



Heerhugowaard
Stad van kansen

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2014 - 2016



Afdeling Wijkbeheer
Juli 2013

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2014 - 2016

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Beleidskader	2
Financiën	3
Agenda Verkeersveiligheid 2014-2016.....	4
Besteding Inversteringbudget Duurzaam Veilig.....	4
Opgave.....	4
Ontwerpogave: sober en doelmatig	4
Leeswijzer overzichten	5
Evaluaties Projecten	6
Herinrichting Amstel.....	6
Langzaam Rijden gaat Sneller Westtangent.....	6
Octopusplan	7
Beleidsaanpassingen	9
Overzicht lopende projecten in 2013.....	10
Overzicht Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016	13

Inleiding

In het door de raad op 22 januari 2013 vastgestelde 'Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan 2030' is vastgelegd dat er elk jaar een notitie zal worden aangeboden met daarin de projecten met betrekking tot de verkeersveiligheid, een evaluatie van de projecten van de afgelopen jaren en mogelijke aanpassingen in het beleid aan hand van deze evaluaties.

In deze notitie wordt tevens een overzicht gegeven van de resultaten van het beleid gezien in verkeersongevallen per 10 jaar.

Dit is de eerste nota die volgens deze systematiek gemaakt is. Het gaat om de eerste uitwerking van het op 22 januari 2013 vastgestelde beleid vertaald in concrete maatregelen en enkele terugkoppelingen van verkeersveiligheidsprojecten van de afgelopen jaren.

Het geeft een overzicht van welke projecten er op het gebied van verkeer en vervoer in de komende jaren spelen. In dit overzicht is echter toegespitst op verkeersveiligheid en ook gerelateerd aan de doelen gesteld in het verkeersveiligheidsbeleid. Er is weliswaar gestreefd naar een volledig overzicht, maar er zijn, bijvoorbeeld, enkele wegonderhoudsprojecten weggelaten omdat ze geen wezenlijke verbetering of wijziging inhouden voor de verkeersveiligheid.

De ambitie is om alle verkeer en vervoer gerelateerde projecten in één overzicht te verwerken. In de komende jaren willen we toewerken naar zo'n volledige verkeer- en vervoersagenda.

Beleidskader

De projecten zijn opgedeeld in beleidslijnen uit het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan 2030, zodat inzichtelijk wordt hoe aan deze gestelde beleidslijnen wordt gewerkt.

Het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsbeleid bestaat uit:

1. Pro-actief- in plaats van reactief verkeersveiligheidsbeleid
2. Door met Duurzaam Veilig
 - a. De principes van de landelijke strategie duurzaam veilig en bijbehorende inrichtingsprincipes hebben in de afgelopen jaren vruchten afgeworpen
 - b. Nieuwe indeling van wegcategorieën
3. Omgekeerd ontwerpen – prioriteit naar de kwetsbare verkeersdeelnemer
 - a. Veilig oversteken
 - b. Fietsbeleid
 - c. Gedeelde openbare ruimtes
 - d. Octopusplan
4. Doelgroepenbeleid
 - a. Jongeren
 - b. Ouderen
5. Verbeterslag evaluatie van projecten met een (verwacht) verkeersveiligheidseffect
 - a. Evaluaties
 - b. Verkeersveiligheidsaudits

Financiën

In het beleid is tevens vastgelegd dat de gelden voor Duurzaam Veilig doelgericht worden ingezet als een investeringsbudget bij wegonderhoudprojecten of projecten van de sector Stadsontwikkeling en niet langer voor het verbeteren van 2 zogenoemde blackspots per jaar. In deze notitie is een planning verwerk waarin deze extra verkeersveiligheidsimpuls voor de komende jaren wordt benoemd.

Verkeersveiligheidsdoelstellingen 2002-2012

In het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan 2030 zijn de volgende de ambities uitgesproken:

Periode	Maximaal aantal verkeersdoden in 10 jaar	Maximaal aantal ernstige verkeersgewonden in 10 jaar
2010-2020	14	188
2020-2030	8	146

De gegevens voor de periode 2002 – 2012 zijn als volgt:

Periode	Aantal verkeersdoden	Aantal ernstige verkeersgewonden
2002-2011	33	413
2003-2012	28	375
<i>2002-2006</i>	19	238
<i>2002-2012</i>	9	137
Extrapolatie¹	18	274

In bovenstaand overzicht is te zien dat het verkeersdoden en slachtoffers zeker aan het afnemen is, maar dat met name op het gebied van de verkeersgewonden we nog niet in de buurt van de doelstellingen komen. Daarbij moet worden opgemerkt dat de registratie van ongevallen in 2010, 2011 en 2012 als gevolg van veranderde werkwijze bij de politie erg laag was en eigenlijk ongeschikt zijn om in een historische reeks te kunnen presenteren. Concreet betekent dit dat het werkelijke aantal ongevallen waarschijnlijk hoger ligt.

