

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 25 november 2025

Zaaknummer : 1341742
Team : Ruimtelijk Beleid Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Resultaten verkeersonderzoek Kust en Vaart

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

Met dit bericht informeren wij u over het verkeersonderzoek Kust en Vaart.

Achtergrond

Op 20 augustus bent u in een raadsinformatiebericht geïnformeerd over de opzet en voortgang van het onderzoek naar de regionale wegen in Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer, onder de naam Kust en Vaart.

In november zijn de definitieve resultaten van de oplossings- en adviesfase van het verkeersonderzoek opgeleverd door het bureau. Zij hebben aan de hand van het verkeersmodel en de actuele prognose voor toename van woningen en arbeidsplaatsen in 2040 de verwachte toename aan verplaatsingen kunnen modelleren. Verder zijn de parameters aangepast naar een toename van verkeer en de voorgestelde maatregelen die de regio kan uitvoeren. Deze onderzoeken zijn aan de hand van verkeersmodelstudies gedaan. De volledige resultaten kunnen gedeeld worden nadat de bestuurders in de regio hier over hebben gesproken en de interpretaties van de resultaten hebben geaccordeerd.

In afwachting van de bestuurlijke regionale bespreking in januari 2026 delen wij in dit raadsinformatiebericht nu al de voor de Heemsteedse N201 relevante resultaten. Dit, zodat u deze kunt betrekken bij de besluitvorming over de voortgang van de integrale gebiedsontwikkeling voor 't Groot Clooster en het Havenkwartier.

Analyse huidige situatie

Eerst is de huidige situatie geanalyseerd. We werken in deze studie met impact op wegvlakniveau aan de hand van de zogenoemde 'vertragsfactor'. Deze geeft aan hoeveel vertraging voor doorgaand verkeer bestempeld wordt als knelpunt op wegvlakniveau. Wanneer verkeer langer dan 2x de normale reistijd bij doorstroom onderweg is, is dit een forst knelpunt volgens Provinciaal beleid. Hierbij nemen we een gemiddelde werkdag met gemiddelde spits als uitgangspunt, niet een uitzonderlijke zomer- of regendag. Tegelijkertijd worden de kruispunten ook lokaal benut door Heemstedenaren die de N201 willen oversteken. Knelpunten op wegvlakniveau worden ook gesignaleerd als hierin een onacceptabele wachttijd voor overstekend verkeer op de kruispunten ontstaat en daarmee problemen met verkeersveiligheid worden geïdentificeerd.

Op de N201 is nu reeds sprake van aanzienlijke vertragingen tijdens de spitsperioden. Vooral in de avondspits 'terug naar huis' richting het westen, loopt de reistijd sterk op door drukte. De vertragsnorm bedraagt hier 1,97, wat neerkomt op een 97% langere reistijd ten opzichte van de vrije doorstroming. Dit betekent dat op het drukste moment tijdens de spits een auto gemiddeld bijna 2 keer langer doet over het traject van de Cruquiusbrug tot de gemeentegrens met Bloemendaal. In de huidige situatie is er tevens sprake van zorgen over de leefbaarheid en oversteekbaarheid op en aan de N201 door Heemstede (Johan Wagenaarlaan-Heemstedse Dreef, Cruquiusweg-Javalaan, Lanckhorstlaan-Herenweg).

Analyse toekomstscenario

Voor de ontwikkeling van het wegennet in de toekomst wordt het jaar 2040 bekeken. Dit is in het verkeersmodel het verste jaar waar accuraat gemodelleerd kan worden en de woningbouwopgave van de regio bekend is. Na het analyseren van het toekomstscenario worden stappen gemodelleerd die de regio kan zetten om de verkeersgroei te beïnvloeden. Deze staan hieronder toegelicht:

Scenario 2040: Het scenario waarbij de huidige woningbouwplannen voortgezet worden zonder het huidige verkeersbeleid, inclusief de aanwijzing van Haarlemmermeer (o.a. Cruquius) als nieuwe woningbouwlocatie via het Rijksprogramma Doorbraakaanpak locaties woningbouw. Dit zijn in ieder geval ongeveer 20.000-25.000 woningen voor Haarlemmermeer en 7.000-8.000 voor Schalkwijk.

