

Evaluatie verkeersproef Burgemeester van Lennepweg

Inleiding

De gemeente Heemstede is bezig om de verkeersveiligheid bij basisschool Icarus te onderzoeken en waar mogelijk te verbeteren. Het wegprofiel van de Burgemeester van Lennepweg, waar basisschool Icarus is gevestigd, is te smal voor verkeersstromen in twee richtingen.

Wanneer aan één zijde voertuigen geparkeerd staan, blijft tussen de 3,50 en 4,00 meter breedte over voor het passeren van voertuigen in twee richtingen. Een personenauto, met een snelheid van 30 km/u (inclusief koersafwijking), heeft een rijbaanbreedte van 2,10 meter nodig. In het verleden is passeren in twee richtingen mogelijk gebleken, op plekken waar geen voertuigen geparkeerd stonden. Nu, met de toename van het autobezit, komt dit steeds minder voor. Met name tijdens de schoolspitstijden, doen zich regelmatig verkeersonveilige situaties voor. Een deel van de weggebruikers wijkt uit via het trottoir, om tegemoetkomend verkeer te passeren. Dit is niet toegestaan, maar bovenal erg verkeersonveilig, zeker in een schoolomgeving. De school en een aantal schoolouders en omwonenden, hebben dit probleem aangekaart bij de gemeente.

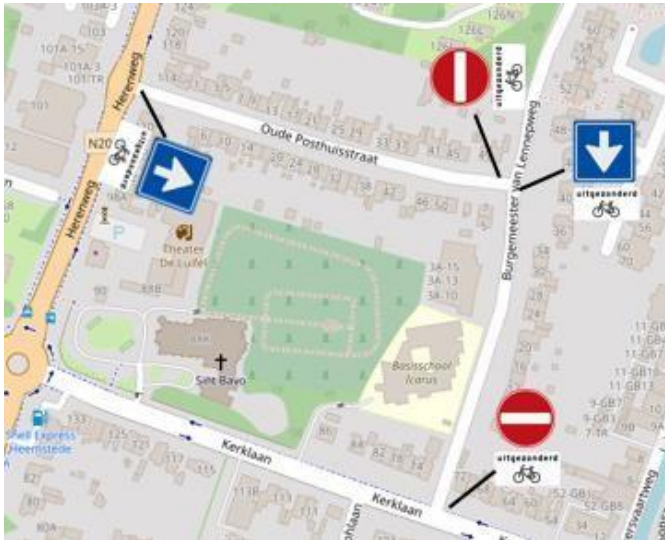
Om de situatie te verbeteren heeft de gemeente een verkeersproef uitgevoerd, waarbij éénrichtingsverkeer is ingesteld. De proef bestond uit twee fases.

Fase 1 is gedurende 4 maanden uitgevoerd in de tweede helft van 2019 (juni t/m september). Gedurende deze fase is éénrichtingsverkeer ingesteld op de Burgemeester van Lennepweg vanaf de Oude Posthuisstraat naar de Kerklaan (uitgezonderd fietsers). Na afloop is de proef geëvalueerd en besloten fase 2 ook uit te voeren. Voor de evaluatie is gebruik gemaakt van verkeersmetingen, ervaringen omwonenden, school en schoolouders en ervaringen handhaving, politie en verkeersadviseurs van de gemeente Heemstede.



Fase 1

Recent, namelijk in de tweede helft van 2021, is gedurende 4 maanden fase 2 uitgevoerd (augustus t/m december). In deze fase is naast éénrichtingsverkeer op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid van de Oude Posthuisstraat richting de Kerklaan, ook éénrichtingsverkeer ingesteld op de Oude Posthuisstraat van de Herenweg tot de Burgemeester van Lennepweg (uitgezonderd fietsers).



Fase 2

Voorafgaand aan de twee fases is een 0-meting uitgevoerd. Deze geeft de oude situatie (zonder eenrichtingsverkeer) weer. De verkeersmeting is uitgevoerd met mechanische telsingangen. Deze systemen meten de verkeersintensiteit, de verkeersnelheid, de verkeersrichting en maakt daarbij onderscheid in licht, middelzwaar en zwaar verkeer (classificatie). Dezelfde meting is ook uitgevoerd tijdens fase 1 én fase 2. De mechanische verkeersmetingen van fase 1 en fase 2 zijn uitgevoerd in dezelfde periode en op dezelfde locaties om zo een vergelijkbaar beeld te schetsen. Op de onderstaande afbeelding zijn de zes tellocaties weergegeven.