In het 'Heerhugowaards verkeersveiligheidsplan' is al uitgegaan van deze verminderde kwaliteit van de ongevalgegevens en hierop is het beleid en de werkwijze al aangepast.

¹ Trend van de laatste 5 jaar geëxtrapolerd naar 10 jaren

Agenda Verkeersveiligheid 2014-2016

De agenda is te vinden vanaf pagina 13

Besteding Inversteringsbudget Duurzaam Veilig

In de komende jaren stellen wij voor de volgende projecten (mede-) te financieren vanuit het inversteringsbudget 'Duurzaam Veilig'.

Een aantal activiteiten, voornamelijk gedragsbeïnvloedende maatregelen, keren jaarlijks terug. Deze zijn hier niet specifiek vermeld, ze staan wel in de grote lijst.

2014

- Aanpak kruising Zuidtangent Bevelandseweg – Stationsplein (2.11)
- Octopusplan de Vaart

2015

- Gedeelde openbare ruimte 't Kruis (3c.3)

2016

- Planstudie doorstroming Oosttangent (1.4)
- Fietsstraat Middenweg Zuid (2.19)

Opgave

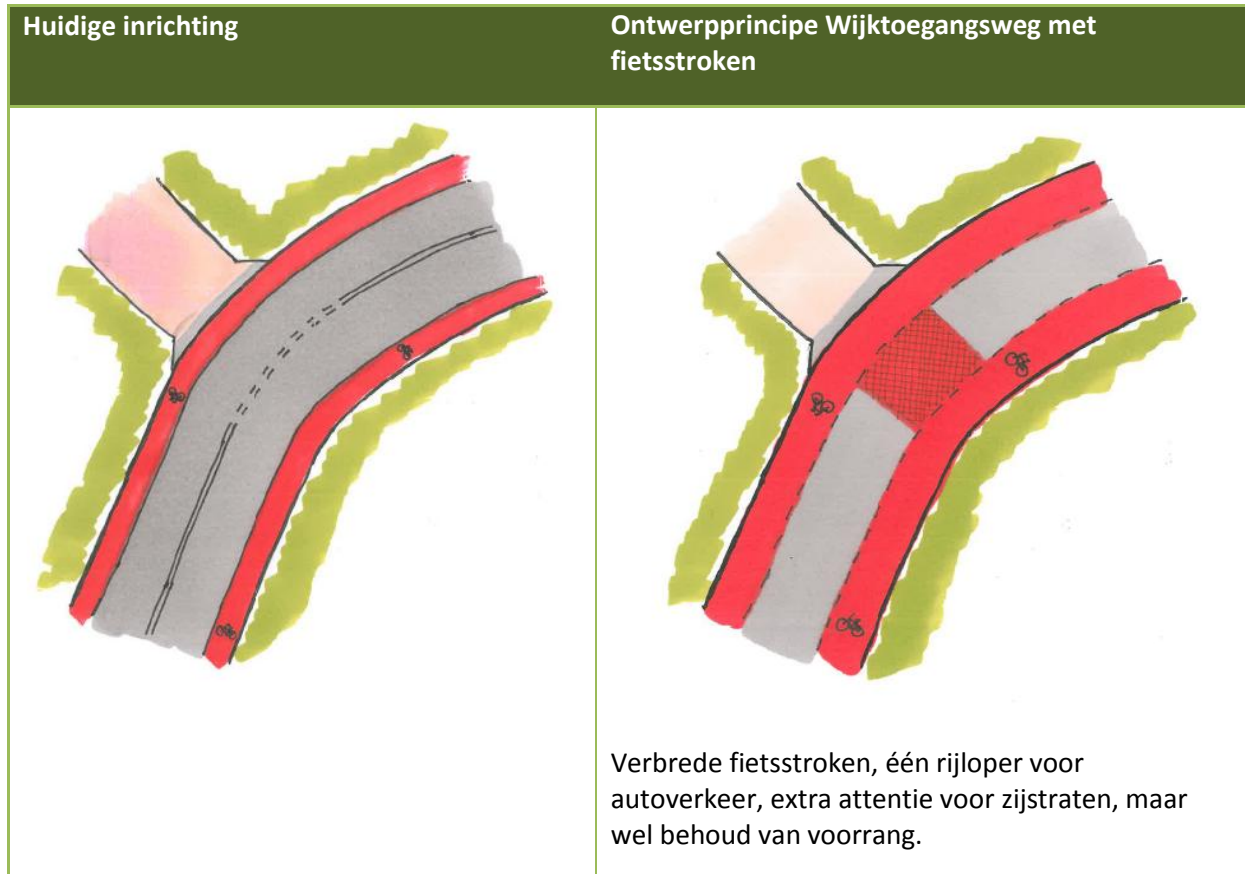
Wat in de agenda opvalt, is dat met name in 2014 een groot aantal onderhoudsprojecten gepland staan aan wegen die volgens het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan 2030 omgevormd moeten worden naar een 'lagere' wegcategory. Dat levert niet alleen een behoorlijke ontwerpogave op, maar ook een opgave aangaande het plannen van de werkzaamheden en mogelijke omleidingsroutes. Inmiddels hebben wij hiervoor een goede regiestrategie opgezet. In 2013 gold een dergelijke opgave namelijk ook vanwege de combinatie van onderhoudsprojecten met projecten op de provinciale wegen rondom Heerhugowaard. De lijst voor 2014 is overigens nog voorlopig, op basis van de uitwerking van de weginspectie kan worden bepaald dat de wegen maximaal 1 jaar naar achteren worden geschoven.

