

Zaaknummer : 1181602  
Team : Infra en Projecten Heemstede  
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam  
Openbaarheid : Actief openbaar

## ONDERWERP

Collegebericht: Beantwoording schriftelijke vragen D66 Veilig 30

## VRAGEN

1. Is gekozen om de huidige vrijliggende fietsstroken bij de rijbaan te voegen en fietsers gelijkwaardig te laten zijn aan het gemotoriseerd verkeer voortgekomen uit de gedachte dat daarmee het gemotoriseerde verkeer afgeremd zal worden?
2. Bij welke intensiteit van fietsers zal dat het geval zijn en wordt die intensiteit, anders tijdens de tijden van fietsende scholieren, gehaald?
3. Gaat dit niet ten koste van de veiligheid van die fietsers? Hoe verhoudt dit zich tot studies die dit beamen [zie voetnoot 1]?
4. Is het principe van gemengd verkeer voldoende reden om een grote structurele ingreep te doen op de huidige, veilige inrichting?
5. Hoe strikt zijn de CROW richtlijnen voor de inrichting van GOW30 wegen? Waarom wordt afgeweken van de eerder gedeelde informatie waarin gesteld werd dat de voorkeur in veel situaties uit zal gaan naar vrijliggende fietspaden?
6. Zijn er geen alternatieven mogelijk (en waarbij misschien ook de bomen kunnen blijven staan) waar op andere wijze een GOW30 gecreëerd kan worden?
7. Hoe belangrijk is het principe van uniformiteit om deze ingrijpende herinrichting door te voeren, niet alleen op Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan, maar ook op de andere wegen in het WCP waar nu een zelfde situatie met gescheiden fietspaden is (zoals Van Merlen-, Lanckhorst- en Zandvoorstelaan)?
8. Welk effect heeft de voorgestelde inrichting (of alternatieven) op gebruik door nooddiensten en OV-busverkeer? Hoe wordt rekening gehouden met de komst van de OV-Hub en de bouw van vele huizen in Zuid-West Haarlem, en daarbij de behoefte aan een directe en efficiënte Oost-West verbinding met ons intercity station (en eventuele halte aan de kop van de Binnenweg)?

## TOELICHTING

Voor de beantwoording van de vragen, volgt eerst een toelichting op het project.

De herinrichting van de Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan maakt onderdeel uit van de uitvoering van het wegcategoryeringsplan (vastgesteld door de raad in Q3 van 2021). In dit plan, is een afwaardering van de Johan Wagenaarlaan naar 30 km/uur voorzien.

Daarnaast is door de raad van de gemeente Heemstede middels een amendement in de vergadering op 28 oktober 2021 besloten, om aan het Wegcategoryeringsplan Heemstede 2021 o.a. toe te voegen, de gehele César Francklaan naar GOW30 of ETW30 af te waarden, in uniforme categoryering als de Johan Wagenaarlaan, uitvoering in 2023;

Het wegcategoryeringsplan heeft als doel de verkeersveiligheid in Heemstede te verbeteren.

### *Definities*

- **Fietspad:**  
Vrijliggend fietspad. Fietsers zijn verplicht dit pad te berijden, indien het bord 'verplicht fietspad' geplaatst is. Naast fietsers mogen snorfietsen gebruikmaken van het fietspad en voetgangers bij het ontbreken van een trottoir of voetpad;
- **Fietsstrook:**  
Strook voor fietsers op de rijbaan, aangeduid met fietssymbolen en vaak een afwijkende verhardingskleur (rood). Fietsers hebben een juridische status en mogen daardoor niet gehinderd worden. Afhankelijk van de markering (doorgetrokken of onderbroken) is het voertuigen wel of niet toegestaan op de strook te rijden.
- **Fietsuggestiestrook:**  
Optische maatregel om de weg te versmallen. Geen juridische status voor fietsverkeer.

## BEANTWOORDING

1. *Is gekozen om de huidige vrijliggende fietsstroken bij de rijbaan te voegen en fietsers gelijkwaardig te laten zijn aan het gemotoriseerd verkeer voortgekomen uit de gedachte dat daarmee het gemotoriseerde verkeer afgeremd zal worden?*

Een wegprofiel met fietsstroken op de rijbaan is nodig om een herkenbaar wegbeeld te realiseren, wat meer dan in de huidige situatie, ook de functie van verblijfsgebied uitstraalt en de bijhorende snelheid van 30 km per uur afdwingt.

