

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 5 november 2024

Zaaknummer : 1280624
Team : Infra en Projecten Heemstede
Portefeuillehouder : S.A. de Wit-van der Linden
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Reflectie college notitie Panta Rhei

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

U krijgt een reactie op de toezegging van de commissie Ruimte op 10 oktober 2024.

Met dit bericht informeren wij u over de reflectie van het college op de notitie Panta Rhei.

Aanleiding

In navolging van het uitvoeringsplan verbeteren verkeersveiligheidsplan Binnenweg en Raadhuisstraat, is een notitie opgesteld door HBB waarin zij haar visie geeft op het huidige verbeterplan. De notitie 'Panta Rhei' is besproken in de commissie Ruimte van 10 oktober 2024. Het college is gevraagd om een reflectie te geven op de notitie en de 18 voorstellen die in de notitie benoemd zijn.

Voorgeschiedenis

Naar aanleiding van de motie 'Auto te gast in Heemstede betekent voorrang voor fietsers en voetgangers', is onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie in de Raadhuisstraat en de Binnenweg. De aanbevelingen uit het onderzoek 'Auto te gast in Heemstede betekent voorrang voor fietsers en voetgangers' zijn gepresenteerd aan de commissie Ruimte op 9 maart 2023. Hierop is een positieve zienswijze gegeven. Vervolgens is een verdere uitwerking gedaan met welke verbetermaatregelen het college wil doorgaan. Deze maatregelen zijn voorgelegd aan de bewoners en zij hebben vervolgens gereageerd op de verbetermaatregelen. De verbetermaatregelen zijn daarna (inclusief) kosten nogmaals voorgelegd aan de commissie Ruimte op 14 maart 2024. De eerdere motie is daarmee afgedaan. De commissie is positief en heeft enkel wat kleine kanttekeningen geplaatst. Tijdens de kadernota 2025 zijn de verbetervoorstellen vastgesteld.

Reflectie voorstellen notitie 'Panta Rhei'

Het college is blij te lezen dat HBB zich kan vinden in de wijze waarop het adviesbureau het onderzoek heeft uitgevoerd. Er wordt in de notitie Panta Rhei ingezoomd op het (mogelijk betaald) parkeren. In het onderzoek van het adviesbureau staat dat een vermindering van parkeergelegenheid in de Binnenweg en Raadhuisstraat zorgt voor meer verkeersveiligheid. Echter, bij het verminderen van de parkeergelegenheid moet wel een goed alternatief voor parkeren geboden worden. Er zijn in de directe omgeving geen alternatieve parkeermogelijkheden.

Het college herkent deze problematiek en stelt daarom momenteel de beleidsnota 4B-benadering op voor het invoeren van vergunningsparkeren inclusief betaald parkeren, met als doel de parkeerder op de juiste plek. Met betaald parkeren is de parkeervraag om de beperkt beschikbare parkeercapaciteit te reguleren. Deze beleidsnota volgt binnenkort. Op basis van de beleidsnota wordt gekeken naar geschikte locaties voor betaald parkeren in Heemstede. Geadviseerd wordt om de voorstellen voor parkeerregulatie te bespreken bij de komende behandeling van de Beleidsnota 4B-benadering, in de commissie en gemeenteraad.

De Binnenweg en Raadhuisstraat zijn erftoegangswegen waarbij de verblijfsfunctie de prioriteit heeft boven de verkeersfunctie. Verkeersdoorstroming heeft een duidelijk ondergeschikte functie op erftoegangswegen. Het eerder uitgevoerde onderzoek van adviesbureau XTNT, naar verkeersveiligheid en verbetermaatregelen, richt zich vooral op de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers en niet op de doorstroming van auto's. Panta Rhei (Grieks) staat voor 'alles stroomt' en dat staat haaks op de functie van deze wegen.

