorwaarde over loopbeperking van 50 meter laten vervallen.

6.3 Elektrische auto's

Het plaatsen van elektrische oplaadpunten in openbaar gebied is ondergebracht binnen een concessie van de metropoolregio Amsterdam (MRA-e). Binnen deze concessie is ook de toetsing van aanvragen ondergebracht. Deze toetsing vindt plaats op basis van de gemeentelijke spelregels zoals opgenomen in de Beleidsaanpak openbare laadinfrastructuur BUCH Gemeenten. De gemeente Heiloo zorgt er vervolgens voor dat de parkeerplaats(en) bij een elektrische oplaadpunt worden gereserveerd voor het parkeren en laden van elektrische voertuigen. Als een parkeerplaats wordt voorzien van een laadpaal, hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De parkeervraag verandert immers niet, een elektrische auto komt doorgaans in plaats van een auto op fossiele brandstof.



Figuur 3: Locatie met (toekomstige) openbare laadpalen, bron: Elaad

Voor elektrische oplaadpunten binnen de parkeerschijfzone geldt de maximale parkeerduur ook op deze oplaadpunten. Hiermee wordt kortstondig gebruik gestimuleerd. Ontheffinghouders kunnen echter ook van deze oplaadpunten gebruik maken en buiten de venstertijden geldt de maximum parkeerduur niet.

6.4 Deelmobiliteit

Autodelen draagt bij aan verduurzaming van het vervoer. Deelauto's mogen, net als elektrische auto's, overal worden geparkeerd waar particuliere auto's ook mogen staan. De gemeente Heiloo wil het gebruik van deelauto's faciliteren. Dit doet de gemeente door op aanvraag parkeerplaatsen te reserveren voor deelauto's. Het is echter aan de markt om daadwerkelijk deelauto's aan te bieden. Heiloo ontwikkelt samen met de andere BUCH gemeenten ook specifiek Deelmobiliteit beleid, hierin wordt uiteengezet hoe de gemeenten van plan zijn deelmobiliteit de komende jaren te begeleiden zodat de provinciaal opgestelde doelen rond duurzame mobiliteit kunnen worden behaald. Als een parkeerplaats wordt gereserveerd voor een deelauto, hoeft deze parkeerplaats niet gecompenseerd te worden, ook niet in gebieden met een hoge parkeerdruk. De essentie van de plaatsing van een deelauto is immers dat de parkeervraag eerder afneemt dan toeneemt.

6.5 Grote voertuigen

In de Verordening Fysieke Leefomgeving Heiloo (VFL) van de gemeente Heiloo is opgenomen dat het verboden is grote voertuigen (langer dan 6 meter en/of hoger dan 2,4 meter inclusief lading) te parkeren op aangewezen plaatsen en wegen. Hiervoor zal een aanwijzingsbesluit genomen worden. Tot dat besluit zijn er geen locaties aangewezen en mogen grote voertuigen binnen de gehele gemeente parkeren.

7 Uitvoeringsprogramma

Het beleid zoals hiervoor beschreven is grotendeels een voortzetting van het huidige beleid en de huidige praktijk. Uit de vaststelling vloeien daarom slechts enkele wijzigingen en acties voort. In onder-

staande tabel zijn deze opgenomen. De acties die reeds binnen ander beleid zijn vastgesteld zijn niet meegenomen. Daarbij is ook aangegeven op welke termijn de maatregelen moeten worden opgestart. Met korte termijn is daarbij bedoeld binnen één jaar na vaststelling van dit Parkeerbeleidsplan Heiloo 2025, middellange termijn binnen drie jaar en lange termijn binnen vijf jaar..

Parkeerregulering	
Aanpassen reguleringsuren parkeerschijfzone naar maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 18.00 uur	Korte termijn
Wijzigen uitgifteregels parkeerontheffingen	Korte termijn
Intrekken van alle parkeerontheffingen parkeerschijfzone	Korte termijn
Verkleinen parkeerschijfzone winkelgebied 't Loo in overleg met winkeliers	Korte termijn
Opheffen parkeerschijfzone Molenweg/Breedelaan en opstarten onderzoek naar passende inrichting schoolomgeving	Korte termijn
Stationsomgeving	
Vervallen parkeerplaatsen Stationsplein en Stationsweg (oostzijde), uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.	Middellange termijn
Uitbreiden mogelijkheden fietsparkeren voor fietsen die niet in een standaard rek passen, uit te werken binnen het Plan Kwaliteitsverbetering Oostelijk Stationsgebied.	Middellange termijn
Winkelgebied 't Loo	
Verplaatsen ongebruikte fietsparkeerplaatsen rondom winkelcentrum 't Loo naar locaties van tekorten, uit te werken binnen de Gebiedsvisie	Middellange termijn
Realiseren van fietsparkeerplaatsen voor fietsen die niet in een standaard rek passen, uit te werken binnen de Gebiedsvisie	Middellange termijn
wijziging of actie	planning

