

Notitie oversteekplaatsen Heemstede 2020

De verkeersintensiteiten in heel Nederland nemen al jaren fors toe. Echter de snelheid waarmee het wegennet uitbreidt, stijgt minder sterk. Alsmear meer automobilisten en andere weggebruikers maken hierdoor gebruik van dezelfde hoeveelheid meters wegooppervlakte. Met andere woorden, het aanbod van infrastructuur blijft achter op de vraag. Dit valt te verklaren aan het feit dat in voornamelijk dorpen en steden een beperkte ruimte is en men de afweging dient te maken tussen de verschillende gebiedsfuncties. Het afbreken van woningen ten gunste van nieuwe infrastructuur is natuurlijk niet gewenst. Deze trend, waarbij de verkeersintensiteiten toenemen, gaat ook op voor de gemeente Heemstede.

De onevenredige stijging bemoeilijkt het oversteken van wegen voor voetgangers en fietsers binnen de bebouwde kom en dan met name de gebiedsontsluitingswegen; de wegen die gelden als hoofdroutes en een doorstroombaan (zoals de Herenweg en Zandvoortse laan). Dit geldt enkel voor de wegvakken tussen de verkeerslichten. De verkeerslichten zelf faciliteren veilig oversteken door conflict tussen kruisend verkeer zo goed als mogelijk te vermijden. De gebiedsontsluitingswegen zijn wegen waar het verkeer sterk toeneemt. Hierdoor zijn er minder hiaten in de verkeersstroom dan 10 jaar geleden het geval was. De hiaten tussen auto's zijn de ruimte voor de voetganger en fietser om over te steken. Vermindering van het aantal hiaten / de duur van de hiaten heeft een negatieve impact op de oversteekbaarheid. Het is daarom van belang de oversteekbaarheid op gebiedsontsluitingswegen met enige regelmatig te toetsen. De wegen in (vaak) woonwijken, de zogenaamde erftoegangswegen, zijn daarentegen gemakkelijker oversteekbaar. Er rijdt relatief weinig verkeer, en men verwacht dat hier wordt overgestoken door langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

Uit verkeersveiligheidsoogpunt heeft de gemeente de insteek voetgangers en fietsers zoveel als mogelijk gebruik te laten maken van geregelde oversteekplaatsen (oversteekplaatsen bij kruisingen met verkeerslichten). Echter, gezien de flinke afstanden tussen sommige geregelde oversteeken (in combinatie met bijvoorbeeld een schoolgaande route), wordt regelmatig gekozen voor een (voetgangers)oversteekplaats die zich bevindt tussen de kruisingen in, op een wegvak. Om te achterhalen of deze oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers in de gemeente Heemstede voldoende veilig zijn ingericht om de trend (toename verkeersintensiteiten) het hoofd te bieden, is de gemeente Heemstede een onderzoek gestart naar (voetgangers)oversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen. Aanvullend is onderzocht hoe het staat met de voetgangersoversteekplaatsen (oversteekplaatsen met zebra-markering) op erftoegangswegen (in de woonwijken). De focus op gebiedsontsluitingswegen valt te verklaren aan het feit dat op gebiedsontsluitingswegen het verschil in de snelheid tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer groter is dan op erftoegangswegen.

Eenzijds wordt de verkeersveiligheid bepaald aan de hand van de verschillende kenmerken per oversteekplaats, denk aan markering of bebording en anderzijds op basis van ongevallenregistraties, meldingen van bewoners en verkeersschouwen door een verkeerskundige van de gemeente. Aan de hand van de onderzoeksresultaten wordt voorgesteld op welke termijn en waar extra maatregelen worden getroffen om veiligere (voetgangers)oversteekplaatsen in onze gemeente te bewerkstelligen.

Plan van aanpak

Kenmerkenonderzoek

Een objectieve manier op te bepalen hoe het gesteld is met de veiligheid van onze (voetgangers)oversteekplaatsen is door de kenmerken per locatie te onderzoeken en die te vergelijken met landelijke richtlijnen en wetten. Hieronder eerst een beschrijving van de verschillende type oversteekplaatsen in de gemeente Heemstede.

De gemeente Heemstede kent voor voetgangers vier verschillende type oversteekplaatsen.



