

Verslag informatieavond oversteek Adriaan Pauwlaan

Datum: 27 oktober 2021, 19:30 - 21:00 uur

Locatie: Raadhuis gemeente Heemstede, Raad- en Burgerzaal

Opening wethouder

Wethouder Nicole Mulder opent de informatieavond en heet de aanwezigen welkom en geeft het woord aan Stijn Kerssens (verkeerskundige).

Programma Informatieavond

Stijn stelt de mensen van de gemeente Heemstede voor die bij het project betrokken zijn en licht het programma van de informatieavond toe:

- Introductie (Wethouder Nicole Mulder)
- Verkeersproblematiek huidige situatie
- Participatie / betrokkenen
- Onderzochte oplossingsrichtingen
- 3 voorkeursvarianten
- Verkeerskundige berekeningen en simulaties: Voorkeursvariant
- Proces vervolg

Verkeersproblematiek huidige situatie

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 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 wegennetwerk voor doorgaand verkeer (niet-bestemmingsverkeer) is uiterst beperkt in Heemstede. Heemstede zit ingeklemd tussen Haarlem, Hoofddorp en Zandvoort. Dit leidt op de beperkt aanwezige gebiedsontsluitingswegen, met name in de ochtendspits, tot grote verkeersdruk. Dit spitsmoment is ook voor (schoolgaand) fietsverkeer het drukste moment. De grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Herenweg, knelt dan met de grote stroom aan fietsers en voetgangers op de oversteek. Het conflict speelt daardoor voornamelijk tijdens het breng- en haalmoment van schoolgaande kinderen. Daarbij is de relatie met de zuidelijk gelegen 'grotere' kruising Herenweg – Lanckhorstlaan – Zandvoortselaan op 150 meter afstand relevant. Deze kruising is de drukste kruising van Heemstede. Tijdens de spits vindt terugslag plaats van verkeer, tot voorbij de oversteek ter hoogte van de Adriaan Pauwlaan.

Samengevat:

- Adriaan Pauwlaan: Belangrijke oost-west fietsroute
- Herenweg: Belangrijke noord-zuid auto- én fietsroute
- Beperkingen wegenstructuur gemeente Heemstede
- Adriaan Pauwlaan gelegen op 150 meter van drukste kruising
- Oversteek rijbaan in zuidelijke richting: geregelde voorrang
- Oversteek rijbaan in noordelijke richting: ongeregelde voorrang

- Piekmomenten tijdens breng- en haalmoment scholen:
Bosch en Hoven, Crayenester & Coornhert Lyceum
- Verzoek van weggebruikers om een verkeersveiliger inrichting

Betrokkenen bij project

- Ouders school en omwonenden
- Directie Bosch en Hoven school
- Verkeersadviseur politie
- MAPtm
- Iv-Infra

Opmerking(en):

Aanwezige(n) zijn van mening dat er te weinig participatie is geweest.

Deze kritiek heeft de gemeente een jaar eerder ook ontvangen, tijdens de CIE Ruimte d.d. 19 november. In de bijlage is een samenvatting opgenomen van de ingebrachte zienswijzen en is een antwoord daarop geformuleerd. Na 19 november, tot aan deze informatie bijeenkomst, heeft geen participatie meer plaatsgevonden. In de uitwerking en doorrekening van varianten is grote vertraging ontstaan. Tijdens deze informatieavond is er mogelijkheid tot reageren.