Ontwerpogave: sober en doelmatig

Voor wat betreft de ontwerpogave is de uitdaging om binnen de beschikbare onderhoudsgelden mogelijkheden te vinden om in het ontwerp uitdrukking te geven aan een deze lagere wegcategory en daaraan vastzittende kenmerken en gevraagd gedrag van de weggebruikers. Dat betekent dat de wijzigingen binnen het kader sober en doelmatig moeten blijven. Mocht een weg bij nader inzien niet voor onderhoud in aanmerking komen of de reikwijdte van onderhoud biedt geen kansen voor het uitdrukken van de gewijzigde wegcategory, dan kan zonder extra investeringen vanuit andere bronnen de verkeersveiligheidswens niet worden meegenomen.

Inmiddels is voor de wegcategory Wijktoegangsweg een inrichtingsprincipe opgesteld, die zal worden toegepast op alle wegen met fietsstroken die gecategoriseerd zijn als Wijktoegangsweg.

Op de volgende pagina is het inrichtingsprincipe ter illustratie uitgewerkt.



Leeswijzer overzichten

In de overzichten vanaf pagina 10 is per project aangegeven om welk type het gaat. Hier zijn 5 varianten denkbaar:

1. Beleid: het gaat hier om het vaststellen van een stuk beleid
2. Planstudie: het gaat om een verkennend onderzoek of plan
3. Uitvoering: het gaat om een concreet project
4. Gedragsproject: het gaat om een project gericht op (verkeers-)gedrag
5. Evaluatie: het gaat om een evaluatie van een al reeds uitgevoerd project

In de derde kolom is aangegeven in welke fase het project zich bevindt. De volgende fases worden onderscheiden:

1. Planfase
2. Ontwerpfase
3. Uitvoeringsfase
4. Evaluatie

Evaluaties Projecten

Herinrichting Amstel

In 2011 is het budget Duurzaam Veilig besteed aan de herinrichting van de Amstel. Dit project is in 2012 uitgevoerd en wordt in 2014 geëvalueerd.

Langzaam Rijden gaat Sneller Westtangent

Het noordelijke deel van de Westtangent is in de loop van 2009 volgens het principe van Langzaam Rijden gaat Sneller ingericht.

Door een afstudeerstudent aan de TU Delft, Erwin van der Leeden is uitgebreid onderzoek gedaan naar de werking en verkeersveiligheid van de kruisingsvorm 'voorrangspointje' in vergelijking met een voorrangskruising en een rotonde. Het onderzoek is gedaan op meerdere locaties in Nederland waar het principe is toegepast, waarvan de Heerhugowaardse Westtangent er dus één is.