Tegelijkertijd voeren wij het raadsbesluit uit door zowel de Johan Wagenaarlaan als de César Francklaan uniform naar een GOW 30 wegprofiel in te richten.

In het ontwerpproces voor beide wegen is daarom gezocht naar een geschikt wegprofiel dat aan deze uitgangspunten tegemoet komt en die bovendien de verkeersveiligheid borgt. Aangezien vrijliggende fietspaden niet zorgen voor een herkenbaar wegbeeld binnen een verblijfsgebied met daarbij gevoelsmatig een passende snelheid van 30 km per uur, is voorgesteld om op alle wegvakken uit te gaan van een profiel op basis van gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur met fietsstroken. Ook op gebiedsontsluitingswegen 50 km per uur zijn fietsstroken niet bijzonder en worden verkeersveilig geacht. Zoals o.a. op de Heemstedse Dreef en de Provinciënlaan.

In dit GOW30 profiel is gemotoriseerd verkeer niet gelijk aan de fietsers, aangezien er sprake is van een eigen plaats op de weg, door middel van fietsstroken. Fietsers hebben hierop een juridische status en mogen daardoor niet gehinderd worden. Tevens bieden de ontworpen rij- en fietsstrookbreedte meer dan voldoende ruimte naast elkaar, voor respectievelijk gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Gedeeld gebruik is daarom geen uitgangspunt en niet nodig. Er blijft een acceptabele (ruime) afstand mogelijk tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer bij passeren. Overigens is in de huidige situatie sprake van fietspaden.

*2. Bij welke intensiteit van fietsers zal dat het geval zijn en wordt die intensiteit, anders tijdens de tijden van fietsende scholieren, gehaald?*

De ervaring leert dat een dergelijk profiel waarbij fietsstroken naast de rijbaan worden toegevoegd goed werkt bij zowel veel fietsers (automobilisten passen zich meer aan) als bij weinig fietsers (automobilisten gebruiken meer de hele rijbaan).

Het is van belang de rijbaan (optisch) te versmallen om aangepast gedrag (een lagere snelheid) af te dwingen. Het gevoel van dichterbij elkaar rijden versterkt dit. Verkeersdeelnemers houden zo verplicht meer rekening met elkaar. Om deze reden zijn de fietsers dichterbij het gemotoriseerd verkeer gepositioneerd. Op de César Francklaan oost is de middenberm in het ontwerp verwijderd. Hierdoor rijdt tegemoetkomend verkeer dichterbij elkaar, wat verkeersremmend werkt.

*3. Gaat dit niet ten koste van de veiligheid van die fietsers? Hoe verhoudt dit zich tot studies die dit beaamen [zie voetnoot 1]?*

Over het algemeen zijn fietspaden veiliger voor fietsers dan fietsstroken. Fietspaden bieden naar verwachting ook hier een veilige oplossing voor fietsers. In combinatie met de afwaardering naar 30 km/h, de rijbaan- en fietsstrookbreedte (geen deelgebruik noodzakelijk) en de verkeersremmende maatregelen, wordt aangepast gedrag afgedwongen en zijn fietsstroken ook

gewoon veilig. Gezien de door de raad gestelde uitgangspunten. Zie ook antwoord onder vraag 1.

Vanzelfsprekend is de inrichting van een type weg afgestemd op de functie daarvan. Het afwaarderen van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u naar een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u heeft dan ook grote gevolgen voor de inrichting van de weg. De weg dient aangepast te worden. Het enkel vervangen van de 50 km/u bebording in 30 km/u zone bebording is niet voldoende om het (nieuwe) gewenste gedrag van de weggebruiker af te dwingen en kan mogelijk zelfs het risico op verkeersonveiligheid vergroten. De weggebruiker laat zich namelijk over het algemeen sturen door de inrichting van de weg en rijdt de snelheid die hij / zij veilig acht. Veel automobilisten rijden sneller dan de ingestelde snelheidsbeperking op een bepaald wegvak, wanneer de snelheidslimiet niet strookt met de ontwerpsnelheid en inrichting van de weg, en intuïtief dus niet als correct wordt ervaren.