Reflectie van college op aanbevelingen uit notitie Panta Rhei van HBB, puntsgewijs:

1. Het principe van "Shared Space" voor de Binnenweg los te laten en daarmee ruimte te bieden aan mogelijke veiligheidsbevorderende verkeersmaatregelen;

Zowel adviesbureau XTNT in haar onderzoek als het college deelt de mening van HBB dat de Shared Space-inrichting van de Binnenweg daar niet geschikt is. HBB stelt voor om het principe van Shared Space los te laten. Dit is op een aantal punten al gedaan door de weg in te richten voor specifieke doelgroepen met verkeerstekens, markeringen en bebording. Ook is de voorrangssituatie onduidelijk als gevolg van inrichting/ materiaalgebruik. Echter, de inrichting van de Binnenweg wekt ook de indruk van een Shared Space omgeving. Het verder loslaten van Shared Space betekent dat trottoirs (met hoogteverschil) aangelegd dienen te worden, om voetgangers te scheiden van het overige verkeer. Dit vergt een complete herinrichting. Het gehele wegprofiel dient veranderd te worden, dit gaat gepaard met aanzienlijke kosten.

2. De aanleg van een Voetgangersoversteekplaats (VOP) ter hoogte van de Julianalaan uit het advies van XTNT over te nemen, maar de VOP ter hoogte van de Binnendoor, voor nu, niet uit te voeren;

Het college acht het aanleggen van twee voetgangersoversteekplaatsen als een belangrijk hulpmiddel voor het oversteken voor ouderen, jonge kinderen en mindervaliden. Ze ervaren de Binnenweg als onveilig om over te steken, omdat voor hen (lagere wandelsnelheid) de oversteekbaarheid beperkter is. Een zebrapad kan hiervoor een oplossing bieden. De oversteekbaarheid van de Binnenweg wordt bevorderd door het aanleggen van twee zebraleden. De oversteekbaarheid is met name van groot belang bij de (zwakkere) verkeersdeelnemer.

3. Geen tweede fietssuggestie strook aan te leggen;

De Binnenweg is een winkelstraat waar voornamelijk bestemmingsverkeer rijdt. Eenrichtingswegen lokken sneller rijden uit. Op erftoegangswegen vindt echter uitwisseling van verkeer plaats. Gematigde snelheid is daarbij van cruciaal belang ten behoeve van de verkeersveiligheid. Het

aanleggen van een tweede suggestiestrook is nodig om enerzijds voor automobilisten de rijbaan optisch te versmallen (snelheidsremmende maatregelen) en anderzijds om meer rekening te laten houden met fietsers in noordelijke richting. Hiermee wordt het idee gewekt dat zij een ondergeschikte positie hebben in de drukke winkelstraat. Dit is conform de motie 'Auto te gast in Heemstede' betekent voorrang voor fietsers en voetgangers'. Vooraf is een aantal keren contact geweest met de Fietzersbond en zij is positief over het uitvoeringsplan, inclusief de fietssuggestiestroken. Het college is van mening dat de aanleg van een extra fietssuggestiestrook belangrijk is om de verkeerssituatie te optimaliseren voor de fietsers.

4. Het parkeerterrein aan de Eikenlaan, achter Plein 1, aan te wijzen voor betaald parkeren;

Het college herkent deze problematiek wel en stelt daarom momenteel de beleidsnota 4B-benadering op voor het invoeren van vergunningsparkeren inclusief betaald parkeren, met als doel de parkeerder op de juiste plek. Met betaald parkeren is de parkeervraag om de beperkt beschikbare parkeercapaciteit te reguleren. Deze beleidsnota volgt binnenkort. Op basis van de beleidsnota wordt gekeken naar geschikte locaties voor betaald parkeren in Heemstede. Geadviseerd wordt om de voorstellen voor parkeerregulatie te bespreken bij de komende behandeling van de Beleidsnota 4B-benadering, in de commissie en gemeenteraad.

