

Raadsinformatiebericht voortgang verkeersonderzoek regionale wegen

Zaaknummer : 1325975
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Collegevergadering: 19 augustus 2025

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Voortgang verkeersonderzoek regionale wegen Kust en Vaart

- | | |
|---|--|
| ☒ Ter informatie/update | ☐ Toezeggingen/actielijst commissie of raad |
| ☐ Beantwoording schriftelijke vragen | ☐ Overige |

Met dit bericht informeren wij u over Voortgang verkeersonderzoek regionale wegen Kust en Vaart, het vervolg op het N201 onderzoek uit 2024.

Kern

Het college heeft het eerdere onderzoek vanuit Heemstede naar de N201 geïnitieerd en volbracht. Het onderzoek heeft geleid tot regionaal erkende inzichten over de te verwachte verkeerstoename en mobiliteitsknelpunten. Dit heeft een aantal samenwerkingsafspraken gesterkt en heeft geleid tot het huidige regionale vervolgonderzoek 'Kust en Vaart' waarbij de GR Bereikbaarheid ZKL, de provincie Noord-Holland en Haarlemmermeer samen optrekken. In dit tussenbericht zetten we de achtergrond, de focus, de uitgangspunten, waar we nu staan in het onderzoek en een aantal mogelijke oplossingsrichtingen van dit vervolgonderzoek onder elkaar. In het najaar verwachten we de resultaten van dit onderzoek.

Achtergrond

Het vervolgonderzoek regionale wegen Kust en Vaart is gestart naar aanleiding van een eerder vanuit Heemstede geïnitieerd onderzoek naar de N201. Het vorige onderzoek constateerde huidige en toekomstige verkeersknelpunten bij de kruispunten van de N201 met de Javalaan, de N208 en de Leidsevaartweg. U bent hierover geïnformeerd op 19 september 2024.

Dit onderzoeksresultaat heeft toen, met support van de MRA, geleid tot een aantal samenwerkingsafspraken tussen de GR Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer en daarbij nu ook een actieve rol van de Provincie Noord-Holland. Het nu opgestarte regionale vervolgonderzoek vloeit hier rechtstreeks uit voort.

De in de samenwerkingsafspraken opgenomen randvoorwaarden relevant voor dit vervolgonderzoek zijn:

- **Korte termijn:** Voor de route via de N201 (Zandvoort-Heemstede-Cruquius-Hoofddorp-A4) wordt in afstemming tussen de gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer gezien welke maatregelen op korte termijn binnen de bestaande weginfrastructuur mogelijk zijn om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Als daarover consensus bestaat, wordt er op ingezet deze op zo kort mogelijke termijn door te voeren. Ook de woningbouwplannen van Heemstede en Cruquius worden hierbij betrokken.
- **Lange termijn:** Het aandeel doorgaand verkeer is op sommige delen van de N201 door woonkernen (te) hoog. Voor deze kernen, zoals bijvoorbeeld Heemstede, kan aan de orde komen om te bezien of naast voornoemde kortetermijnmaatregelen er noodzaak is om voor de langere termijn verkeer (gedeeltelijk) buiten de woonkernen om te leiden. Wanneer verkenningen hiertoe overwogen worden, geldt als uitgangspunt dat een verbetering, waaronder ruimtelijke ontwikkelingen, die voor een kern wordt bereikt, niet leidt tot een knelpunt elders in de regio. Eventuele toenemende overlast moet opgevangen worden op die plekken die wenselijk zijn voor beide partijen.

Tegelijk kent de regio Zuid-Kennemerland/Haarlemmermeer een woningbouwopgave van zo'n 30.000 woningen tot 2040. De bijbehorende extra woning- en arbeidsplaatsen zullen voor extra verplaatsingen zorgen. Zonder maatregelen zou dit tot 40% extra autoverkeer op het regionale wegennet kunnen leiden. Tevens heeft het Rijk recent een aantal woonbouwlocaties in de regio tot 'doorbraaklocatie' aangewezen, wat aangeeft hoe groot de maatschappelijke urgentie van deze ruimtelijke ontwikkelingen is.

De belangen van Heemstede bij dit onderzoek zijn daarom groot. Namelijk hoe zorgen we dat met deze bouwontwikkelingen de leefbaarheid en oversteekbaarheid rondom de N201 intact blijft, de regionale samenwerking in stand blijft én we kunnen blijven werken aan onze eigen woningbouw en mobiliteitopgaves, zoals bijvoorbeeld bij het project Groot Clooster.

Focus vervolgonderzoek

Het onderzoek 'Kust en Vaart' gebruikt de resultaten die zijn onderschreven door de regionale partners van het eerdere onderzoek naar de N201. Hiermee kijken de partners naar mogelijke oplossingen voor het regionale wegennet, rekening houdend met alle beoogde woningbouwontwikkelingen die in de toekomst op de regio af komen.