Figuur 1: VoetgangersOversteekPlaats (zebrapad)

- Voetgangersoversteekplaats (VOP, voorangsregeling)
- Geregelde voetgangersoversteekplaats (GOP, voorrang met verkeersregelininstallatie geregeld)
- Oversteekplaats met kanalisatiemarkering (geen geregelde voorrang)
- Oversteekplaats zonder kanalisatiemarkering (geen geregelde voorrang)

I. Voetgangersoversteekplaats (VOP): een oversteekplaats waarbij de automobilist aan de voetganger voorrang dient te verlenen, oftewel het welbekende zebraad (zie figuur 1).

II. Geregelde

voetgangersoversteekplaats (GOP): een oversteekplaats waarbij de voorrang voor de voetganger en de automobilist wordt geregeld met een verkeersregelininstallatie (figuur 2). In dit onderzoek zijn dit type oversteekplaatsen buiten beschouwing gelaten aangezien verkeerslichten tijdens programmering op zo'n manier worden afgesteld dat alle verkeersdeelnemers veilig kunnen gebruikmaken van de kruising, zo ook de voetganger. Op het moment dat meldingen binnenkomen over de oversteekbaarheid of verkeerslichten op de planning staan om te worden vervangen, wordt opnieuw uitgebreid onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van kruispuntoptimalisatie.



Figuur 2: geregelde voetgangersoversteekplaats

III. Oversteekplaats voorzien van kanalisatiemarkering: een locatie waar het wenselijk is dat voetgangers oversteken, zonder dat aan hen voorrang moet worden verleend (zie figuur 3).

IV. Oversteekplaats zonder kanalisatiestrepen: een locatie waar het wenselijk is dat voetgangers oversteken, zonder kanalisatiemarkering. Kanalisatiemarkering is niet altijd nodig bij een kruispunt waar uitwisseling / kruisingen van verkeersstromen worden verwacht.



Figuur 3: oversteekplaats met kanalisatiemarkering



Figuur 4: oversteekplaats zonder kanalisatiemarkering

Voor bijna alle (voetgangers)oversteekplaatsen zijn de kenmerken genoteerd. Bij een VOP (zebrapad) is bijvoorbeeld gekeken of het wettelijke verplichte verkeersbord (L2: voetgangersoversteekplaats) aanwezig is, of de zichtlijn tussen de automobilist en de overstekende voetganger voldoende is, of de zebraoversteek verhoogd is aangelegd, of er taludmarkering aanwezig is en of andere attentie verhogende maatregelen zijn genomen. Met behulp van al deze gegevens wordt geverifieerd per locatie of de gemeente Heemstede voldoet aan de landelijke gestelde regels en richtlijnen voor het inrichten van oversteekplaatsen en indien noodzakelijk geadviseerd waar extra maatregelen getroffen dienen te worden.



Figuur 5: kruising fietspad - gebiedsontsluitingsweg

Wat betreft fietsoversteekplaatsen is onderzoek gedaan naar de kenmerken van de locaties waar fietsers gebiedsontsluitingswegen oversteken. Zie twee typen in figuur 5 en 6. Het hoofdkenmerk dat in kaart is gebracht, is de aanwezigheid van een middengeleider met steunpunt. Dit komt oversteekbaarheid van de gebiedsontsluitingsweg ten goede omdat gefaseerd per verkeerstream overgestoken kan worden. Net als de geregelde voetgangersoversteekplaatsen (GOPs) geldt voor geregelde fietsoversteekplaatsen dat deze in dit onderzoek buiten beschouwing worden gelaten. Deze geregelde oversteekplaatsen worden op het moment dat meldingen binnenkomen over de oversteekbaarheid onderzocht en/of geoptimaliseerd op het moment dat de verkeerslichten aan vervanging toe zijn.



Figuur 6: kruising tussen gebiedsontsluitingswegen

Ongevallenonderzoek

Naast de hierboven beschreven aanpak, die geschaard kan worden onder een risicogestuurde aanpak, wordt het onderzoek aangevuld met gegevens uit het ongevallenregistratiesysteem. Het ongevallenregistratiesysteem is een zeer waardevolle bron van informatie, echter uitsluitend reactief te gebruiken.