Het gaat hier echter niet alleen om de veiligheid van fietsers, maar de veiligheid van alle verkeersdeelnemers. We hebben ook te maken met overstekend verkeer (naast fietsers ook wandelaars) en afslaand verkeer naar zijstraten of automobilisten die afremmen om te parkeren parallel aan de weg. Verkeersdeelnemers vertrouwen op de nieuwe situatie (30 km/uur), dus het is van belang dat de gemeente als wegbeheerder er alles aan doet deze lagere snelheid ook fysiek af te dwingen.

*4. Is het principe van gemengd verkeer voldoende reden om een grote structurele ingreep te doen op de huidige, veilige inrichting?*

Gemengd verkeer is enkel een gegeven en nooit een doel of middel voor weginrichting. Er is in feite sprake van twee tegenstrijdige functies op deze wegen (doorstroomfunctie en verblijfsfunctie). Omdat voor beide functies verschillende richtlijnen bestaan, maar niet voor wegen met een dubbelfunctie, zijn in het verleden zogenaamde 'grijze wegen' ontstaan. Dit zijn wegen met een dubbelfunctie, maar die kenmerken hebben van één van beide, of beide typen wegen (functies) en daardoor voor verwarring (kunnen) zorgen. Verwarring in verkeer leidt tot een verhoogd risico op verkeersonveiligheid.

Ter plekke ontbreekt de ruimte om beide typen verkeersdeelnemers (doorgaand en bestemmingsverkeer) van elkaar te scheiden. Er is geen ruimte voor een parallelstructuur. De GOW30 is geïntroduceerd om het probleem van grijze wegen (dubbelfunctie) op te kunnen lossen.

Ook de toekomstige inrichting wordt conform landelijke richtlijnen veilig. Op een GOW30 is het handhaven van vrijliggende fietspaden strijdig met de uitstraling van het verblijfsgebied (verblijfsfunctie) en leidt niet tot een verandering van gedrag. Verkeersveiligheid prevaleert in alle situaties. Maar ook het aspect

leefbaarheid is in een verblijfsgebied van belang en die staat ter plekke onder druk. Ook hieraan komt de afwaardering tegemoet.

5. *Hoe strikt zijn de CROW richtlijnen voor de inrichting van GOW30 wegen? Waarom wordt afgeweken van de eerder gedeelde informatie waarin gesteld werd dat de voorkeur in veel situaties uit zal gaan naar vrijliggende fietspaden?*

Welke informatie (bron) bedoelt u? Er zijn nog geen inrichtingseisen voor GOW30 vastgesteld. Richtlijnen van het CROW geven een ideale situatie die wegbeheerders zoveel als mogelijk dienen na te streven. Daarnaast zijn minimale richtlijnen beschreven, om tegemoet te komen indien een wegbeheerder vanwege ruimtegebrek of een ander argument niet kan voldoen aan de ideale richtlijnen. Daarnaast zijn vaak nog uitzonderingen beschreven, waarin beargumenteerd afgeweken kan worden van de richtlijnen.

De verwachting is dat het CROW als ideale richtlijn de fietsstroken voor een GOW30 opneemt en dat fietspaden een uitzonderingsmogelijkheid kunnen gaan zijn. Vanwege het uitgangspunt van de vergelijkbare inrichting voor beide routes (en overwegingen vanuit groen) is uiteindelijk een profiel met fietsstroken ontworpen. De ruimte beperkt hierin. Zie ook antwoord vraag 1.

Ook op wegen met een hogere snelheid, kunnen fietsstroken verkeersveilig worden ingepast. Een wegbeheer kan altijd afwijken van de richtlijnen, mits deze beargumenteerd kan aantonen dat de afwijking voor alle weggebruikers minstens zo veilig, zo niet veiliger, is dan de richtlijnen te volgen. In elk ander geval is de wegbeheerder aansprakelijk te stellen. In het kader van het afdwingen van het gewenste gedrag, zijn fietsstroken het middel. Extreem voorbeeld: Op een snelweg een snelheid van 30 km per uur instellen, werkt niet. Dat voelt intuïtief niet goed, men meent dat een hogere snelheid ook verkeersveilig kan en rijdt deze dan ook.

6. *Zijn er geen alternatieven mogelijk (en waarbij misschien ook de bomen kunnen blijven staan) waar op andere wijze een GOW30 gecreëerd kan worden?*

Binnen de opdracht (raadsbesluit) en de gestelde kaders zijn er geen alternatieven mogelijk. De opdracht is een identiek wegprofiel te realiseren, voor beide wegen.