5. Alle parkeerplekken op de Binnenweg tussen de Zandvaartkade en de Kastanjelaan op te heffen;

Het college staat negatief tegenover het weghalen van 15 parkeerplaatsen tussen de Zandvaartkade en Lindenlaan. Het college vindt het ongewenst om de parkeercapaciteit te verlagen op een locatie waar de parkeerdruk al hoog is. Dit levert meer zoekverkeer op. Automobilisten die zoeken naar een parkeerplaats hebben vaak minder aandacht voor hun omgeving, wat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid. Bovendien zijn er in de directe omgeving van het winkelgebied geen alternatieve parkeervoorzieningen aanwezig, die een afname van de parkeercapaciteit in de Raadhuisstraat en Binnenweg realistisch kunnen opvangen. Zie ook antwoord vergroten parkeercapaciteit. Ook met parkeerregulering (betaald parkeren) is een bepaalde grootte van de parkeercapaciteit noodzakelijk, i.v.m. de bereikbaarheid van de voorzieningen. De huidige parkeercapaciteit is reeds krap.

6. Tot het aanwijzen van de Raadhuisstraat en Binnenweg als voorrangsweg;

Het college is voorstander van het uniformeren van de voorrangsituatie. In de verbetermaatregelen (onderzoek XTNT) is ook het aanwijzen van de Binnenweg in de voorrang aangemerkt, gelijk aan de Raadhuisstraat.

7. Geen extra parkeermarkeringen aan te brengen;

Het markeren van de parkeervakken is juist noodzakelijk om de verkeerssituatie te verbeteren. In de huidige situatie gebeurt het regelmatig dat de weg voor voetgangers geblokkeerd wordt, doordat een auto niet goed in het vak staat. Door het aanbrengen van markering worden dit soort situaties voorkomen en is parkeren buiten de vakken ook handhaafbaar (wat nu niet zo is, aangezien nu in juridische zin geen sprake is van parkeervakken).

8. Instellen eenrichtingsverkeer Kerklaan met een oost-west directie;

In de notitie wordt voorgesteld om de huidige weginrichting van de Kerklaan om te draaien. Het doel hiervan is de verkeersdruk op het winkelcentrum te verminderen. De notitie stelt dat er daardoor minder kruisingsbewegingen komen en dat dit de doorstroming ten goede komt. Dit klopt niet. Weliswaar is er een kruisingsbeweging minder op de Raadhuisstraat, maar dat betekent wel dat er een kruisingsbeweging ter hoogte van de Kerklaan – Provinciënlaan bijkomt. Hierin is doorstroming op de Raadhuisstraat van ondergeschikt belang, verblijven is hier de belangrijkste functie, in

tegenstelling tot de Provinciënlaan. Verder vergt het vele aanpassingen aan de rijbaan om deze verkeersveilig in te richten. Zo zijn er verschillende voorzieningen aan de zuidzijde van de Kerklaan aangelegd zoals zijwegen maar ook parkeervoorzieningen. Bij het omdraaien van de rijrichting, bevindt de parkeerstrook zich aan de linkerzijde. Dit levert verkeersonveilige situaties op bij het uitrijden van de parkeerhaven. Automobilisten bevinden zich aan de andere zijde dan de rijbaan en hebben zeer beperkt zicht op aankomend verkeer. Bij voorkeur bevindt de parkeerhaven zich dan ook rechts van de rijbaan.

Er is een verhoogd fietspad gesitueerd langs de rijbaan zodat fietsers in tegengestelde richting veilig gescheiden worden van het tegemoet rijdende (auto)verkeer. In de door HBB voorgestelde maatregel moet de rijbaan anders ingericht worden. Naast dat dit de verkeersveiligheid tegengaat zorgt het voor doorstroming op locaties waar het niet gewenst is en voor extra verkeersstromen (conflictpunten) op een verkeersonveilig kruispunt (Provinciënlaan-Kerklaan). Het college kijkt dan ook negatief naar deze maatregel.