Resultaten kenmerkenonderzoek en vervolgstappen

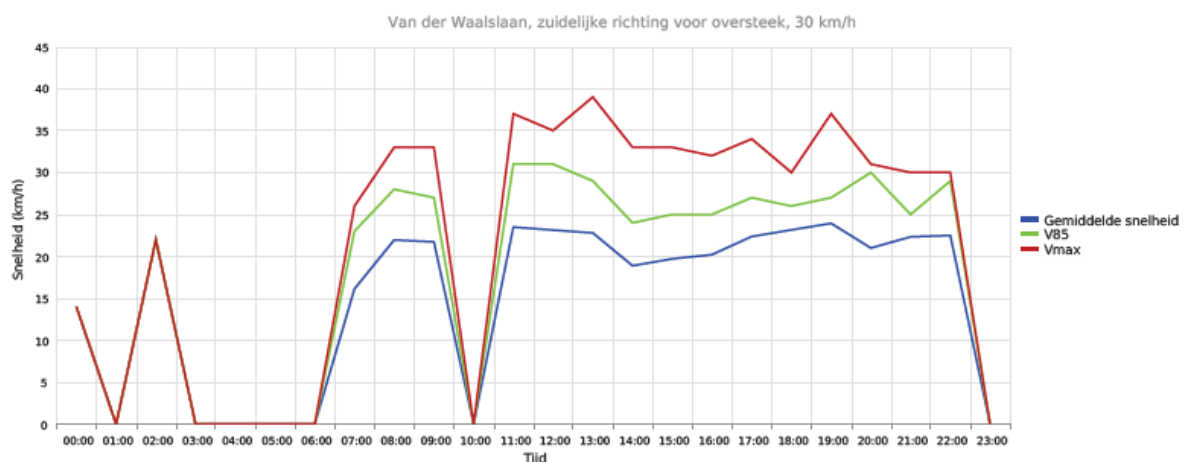
Voetgangersoversteekplaatsen (VOP)

In totaal bevinden zich in de gemeente Heemstede zestig VOP's. Bij alle VOP's staan de wettelijke verplichte L2 borden (uitvoeringsvoorschriften BABW, inzake verkeerstekens) langs de kant van de weg of hangen aan een portaal boven de rijbaan. Van elk bord is daarnaast genoteerd wat de reflectorklasse is. In Nederland is het bij wet verplicht verkeersborden te hanteren met een minimale reflectorklasse van II. In het verleden lag deze minimale eis lager en was het gebruikelijk om borden te plaatsen met reflectorklasse I of zelfs zonder reflectiewaarde. Uit het onderzoek is gebleken dat in de gemeente nog zeven borden met een reflectorklasse I aanwezig zijn. Aangezien op deze locaties gemotoriseerd en langzaam verkeer elkaar treffen, acht de gemeente het verstandig deze zeven borden te vervangen door reflectorklasse III. Dit in plaats van te voldoen aan het wettelijke minimum: klasse II. Door het plaatsen van de nieuwe borden, neemt de weerkaatsing van het bord door het autolicht toe. De automobilist wordt dan eerder en sterker geattendeerd op de zebraoversteek dan nu het geval is. Ook is het voorstel 23 klasse II borden te vervangen door klasse III borden, zodat in de gehele gemeente enkel klasse III L2-borden staan. Momenteel hebben wij al dertig klasse III borden. Tot slot zijn borden met reflectorklasse III die slecht zichtbaar zijn aan de schoonmaakplanning toegevoegd en lopende dit onderzoek verschillende borden weer rechtgezet.

Wat betreft de markering op de weg is geconstateerd dat van vijf van de zestig VOP's aan onderhoud toe zijn. Door weersomstandigheden en gemotoriseerd verkeer slijt de markering. Voorgesteld wordt de markering opnieuw aan te brengen in de zomer, op het moment dat het materiaal het best hecht aan het asfalt.