Monitoring parkeersituatie	
Monitoring parkeersituatie P+R stationsgebied	Middellange termijn
Monitoring fietsparkeerdruk stationsgebied	Middellange termijn
Monitoring parkeersituatie winkelgebied 't Loo	Middellange termijn
Overig	
Aanpassen Nota parkeernormen Heiloo 2025 met: • Acceptabele loopafstand wonen binnen zone centrum naar 200 meter • Bij benutten restcapaciteit in zone centrum geldt een maximale parkeerdruk van 85% muv zaterdagmiddag	Korte termijn
Aanpassen voorwaarden aanvraag gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	Korte termijn
Opstellen aanwijsbesluit grote voertuigen	Korte termijn
wijziging of actie	planning

Aldus besloten door de raad van de gemeente Heiloo in de openbare raadsvergadering vand.d. 15 december 2025.

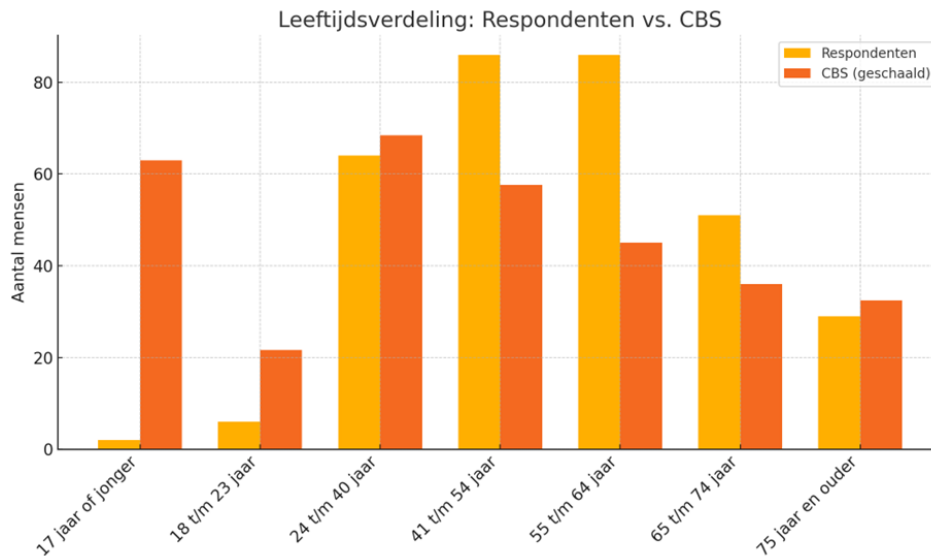
G. A. Beeksma
griffier

M. ten Bruggencate
voorzitter

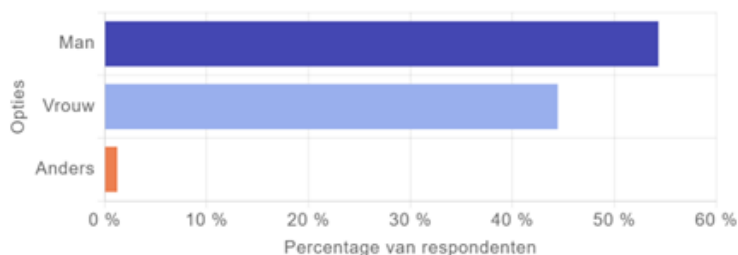
Bijlage 1: Uitkomsten online enquête

Dit parkeerbeleid is onder meer tot stand gekomen op basis van een online enquête over de knelpunten van de huidige parkeersituatie. Aan deze enquête onder inwoners hebben 324 respondenten deelgenomen. De enquête heeft open gestaan van 21 april tot 4 mei 2025. In deze bijlage zijn de belangrijkste uitkomsten van deze enquête opgenomen.

Achtergrondgegevens respondenten



Wat is uw geslacht?