Alternatieven wijken af van het raadsbesluit en afspraken met de nood- en hulpdiensten.

In het ontwerpproces voor beide wegen is gezocht naar een geschikt wegprofiel dat aan de afspraken en uitgangspunten van de raad en nood- en hulpdiensten tegemoet komt en die borgt. Hierin is de verkeersveiligheid leidend. Aangezien op

de Johan Wagenaarlaan vrijliggende fietspaden niet op een volwaardige manier inpasbaar zijn, en om te zorgen voor een herkenbaar wegbeeld en afdwingbare snelheid van 30 km per uur, is uiteindelijk voorgesteld om op alle wegvakken uit te gaan van een profiel op basis van Gebiedsontsluitingsweg 30 km per uur met fietsstroken.

7. *Hoe belangrijk is het principe van uniformiteit om deze ingrijpende herinrichting door te voeren, niet alleen op Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan, maar ook op de andere wegen in het WCP waar nu een zelfde situatie met gescheiden fietspaden is (zoals Van Merlen-, Lanckhorst- en Zandvoorstelaan)?*

Het principe van uniformiteit is ingegeven door de uitgangspunten die de raad heeft meegegeven (Zie inleiding: Raadsbesluit). Uniformiteit in inrichting van wegen is landelijk van belang. Juist hierom is Nederland al jaren in de top van de verkeersveiligste landen ter wereld te vinden. Ook op plaatsen waar men voor het eerst komt, zorgt een uniforme weginrichting voor vertrouwde en het signaal aan de weggebruiker welk gedrag daar past. Herkenbaarheid is dus van wezenlijk belang in de verkeersveiligheid. Vandaar dat afwijken van richtlijnen niet gewenst is, mits op een specifieke locatie daar goede argumenten voor zijn.

Met uniformiteit wordt bedoeld dat elke weg met dezelfde classificering, zoveel als mogelijk, identiek wordt uitgevoerd. Dus uniformiteit nastreven van wegen binnen de categorieën:

Binnen de bebouwde kom:

Woonerf (ETW)	15 km/uur
Erftoegangsweg (ETW)	30 km/uur
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	30 km/uur
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	50 km/uur
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	70 km/uur

Buiten de bebouwde kom:

Erftoegangsweg (ETW)	60 km/uur
Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	80 km/uur

Vanzelfsprekend is er geen uniformiteit gewenst van wegen uit verschillende wegcategorieën. Binnen het WCP wordt onderscheid gemaakt in afwaardering naar ETW30 en GOW30. Beiden categorieën hebben elk eigen richtlijnen en een herkenbare weginrichting.

8. *Welk effect heeft de voorgestelde inrichting (of alternatieven) op gebruik door nooddiensten en OV-busverkeer? Hoe wordt rekening gehouden met de komst van de OV-Hub en de bouw van vele huizen in Zuid-West*

*Haarlem, en daarbij de behoefte aan een directe en efficiënte Oost-West verbinding met ons intercity station (en eventuele halte aan de kop van de Binnenweg)?*

Het wegontwerp is in afstemming met hulpdiensten en openbaar vervoer vastgesteld.

Bij de afwaardering van de wegcategorie GOW50 naar GOW30 blijft openbaar vervoer dus mogelijk en de bereikbaarheid en doorstroming van hulpdiensten gewaarborgd. Het enige verschil is de verlaging van de snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur.

De Provincie Noord-Holland (als concessiehouder) heeft in overleg aangegeven dat wanneer de doorstroming gewaarborgd is, de weg dusdanig ingericht is dat OV er goed gebruik van kan maken en er geen conflict met de fiets ontstaat, het OV gebruik kan maken van de weg.

In 2024 zal gestart worden met de bouw van de Mobiliteitshub in Haarlem, deze zal naar verwachting medio 2027 gereed zijn. In 2027 wordt ook de nieuwe concessie verleend door de provincie Noord-Holland met de (mogelijk) nieuwe buslijnen.

Dit betekent dat onzeker is welke lijnbussen wanneer en waar zullen gaan rijden, en er dan ook geen toezeggingen mogelijk zijn hoe de dienstregeling er uit komt te zien.