Stap 1: Doorgaan met de ingeslagen koers en mobiliteitsbeleid dat in de pijplijn zit uitvoeren (het huidige Provinciale beleid inclusief STOMP principe)

- Dit betekent verder inzetten op het versterken van fietsinfra aansluitend op het Regionaal Toekomstbeeld Fiets van de Provincie Noord-Holland. Dit is een beoogd netwerk van regionale fietsroutes bestaande uit doorfietsroutes, stadsroutes, verbindingroutes en recreatieve routes. De samenwerkingsovereenkomst doorfietsroutes die door de gemeenten van Zuid-Kennemerland met de Provincie is getekend is hier een uitwerking van. Stap 1 betekent dan ook vol inzetten op het realiseren van het gehele Provinciaal Doorfietsroutenetwerk in 2040.
- Aansluiten bij het Regionaal Mobiliteits Programma van de Provincie, waarbij in de uitwerking ook het STOMP-principe wordt toegepast in de gemeenten.
- Tevens wordt hierbij ingezet op verbeteren van het (H)OV op de oost-westrelatie via Haarlem door de realisatie van een Metrobusnetwerk via het nieuwe busstation Haarlem Spaarnepoort
- Een verbeterde treinfrequentie Zandvoort-Haarlem-Amsterdam is toegevoegd.

Al deze beleidsmaatregelen zitten in de pijplijn, maar moeten nog uitgewerkt en uitgevoerd worden. Ook in Heemstede is nieuw beleid t.a.v. mobiliteit en parkeernormeringen hiervoor noodzakelijk.

Stap 2: Toevoegen van asfalt en nieuwe wegen:

Hieronder valt

- De Velserverbinding A208-A9
- Een verbindingsweg N205-N208
- Ongelijkvloerse kruisingen bij de N205 bij Haarlem voor langzaam verkeer.

Stap 3: Inzetten op verder aanvullend beleid voor publieke mobiliteit en openbaar vervoer

Hieronder valt

- Het oplossen van een belangrijke missing-link in het OV-netwerk door het toevoegen van een standaard busverbinding Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp via het nieuwe busstation Haarlem Spaarnepoort
- Ook wordt actief ingezet op het verlagen van de piek van de spits. Door het verspreiden van de vervoerstijden (eerder of later naar werk en binnen het transportsector) Zo wordt nog eens verwacht dat 5% van het verkeer op het drukste moment naar de voor- en naspits wordt geleid.
- Actualisatie van de parkeernormen volgens actuele CROW parkeerkencijfers en het beleid van de Provincie Noord-Holland
- In de regio wordt meer dan in Heemstede ingezet op deelmobiliteit. Dit zorgt voor een minder gebruik van privéauto's.

Verder gaan dan stap 3:

De analyse van stappen 1 t/m 3 lieten zien dat op een aantal punten nog aanvullende acties gewenst zijn om de resterende oversteekknelpunten op te lossen en de vertragingfactor op het deel N201 verder te verminderen. Het onderzoeksbureau heeft daarom twee aanvullende acties voorgesteld die dit kunnen bewerkstelligen. Dit is verder uitgelegd onder 'Verdergaande oplossingen na stap 3' op bladzijde 6. Hieronder valt

- Een nog directere HOV-busverbinding tussen Zandvoort en Hoofddorp, waarbij niet via Haarlem Spaarnepoort hoeft te worden gereden en de bus rechtstreeks vanaf station Heemstede-Aerdenhout naar het Wipperplein reist, inclusief vrije busvoorzieningen. Bij verder gaan dan stap 3 wordt de busverbinding van Zandvoort naar Hoofddorp hiermee opgewaardeerd van standaard OV naar HOV.
- Aanpassen van de doorgaande oost-west route, waarbij doorgaand verkeer via de Dreef en Spanjaardslaan wordt geleid en de Lanckhorstlaan een andere inrichting krijgen met meer prioriteit voor fiets en HOV busverkeer.

In alle stappen wordt gekeken naar het jaar 2040, inclusief de gerealiseerde woningbouwopgave van Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer. Tevens wordt in het verkeersmodel het hoog-economische scenario gehanteerd. Dit zorgt in 2040 voor een toename van 45.000 woningen en 50.000 arbeidsplaatsen in de regio (Zuid-Kennemerland plus Velsen en Haarlemmermeer). In de volgende tabel zijn de effecten van de drie stappen afgezet tegen de verwachte vertragingfactor en de knelpunten op kruisingen aan de N201 in Heemstede. De resultaten zijn in onderstaande tabel (volgende pagina) weergegeven.