Het vervolgonderzoek kijkt naar de toekomstige belasting van alle regionale wegen in de regio Zuid-Kennemerland/Haarlemmermeer, ervan uitgaande dat alle voorgenomen ruimtelijk opgaven tot 2040 gerealiseerd worden. Hierbij wordt gekozen voor een regionale aanpak, mede in het kader van de samenwerkingsafspraken Zuid-Kennemerland/Haarlemmermeer. De wegen in onze regio zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en kennen een zeer groot aandeel doorgaand regionaal verkeer. Het verbeteren van een kern, ook qua woningbouw, mag volgens de samenwerkingsafspraken niet leiden tot knelpunten in een andere gemeente. Ook hiervoor hebben de deelnemende gemeenten elkaar nodig. Tevens betekent de mogelijke impact van een regionale studie dat de kosten hiervoor worden gedragen door de GR-Bereikbaarheid en de Provincie.

De focus van het vervolgonderzoek ligt:

- 1: op het identificeren van regionale knelpunten op wegvlak niveau op basis van oversteekbaarheid, leefbaarheid, OV en fietsverkeer
- 2: op doorstroming van doorgaand verkeer.

3: een advies te geven over mogelijke oplossingsrichtingen die de regio kan ondernemen om deze knelpunten op te lossen.

De analysefase van het vervolgonderzoek is op dit moment afgerond. Ook de N201 is wederom geïdentificeerd als knelpunt waar oversteekbaarheid en (saturatie van de) doorstroming problemen geven. De volgende (nu lopende) fase van het onderzoek is de oplossingsrichtingenfase. Deze geeft oplossingen om de knelpunten op de bovengenoemde plekken op te lossen. Voorbeelden van mogelijke oplossingen die onderzocht worden zijn:

- 1: omleiden van autoverkeer naar de regioring,
- 2: fietsinfrastructuur versterken
- 3: openbaar vervoer versterken
- 4: het verbeteren van actieve duurzame mobiliteit
- 5: inzetten op spitsmijden.

Uitgangspunten vervolgonderzoek

Omdat de vervolgstudie een hoger abstractieniveau kent, is ook de gehanteerde definitie van het identificeren van een knelpunt anders dan bij het eerdere onderzoek naar de N201. In plaats van te kijken naar de doorstroming op kruispunten, wordt gekeken naar de doorstroming op wegvakken. Hierbij is het uitgangspunt dat de doorstroming van toenemend doorgaand regionale verkeer, niet ten kosten mag gaan van de leefbaarheid en oversteekbaarheid bij kruispunten bij tussenliggende kernen, zoals Heemstede.

Dit uitgangspunt is ook in lijn met het in 2023 door de Provincie vastgestelde Investeringsprogramma Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) 2024-2028. Hierin is vastgelegd dat in het afwegingskader van investeringen voor nieuwe infrastructuur voor Noord-Holland-Zuid alleen de verkeersveiligheid, gezonde leefomgeving en doorstroming van het ov als afwegingen worden meegenomen.

De provinciale focus voor investeringen gaat dus naar het waarborgen van de verkeersveiligheid, leefomgeving en openbaar vervoer.

In het projectteam van het vervolgonderzoek is mede door dit beleidspunt vastgesteld dat in dit onderzoek knelpunten niet alleen worden geïdentificeerd als de doorstroming minder wordt, maar ook bij verslechterde leefbaarheid en oversteekbaarheid van de kernen.

Zodoende hanteert het projectteam de volgende nieuwe definitie van een knelpunt:

- A. Als het OV (aanrijtijden en toegankelijkheid) onder druk staat
- B. Als leefbaarheid en veiligheid van omwonenden en verkeersdeelnemers onder druk staat
- C. Als de doorstroming ernstig onder druk staat

Voor punt C werken we met een zogenoemde 'vertragsingsfactor'. Deze geeft aan hoeveel vertraging voor doorgaand verkeer we accepteren voor we het bestempelen als knelpunt.

Er is bij dit onderzoek besloten om deze vertragsingsfactor op 2 te zetten. Dit betekent dat we in dit vervolgonderzoek de drempelwaarde voor een knelpunt zetten op het moment dat doorgaand verkeer meer dan 2x zoveel reistijd ervaart ten opzichte van een doorrijdscenario.*

**Wanneer verkeer niet langer dan 2x zo lang onderweg is dit acceptabel volgens het nieuwe Provinciaal beleid. Hierbij nemen we een gemiddelde werkdag als uitgangspunt, niet een uitzonderlijke zaterdag. Tegelijkertijd worden de kruispunten ook lokaal benut door Heemstedenaren die de N201 willen oversteken. Knelpunten worden welesignaleerd als hierin een onacceptabele wachttijd voor overstekend verkeer of problemen met verkeersveiligheid worden geïdentificeerd. De oorspronkelijke benadering van kruispuntbelasting ten behoeve van doorgaand verkeer, zoals gehanteerd in het eerdere onderzoek naar de N201, is daarmee niet langer geldend. Tevens is de doorstroming van de bus een voorwaarde om niet als knelpunt geïdentificeerd te worden.*

Dit is gedaan zodat we beslissingen nemen op basis van de gemiddelde belasting, en niet op de piekbelasting. We accepteren dat er in spits meer file, en dus langere doorstroomtijd ontstaat, om de veilige oversteekbaarheid en leefbaarheid in tussenliggende kernen te behouden. Deze definitie ligt in lijn met Provinciaal beleid zoals vastgesteld in de INHI 2024-2028.