Meetlocaties verkeertellingen

In dit evaluatierapport zijn de resultaten van de tellingen tijdens de 0, 1 en 2 meting met elkaar vergeleken. Daarnaast zijn de reacties van belanghebbenden (bewoners uit de buurt (Burgemeester van Lennepweg, Kerklaan, en Oude Posthuisstraat), medewerkers van de school en schoolouders), team handhaving en de verkeersadviseur namens de politie meegenomen in de beoordeling. Op basis van deze gegevens is een eindconclusie geformuleerd, waarbij een definitieve verkeerssituatie wordt geadviseerd.

Onderzoeksresultaten

Tellingen

Aan de hand van verkeerstellingen is naar drie categorieën onderzoek gedaan: namelijk intensiteit per etmaal, snelheid (V85) en de classificatie (licht, middelzwaar en zwaar).

De intensiteit geeft weer hoeveel motorvoertuigen er gebruik maken van het wegvak per etmaal. De onderstaande tabellen geven het werkdaggemiddelde weer. Het werkdaggemiddelde geeft het gemiddelde weer van de vijf werkdagen in de week. Ook is in het onderzoek data inzichtelijk van het weekendgemiddelde (van zaterdag en zondag) en wekdaggemiddelde (van de zeven dagen in de week).

Voor het onderzoek baseren we ons op het gemiddelde van de drukste dagen in de week, om een onderschatting te voorkomen: het werkdaggemiddelde.

Voor de categorie snelheid is gekeken naar de V85. De V85 geeft de snelheid weer die door 85% van de automobilisten niet overschreden wordt. De ervaring leert dat 85% van de weggebruikers zich laat sturen door de inrichting van de weg. Het is dus van belang dat de wegbeheerder (gemeente) de weg dusdanig inricht, dat minimaal 85% het gewenste gedrag vertoont. 15% van de weggebruikers vertoont bewust ongewenst gedrag en laat zich niet zomaar sturen door de inrichting van de weg. De V85-regel weerspiegelt dus de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig ervaart. Het is belangrijk dat de V85 de maximumsnelheid nadert .

De classificatie geeft aan wat voor soort voertuigen gebruik maken van het wegvak. Binnen classificatie wordt onderscheid gemaakt in drie categorieën: licht verkeer, middelzwaar verkeer en zwaar verkeer.

Licht verkeer: motorfietsen, personenwagens, pick-ups en bestelbussen

Middelzwaar verkeer: bussen, touringcars en licht vrachtwagens

Zwaar verkeer: zware vrachtwagens, gelede vrachtwagens en vrachtwagens met aanhanger

In de onderstaande kopjes wordt per categorie ingegaan op de telresultaten, waarbij de drie metingen (0-meting, fase 1 en fase 2) met elkaar worden vergeleken.

1. Intensiteit

Intensiteit	2018	2019	verschil 2019>2018	2021	verschil 2021>2018	verschil 2021>2019
Godfried Bomanslaan naar Oude Posthuisstraat	590	780	132%	592	100%	76%
Oude Posthuisstraat naar Godfried Bomanslaan	742	537	72%	509	69%	95%
Oude Posthuisstraat naar Kerklaan	530	753	142%	742	140%	99%
Kerklaan naar Oude Posthuisstraat	629	68	11%	89	14%	131%
Herenweg naar Burg. van Lennepweg	289	199	69%	579	200%	291%
Burg. van Lennepweg naar Herenweg	224	638	285%	27	12%	4%

Locatie 1: Godfried Bomanslaan naar Oude Posthuisstraat

De intensiteit op locatie 1 is in fase 1 met 32% ten opzichte van de 0-meting. Opvallend is dat de intensiteit van fase 0 en fase 2 gelijk zijn.

Locatie 2: Oude Posthuisstraat naar Godfried Bomanslaan

De intensiteit is in fase 1 en 2 vrijwel gelijk. Wel is de intensiteit afgenomen t.o.v. de nutmeting in 2018. Deze daling is te verklaren door het instellen van eenrichtingsverkeer op het zuidelijke deel van de Burgemeester van Lennepweg.

Locatie 3: Oude Posthuisstraat naar Kerklaan

In zowel fase 1 als 2 is de hoeveelheid verkeer in deze richting toegenomen vergeleken de 0-meting. De intensiteit in fase 1 en 2 is vrijwel gelijk, dit is opvallend. Het zou logischer zijn als de intensiteit in fase 2 hoger zou liggen. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat zal ook de verkeersstroom die normaal de buurt via de Oude Posthuisstraat verlaat gebruik maken van deze richting.

