

# Collegebesluit

Collegevergadering: 16 november 2021

Zaaknummer : 936218  
Team : Infra en Projecten Heemstede  
Portefeuillehouder : N.F. Mulder  
Openbaarheid : Actief openbaar

## ONDERWERP

Vaststellen definitief ontwerp (DO) oversteek Herenweg, ter hoogte van de Adriaan Pauwlaan

## SAMENVATTING

Voor het voorlopig ontwerp (variant H, november 2020) is extra onderzoek uitgevoerd. Variant H gaat uit van een volledige aansluiting van de Adriaan Pauwlaan op de Herenweg. Verkeer van de Adriaan Pauwlaan naar de Herenweg en vice versa is mogelijk in deze variant. Op basis van de onderzoeksresultaten is de conclusie ongewijzigd gebleven. Variant H biedt meer verkeersveiligheid ter hoogte van de oversteek.

Het college stelt variant H vast als Definitief Ontwerp (DO).

## JURIDISCH EN BELEIDSKADER

- Wegenverkeerswet 1994.
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990)
- Notitie Oversteekplaatsen 2020.

## BESLUIT B&W

1. Vaststellen van het definitief ontwerp van de oversteek Herenweg, ter hoogte van de Adriaan Pauwlaan;
2. Dit besluit ter kennisname te brengen van de commissie Ruimte (C-stuk)

## AANLEIDING

De Adriaan Pauwlaan is een doorgaande route voor fietsers en voetgangers en is één van de belangrijke oost-west verbindingen voor fietsverkeer binnen Heemstede. Op de Herenweg, ter hoogte van de Adriaan Pauwlaan, ligt een oversteekplaats. Het oversteken van de rijstrook in noordelijke richting van de Herenweg is op basis van voorrangregels geregeld. Het oversteken van de twee rijstroken in zuidelijke richting is middels verkeerslichten geregeld.

Er zijn al jaren klachten over (het gevoel van) onveiligheid op deze oversteek. Begin 2020 is er door betrokkenen herhaaldelijk aandacht gevraagd voor het verkeersveiliger maken van de oversteek. De grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Herenweg, knelt met de stroom aan fietsers en voetgangers, mede vanwege de relatie met de zuidelijk gelegen 'grotere' kruising Herenweg – Lanckhorstlaan – Zandvoortselaan op 150 meter afstand.

De kruising van de Adriaan Pauwlaan met de Herenweg wordt veel gebruikt als schoolroute door leerlingen van de nabijgelegen basisscholen "Bosch en Hoven", "Crayenster" en het "Coornhert Lyceum". Het conflict speelt daardoor voornamelijk tijdens het breng- en haalmoment van schoolgaande kinderen.

# Collegebesluit

Collegevergadering: 16 november 2021

Tijdens de raadscommissie ruimte d.d. 19 november 2020, is een voorlopig ontwerp van de kruising Herenweg – Adriaan Pauwlaan gepresenteerd. Daarop zijn vragen gesteld en aanvullende verzoeken ingediend. Dit heeft geleid tot de doorrekening van twee extra (sub)varianten en aanvullend verificatieonderzoek: een verkeerssimulatie.

In de raadsvergadering d.d. 26 november 2020, is kennis genomen van het voorlopig ontwerp (variant H) en de verkeerskundige doorrekening daarvan, dat gepresenteerd is in de raadscommissie ruimte d.d. 19 november 2020. De raad heeft destijds een totaal krediet beschikbaar gesteld, mede voor verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp. Na afronding van het extra aanvullend onderzoek, is nu een definitief ontwerp (DO) gereed gekomen.

## MOTIVERING

Tijdens de commissie ruimte d.d. 19 november 2020, is het voorlopige ontwerp 'variant H' gepresenteerd. Naar aanleiding van o.a. inbreng van insprekers tijdens deze bijeenkomst, is daarna variant H uitgebreid met twee extra varianten H(a) en H(b).