Uitgangspunten toekomstig ontwerp

- Verbeteren oversteekbaarheid
 - Rechtdoorgaande oversteken (2x), i.p.v. een slinger op een middeneiland. Met name met bakfietsen is dit een lastige manoeuvre. Daarnaast is de opstelruimte zelf beperkt.
 - Niet meer wachten op het middeneiland, als gevolg van groenlicht voor het oversteken van beide rijbanen. Dit is comfortabeler en sneller voor het langzaam verkeer.
 - Voorrang op hele kruispunt is geregeld (met verkeersregelinstallatie).
- Risico op ongevallen verkleinen
 - Verbeteren overzicht op de kruising / overzichtelijkheid
 - Voorkomen van afdekongevallen. De naderende voertuigen (richting noord) zijn bovendien lastig waarneembaar als gevolg van de bocht van de Herenweg en de wachtende voertuigen (richting zuid) die het zicht op het naderende verkeer kunnen belemmeren.
 - Geen afleiding voor verkeersdeelnemers door fietsers op middeneiland. Wachtenden op het middeneiland leiden ook onnodig af, in een al drukke verkeerssituatie.
- Acceptabele doorstroming verkeer op de Herenweg
 - Waarborgen zoveel als mogelijk de vrijheid van verkeer
- Meerdere varianten opgesteld, doorgerekend en beoordeeld

Opmerking(en):

Opgemerkt wordt dat er een continue verkeersstroom is en weinig hiaten zijn.

Stijn geeft aan dat dit komt door de krappe regeling, als gevolg van de hoge verkeersdruk. Dit is straks verleden tijd als de oversteek geregeld is met verkeerslichten.

Varianten en voorkeursvariant.

Deel van de oude varianten wordt getoond. De verschillende varianten laten zien dat het een complex proces is geweest.

Tijdens de raadscommissie ruimte d.d. 19 november 2020, is een voorlopig ontwerp van de kruising Herenweg – Adriaan Pauwlaan gepresenteerd. Over het algemeen bleek op dat moment dat er draagvlak is voor het voorlopige ontwerp, maar dat er op dat moment twijfels bestonden over de robuustheid van de oplossing. De commissie Ruimte heeft destijds geoordeeld dat de

oplossing in dit vraagstuk nooit voor alle betrokkene ideaal is. Aangegeven is dat wel iedereen gehoord moet worden en uitgezocht dient te worden of de ideeën van de insprekers realiseerbaar zijn. In de bijlage is een samenvatting opgenomen van de ingebrachte zienswijzen en is een antwoord daarop geformuleerd.

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 en tevens voor de uitvoering.

Naar aanleiding van o.a. inbreng van insprekers tijdens deze bijeenkomst, is variant H uitgebreid met twee extra varianten H(a) en H(b). Daarnaast is ook extra onderzoek ter verificatie van de eerder gedane berekeningen uitgevoerd, in de vorm van een aanvullende verkeerssimulatie Variant H wordt toegelicht. Variant H is de variant die de gemeente daadwerkelijk wil gaan toepassen. De overige twee varianten H(a) en H(b) houdt de gemeente als alternatief in haar achterhoofd.

Opmerking(en) / vragen:

Voorgesteld wordt om ook rekening te houden met toekomstige situatie Lanckhorstlaan (WCP) Gemeente gaat nog onderzoeken of dit relevant is.

Is ook onderzocht wat gebeurd met verkeer wat wel gebruik maakt van Adriaan Pauwlaan?

Ja, daar is in het onderzoek rekening mee gehouden.

Omdat met name tijdens piekmomenten (vanwege scholen) verkeersproblemen ontstaan, wordt geopperd alleen verkeerslichten tijdens piekmomenten in werking te stellen.

De gemeente gaat de situatie bekijken en monitoren. Het is mogelijk niet verstandig verkeerslichten buiten de spijstijden uit te zetten. Met de nieuwe inrichting is geen opstelruimte meer op het middeneiland. Het niet gefaseerd kunnen oversteken van de beide rijbanen, maakt het de oversteekbaarheid en verkeersonveiligheid slechter dan de huidige situatie. Opties als vraagafhankelijk groenlicht (met drukknop) is iets wat onderzocht kan worden.

Uit onderzoek is gebleken dat variant H(b) als meest veilig uit het onderzoek komt.