Locatie 4: Kerklaan naar Oude Posthuisstraat

De hoeveelheid verkeer (intensiteit) is zowel in fase 1 en 2 gedaald door het instellen van eenrichtingsverkeer op locatie 4. In fase 2 is het aantal overtreders (dat tegen de richting rijdt) hoger dan in fase 1.

Locatie 5: Herenweg naar Burgemeester van Lennepweg

De intensiteit is in fase 2 toegenomen vergeleken de 0-meting en fase 1. Deze forse stijging is te verklaren door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat (en het zuidelijke deel van de Burgemeester van Lennepweg).

Locatie 6: Burgemeester van Lennepweg naar Herenweg

In fase 1 is het verkeer met 185% toegenomen vergeleken de 0-meting. Dit aantal is opvallend, omdat in fase 1 enkel eenrichtingsverkeer is ingesteld op het zuidelijke deel van de Burgemeester van Lennepweg (vanaf Kerklaan). In fase 1 kunnen gebruikers de buurt zowel via de Burgemeester van Lennepweg-Zuid als de Oude Posthuisstraat verlaten. De intensiteit in fase 2 is laag door het instellen van eenrichtingsverkeer in de Oude Posthuisstraat.

2. Snelheid (V85)



Locatie 1: Godfried Bomanslaan naar Oude Posthuisstraat

Weggebruikers zijn zowel in fase 1 en 2 iets harder gaan rijden op locatie 1 (t.o.v. de 0-meting). De verwachting is dat mensen dit doen om te compenseren (door het instellen van eenrichtingsverkeer moeten weggebruikers omrijden). De snelheid waarmee er wordt gereden is echter niet hoog. V85 wordt niet met meer dan 10 km/u overschreden.

Locatie 2: Oude Posthuisstraat naar Godfried Bomanslaan

De V85 is op locatie 2 in vrijwel alle fases gelijk. Opvallend is wel dat er structureel iets te hard wordt gereden. In alle drie de fases ligt de V85 rond de 36 km/u.

Locatie 3: Oude Posthuisstraat naar Kerklaan

De V85 is vrijwel hetzelfde gebleven. Er wordt niet te hard gereden op deze locatie.

Locatie 4: Kerklaan naar Oude Posthuisstraat

De snelheid is in alle fases vrijwel hetzelfde. Ook overtreders (weggebruikers die tegen de richting rijden) houden zich aan de maximumsnelheid.

Locatie 5: Herenweg naar Burgemeester van Lennepweg

De snelheid is in zowel fase 1 als 2 licht toegenomen ten opzichte van de huidige situatie. De verwachting is dat mensen dit doen om te compenseren (door het instellen van eenrichtingsverkeer moeten weggebruikers omrijden). De snelheid waarmee er wordt gereden is echter niet hoog. V85 is in fase 1 en 2 ongeveer 33 km/u, dit is een prima score.

Locatie 6: Burgemeester van Lennepweg naar Herenweg

De snelheid is in zowel fase 1 als 2 licht toegenomen ten opzichte van de huidige situatie. De snelheid waarmee er wordt gereden is echter niet hoog. In fase 1 wordt ongeveer 33 km/u gereden en in fase 2 is de V85 31 km/u.

3. Classificatie



Uit de tellingen kan geconcludeerd worden dat zowel het middelzwaar als zwaar verkeer is toegenomen in fase 1 en 2 ten opzichte van de 0-meting. Opvallend is dat het aantal middelzwaar verkeer in fase 2 is toegenomen ten opzichte van fase 1. Het aantal middelzwaar en zwaar verkeer ligt is in fase 2 hoger dan in fase 1. Deze stijging is te verklaren door maatregelen in de het kader van de coronacrisis. Door de maatregelen is het aantal online bestellingen fors toegenomen. Het gevolg hiervan is dat het aantal vrachtverkeer is toegenomen.

Reacties stakeholders

Naast de tellingen zijn ook inspraakreacties van belanghebbenden, observaties van team handhaving en de verkeeradviseur van de politie meegenomen in de evaluatie. Ook hebben de verkeersadviseurs van de gemeente zelf de verkeerssituatie geobserveerd. Met name de belanghebbenden (bewoners uit de buurt, medewerkers van de school en schoolouders) zijn hierbij belangrijk, omdat deze groep dagelijks gebruik maakt van de weg(en).