Op 3 dagen zijn er middels cameraopnamen conflictobservaties gedaan op 3 kruisingen:

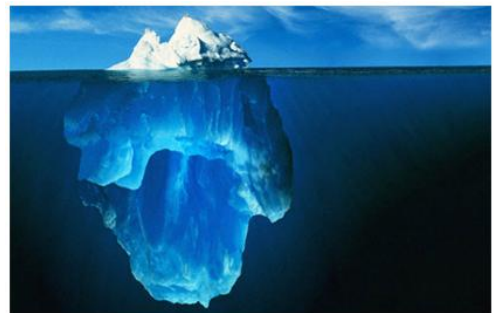
- het voorrangspointje op de Westtangent, ter hoogte van de aansluiting met de Umbriellaan en Jupiterlaan,
- de rotonde op de Westtangent, ter hoogte van de aansluiting met de Deimoslaan, Icaruslaan
- de kruising Zuidtangent, Stationsplein en Bevelandseweg.

Daarbij is gebruik gemaakt van een meetwagen van de TUDelft. Deze beschikt over een aanhanger met daarop de apparatuur en een camerapaal waarop een tweetal camera's worden bevestigd. Met de twee camera's is het kruispunt, met de nadruk op de fietsoversteken, gefilmd. De camerabeelden zijn gebruikt voor de conflictobservatie tussen het autoverkeer en het fietsverkeer ter hoogte van de oversteken. Daarnaast is het snelheidsprofiel van de auto's in doorgaande richting bepaald aan de hand van de beelden.

Bijzonder is dat bij dit onderzoek juist gekeken is naar de conflicten en bijna-ongevallen. De daadwerkelijke ongevallen zijn namelijk vaak het topje van de ijsberg. In dit onderzoek is ook het deel van de ijsberg wat nog onder water is zichtbaar geworden.

Er is onderzoek gedaan naar 3 verschillende situaties onderscheiden:

- Potentiële conflicten
- Bijna-ongevallen
- Ongevallen



Belangrijkste aandachtspunten uit het onderzoek voor ons als wegbeheerder zijn:

- Het voorrangspointje is in de Heerhugowaardse vormgeving veiliger dan een voorrangskruising
- Het voorrangspointje is in de Heerhugowaardse vormgeving veiliger dan en een rotonde.
- Als de snelheid op het voorrangspointje lager zou liggen zouden minder situaties leiden tot ongevallen, en in de categorie bijna-ongevallen blijven.

- De rammelstroken zijn niet voldoende uitgevoerd. De bedoeling is dat ze alleen worden gebruikt door groot verkeer, maar in de huidige uitvoering maken personenauto's veelvuldig gebruik van deze stroken als een gewoon rijvlak. Daardoor is de snelheid op afslaan bewegingen eigenlijk te hoog.

Het volledige onderzoeksrapport is geschreven in het engels en is op aanvraag beschikbaar.

Octopusplan

Op 5 februari 2013 is het college de evaluatie voorgelegd. Voor de volledigheid is zijn de conclusies en aanbevelingen van deze evaluatie hieronder samengevat.

Het gaat om de evaluatie van een viertal Octopusplannen.

Conclusies

Totstandkoming

De betrokken personen geven zonder uitzondering aan dat het contact en de samenwerking met de gemeente goed verlopen is. De gemeente is niet altijd de initiator geweest, maar heeft wel steeds open gestaan voor suggesties. Alle gesproken personen zijn positief over het contact met de gemeente. Wel wordt opgemerkt dat het netjes doorlopen van het gehele Octopus-proces tijdrovend is.

Communicatie

De geëvalueerde scholen hebben na implementatie van hun nieuwe schoolomgeving veel aandacht besteed aan educatie voor wat betreft de nieuwe regels en gebruiken. Zonder uitzondering geven ze echter ook aan dat na verloop van tijd de aandacht hiervoor wegzakt, en dat het nauwelijks haalbaar is om dit steeds opnieuw onder de aandacht te brengen. De boodschap komt dan ook niet meer over bij ouders. Sommigen merken op dat de maatschappelijke trend naar verruiming en individualisering ervoor zorgt dat ouders steeds minder aannemen, en steeds asociale gedrag gaan vertonen. Dit komt vooral bij het parkeren tot uiting.