Het klopt dat deze variant (ook) veilig is ter hoogte van de kruising zelf. Echter heeft deze variant effect op de bereikbaarheid in de hele omgeving. Effecten van een dergelijke afsluiting in de directe omgeving (woonbuurt) zijn niet onderzocht. Het risico bestaat dan op onnodig extra verkeersbewegingen in de woonbuurt zelf, mogelijk door straten waar nu ook al enige mate van verkeersdruk en onveiligheid wordt ervaren. De gemeente is van mening dat variant H past en verkeersveilig is. Er is nu geen noodzaak om een variant met afsluiting te kiezen. Indien dat wel het geval zou zijn, zou aanvullend onderzoek nodig zijn om ongewenste neveneffecten in de woonbuurt in kaart te brengen.

De gemeente gaat daarom voor variant H. Uit de berekeningen blijkt dat deze variant goed scoort op veiligheid en doorstroming. Dit is berekend en gesimuleerd. Twee onafhankelijke adviesbureaus delen deze conclusie. Bovendien blijft de Adriaan Pauwlaan in deze variant bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, wat de bereikbaarheid ten goede doet. We streven nog altijd naar zoveel als mogelijk vrijheid van verkeer. Het blijft de theorie en in praktijk kan het soms anders uitpakken. De gemeente gaat daarom de situatie na herinrichting actief monitoren. Varianten H(a) en H(b) houdt ze in het achterhoofd.

Geconstateerd wordt dat er geen veilige opstelruimte is op een middeneiland, als variant H in praktijk niet blijkt te werken en de verkeerslichten worden uitgeschakeld.

Uit de berekeningen blijkt dat variant H goed scoort op doorstroming. Gemeente gaat wel nadenken over 'plan een b' mocht de situatie in praktijk niet werken, dit is overigens niet verwachting. In de berekening zijn namelijk erg strenge normen gebruikt en er is nog ruimte

voor groei in het verkeersaanbod. Dus er is nog ruimte in de verkeersregeling om aanpassingen te verrichten, wanneer blijkt dat het niet goed past.

Voorgesteld wordt de oversteekplaats te koppelen aan het drukke kruispunt (Lanckhorstlaan - Herenweg - Zandvoortselaan).

Aangegeven wordt dat dit nu nog niet is meegenomen in berekeningen. 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.

Samengevat, de voorkeursvariant:

- draagt in voldoende mate bij aan verkeerveiligheid
- leidt tot een beperkte afname van de verkeersdoorstroming richting noord (verwacht)
- biedt nog ruimte voor toename verkeer:
 - Verkeer richting zuid: voldoende opstelcapaciteit
 - Verkeer richting noord: Wanneer onverhoopt toch onvoldoende opstelcapaciteit blijkt, is er een oplossing: koppeling met verkeerslichten Herenweg - Lanckhorstlaan. Kruising Lanckhorstlaan: blijft aandachtspunt

Verkeersregelinstallatie past in theorie, in de berekeningen zijn 'strengere' normen gebruikt. In praktijk 'living lab': monitoren en bijstellen als dat nodig is.

Opmerking(en) / vragen:

Heeft het afslaan van verkeer naar Adriaan Pauw en fietsverkeer richting noord gelijk groen.

Antwoord nee.

Waarom kiezen we niet voor maximale veiligheid (variant H(b))?

Zie eerder antwoord. Direct voor variant H(b) gaan is onnodig en niet wenselijk i.v.m. de bereikbaarheid (bewoners woonbuurt en school). Variant H scoort goed op verkeerveiligheid, houdt de verkeersdoorstroming acceptabel en de bereikbaarheid van de omliggende buurt op het huidige niveau. Deze variant geeft de beste balans in de drie genoemde aspecten. Een afsluiting kan elders tot extra verkeersproblematiek leiden. De gemeente dient rekening te houden met het gehele netwerk aan wegen. Het afsluiten van de Adriaan Pauwlaan heeft gevolgen voor de rest van het netwerk van Heemstede.

Deze variant is daarom het meest gewenst, ook in het kader van het streven naar zoveel als mogelijk van de vrijheid van verkeer. Gezien uit de positieve berekeningen voor variant H, is het nu niet nodig om de Adriaan Pauwlaan (deels) af te sluiten, zoals (variant H(a))/(b).