Verbeterpunten autoparkeren

Moeilijk een vrije parkeerplaats te vinden

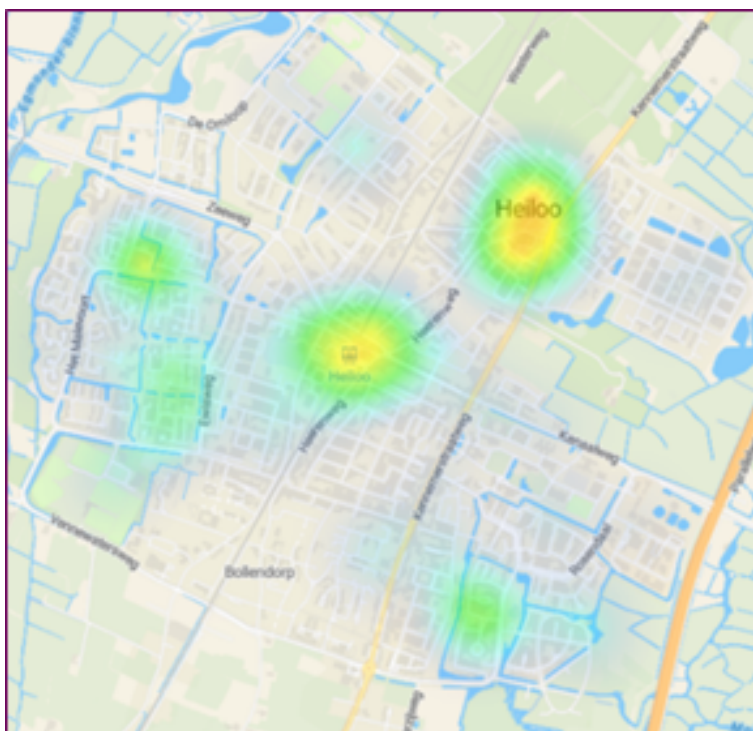
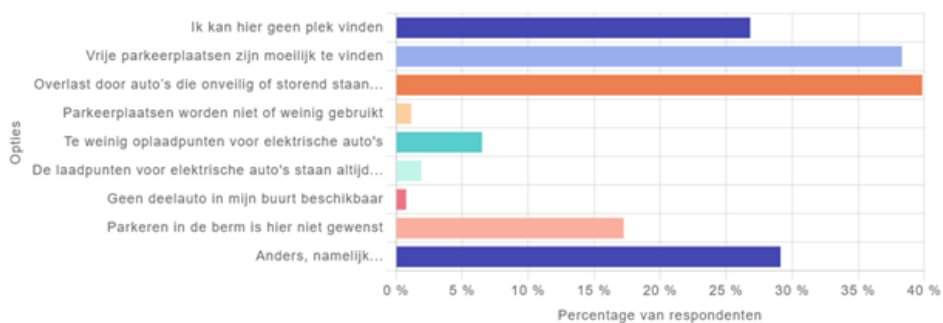
In figuur B1.1 zijn de locaties weergegeven waar 40% van de deelnemers van de enquête het moeilijk vindt om een parkeerplaats voor de auto kan vinden. De centra van het stationsgebied, winkelgebied 't Loo en Het Hoekstuk zijn daarbij duidelijk herkenbaar. Ook in een aantal woonstraten is aangegeven dat het moeilijk is een vrije parkeerplaats te vinden. Uit de gehouden parkeertelling (zie bijlage 2) blijkt eveneens dat in deze woonstraten de parkeerdruk weliswaar hoog is, maar ook dat in de naastgelegen straat nog vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Overlast van onveilig of storend geparkeerde auto's

Door 32% procent van de geënquêteerden wordt overlast ervaren van onveilig of storend geparkeerde auto's. Het merendeel van reacties is van toepassing rondom de schoolomgeving (Molenweg). Voertuigen worden op en nabij het kruispunt met de Breedelaan geparkeerd bij het halen en brengen van kinderen. Ook wordt parkeren in de berm hier door 14% van de respondenten als ongewenst beschouwd. Een andere locatie waar overlast wordt ervaren van onveilig of storend geparkeerde auto's het Stationsplein.

Berm moet beter geschikt gemaakt worden voor parkeren
Reactie in online-enquête

Welke verbeterpunten ziet u voor het autoparkeren?



Figuur B1.1: Aangegeven locaties waar het moeilijk is een vrije parkeerplaats te vinden