Scenario	Vertragsingsfactor op de N201 (deel Cruquiusbrug – Leidsevaartweg)	Knelpunten in 2040 oversteekbaarheid die blijven bestaan (aan/over de N201 binnen Heemstede) ¹
Scenario 2040 (als we niets doen)	2,03	3 kruisingen Herenweg/Lanckhorstlaan, J.Wagenaarlaan/Heemsteedse Dreef / & Javalaan/Cruquiusweg
Stap 1: Doorgaan met (nog te implementeren) maatregelen conform in regionaal verkeersbeleid tot 2040	1,97	2 kruisingen J.Wagenaarlaan/Heemsteedse Dreef / & Javalaan/Cruquiusweg
Stap 2: Additionele regionale infrastructuur realiseren voor 2040	1,97	2 kruisingen J.Wagenaarlaan/Heemsteedse Dreef / & Javalaan/Cruquiusweg
Stap 3: Ambitieuze regionaal verkeersbeleid toepassen tot 2040	1,94	2 kruisingen² J.Wagenaarlaan/Heemsteedse Dreef / & Javalaan/Cruquiusweg
Verdergaande oplossingen na <u>stap 3</u>	Minder vertraging dan 1,94	1 kruising² J.Wagenaarlaan/Heemsteedse Dreef

Tabel 1: cijfers vertragsingsfactor en oversteekbaarheid N201, afgeleid uit Achtergrondrapport onderzoek regionale wegen Kust en Vaart

¹Het verkeersonderzoek kijkt alleen naar ontstane knelpunten waarbij de onderzochte wegen een doorfietsroute doorkruisen. Omdat de kruising Javalaan-N201 ook bij Heemstede veel kruisend fietsverkeer kent en qua verkeersveiligheid een risico vormt is deze tevens aan de lijst toegevoegd.

²Het oplossen van het knelpunt met betrekking tot de oversteekbaarheid bij de Javalaan kan alleen bij een fundamenteel andere inrichting van de N201 naast stap 3. Dit is toegelicht onder 'verder gaan dan stap 3'.

Deelconclusies vertragsingsimpact en impact op kruisingen en oversteekbaarheid

Scenario 2040

Te zien is dat bij de realisatie van de regionale woonbouwopgave zonder verdere maatregelen qua mobiliteitsbeleid de vertragsingsfactor stijgt naar 2,03 in 2040. Een vertragsingsfactor boven de 2 is volgens Provinciaal beleid een fors verkeersknelpunt en vereist oplossingen.

Bij de N201 door Heemstede zijn bij 'niets doen' drie grotere knelpunten ontstaan die specifiek te maken hebben met oversteekbaarheid en veiligheid van fietsers en voetgangers. Dit zijn de kruisingen Herenweg-Lanckhorstlaan, de kruising van de N201 met de Johan Wagenaarlaan, en de bij Heemstede kruising van de N201 met de Javalaan, Cruquiusweg en de parallelweg. Hier is het door het toegenomen aantal verkeer onveilig geworden voor langzaam verkeer om de N201 over te steken.

Stap 1: ingezet mobiliteitsbeleid invoeren, inclusief STOMP principe

Het doorgaan met beleid wat regionaal wordt voorbereid, zoals betere fietsverbindingen, een Metrobusnetwerk en frequenter treinvervoer in stap 1 de vertragsingsfactor in 2040 reduceert tot 1,97. Dit is nog altijd zeer dicht tegen de 2 aan. De oversteekbaarheid bij de N208 is hierbij wat verbeterd, waardoor er nog twee knelpunten met betrekking tot veilige oversteekbaarheid blijven bestaan.

Stap 2: extra asfalt op grote regionale wegen

Het toevoegen van asfalt en nieuwe wegen van stap 2 heeft geen significant effect op de drukte op de N201 en ook niet op de knelpunten met betrekking tot oversteekbaarheid.

Stap 3: inzetten op verder aanvullend beleid voor publieke mobiliteit en openbaar vervoer