9. Instellen gebod tot rechts afslaan Zandvaartkade/ Raadhuisstraat;

De Zandvaartkade is een weg waar eenrichtingsverkeer is ingesteld voor auto's. Slechts aan één zijde van de Zandvaartkade bevinden zich woningen en parkeerhavens. Aan de andere zijde bevindt zich een fietsstrook. Parkeren aan die zijde is niet toegestaan. Als gevolg van het beperken van het verkeer uit de Zandvaartkade om de rechtsafslaan beweging te maken, wordt meer verkeer verwacht in de omliggende straten, zoals de Havenstraat en Postlaan. Deze omliggende straten zijn in veel mindere mate geschikt om extra verkeer op te vangen. Deze wegen zijn knapper, ingericht voor tweerichtingsverkeer en aan twee zijden woningen en (deels aan twee zijden) parkeerplaatsen. In deze straten zijn ook geen fietsvoorzieningen aangelegd. Extra verkeer in deze straten zorgt onevenredig voor verkeersoverlast voor de bewoners ter plekke, in vergelijking met de verkeerssituatie nu op de Zandvaartkade. Het college is geen voorstander van deze maatregel, aangezien het dan drukker wordt op de andere wegen, waar ook de verblijfsfunctie prioriteit heeft, als de Havenstraat, de Hendrik de Keyserlaan en de Postlaan. Verkeer kan bovendien veiliger afgewikkeld worden op de Zandvaartkade, deze is daar beter voor ingericht.

10. Instellen gebod tot links afslaan Havenstraat/ Raadhuisstraat;

Deze maatregel zorgt ervoor dat meer verkeer door de Postlaan en de Hendrik de Keyserlaan gaat rijden. Beide wegen met een sterk verblijfskarakter en waar op dit moment al veel overlast ervaren wordt. Op de smalle Hendrik de Keyserlaan is tweerichtingsverkeer mogelijk, bij beperkte verkeersintensiteiten. Bewoners ondervinden ter plekke nu al verkeershinder, als gevolg van sluipverkeer door drukte op de Camplaan. De Camplaan is juist ingericht als gebiedsontsluitingsweg met een verkeersfunctie. Bovendien zorgen bovenstaande maatregelen voor veel meer verkeersbewegingen van winkelbezoekers op de Raadhuisstraat, tussen de Havenstraat en de Zandvaartkade.

11. Het verbreden van het voetpad wat is gelegen aan de oostelijke zijde van de Raadhuisstraat en wel dat gedeelte wat is gelegen tussen de Havenstraat en de Kerklaan;

12. Tot het opheffen van de parkeerplaatsen voor de nieuwe Vomar en aldaar het voetpad dusdanig te verbreden dat er voldoende ruimte is voor te stallen fietsen en passerende voetgangers;

De onderstaande reflectie is voor bovenstaande voorstellen. De notitie benoemt maatregelen om de verkeersveiligheid van de voetganger te verbeteren. Wanneer parkeerplaatsen zouden verdwijnen, zou meer ruimte ontstaan voor voetgangers. Het college is van mening dat er geen alternatief is voor de parkeerplaatsen en deze dan ook niet opgeheven kunnen worden. Bovendien is de rijbaan van de Raadhuisstraat op sommige delen slechts 4,80 meter breed. Dit is de minimale breedte van een rijbaan. Er is geen ruimte om het trottoir te verbreden.

Het andere voorstel (12) is om geen parkeerplaatsen voor de nieuw te bouwen Vomar te laten terugkomen. Het college omarmt dit idee en in de bestaande plannen komen deze parkeerplaatsen ook niet terug.

Het laatste voorstel rondom de positie van de voetganger, is het handhaven en communiceren wat betreft de voetgangershindernissen vanwege de winkeluitstallingen op straat. Hier is reeds aandacht voor de handhavers en periodiek overleg met de werkgroep toegankelijkheid die deze problemen signaleren.