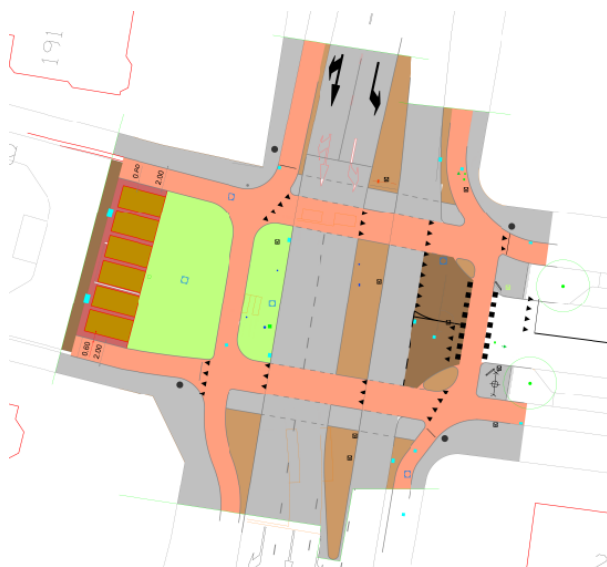
Variant H(a) gaat uit van een halve aansluiting van de Adriaan Pauwlaan op de Herenweg. Uitsluitend gemotoriseerd verkeer van de Herenweg naar de Adriaan Pauwlaan is mogelijk in deze variant. Voor langzaam verkeer geldt deze halve afsluiting niet en zijn er geen beperkingen

Variant H(b) gaat uit van een volledige afsluiting van de Adriaan Pauwlaan van de Herenweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor langzaam verkeer geldt deze volledige afsluiting niet en zijn er geen beperkingen.

Zie bijgevoegd collegebericht (01-06-2021) voor meer informatie. Daarnaast is ook extra onderzoek ter verificatie van de eerder gedane berekeningen uitgevoerd, in de vorm van een aanvullende verkeerssimulatie.

Zie rapportage MapTm. Zowel de berekeningen in de rapportage, als de conclusie(s), zijn als second opinion getoetst door Iv-Infra. Iv-Infra deelt de conclusie(s) van MapTm.

Na de verkeerssimulatie van variant H, is de conclusie ongewijzigd en is wederom geconcludeerd dat deze variant past. Dat geldt ook voor beiden subvarianten. Hoewel variant H(b) iets verkeersveiliger en positiever voor de verkeersdoorstroming wordt geacht ter plekke van de kruising, houdt het college vast aan de oorspronkelijke variant H.



*Definitief Ontwerp, variant H*

Variant H wordt ruim voldoende verkeersveilig geacht en gaat uit van het waarborgen van zoveel als mogelijk van de vrijheid van verkeer. Een variant H(a) en H(b) is enkel ter plekke van de kruising beoordeeld. Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten van het (deels) afsluiten van de Adriaan Pauwlaan binnen de aangrenzende woonbuurt. Een (halve) afsluiting leidt tot afname in de bereikbaarheid en kan elders de verkeersdruk en verkeersonveiligheid laten toenemen. Dit als gevolg van extra verkeersbewegingen veroorzaakt door een afsluiting in de buurt. Wanneer blijkt dat een afsluiting niet nodig is, verdient het altijd de voorkeur zoveel als mogelijk bestaande verbindingen te respecteren.

Het college is zich ervan bewust dat de berekeningen en simulatie enkel aantonen dat het nieuwe ontwerp met verkeerslichten in de theorie past. Voorgesteld wordt daarom uitvoering te geven aan het bijgevoegde Definitief Ontwerp (DO) en na oplevering de verkeerssituatie direct nauwgezet te blijven monitoren en daarin ook effecten van de aangepaste situatie in de direct aangrenzende woonbuurten grondig te observeren. Indien noodzakelijk, kunnen dan snel aanvullende maatregelen getroffen worden. De berekende verkeersregeling biedt overigens wel de nodige ruimte voor optimalisatie binnen het huidige ontwerp, wanneer het aanbod aan verkeer toeneemt.