Als vervolgstap wordt voorgesteld objectieve gegevens te vergaren omtrent de gereden snelheid ter hoogte van de VOP's. De selectie van VOP's waar deze meting wordt verricht, vindt plaats op basis van recente snelheidsgegevens aangevuld met oude snelheidsgegevens van het wegvak waar de VOP zich bevindt. De snelheidsmeting ter hoogte van de VOP kan worden verricht met behulp van een snelheidsinformatiedisplay (SID) die periodiek wordt geplaatst ter hoogte van de zebramarkering. De gemeente meet voor een periode van twee weken en verplaatst daarna de SID naar de volgende VOP. Aan de hand van deze data kan per VOP een objectieve beslissing worden genomen over het wel of niet treffen van extra attentieverhogende of snelheidsremmende maatregelen (bijvoorbeeld LED-verlichting in het asfalt, verkeersdrempel, etc). De V85 is hierin leidend. Dat is de snelheid die 85% van de automobilisten maximaal rijdt op de meetlocatie. Dit percentage weggebruikers is met infrastructurele maatregelen te sturen. 15% van de weggebruikers toont bewust ongewenst gedrag. Indien de V85 hoger ligt dan de maximum snelheid, voldoet de inrichting van de weg niet en dient een analyse plaats te vinden, wat hier de oorzaak van is.

Zie figuur 7 voor een weergave van zo'n snelheidsmeting. Bij het bepalen van de V85 wordt een periode van twee weken gemeten (de meting in de figuur beslaat één etmaal en dient enkel ter illustratie).



Statistieken

Donderdag, 30. April 2020, 14:00 tot Vrijdag, 1. Mei 2020, 13:00

Aantal registraties	606
Gemiddelde snelheid	Va 21 km/h
85% van de voertuigen rijdt deze snelheid of lager	V85 27 km/h
Maximum snelheid	Vmax 39 km/h

Figuur 7: snelheidsmeting t.h.v. VOP

Oversteekplaats voorzien van kanalisatiemarkering

Aan de hand van het kenmerkenonderzoek kan geconcludeerd worden dat op bepaalde locaties de kanalisatiestrepen (strepen die aanduiden waar het wenselijk is dat voetgangers zich concentreren om over te steken en de automobilist attenderen op het feit dat hier mogelijk wordt overgestoken), aan onderhoud toe zijn. Voorgesteld wordt dan ook dit uit te voeren in de zomer.

Voor een aantal oversteekplaatsen met kanalisatiemarkering heeft de gemeente een start gemaakt met een onderzoek of een voetgangersoversteek (VOP) ter vervanging het overwegen waard is. Hiervoor zijn de zogenaamde spitsuurintensiteiten nodig in combinatie met het aantal voetgangers dat gebruikmaakt van de oversteek, zie het onderstaande overzicht uit de Oversteekwijzer van het CROW. De spitsuurintensiteit betekent het aantal voertuigen (alle categorieën) op een bepaalde locatie in het drukste uur.

Indien de spitsuurintensiteit hoger (of nabij) de 1000 motorvoertuigen ligt in combinatie met veel overstekende voetgangers, meer dan 100 voetgangers of meer dan 50 kinderen/ouderen per etmaal, dan is een verkeerslicht het overwegen waard. Rond de 1000 motorvoertuigen per spitsuur kan goed worden afgewikkeld met aanwezigheid van een voetgangersoversteekplaats. De cijfers in de tabel zijn een indicatie, andere factoren, zoals nabijheid van een verkeerslicht, afstand van een bestaande VOP tot een potentiële VOP, het verwachtingspatroon en de gereden snelheid (o.b.v. de V85) van de weggebruikers, zijn minstens zo belangrijk in de afweging van het wel of niet aanleggen van een VOP.

50 km/h	Veel voetgangers	Weinig voetgangers	Nauwelijks/geen voetgangers
> 1.500 mvt/spitsuur of > 375 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Ongelijkvloers	Verkeerslicht/ Ongelijkvloers	Ongewenst
> 1.000 mvt/spitsuur of > 250 mvt/spitskwartier	Verkeerslicht/ Voorrang (zebra)*	Geen voorrang	Ongewenst
< 1.000 mvt/spitsuur en < 250 mvt/spitskwartier	Voorrang (zebra)*	Geen voorrang	Ongewenst

Veel voetgangers; meer dan 100 voetgangers per etmaal, of meer dan 50 kinderen/ouderen

Weinig voetgangers; minder dan 100 voetgangers per etmaal, of minder dan 50 kinderen/ouderen