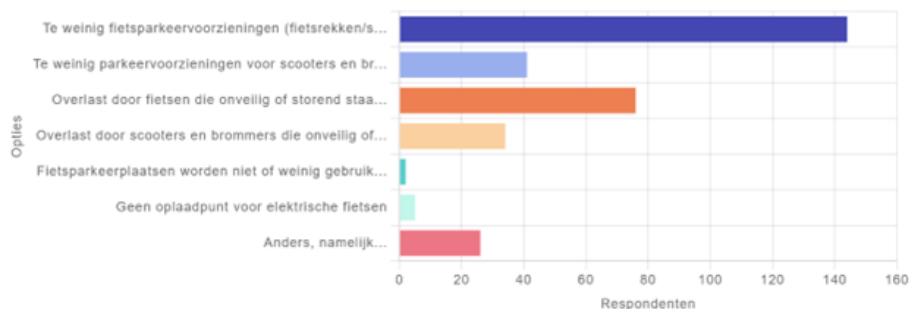
Verbeterpunten fietsparkeren

Fietsparkeren

In figuur B1.2 zijn de locaties weergegeven waar 45% van de deelnemers van de enquête te weinig parkeervoorzieningen voor fietsen, scooters en brommers ervaren. Van deze groep geeft nagenoeg iedereen aan dat er onvoldoende fietsvoorzieningen zijn en 29% refereert specifiek aan te weinig ruimte voor scooters en brommers. De stationsomgeving en winkelgebied 't Loo komen nadrukkelijk naar voren. Hierbij is aanvullend aangegeven dat er te weinig opstelplaatsen zijn voor bakfietsen en onvoldoende voorzieningen zijn om fietsen met een ketting vast te maken. Specifiek voor de stationsomgeving geldt bovendien dat fietsen, scooters en brommers storend of onveilig staan geparkeerd. Zo blokkeren wrakfietsen rekken en staan fietsen in de weg van looproutes.

Zeer onrustig gebied. Totaal achterhaald dat hier auto's mogen rijden voor de winkels / Vomar langs. Dit maakt het fietsparkeren ook 'onrustig' en gevaarlijk (af- opstappen ouderen, etc).
Reactie in online-enquête bij het stationsgebied

Welke verbeterpunten ziet u voor het fietsparkeren?



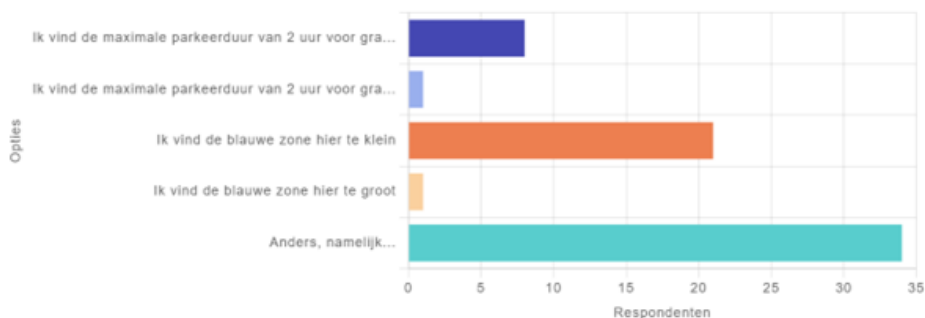
Figuur B1.2: Aangegeven locaties met te weinig parkeervoorzieningen voor fietsen, scooters en brommers

Verbeterpunten parkeren in de blauwe zone

Over het parkeren in de parkeerschijfzone (blauwe zone) zijn door de respondenten met name losse antwoorden gegeven. Hier zijn een aantal quotes van opgenomen. Daarnaast is op een aantal locaties, met name rondom winkelgebied 't Loo aangegeven dat de parkeerschijfzone daar te klein is. Dit betreffen met name de straten net buiten de parkeerschijfzone waar langparkeerders gaan staan en het zogenoemde waterbedeffect merkbaar is.

Steeds meer auto's van onder andere de appartementen boven het oude 'ING' gebouw, winkeliers en werknemers uit t' Loo en de nieuwe tandartspraktijk parkeren hier de auto, met als gevolg dat we zelf niet meer in onze eigen straat kunnen parkeren. Ook steeds meer mensen die willen winkelen parkeren hier de auto en niet in de blauwe zone. De overlast wordt steeds groter.
Reactie in online-enquête bij winkelgebied 't Loo

Welke verbeterpunten ziet u voor parkeren in de huidige blauwe zone?



Volgens mij gaat het prima zonder blauwe zones in Heiloo. Zeker om de horeca en eters te stimuleren om gebruik te maken van de horeca.
Reactie in online-enquête bij winkelgebied 't Loo

Verbeterpunten parkeren bedrijfsbusjes

Op een aantal locaties is aangegeven dat bedrijfsbusjes onveilig of storend geparkeerd staan. Dit zijn met name de locaties waar ook is aangegeven dat het lastig is een parkeerplaats te vinden.

In de woonwijken steeds vaker langdurig parkeren van bussen en campers. Meer handhaving op overtreding van de gemeenteverordening.
Reactie in online-enquête

Welke verbeterpunten ziet u voor het parkeren van bedrijfsbusjes en grote voertuigen?



Bijlage 2: Resultaten parkeertelling

Bureau de Groot Volker, 'Parkeeronderzoek Heiloo, bebouwde kom en drie centrumgebieden' rapport-nummer 253250-01.