Maatregelen

Bij alle geëvalueerde schoolomgevingen is meer gedaan dan het neerzetten van een aantal gekleurde palen. Steeds is in overeenstemming met de scholen en/of met ouders een integraal pakket met maatregelen vastgelegd, waar het Octopusmeubilair slechts onderdeel van uitmaakte. Om het nog sterker uit te drukken, het Octopusmeubilair heeft betrekkelijk weinig toegevoegde waarde, wanneer gekeken wordt naar andere maatregelen die vaak veel meer effect hebben. Zo worden het instellen van een éénrichtingsstructuur (Hasselbraam/Zepelin), fysieke versmallingen (Zonnewijzer/Fonkelsteen), inrichting van een 30 km/uur-zone (Familieschool) en het instellen van een stopverbod en geslotenverklaring (Atalanta) als meest waardevolle maatregelen gezien. De (bewust) sobere toepassing van Octopusmaterialen voegt daar relatief weinig meer aan toe. Het Octopusplan is zo gezien een goede kapstok geweest om een aantal knelpunten succesvol op te lossen, juist door toepassing van traditionelere verkeerskundige maatregelen.

Knelpunten

Wat betreft resterende knelpunten is een duidelijke tweedeling te ontdekken. Bij de scholen in een nieuwbouwwijk, waar de hele wijk een 30 km/uur-zone is (Hasselbraam/Zepelin en Atalanta) zijn geen grote knelpunten meer te benoemen. Parkeren, met name bij slecht weer is niet altijd

eenvoudig, maar echt verkeersonveilige situaties doen zich nauwelijks voor. De andere scholen (Zonnewijzer/Fonkelsteen en Familieschool) hebben wel een duidelijk parkeerprobleem. Bij de Zonnewijzer/Fonkelsteen is dat vooral hinderlijk, maar bij de Familieschool leidt dit, in combinatie met relatief hoge snelheden van doorgaand verkeer, echt tot onveilige situaties. De meeste scholen geven aan dat er niet voldoende fietsparkeervoorzieningen zijn. De hoop is dat meer en betere fietsparkeergelegenheid (ook tijdelijk fietsparkeren voor ouders) zal leiden tot een groter aandeel ouders dat hun kinderen fietsend naar school brengt.

Aanbevelingen

Bij de geëvalueerde scholen is soms sprake van (milde) parkeerproblematiek, en soms van ouders die zich niet veel aantrekken van de regels. Maar dit levert weinig direct aanwijsbare gevaarstelling op. De enige school waar op basis van schouw en vraaggesprekken een duidelijk onveilige situatie ontstaat is de Familieschool. Naar aanleiding van de conclusies worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Voor de Familieschool geldt dat een fysieke maatregel die de snelheid van het doorgaande autoverkeer op de Jan Glijnisweg afremt, wenselijk is. De versmalling die bij de Zonnewijzer/Fonkelsteen is aangebracht, functioneert goed en zou ook bij de Familieschool kunnen functioneren.
- Een uitbreiding van de fietsparkeervoorzieningen wordt door veel scholen gewenst vanwege ruimtegebrek. Het is aan te bevelen om hierin te voorzien, zodat (nog) meer kinderen met de fiets naar school komen.
- Parkeerproblematiek is zeer moeilijk op te lossen. Allereerst omdat een significante uitbreiding van de parkeergelegenheid in feite een uitnodiging voor ouders is om vooral met de auto te komen. Andere beperkende maatregelen betekenen vaak slechts een verplaatsing van het probleem. Toch is het voor de gemeente aan te bevelen om met de verschillende scholen in gesprek te gaan. Dan kan in combinatie met educatie en handhaving een oplossing of verbetering van het parkeerprobleem bewerkstelligd worden.
- Hoewel het tijdrovende stap-voor-stap-proces van het Octopusplan voor milde irritatie bij verschillende scholen heeft gezorgd, is de aanpak waarschijnlijk toch nuttig geweest. Door steeds gezamenlijk, en heel bewust verschillende stappen te doorlopen is namelijk wel draagvlak voor het uiteindelijke plan gecreëerd. In samenspraak zijn gemeente, schoolbestuurders, ouders en/of omwonenden in werkgroepen bijeen gekomen en hebben zo voor een gedegen en breed gedragen plan gezorgd. Een plan dat door de lokale inbreng bovendien per school op maat is gemaakt. Mochten andere scholen aangepakt worden, dan is het aan te bevelen om een dergelijke aanpak voort te zetten.
- Tot slot geeft een aantal scholen aan steeds meer moeite te hebben met het 'opvoeden' van ouders, en dat de trend is dat ouders steeds asociale gedrag gaan vertonen. Dit is complexe materie, en het is niet eenvoudig om ouders te bereiken. Toch zal de primaire taak hiertoe bij de scholen blijven liggen. De scholen staat dicht bij de ouders dan de gemeente. Wel zou in gezamenlijk overleg een strategie bepaald kunnen worden om dit probleem tegen te gaan.