Nauwelijks/geen voetgangers: minder dan 25 voetgangers per etmaal

Figuur 8: gegevens uit de Oversteekwijzer van het CROW

Voorgesteld wordt om, net als bij de voetgangersoversteekplaatsen, ook bij de oversteekplaatsen voorzien van kanalisatiemarkering de komende tijd snelheidsmetingen te blijven verrichten. Op basis van de snelheidsmetingen en de spitsuurintensiteiten kunnen een aantal oversteekplaatsen worden gerangschikt om verder te onderzoeken. Bijvoorbeeld het schouwen tijdens de spits om vast te stellen hoeveel voetgangers gebruikmaken van de oversteek en welke looproutes gevolgd worden. Uiteindelijk wordt bepaald of het type oversteek, gezien de huidige verkeerssituaties, nog de meest optimale oplossing is.

Fietsoversteekplaatsen

Wat betreft fietsersoversteekplaatsen wordt de oversteekbaarheid beoordeeld op basis van de spitsuurintensiteiten en de aanwezigheid van een middengeleider met steunpunt, die gefaseerd oversteken mogelijk maakt. De beoordeling gebeurt op basis van de onderstaande gegevens van het CROW. Hoe slechter de oversteekbaarheid is, hoe groter het risico op verkeersonveilig gedrag door fietsers

- Tot een intensiteit van 800 mvt/h is de oversteekbaarheid redelijk zonder middengeleider.
- Van 800 tot circa 1.600 mvt/h is de oversteekbaarheid redelijk als in twee etappes kan worden overgestoken (met middengeleider).
- Van 1.600 tot circa 2.000 mvt/h is de oversteekbaarheid matig tot slecht.
- Boven de 2.000 mvt/h is de oversteekbaarheid slecht tot zeer slecht.

Figuur 9: oversteekbaarheid (CROW)

Tijdens de ontwerpfase van een wegvak wordt onder andere aan de hand van voorspelde verkeersintensiteiten bepaald hoe gemakkelijk een fietser (zonder verkeerslicht) kan oversteken. Aangezien de verkeersintensiteiten toenemen, is het zaak eens in de zoveel jaar te toetsen hoe het met de oversteekbaarheid voor fietsers is gesteld. In figuur 10 is in de kolom spitsuurintensiteit (o.b.v. twee uur) met de kleur blauw aangegeven welke wegvakken boven de 800 mvt/h (in de tabel 1.600 mvt per 2 uur) uitkomen en het dus gewenst is dat men in twee etappes kan oversteken. Belangrijk hierbij te vermelden is dat de verschillende meetlocaties zich niet exact bevonden ter hoogte van de fietsoversteekplaatsen. De spitsuurintensiteit van een wegvak is echter wel een goede indicatie van het verkeer ter hoogte van een oversteek aangezien er beperkt de mogelijkheid is af te slaan op gebiedsontsluitingswegen. Verder wordt de oversteekbaarheid in dit onderzoek uitsluitend beoordeeld op basis van de spitsuurintensiteit. Gedurende de dag zelf (buiten de spits) is de oversteekbaarheid van de weg door een fietser aanzienlijk gunstiger omdat de intensiteiten lager liggen en daarmee meer hiaten tussen de auto's vallen. Tot slot hebben we niet van alle wegvakken metingen.

De oversteekbaarheid wordt dus uitgedrukt op basis van de meest extreme verkeerssituatie. Doorgaans passeert 10% van de etmaalintensiteit tijdens het drukste uur. Op basis van de tabel zijn er drie wegvakken die boven de 800 motorvoertuigen per uur uitkomen (let op de spitsuurintensiteiten in de tabel zijn dus op basis van twee uur).

1. De Adriaan Pauwlaan – Herenweg op het wegvak '**Herenweg noord**' heeft een hoge spitsuurintensiteit. De oversteekbaarheid is hier 'redelijk' aangezien in twee etappes kan worden overgestoken.
2. Stormvogelweg – Zandvoortselaan op het wegvak '**Zandvoortselaan west**' heeft ook een hoge spitsuurintensiteit. Ook hier geldt dat de oversteekbaarheid voor de fietser tijdens de spits als 'redelijk' kan worden beschouwd.
3. Hetzelfde geldt op het wegvak '**Zandvoortselaan west**' voor de oversteek Schollevarlaan – Zandvoortselaan.