Het college houdt varianten H(a) en H(b) achter de hand voor een toekomstige aanpassing van de kruising, indien op een later moment en onder gewijzigde omstandigheden, het noodzakelijk wordt geacht deze opnieuw te overwegen.

## FINANCIËN

# Collegebesluit

Collegevergadering: 16 november 2021

Voor de uitvoering van het definitief ontwerp is door de raad op 26 november 2020 een totaal krediet, wat tevens dient als uitvoeringsbudget, beschikbaar gesteld.

## PLANNING/UITVOERING

Na vaststelling van het Definitief Ontwerp, vindt nog overleg plaats met participanten (omgeving / stakeholders). Dit leidt mogelijk tot kleine detailaanpassingen.

Begin 2022 wordt de aanbesteding opgestart en aansluitend vindt de gunning van de aanbesteding plaats. De verwachting is dat de start van de werkzaamheden plaats kan vinden in de eerste helft van 2022.

## PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Tijdens de commissie ruimte d.d. 19 november 2020 is het voorlopige ontwerp 'variant H' gepresenteerd. Vier insprekers hebben gebruik gemaakt van hun spreekrecht. Samengevat is medegedeeld:

1. Het voorlopige ontwerp (variant H) wordt breed gedragen.
2. Verzoek handhaving van de 30 km/uur poortconstructie bij de aansluiting van de Adriaan Pauwlaan op de Herenweg.
3. Verzoek als optie te onderzoeken om de Adriaan Pauwlaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.
4. Vrees voor opstrooeffect op de Herenlaan-Lanckhorstlaan-Zandvoortselaan.
5. Kritiek dat plan gebaseerd is op gevoel en niet op harde cijfers.
6. Verzoek om het aantal opstelstroken naar twee terug te brengen.
7. Verzoek geen verkeersregelinstallatie toe te passen.
8. Verzoek een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) toe te passen.
9. Kritiek op het feit dat niet alle omwonenden van het bestaan van een participatiegroep op de hoogte is (geweest).

In 2021 zijn naar aanleiding van de inbreng van insprekers, participanten en stakeholders (o.a. verkeersadviseur van de politie) volgende stappen gezet:

Het handhaven van de poortconstructie (**punt 2**) is verkeerstechnisch niet mogelijk in combinatie met verkeerslichten.

Aan variant H zijn op verzoek van insprekers (**punt 3**) twee varianten toegevoegd en doorgerekend:

- H(a): halve afsluiting Adriaan Pauwlaan voor gemotoriseerd verkeer. In deze variant is de verkeersrichting vanuit de Adriaan Pauwlaan naar de Herenweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- H(b): afsluiting Adriaan Pauwlaan voor gemotoriseerd verkeer.

Om de doorrekening van de drie varianten te verifiëren (**punten 4 en 5**), is voor de varianten H, H(a) en H(b) aanvullend een verkeerssimulatie gedraaid met het programma Vissim. Vissim is de meest toegepaste verkeerssimulatiesoftware die bestaat. De variabelen en eisen zijn extra zwaar ingestoken, om de regeling op robuustheid te toetsen. In de simulatie is geen koppeling met de verkeerslichten

# Collegebesluit

Collegevergadering: 16 november 2021

Herenweg-Lanckhorstlaan-Zandvoortselaan opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat situatie ook werkt zonder deze koppeling. Het onderzoeksbureau MapTM heeft aanbevolen bij een grote toename van verkeersaanbod, de koppeling toe te passen om congestie / terugslag van wachtend verkeer op die kruising alsnog te voorkomen. De simulatie toont aan dat de drie varianten in de huidige verkeerssituatie passen en daarin nog ruimte is voor (beperkte) groei van het verkeersaanbod.