Het volledige evaluatierapport is op 5 februari aan het college aangeboden en is op aanvraag beschikbaar.

Beleidsaanpassingen

Naar aanleiding van de evaluaties is het niet nodig het beleid aan te passen, wel zijn er voldoende aandachtspunten voor kruispuntontwerpen, naar aanleiding van de studie van de TU Delft.

Overzicht lopende projecten in 2013

In 2013 worden de volgende projecten in het kader van Verkeersveiligheid uitgevoerd

De projecten die (mede-) gefinancierd worden vanuit het investeringsbudget 'Duurzaam Veilig' zijn *cursief* gedrukt

	Project	Type project	Fase
Beleidslijn 1: Pro - Actief			
1 I	Verlengde Oosttangent	uitvoering	uitvoeringsfase
Beleidslijn 2: Door met Duurzaam Veilig			
2 I	Onderhoud W.M.Dudokweg	uitvoering	uitvoeringsfase
2 II	Aanbrengen bermverharding + onderhoud Beukenlaan	uitvoering	uitvoeringsfase
2 III	Onderhoud Gibbon	uitvoering	uitvoeringsfase
2 IV	Onderhoud Groenedijk	uitvoering	uitvoeringsfase
2 V	Onderhoud Zuidtangent (tussen Oosttangent en Middenweg)	uitvoering	uitvoeringsfase
Beleidslijn 3: Omgekeerd Ontwerpen			
<i>3a Veilig Oversteken</i>			
3a I	Vaststellen richtlijn oversteekplaatsen	beleid	ontwerpfase
3a II	Quick wins oversteekplaatsen	uitvoering	ontwerpfase
3a III	Acties 'Stop voor de Zebra'	gedragsproject	uitvoeringsfase
<i>3b Fietsverkeer</i>			
3b I	Beleidsoverzicht Heerhugowaard Fietsstad	beleid	ontwerpfase
3b II	Fietsstraat Stationsweg	uitvoering	uitvoeringsfase
3b III	Verwijderen van obstakels in fietsroutes	uitvoering	uitvoeringsfase
3b IV	Fietsvriendelijk maken Umbriëllaan	uitvoering	ontwerpfase
3b V	Onderhoud fietspad Westtangent (Icaruslaan-Middenweg)	uitvoering	ontwerpfase

3b VI	Onderhoud fietspad Westtangent B (Zuidtangent - Luipaardpark)	uitvoering	ontwerpfase
3b VII	Onderhoud fietspad Middenweg	uitvoering	ontwerpfase
3b VIII	Onderhoud fietspad van Veenweg	uitvoering	ontwerpfase
3b IX	Onderhoud recreatief fietspad Aquamarijn	uitvoering	uitvoeringsfase
3c Gedeelde Openbare Ruimtes			
3d Octopusplan			
3d I	De Vaart	uitvoering	ontwerpfase
3d II	Reflector	uitvoering	ontwerpfase
3d III	Vlindertuin	uitvoering	ontwerpfase
3d IV	<i>Columbus</i>	<i>uitvoering</i>	<i>ontwerpfase</i>
3d V	<i>Zevensprong</i>	<i>uitvoering</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
3d VI	Paperclip	uitvoering	uitvoeringsfase
3d VII	Carroussel	planstudie	planfase
Beleidslijn 4: Doelgroepenbeleid			
4a Jongeren			
4a I	<i>Streetwise</i>	<i>gedragsproject</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
4a II	<i>Gedragsbeïnvloeding middelbare scholen</i>	<i>gedragsproject</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
4a III	<i>Verkeersexamen</i>	<i>gedragsproject</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
4a IV	<i>FAST Bromfietsaanpak</i>	<i>gedragsproject</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
4b Ouderen			
4b I	<i>Training Elektrische fietsen</i>	<i>gedragsproject</i>	<i>uitvoeringsfase</i>
4b II	Toegankelijkheid Stadshart	uitvoering	ontwerpfase

Beleidslijn 5: Evaluatie			
5a Evaluaties			
5a I	Octopusplan Zonnewijzer / Fonkelsteen	evaluatie	evaluatie
5b Verkeersveiligheidsaudits			
5b I	Zuidtangent - Stationsplein - Bevelandseweg	evaluatie	evaluatie
5b II	Herinrichtingen 2014	evaluatie	evaluatie