De Cruquiusweg komt niet ter sprake omdat zich hier enkel geregelde oversteekplaatsen bevinden en het oversteken dus wordt gefaciliteerd met behulp van verkeerslichten.

Verder zijn op een aantal locaties oversteekplaatsen zonder aanwezigheid van een middengeleider, waar de spitsuurintensiteit in de buurt komen van de 800 mv/h. Echter wordt in de nabijheid meestal een alternatief geboden, vaak via een geregelde kruising, zodat de weggebruiker de keuze heeft om voor dit verkeersveiliger alternatief te gaan. Om onder andere te onderzoeken of een middengeleider hier bij nader inzien toch gewenst is, is het noodzakelijk dat de actuele (hoofd)fietsroutes in onze gemeente goed in kaart worden gebracht. Hier is vervolgonderzoek voor nodig.

Tot slot geeft de oversteekbaarheid op basis van intensiteiten geen indicatie van de verkeersveiligheid ter hoogte van de oversteek. Het zegt namelijk niets over de lengte van een hiaat, dit is bijvoorbeeld sterk afhankelijk van de afstelling van een verkeerslicht aan het begin van het wegvak. Het is dan ook verstandig de intensiteitsgegevens te combineren met andere gegevens, bijvoorbeeld ongevallencijfers om te bepalen hoe verkeersveilig de oversteek is.

Locatie	Rapportage	Spitsuur intensiteit [16-18uur]	% van Etmaal	Totaal Etmaal	Locatie	Rapportage	Spitsuur intensiteit [16-18uur]	% van Etmaal	Totaal Etmaal
Leidsevaartweg zuid	1.1	410	17,83%	2300	César Francklaan oost	13a	1330	16,02%	8300
Leidsevaartweg zuid	1.2	510	21,25%	2400	César Francklaan oost	13b	1340	15,95%	8400
Herenweg zuid	2.1	950	19,00%	5000	César Francklaan west	14.1	510	17,00%	3000
Herenweg zuid	2.2	750	14,15%	5300	César Francklaan west	14.2	590	15,95%	3700
Herenweg midden	3.1	1050	16,41%	6400	Lanckhorstlaan oost	15.1	660	12,22%	5400
Herenweg midden	3.2	1000	16,13%	6200	Lanckhorstlaan oost	15.2	910	15,69%	5800
Prinsenlaan	4.1	330	19,41%	1700	Lanckhorstlaan west	16.1	620	11,48%	5400
Prinsenlaan	4.2	260	16,25%	1600	Lanckhorstlaan west	16.2	890	13,91%	6400
Glipperweg	5a	430	16,54%	2600	Binnenweg	17.1	780	19,50%	4000
Glipperweg	5b	470	18,80%	2500	Zandvoortselaan oost	18.1	880	13,13%	6700
Glipperdreef	6a	790	13,17%	6000	Zandvoortselaan oost	18.2	1370	15,93%	8600
Glipperdreef	6b	1160	20,00%	5800	Zandvoortselaan west	19a	1760	17,25%	10200
Sportparklaan	7.1	350	14,00%	2500	Zandvoortselaan west	19b	1320	13,20%	10000
Sportparklaan	7.2	610	24,40%	2500	Leidsevaartweg noord	20.1	1020	19,25%	5300
Cruquiusweg	8a	2050	18,47%	11100	Leidsevaartweg noord	20.2	1140	14,43%	7900
Cruquiusweg	8b	1470	12,78%	11500	Herenweg noord	21a	1620	16,04%	10100
Camplaan	9.1	510	14,57%	3500	Herenweg noord	21b	1520	13,82%	11000
Camplaan	9.2	640	20,00%	3200	Heemsteedse dreef	22a	1200	17,14%	7000
Raadhuisplein	10.1	520	16,77%	3100	Heemsteedse dreef	22b	1160	16,57%	7000
Raadhuisplein	10.2	520	18,57%	2800	Claus Sluterweg	23.1	40	13,33%	300
Van Merlenlaan	11.1	640	21,33%	3000	Claus Sluterweg	23.2	250	22,73%	1100
Van Merlenlaan	11.2	470	13,43%	3500	Herenweg	24.1	1160	15,89%	7300
Johan Wagenaarlaan	12.1	1110	16,82%	6600	Herenweg	24.2	1080	14,79%	7300
Johan Wagenaarlaan	12.2	990	15,71%	6300					