Hoe wordt de Laan van Rozenburg met nieuwe fietspad? In de huidige situatie delen weggebruikers de ruimte, wat voor gevaarlijke situaties zorgt. Met de nieuwe inrichting is de verwachting dat fietsverkeer nog harder zal gaan rijden. Voorgesteld wordt het fietspad door te trekken.

Dit zijn waardevolle opmerkingen. Het plaatje toont alleen de herinrichting van de kruising. De randen daarvan, met de aansluitingen op de bestaande infrastructuur, moeten nog goed bekeken worden. De Laan van Rozenburg is een woonerf. Een vrijliggend fietspad past niet direct bij de inrichting van een woonerf. Immers, een woonerf stelt de weggebruiker in staat de gehele verhardingsbreedte te gebruiken. De gemeente gaat nader onderzoek doen hoe de nieuwe situatie het best kan aansluiten op de bestaande situatie.

Dit doen we graag samen in overleg met betrokkenen. Die ruimte is er nog in het Definitief Ontwerp.

Bewoners Adriaan Pauwlaan ervaren in de huidige situatie een onveilig gevoel / verkeersonveiligheid op kruisingen in de woonbuurt. Er is veel sluipverkeer in de wijk, omdat automobilisten de verkeerslichten (bij kruispunt Lanckhorstlaan-Herenweg-Zandvoortselaan) willen vermijden. Bewoners geven aan bang te zijn dat het sluipverkeer door de nieuwe inrichting van de oversteekplaats verder zal toenemen.

De wethouder geeft aan dat dit nu al gebeurt. Vooral lokaal verkeer zal dit doen. Doorgaand verkeer is onbekend en zal dit niet snel doen. De gemeente geeft aan de situatie in de gaten te houden. Er zijn verschillende maatregelen toepasbaar om dit probleem op te kunnen lossen. De gemeente gaat als eerste stap een 0-meting uitvoeren, zodat effecten na aanpassing goed meetbaar zijn. Stijn voegt toe dat om sluipverkeer te voorkomen, een eventuele knip ook beter halverwege de wijk kan liggen. De bereikbaarheid van de wijk zelf neemt daarmee niet af, voor doorgaand verkeer wordt wél een barrière opgeworpen. Indien nodig, kan de gemeente hier los van dit project naar kijken.

Vervolgproces

- Variant H wordt verder gebracht naar Definitief Ontwerp. Suggesties en opmerkingen zijn welkom voor detailaanpassingen.
- November: behandeling B&W (vaststellen definitief ontwerp)
- December: Commissie Ruimte
- Mogelijkheid voor bezwaar en beroep
- Uitvoering 2022

Opmerking(en) / vragen:

Voorstel is om in de toekomst verzendlijst uit te breiden en zowel de Bloemenbuurt en Adriaan Pauwbuurt meenemen in communicatie. Beide wijken maken veel gebruik van oversteekplaats.

De gemeente noteert dit. Wanneer de plannen definitief zijn, start uiteraard een hele formele procedure, waarin bezwaar aangetekend kan worden. Hierover gaan via meerdere kanalen (digitaal en per brief) communiceren.

Bewoners geven aan graag een terugkoppeling te ontvangen.

Het verslag wordt gestuurd aan alle bij de gemeente bekende e-mailadressen. Stijn toont bovendien zijn e-mailadres op het grote scherm. Indien het gewenst is het verslag van deze avond te ontvangen, kan dat via e-mail aangegeven worden.

Bewoners willen in de terugkoppeling graag meer informatie over de rol van omwonenden in de vervolgprocedure.

Na behandeling van het Definitief Ontwerp in de commissie Ruimte, wordt een (digitaal) overleg gepland om verder te praten over de details en wensen. Daar is nog ruimte voor. Dan kan ook een toelichting gegeven worden over hoe het proces verder gaat.*

** Helaas dienen we (weer) uit te gaan van digitaal contact, i.v.m. aangescherpte coronamaatregelen.*

BIJLAGE COMMISSIE RUIMTE D.D. 19 NOVEMBER 2021

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 opstrooieffect 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 verkeersregelininstallatie 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 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.