Belanghebbenden (bewoners uit de buurt, medewerkers van de school en schoolouders)

In beide fases van de verkeersproef hebben belanghebbenden de kans gekregen om te reageren op de verkeerssituatie.

Fase 1

Op basis van de ervaringen en meningen van de belanghebbenden (bewoners uit de buurt, medewerkers van de school en schoolouders) is geconcludeerd dat 87,5% (69 personen) vóór de invoering van éénrichtingsverkeer is. 4% (3 personen) is voor éénrichtingsverkeer maar stelt het eenrichtingsverkeer voor in de omgekeerde richting, of éénrichtingsverkeer enkel tijdens schooltijden in te stellen. 8,5% (7 personen) is tegen de instelling van éénrichtingsverkeer.

Fase 2

Buurtbewoners

Gedurende fase 2 heeft de gemeente in totaal 19 inspraakreacties van buurtbewoners ontvangen. De gemeente heeft twee keer een bewonersbrief gestuurd waarin is aangegeven dat bewoners de mogelijkheid hebben om te reageren op de verkeersproef.

Aan de hand van de inspraakreacties kan geconcludeerd worden dat 63,2% (12 personen) positief is over de inrichting van fase 2. Verbetering van verkeerveiligheid (school), minder verkeer, een duidelijker overzicht en minder overlast zijn argumenten die buurtbewoners noemen. Een opvallend punt is dat de 12 buurtbewoners, die positief zijn over de inrichting, allemaal aan de Burgemeester van Lennepweg wonen.

10,5% (2 personen) geeft aan tegen het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat te zijn (fase 2), maar zien het instellen van eenrichtingsverkeer op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid wel als een verbetering (fase 1). Beide personen wonen aan de Oude Posthuisstraat. De buurtbewoners geven in hun inspraakreactie aan dat de bereikbaarheid van de straat is verslechterd en weggebruikers harder zijn gaan rijden. Daarnaast geven de bewoners aan dat door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat de drukte op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid eveneens is toegenomen. Met het instellen van eenrichtingsverkeer in de Oude Posthuisstraat (fase 2) is de Burgemeester van Lennepweg de enige weg om de buurt te kunnen verlaten in zuidelijke en of westelijke richting.

Verder blijkt uit dat inspraakreacties dat 10,5% (2 personen) negatief zijn over de gehele verkeersproef (zowel fase 1 en 2). Het instellen van eenrichtingsverkeer is volgens de buurtbewoners geen oplossing voor dit probleem. De buurtbewoners wonen beiden aan de Oude Posthuisstraat. De bewoners geven aan dat het drukker is geworden met verkeer, weggebruikers harder zijn gaan rijden en de bereikbaarheid is verslechterd. Beide buurtbewoners zien het ongewenste gedrag van de schoolouders als het grootste probleem.

Tot slot valt 10.5% (2 personen) onder overig. Deze bewoners geven niet hun mening maar doen aanvullende voorstellen om de situatie/onderzoek te verbeteren.

Icarusschool

Ook de Icarusschool heeft gereageerd op de verkeersproef. In totaal hebben 81 ouders hun mening gegeven over de proef.

Op de vraag of eenrichtingsverkeer moet blijven op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid heeft 80,2% (65 personen) ja geantwoord. Het merendeel ervaart de situatie bij de school als verkeersveiliger, rustiger en overzichtelijker. 19,8% (16 personen) van de ouders is negatief over het instellen van eenrichtingsverkeer op deze locatie. Verslechtering van bereikbaarheid, toename van snelheid en tekort aan parkeerplaatsen worden als reden aangegeven voor deze keuze. Het aantal parkeerplaatsen is echter niet veranderd tijdens de proef.

Ook is de vraag gesteld of het eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat moet blijven. Bijna de helft, namelijk 48,1% (39 personen) geven aan geen mening te hebben. 22,2% (18 personen) van de ouders geeft aan positief tegenover eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat te staan. Reden die voor deze keuze genoemd worden zijn: overzichtelijk, duidelijk en vergroten veiligheid voor kinderen. De rest van de verkeersouders, 29,6% (24 personen), vinden het geen goed idee om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Oude Posthuisstraat. De ouders zijn van mening dat er in deze straat ruimte genoeg is voor tweerichtingsverkeer, de bereikbaarheid verslechtert en de drukte op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid toeneemt door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Oude Posthuisstraat.