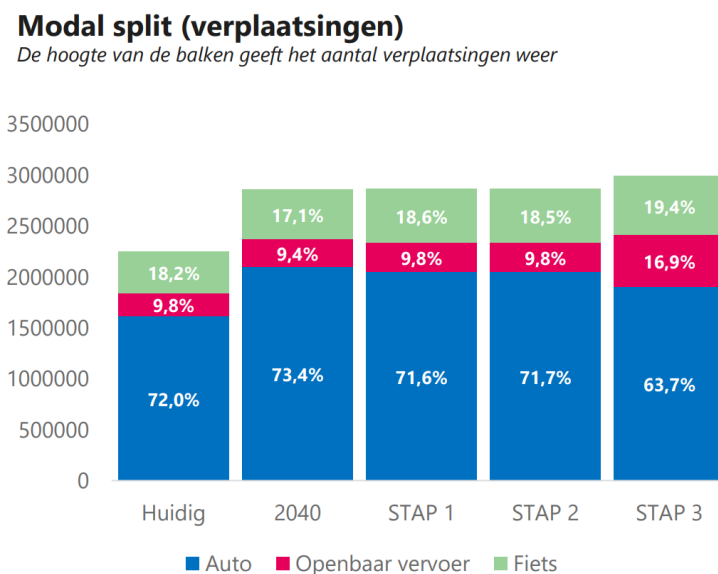
Bij toepassen van stap 3 blijkt uit de analyse van de mogelijke oplossingsrichtingen dat stimuleren van het OV in Zuid-Kennemerland, en met name het instellen van de ontbrekende OV-schakel Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp via Haarlem een forse bijdrage levert aan een verschuiving van autogebruikers naar OV-gebruikers en daarmee zorgt voor een daling van de vertragsingsfactor op de N201. Het aandeel OV-gebruikers zou verder kunnen toenemen door deze ontbrekende OV-schakel te versnellen

en nog meer vrije busvoorzieningen te geven. Dit wordt verder benoemd in de alinea 'verder gaan dan stap 3'.

Het knelpunt met betrekking tot de oversteekbaarheid van de kruising met de Javalaan kan pas worden opgelost als de gemeente besluit in de toekomst verder te gaan dan stap 3 en tot een herinrichting van de N201 te komen met prioritering van HOV. Dit wordt ook verder toegelicht in de alinea 'verder gaan dan stap 3'

Effect op toename verkeer en modal split

Hieronder is weergegeven hoe de modal split zich ontwikkelt in de stappen. De modal split is de verwachte verdeling in keuze hoe men reist uitgedrukt in het percentage reizigers wat met de auto, fiets of OV reist.



Figuur 1: Modal split toekomstige mobiliteitsstromen, Achtergrondrapport onderzoek regionale wegen Kust en Vaart (bij huidige wordt het jaar 2018 genomen)

De analyse van de mobiliteitsstromen laat zien dat in de regio, hoe dan ook, een forse toename van verplaatsingen te zien is als gevolg van de toename in aantal woningen en arbeidsplaatsen. Zonder verdere maatregelen zal in 2040 de auto een nog grotere dominantie en impact op de leefbaarheid hebben in de regio. Niet alleen neemt het absolute aantal fors toe, ook een groter percentage reizigers maakt gebruik van de auto ten kosten van fiets en OV.

Dit percentage wordt maar weinig beïnvloed door het doorgaan op de ingeslagen koers (stap 1). Ook het aanleggen van regionale extra asfalt/inframaatregelen (stap 2) heeft geen effect op dit percentage. Pas bij het toepassen van verstrekkend mobiliteitsbeleid in stap 3, waarbij met name de missing-link van de OV-busverbinding Zandvoort-Heemstede-Hoofddorp een grote rol speelt, gaan veel meer mensen gebruik maken van het OV.

Conclusies voor Heemstede

De toepassing van stap 1 en stap 2 zorgen ervoor dat de vertragsfactor net onder de 2 blijft, maar met een dusdanig kleine marge dat het risico op een fors verkeersknelpunt aanwezig blijft. Bij toepassing van stap 3 volgt wederom een lichte daling van de vertragsfactor waardoor er iets meer lucht ontstaat. Het blijft echter ook in dat scenario een lange doorstroomtijd op de N201.

Vanaf de toepassing van stap 3 zal het OV als echt volwaardig alternatief een rol gaan spelen.

Grootschalige inframaatregelen langs de rand van de regio dragen weinig bij aan de oplossing voor Heemstede. Verdergaande maatregelen op de N201 Heemstede, zoals de missende busverbinding Zandvoort-Hoofddorp via Haarlem op de oost-west relatie, zijn effectief om aandeel auto's te verminderen van 71,7% naar 63,7% door meer mensen voor het OV te kunnen laten kiezen. De aantrekkelijkheid van deze nieuwe verbinding kan worden vergroot door deze een directere route te laten rijden en vrije busvoorzieningen te geven om het busvervoer te versnellen. Het onderzoeksbureau stelt hierbij geen specifieke route voor maar suggereert dat zowel een route via de Zandvoortselaan en Lanckhorstlaan als een route via de Leidsevaartweg en Spanjaardslaan hierbij kansrijk zijn, mits hierbij ook uitgebreide busvoorzieningen op de route worden toegepast. Voor de route via de Lanckhorstlaan geldt dat op dit moment de fysieke ruimte ontbreekt om dit goed vorm te geven. Daarom stelt het onderzoeksbureau ook de actie voor om de doorgaande oost-west route bij de Lanckhorstlaan aan te passen.