Overzicht Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2014-2016

Nr.	Project	Type project	Fase	jaar van uitvoering	Toelichting
Beleidslijn 1: Pro - Actief					
1.1	Zuidtangent Stadshart	uitvoering	uitvoeringsfase	2014	Herinrichting ivm doorstroming en bereikbaarheid Stadshart
1.2	Aanpak snelheidsoverlast	beleid	planfase	2014	
1.3	Herinrichting Abe Bonnemaweg	uitvoering	ontwerpfase	2015	Opwaarderen ivm Ziekenhuis
1.4	Doorstroming Oosttangent-Zuid	planstudie	planfase	2016	
1.5	Spoortunnel Zuidtangent	planstudie	planfase	2016	
1.6	N23 Westfrisiaweg (project Provincie)	uitvoering	uitvoeringsfase	2014/2015	Project Provincie
1.7	Versmallen rijbanen Westtangent (tussen Zuidtangent en Saffier)	uitvoering	planfase	2014	
Beleidslijn 2: Door met Duurzaam Veilig					
2.1	Bromfiets op de Rijbaan Westtangent (i.c.m. 1.7)	uitvoering	planfase	2014	
2.2	Herinrichting Geul	uitvoering	ontwerpfase	2014	Omvormen naar WTW ²
2.3	Herinrichting Smaragd, tussen Saffier en Robijn	uitvoering	ontwerpfase	2014	Omvormen naar WTW
2.4	Herinrichting Westfrieslandsingel	uitvoering	ontwerpfase	2014	Omvormen naar WTW
2.5	Herinrichting Middenweg (ts. Amstel en Rustenburgerweg)	uitvoering	planfase	2014	Omvormen naar WTW
2.6	Herinrichting Esdoornlaan	uitvoering	planfase	2014	Omvormen naar ETW+ ³
2.7	Herinrichting van Foreeststraat	uitvoering	planfase	2014	Omvormen naar WTW
2.8	Herinrichting Amstel en Haringvliet (ts. Rustenburgerweg-Oosttangent)	uitvoering	ontwerpfase	2014	Omvormen naar WTW, kruising Amstel-Haringvliet voorrang anders
2.9	Onderhoud Reuzenpandasingel	uitvoering	planfase	2014	aandacht voor oversteekplaatsen

² Wegcategorie Wijktoegangsweg, zie 'Het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan', p17

³ Wegcategorie Erftoegangsweg+, zie 'Het Heerhugowaards Verkeersveiligheidsplan', p17

2.10	Onderhoud Smaragd (tussen Granaat en Saffier)	uitvoering	ontwerpfase	2014	kruising Saffier-Smaragd voorrang anders
Beleidslijn 2: Door met Duurzaam Veilig (vervolg)					
2.11	Onderhoud Rustenburgerweg, tussen Oosttangent en Korteweg exclusief kruising 't Kruis	uitvoering	planfase	2014	
2.12	Aanpak kruising Zuidtangent Bevelandseweg - Stationsplein	uitvoering	ontwerpfase	2014	
2.13	Onderhoud Veenhuizerweg	uitvoering	planfase	2014	
2.14	Onderhoud Nijverheidsplein	uitvoering	planfase	2014	
2.15	Onderhoud Kerkweg	uitvoering	planfase	2014	
2.16	Onderhoud Frik	uitvoering	planfase	2015	
2.17	Herinrichting Jan Glijnisweg, tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan	uitvoering	planfase	2015	Omvormen naar WTW
2.18	Onderhoud Jan Glijnisweg, tussen Huygendijk en Oterlekerweg	uitvoering	planfase	2015	
2.19	Herinrichting Middenweg Zuid	uitvoering	planfase	2016	Omvormen naar ETW+ / Fietsstraat
2.20	Onderhoud Middenweg tussen Esdoornlaan en Frans Halsstraat	uitvoering	planfase	2016	aandacht voor oversteekplaatsen
Beleidslijn 3: Omgekeerd Ontwerpen					
3a Veilig Oversteken					
3a.1	Acties 'Stop voor de Zebra'	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks	
3a.2	Aandacht voor oversteekplaatsen bij herinrichtingen (1.1, 1.3, 1.4, 2.2-2.20)	uitvoering	planfase	jaarlijks	