Het reduceren van het aantal opstelstroken voor de kruising (**punt 6**) is niet mogelijk. Enerzijds is het verkeersaanbod te groot en ontstaat onnodig terugslag. Anderzijds hebben minder opstelstroken een negatief effect op de capaciteit van de kruising om het verkeer te kunnen verwerken.

Een variant zonder verkeerslichten (**punt 7**) wordt als verkeersonveiliger beschouwd dan een met verkeerslichten geregelde kruising. De huidige situatie wordt juist als onveilig ervaren door het (deels) niet regelen van verkeersstromen. De verkeersdruk is dusdanig groot, dat zich weinig tot geen hiaten voordoen in de verkeersstromen. Verkeer vanaf de ondergeschikte wegen Laan van Rozenburg en Adriaan Pauwlaan, krijgen dan te maken met onacceptabele wachttijden. Dit lokt ongewenst en verkeersonveilig gedrag uit. Door de verkeersstromen te regelen met verkeerslichten, kan de balans gezocht worden in een optimale doorstroming en verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers.

Een voetgangersoversteekplaats (**punt 8**) biedt geen oplossing voor de overstekende fietsers en brengt mogelijk extra risico's met zich mee. Op een voetgangersoversteekplaats dienen voetgangers voorrang te krijgen. Op de fietsoversteek ernaast is de voorrang niet geregeld voor overstekende fietsers. Dit kan verwarrend zijn. De voorrangsregeling, geregeld met verkeerslichten, biedt beiden verkeerstromen tegelijk een veilige geregelde oversteek.

Het college heeft de kritiek ter harte genomen, dat te weinig belanghebbenden zijn geïnformeerd over het bestaan van de participatiegroep (**punt 9**) en de mogelijkheid om daarin zitting te nemen. Na de in de commissie ruimte geuite kritiek, is de lijst met de te informeren omwonenden uitgebreid en zijn allen uitgenodigd voor de informatieavond op 27 oktober jongstleden.

Tijdens de informatieavond (zie bijgevoegd verslag) zijn een aantal detailpunten besproken, waarop een antwoord is gegeven. Een aantal zaken worden nog met participanten besproken, kleine detailaanpassingen zijn nog onderwerp van gesprek. Dit is mogelijk binnen de uitvoering van het DO: variant H.

## DUURZAAMHEID

- Door de wijzigingen aan de installatie en de inrichting van het kruispunt, wordt de doorstroming van het verkeer geregeld en de verkeersveiligheid verbeterd. Geregelde doorstroom voorkomt onnodig afremmen en optrekken en draagt bij aan minder CO2 uitstoot. Dit is conform doelstellingen duurzame mobiliteit, Schone Lucht Akkoord.

# Collegebesluit

Collegevergadering: 16 november 2021

- Een geregelde oversteek voor langzaam verkeer, bevordert de verkeersveiligheid en past daarmee binnen Perspectief Fiets (Provincie Noord-Holland) en Actieprogramma Fiets 2019-2021.
- De duurzaamheid wordt geborgd door dit mee te nemen in de aanbesteding, hierin wordt ingezet op circulair en maatschappelijk inkopen en CO2 reductie.
- Bij de aanbesteding wordt SROI verlangd, conform de binnen de regio Zuid-Kennemerland en IJmond afgestemde SROI-beleidsregels (2019). De grootte van het aandeel is afhankelijk van het aandeel van de kosten van leveranties van de installaties. Dit wordt conform het beleid nader bepaald bij de aanbestedingsprocedure.

## BIJLAGEN

1. Verslag informatieavond d.d. 27-10-2021
2. Presentatie informatieavond d.d. 27-10-2021
3. Rapportage MAPtm
4. Definitief Ontwerp (DO)
5. Raadsbesluit d.d. 26-11-2020
6. Collegebericht d.d. 01-06-2021