Stap 3 zelf lost ook de knelpunten met betrekking tot oversteekbaarheid en leefbaarheid niet op voor de kruispunten van de Johan Wagenaarlaan en de Javalaan met de N201. Alleen bij een fundamenteel andere inrichting van de N201 kan dit opgelost worden door het kruispunt met de Javalaan te versimpelen en zo meer ruimte te bieden aan overstekende fietsers en wandelaars. Verkeer. De oversteekbaarheid bij de Johan Wagenaarlaan blijft daarentegen ook dan nog een aandachtspunt.

Verdergaande oplossingen na stap 3

De toepassing van stap 3 zorgt ervoor dat de vertragsfactor bij de N201 met meer afstand onder de 2 daalt. Er blijven echter knelpunten bestaan met betrekking tot oversteekbaarheid op de kruispunten, namelijk bij de Johan Wagenaarlaan en bij de Javalaan. Om na stap 3 de vertragsfactor nog verder te reduceren en ook daar een oplossing te vinden voor de drukte, oversteekbaarheid en leefbaarheid rondom de N201 zijn verder twee oplossingsrichtingen geformuleerd door het onderzoeksbureau (*tekst uit het onderzoeksrapport*):

1. Een nog directere HOV-route tussen Zandvoort en Hoofddorp

"Het upgraden van de in stap 3 beschreven standaard busverbinding naar hoogfrequent en snel busvervoer tussen Zandvoort, Heemstede en Hoofddorp zou een alternatief kunnen bieden voor autoverkeer richting Schiphol en Aalsmeer. Deze verbinding zou de druk op de N201 kunnen verminderen door reizigers een aantrekkelijk alternatief te bieden. Maar: binnen het dichtbebouwde stedelijke gebied van Heemstede ontbreekt op sommige delen van de route de fysieke ruimte om een vrije busbaan aan te leggen. De bestaande inrichting biedt nu onvoldoende mogelijkheden om het openbaar vervoer ongehinderd te laten doorstromen. Tevens zorgt de bestaande inrichting voor knelpunten met betrekking tot oversteekbaarheid. Mogelijk dat een fundamenteel andere blik op de N201 een oplossing kan bieden. Het oplossend vermogen van deze verbeterde openbaarvervoersverbinding zal verder verkeerskundig onderzocht moeten worden. Daarnaast zorgt deze oplossingsrichting voor ruimtelijke en financiële uitdagingen."

2. Aanpassen doorgaande oost-west route

"Als tweede oplossingsrichting kan worden onderzocht of de regionale hoofdroute niet meer via de N201 bij station Heemstede (Zandvoortselaan) kan lopen, maar juist via de N208, N205 (*Spanjaardslaan*) en de Heemsteedse Dreef. Dit sluit aan bij het recente gemeentelijke beleid van Heemstede om wegen in haar gemeente af te waarderen en de prioriteit te verschuiven naar verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Dit is onder andere het geval voor het traject Zandvoortselaan-Lanckhorstlaan, dat is aangewezen als 30 km/u-zone. Met een verkenning hiernaar kan in beeld worden gebracht of voldoende ruimte vrijkomt voor een hoogwaardiger fietsroute en directe HOV-route tussen Zandvoort, Heemstede en Hoofddorp over de Lanckhorstlaan."

De bestuurders in de regio (Provincie, Zandvoort, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Haarlemmermeer) bespreken eind januari 2026 deze resultaten en hoe infra- en beleidsmaatregelen opgepakt kunnen worden om de vertragingsfactor en de knelpunten van oversteekbaarheid voor de regionale wegen in de toekomst verder te verlagen. Het definitieve achtergrond rapport en bestuurlijke samenvatting volgt naar verwachting in een aanvullend raadsinformatiebericht in januari, inclusief het advies van het college welke toekomstige maatregelen verder uitgewerkt kunnen worden.

Bijlage 1. Raadsinformatiebericht voortgang verkeersonderzoek regionale wegen Kust en Vaart d.d. 20 augustus 2025