Beleidslijn 3: Omgekeerd Ontwerpen (vervolg)					
3b Fietsverkeer					
3b.3	Onderhoud fietspaden molenwijk	uitvoering	ontwerpfase	2015	
3b.4	Herinrichting Oterlekerweg (Fietsvriendelijk maken)	uitvoering	ontwerpfase	2015	
3b.5	Onderhoud Fietspad achter Rivierenwijk	uitvoering	ontwerpfase	2015	
3b.6	Aanleg fietsroute Rivierenwijk	uitvoering	planfase	2015	
3b.7	Verlengen fietsstraat Middenweg	uitvoering	ontwerpfase	2015	
3b.8	Fietstunnel Luipaardpark	uitvoering	planfase	2015	
3b.9	Onderhoud Huygendijk (Nollenhoek)	uitvoering	planfase	2016	Fietsvriendelijk maken
3c Gedeelde Openbare Ruimtes					
3c.1	Middenweg Centrumwaard	uitvoering	planfase	2015	
3c.2	Traverse de Noord	planstudie	planfase	2016	
3c.3	't Kruis (in combinatie met onderhoud Jan Glijnisweg, 2.17)	uitvoering	planfase	2015	
3c.4	Stationsgebied	planstudie	planfase	2016	
3d Octopusplan					
3d.1	De Vaart (relatie met 2.2)	gedragsproject / uitvoering	ontwerpfase	2013/2014	
3d.2	Reflector	gedragsproject / uitvoering	ontwerpfase	2013/2014	
3d.3	Columbus	gedragsproject / uitvoering	ontwerpfase	2013/2014	
3d.4	Carroussel (relatie met 2.10)	gedragsproject / uitvoering	planfase	2014	
3d.5	Vlindertuin	gedragsproject / uitvoering	ontwerpfase	2014	

Beleidslijn 4: Doelgroepenbeleid				
4a Jongeren				
4a.1	Streetwise	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks
4a.2	Gedragsbeïnvloeding middelbare scholen	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks
4a.3	Verkeersexamen	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks
4a.4	FAST Bromfietsaanpak	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks
4b Ouderen				
4b.1	Pilot seniorproof ontwerpen	planstudie	planfase	2014
4b.2	Training Elektrische fietsen	gedragsproject	uitvoeringsfase	jaarlijks
Beleidslijn 5: Evaluatie				
5a Evaluaties				
5a.1	Herinrichting Amstel	evaluatie	evaluatie	2014
5a.2	Octopusplan Zevensprong	evaluatie	evaluatie	2014
5a.3	Octopusplan Paperclip	evaluatie	evaluatie	2014
5a.4	Verkeersexamen	evaluatie	evaluatie	2014
5a.5	Toegankelijkheid Stadshart	evaluatie	evaluatie	2014
5a.6	Herinrichting Robijn	evaluatie	evaluatie	2014
5a.7	Octopusplan de Vaart	evaluatie	evaluatie	2015
5a.8	Octopusplan Reflector	evaluatie	evaluatie	2015
5a.9	Octopusplan Vlindertuin	evaluatie	evaluatie	2015
5a.10	Octopusplan Columbus	evaluatie	evaluatie	2015
5a.11	Verlengde Oosttangent	evaluatie	evaluatie	2015
5a.12	Fietsstraat Stationsweg	evaluatie	evaluatie	2015
5a.13	Zuidtangent Stadshart	evaluatie	evaluatie	2015
5a.14	Quick wins oversteekplaatsen	evaluatie	evaluatie	2015
5a.15	Octopusplan Carroussel	evaluatie	evaluatie	2016

Beleidslijn 5: Evaluatie				
5a Evaluaties				
5a.16	Abe Bonnemaweg	evaluatie	evaluatie	2016
5b Verkeersveiligheidsaudits				
5b.1	Herinrichtingen 2014 (2.2-2.7)	evaluatie	evaluatie	2014
5b.2	Spoortunnel Zuidtangent	evaluatie	evaluatie	2014
5b.3	Bromfiets op de Rijbaan Westtangent	evaluatie	evaluatie	2014
5b.4	Fietstunnel Luipaardpark	evaluatie	evaluatie	2014
5b.5	Herinrichtingen 2015 (2.16-2.18)	evaluatie	evaluatie	2015



Heerhugowaard
Stad van kansen

Parelhof 1 | Postbus 390 | 1700 AJ Heerhugowaard
Telefoon: 14 072 | Internet: www.heerhugowaard.nl