Figuur 10: spitsuurintensiteiten

Resultaten ongevallenonderzoek

(Voetgangers)oversteekplaatsen

In de periode van 1 januari 2014 tot en met 1 mei 2020 zijn volgens ongevallenregistratiesysteem VIA Statistiek Ongevallen in de gemeente Heemstede 26 geregistreerde ongevallen voorgekomen, waarbij een voetganger is betrokken. In werkelijkheid kan dit getal hoger liggen, aangezien dit enkel de ongevallen zijn die via de meldkamer van de politie zijn geregistreerd.

Een deel van de ongevallen is niet geregistreerd omdat het in verband met de ernst van het ongeval niet altijd noodzakelijk is hulpdiensten in te schakelen. In veel gevallen met enkel materiële schade, worden uitsluitend verzekeringsbedrijven ingeschakeld. Naast de geregistreerde ongevallen, blijven de ongeregistreerde ongevallen en bijna ongelukken helaas buiten het beeld van de wegbeheerder. Een deel van deze bijna ongevallen wordt door weggebruikers rechtstreeks gemeld bij de gemeente. Dit zijn waardevolle meldingen.

Op basis van de ongevallengegevens uit VIA Statistiek Ongevallen kan geconcludeerd worden dat 8 van de 26 ongevallen hebben plaatsgevonden op of nabij een (voetgangers)oversteekplaats, waarvan één op een voetgangersoversteekplaats (VOP), namelijk op de Sportparklaan. Helaas kan uit de data van VIA Statistiek Ongevallen niet altijd goed worden opgemaakt of het ongeval plaatsvond op de oversteekplaats of in de nabijheid van die oversteekplaats.

Verder zijn de gegevens niet altijd compleet, waardoor de toedracht niet altijd naar voren komt. Zie hieronder een overzicht van de locaties waar zich ongevallen hebben plaatsgevonden en een voetganger betrokken is geweest (in het rood de ongevallen op/nabij een oversteek). Van de drie overige ongevallen op/nabij oversteekplaatsen is de exacte locatie onbekend.

Uit de gegevens van VIA Statistiek Ongevallen blijkt dat in de afgelopen 6,5 jaar op geen enkele locatie meer dan één ongeval plaatsvond waar een voetganger bij betrokken was. Verder blijkt uit het onderzoek naar de kenmerken per oversteekplaats dat ook voor deze oversteekplaatsen geldt dat de inrichting verkeerstechnisch goed is.



Figuur 11: locaties voetgangersongevallen o.b.v. VIA-gegevens

Op basis van de bovenstaande ongevalgegevens steekt er geen locatie uit boven de anderen. Echter, zodra we meldingen van omstanders over (bijna) ongevallen, die via de website of Publieksbalie binnenkomen, betrekken bij deze ongevalcijfers steken er wel degelijk een aantal locaties bovenuit:

- 1) Glipper Dreef – Sportparklaan
- 2) Adriaan Pauwlaan – Herenweg – Laan van Rozenburg
- 3) Camplaan – Heemsteedse Dreef
- 4) Orchideeënlaan – Zandvoortselaan

Oversteekplaatsen fietsers

In dezelfde periode hebben in de gemeente Heemstede volgens VIA Statistiek Ongevallen 149 ongevallen plaatsgevonden waarbij een fietser betrokken is. 21 van deze ongevallen vonden plaats op/nabij oversteekplaatsen (oversteekplaatsen met verkeerslichten zijn buiten beschouwing gelaten). In werkelijkheid ligt dit getal waarschijnlijk hoger, aangezien niet altijd voldoende kenmerken worden toebedeeld aan het ongeval. Soms mist ook de exacte locatie.

Aan de hand van de gegevens zijn er een aantal oversteekplaatsen, waar meer dan één keer een ongeval heeft plaatsgevonden en een fietser betrokken is (de enkelzijdige ongevallen zijn buiten beschouwing gelaten). Naar orde van frequentie gaat het om de volgende locaties:

- 1) Camplaan – Heemsteedse Dreef:
- 2) Glipper Dreef – Sportparklaan:
- 3) Camplaan – Raadhuisplein – Valkenburgerlaan:
- 4) Orchideeënlaan – Zandvoortselaan
- 5) Kerklaan – Provinciënlaan

Dit is ook in lijn met de meldingen die zijn ontvangen van omstanders en verkeerschouwen door een verkeerskundige van de gemeente.