Team handhaving

Team handhaving heeft de verkeersproef (zowel fase 1 als 2) als zeer positief ervaren. Tijdens de controles is geconstateerd dat de nieuwe inrichting veiliger is. Ook geeft het meer rust tijdens de in- en uitloop van de Icarusschool. Team handhaving heeft diverse belanghebbenden (ouders school en buurtbewoners) gesproken, deze gaven aan allemaal positief te zijn over de nieuwe verkeerssituatie. Handhaving adviseert om het eenrichtingsverkeer definitief in te stellen op de Burgemeester van Lennepweg.

Verkeersadviseur politie

De politie heeft gedurende de verkeersproef geen klachten ontvangen en is positief over het instellen van eenrichtingsverkeer. Wel gaat de voorkeur uit naar de inrichting van fase 1, omdat in deze fase de vrijheid van verkeer zoveel mogelijk wordt gewaarborgd. In fase 2 is dit minder, omdat naast de Burgemeester van Lennepweg-Zuid ook eenrichtingsverkeer is ingesteld in de Oude Posthuisstraat.

Eindconclusie en advies

Na het analyseren van de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat in de keuze uit het handhaven van de oude situatie (fase 0), het instellen van eenrichtingsverkeer op enkel de Burgemeester van Lennepweg (fase 1), of het instellen van eenrichtingsverkeer op de Burgemeester van Lennepweg én de Oude Posthuisstraat (fase 2), de weginrichting van fase 1 het meest wenselijk is. In deze variant wordt enkel eenrichtingsverkeer ingesteld op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid.

Fase 1 komt positiever naar voren dan de andere twee fases. Hier zijn een aantal redenen voor.

Ten eerste geeft veruit het merendeel van de stakeholders aan een voorkeur te hebben voor het instellen van eenrichtingsverkeer op het zuidelijke deel van de Burgemeester van Lennepweg. Deze inrichtingsvariant heeft het grootste effect op de verkeersveiligheid. De Burgemeester van Lennepweg-Zuid heeft in de huidige situatie een te smal wegprofiel, waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Het verkeer in twee richtingen kan elkaar niet passeren, waardoor regelmatig noodgedwongen wordt uitgeweken naar het trottoir. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties met kwetsbare verkeersdeelnemers. Na het uitvoeren van de verkeersproef kan geconcludeerd worden dat eenrichtingsverkeer op deze locatie (nabij de school) de verkeerssituatie veiliger, duidelijk en overzichtelijker maakt.

Ook uit de telresultaten komt fase 1 er het meest positief uit. Zo blijkt uit de resultaten dat er minder verkeer is voor de school, wat voordelig is voor de verkeersveiligheid. Ondanks het eenrichtingsverkeer voor de school, wat harder rijden kan uitlokken, is de gereden snelheid afgenomen. De hoeveelheid verkeer wat tegen de richting rijdt is tevens beperkt en deels veroorzaakt in het begin door nog onbekendheid bij de weggebruiker naar aanleiding van de gewijzigde verkeerssituatie. Dit alles zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid ter hoogte van de Icarusschool is verbeterd, wat ook het doel is van dit onderzoek.

In fase 2 is ook eenrichtingsverkeer ingesteld op de Oude Posthuisstraat. Dit is gedaan om te kijken of het verkeer beter verdeeld zou worden. Het wegprofiel van de Oude Posthuisstraat is niet te smal en voldoet aan de gestelde richtlijnen voor een tweerichtingsweg. Fase 2 heeft niet geleid tot een betere verdeling van het verkeer van en naar de woonbuurt.

Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden de intensiteit in fase 1 toegenomen is in de Oude Posthuisstraat. Echter rijden de weggebruikers niet te hard, waardoor de verkeersveiligheid niet verslechterd. Ook met de toename aan verkeer, blijft de Oude Posthuisstraat, relatief gezien, een erg rustige woonstraat.

De resultaten laten zien dat het verkeer in fase 2 niet beter verdeeld wordt. Bovendien wordt in fase 1 de vrijheid van verkeer (Wegenverkeerswet 1994. Artikel 2. Lid d) beter gewaarborgd dan in fase 2. In fase 1 is het enkel niet toegestaan om vanaf de Kerklaan de Burgemeester van Lennepweg in te rijden. In fase 2 is daarnaast eenrichtingsverkeer ingesteld in de Oude Posthuisstraat, waardoor weggebruikers alleen via de Herenweg de Oude Posthuisstraat in kunnen rijden en niet uit.

Op basis van de resultaten adviseert het college om enkel eenrichtingsverkeer in te stellen op de Burgemeester van Lennepweg-Zuid.