13. Voor de gehele Raadhuisstraat en Binnenweg daar waar nodig en mogelijk is toepassen van fysieke maatregelen om parkeren te voorkomen;

Het is ongewenst om fysieke maatregelen toe te passen om parkeren te voorkomen. In de praktijk blijkt namelijk dat maatregelen zoals paaltjes en bloembakken het risico om eenzijdige ongevallen vergroten. Ook beperken deze de toegang tot gedeelten van de weg voor personen in een gehandicaptenvoertuig, scootmobiel of rolstoel.

14. Voor de gehele Raadhuisstraat en Binnenweg een verbod tot stilstand in te stellen;

Het invoeren van een stopverbod is onwenselijk, omdat dit een erg grote druk uit gaat oefenen op de beperkte parkeercapaciteit. Het in en uit laten stappen van passagiers (afzetten) is dan niet meer mogelijk. Dit is in strijd met de verblijfsfunctie. Om deze effecten in kaart te brengen, wordt desondanks een proef (stopverbod) uitgevoerd op het gedeelte van de Binnenweg, tussen de Julianalaan en de Cloosterlaan. Hier zijn de laad- en losvoorzieningen wel afdoende. Daarbij wordt op een deel van de Julianalaan, waar veel overgestoken wordt, ook een stopverbod ingevoerd. Hier is ook een laad- en losplaats beschikbaar.

In het uitvoeringsplan is een aanpassing gedaan aan het eerder voorgestelde stopverbod. Uit de inspraakprocedure zijn reacties gekomen op het stopverbod. Er zijn op een aantal locaties op de Binnenweg en Raadhuisstraat namelijk geen passende laad- en losplaatsen. Verder houdt een verbod ook in dat er geen mensen kunnen in- en uitstappen.

15. Tot de aankoop en ingebruikneming van een PRIS;

Een Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) is niet toepasbaar voor het centrum van Heemstede omdat er te weinig parkeerterreinen zijn in gemeentelijk beheer.

16. Tot het aanwijzen van evenementenlocaties en daarover in overleg te treden met het BIZ;

Binnen het project verbeteren verkeersveiligheid Raadhuisstraat en Binnenweg is al rekening gehouden met een evenementenlocatie en hierover is gesproken met de BIZ. Er is daarom gekozen om zo min mogelijk maatregelen te treffen op de Binnenweg, tussen de Cloosterweg en de Julianalaan. De weginrichting op de Raadhuisstraat, tussen de Havenstraat en Kerklaan, is wezenlijk anders dan die van de Binnenweg. Het college ziet geen mogelijkheid om hier een evenementenlocatie aan te wijzen.

17. Aanspraak te maken op de capaciteit van de betreffende uitvoeringsprogramma's en deze daarbij organisatorisch te borgen;

In het collegevoorstel "Vaststellen uitvoeringsplan verbeteren verkeersveiligheid Binnenweg en Raadhuisstraat", dd. 13 februari 2024, is de onderstaande kop opgenomen:

Na uitvoering van de verbeteringsmaatregelen zijn we voornemens om een gemeentelijke communicatiecampagne te starten. In de campagne staan de weggebruikers in de Binnenweg en

Raadhuisstraat centraal. In overeenstemming met de afdeling communicatie wordt de communicatiecampagne gestart, eventueel gezamenlijk met de BIZ Heemstede.

Het college is het eens met de stelling uit de notitie dat een communicatie- en handhavingscampagne moet voortvloeien na de aanpassingen.

18. Onderzoek te doen naar de mogelijkheid die het Rijksbudget “Investeringsimpuls Verkeersveiligheid” Heemstede mogelijk kan bieden.

Het college houdt nauwlettend de subsidiemogelijkheden van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in de gaten, zoals eerder genoemd in het collegebericht aanvraag subsidie verkeersveiligheid van 23 mei 2023. Er zijn sindsdien nog geen subsidiemogelijkheden opengesteld. De opening van de derde tranche wordt spoedig verwacht.