Waar staan we nu met het vervolgonderzoek Kust en Vaart?

Recent heeft het onderzoek de analysefase afgerond. Met deze uitgangspunten komt uit de voorlopige resultaten (in een beleidsarm scenario: wat als we niets doen en tegelijkertijd alle geplande woningen realiseren):

- Het eerder geïdentificeerde knelpunt bij de N201 (van de Cruquiusbrug tot en met het einde van de Zandvoortselaan) komt ook in dit onderzoek naar voren, op basis van 2 indicatoren:
 - 1. De vertragingfactor in de ochtendspits ligt rond de 3, wat hoger is dan de afgesproken drempelwaarde van 2;
 - 2. De oversteekbaarheid bij de N201/Johan Wagenaarlaan is problematisch;
 - 3. De kruising N201/Javalaan is een knelpunt voor OV en overig verkeer.
- Een aantal andere regionale wegen kent ook knelpunten:
 - 1: De N205-zuid tussen knooppunt Rottepolderplein en de N208
 - 2: De N200 tussen Overveen en Spaarnwoude

De volgende (nu lopende) fase van het onderzoek is de oplossingsrichtingenfase. Deze geeft mogelijke oplossingen om de knelpunten op de bovengenoemde plekken aan te pakken. Voor het identificeren van oplossingen gaan we grofweg uit van drie insteken:

1. **Reeds vastgesteld verkeers- en infrabeleid door de gemeenten, GR en Provincie** De regio heeft al beleid vastgesteld die het de komende jaren wil uitwerken en uitvoeren. Dit wordt nu meegenomen om de effecten hiervan te zien.
2. **Kansrijke infrastructurele maatregelen** worden meegenomen om verkeer om te leiden of beter te laten doorstromen. Denk hierbij aan de Velserversbinding of een verbindingsweg N205-N208 waar op dit moment al uitvoerig onderzoek naar wordt gedaan. Ook mogelijke verbeteringen op de N205-zuid in Haarlem worden onderzocht. Wanneer deze verkeersmaatregelen worden uitgevoerd laat het onderzoek al zien dat een deel van het verkeer wordt onttrokken van bijvoorbeeld de N201 en N208. Ook maatregelen voor het OV zoals het aanwijzen van een rijstrook van de N201, bijvoorbeeld bij de Cruquiusweg, (en/of andere N-wegen) voor het OV is een onderzoeksrichting.
3. **Toevoegen oplossingen in nieuw ambitieus beleid bij gemeenten, GR en de Provincie** Denk hierbij aan het omleiden van autoverkeer naar de regioring, gezamenlijk inzetten op doorfietsroutes, deelmobiliteit, Hoogwaardig Openbaar Vervoer, een lagere parkeernormering en/of betaald parkeren invoeren.

Hieronder volgt tevens een overzicht van de concreet te onderzoeken oplossingen:

1. Voor de korte termijn:

- Fietsgebruik stimuleren
- Duurzame mobiliteit stimuleren
- Invoeren 30 km/u op meer wegen
- Parkeernormeringen aanpassen
- Spitsverkeer spreiden

2. Voor de lange termijn:

- Autoverkeer omleiden via regioring
- Fietsinfrastructuur verbeteren via doorfietsroutenetwerk
- Verbeterde openbaar vervoerverbindingen op de oost-west relatie realiseren
- Implementeren van een Metrobus in de regio met hoogfrequente verbindingen van Zandvoort, Heemstede en Haarlem naar Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp

Uitkomsten onderzoek, het vervolg en toekomst

Naar verwachting is de adviesfase van het vervolgonderzoek in het najaar gereed en zijn de oplossingsrichtingen getoetst aan de toekomstige situatie. Daarna worden deze voorgestelde oplossingen en hun te verwachten effecten bestuurlijk besproken. Voor deze planning zijn we afhankelijk van andere stakeholders.

Veel maatregelen zullen naar verwachting beleidsmatig van aard zijn, waar Heemstede ook een bijdrage in kan leveren. Bijvoorbeeld het toepassen van het STOMP-principe, het actualiseren van parkeerbeleid, aanhaken en verbeteren van busvervoer in Heemstede (zoals het aanwijzen van een rijbaan van de N201 voor bussen) en het aanpassen van verkeerslichten ten behoeve van oversteekbaarheid. Dit onderzoek zal in de adviesfase ook meegeven hoe de regio de gemeenten kan helpen met de benodigde beleidsacties. Ook de MRA zal worden gevraagd mee te denken en te lobbyen voor financiële rijksmiddelen.