Relatie met groot onderhoud wegen en herinrichtingsprojecten in de komende jaren

Een aantal oversteeklocaties komen in de komende jaren in beeld voor groot onderhoud. Dit geeft kansen voor combinatie van werken om kosten te besparen. Bij ieder onderhoudswerk wordt kritisch gekeken naar de huidige oversteekvoorziening en of er optimalisaties mogelijk zijn. In de komende twee jaar liggen er mogelijk combinatiekansen voor de volgende wegen:

- Heemsteedse Dreef (Joh. Wagenaarlaan-Wipperplein, planning 2020)
- Heemsteedse Dreef-noord (tussen Haarlem en Pieter Aertszlaan, 2021)
- Johan Wagenaarlaan-oost en C. Francklaan-oost (2021)
- Bronsteeweg/Pieter Aertszlaan (2021)
- Leidsevaartweg-noord (parallelweg v/d Leidsevaartweg tussen de Randweg en Zandvoortselaan, 2021)
- Zandvoortselaan-oost (2022)

Conclusie en aanbeveling voetgangers – en fietsoversteekplaatsen

De verkeersintensiteiten in heel Nederland nemen al jaren fors toe, zo ook in de gemeente Heemstede. Dit bemoeilijkt oversteken voor fietsers en voetgangers op met name de gebiedsontsluitingswegen. Daarnaast is het gemiddelde snelheidsverschil tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer op gebiedsontsluitingswegen aanzienlijk groter dan op de erftoegangswegen. Vandaar dat is onderzocht of de oversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen voor deze weggebruikers nog voldoende veilig zijn ingericht en of er verbeteringslagen mogelijk zijn. Aanvullend is onderzocht hoe het staat met (uitsluitend) de voetgangersoversteekplaatsen op erftoegangswegen. Dit is gebeurd aan de hand van een kenmerken- en een ongevalonderzoek. Op basis van verschillende factoren is de volgende prioriteitenlijst opgesteld:

- 1) Camplaan – Heemstedse Dreef
- 2) Adriaan Pauwlaan – Herenweg – Laan van Rozenburg
- 3) Glipper Dreef – Sportparklaan
- 4) Kerklaan – Provinciënlaan
- 5) Camplaan – Raadhuisplein – Valkenburgerlaan
- 6) Orchideeënlaan - Zandvoortselaan

Opvallend is dat het hier uitsluitend om gebiedsontsluitingswegen gaat. Dit valt te verklaren aan het feit dat op gebiedsontsluitingswegen veel ongevallen plaatsvinden aangezien hier veel verkeer zit en deze factor zwaar meeweegt. Naast dat geadviseerd wordt de oversteeklocaties uit de prioriteitenlijst aan te pakken, zijn resumerend de onderstaande aanbevelingen gedaan die onder andere betrekking hebben op erftoegangswegen:

- 1) In de gehele gemeente alle borden met reflectieklasse I en II vervangen door reflectieklasse III, hetgeen bijdraagt aan het tijdig waarnemen van de voetgangersoversteek door automobilisten (uitvoering per direct).
- 2) Alle oversteekplaatsen, zowel voor voetgangers als fietsers, waarvan de markering op weg aan onderhoud toe is, voorzien van nieuwe markering (uitvoering in de zomer).
- 3) Ter hoogte van bepaalde (voetgangers)oversteekplaatsen dient vervolgonderzoek plaats te vinden om te bepalen of extra attentieverhogende en/of verkeersremmende maatregelen noodzakelijk zijn en of het type oversteek, gezien de huidige verkeerssituaties, de beste oplossing is (uitvoering per direct voor de duur van een jaar). Voor de fietsoversteek Orchideeënlaan – Zandvoortselaan, geldt dat de V85 moet worden vastgesteld om te bekijken of en zoja, welke maatregelen toepasbaar zijn.
- 4) Een vervolgonderzoek uit te voeren waarin wordt gefocust op actuele (hoofd)fietsroutes in de gemeente Heemstede.

Planning

Camplaan – Heemstedse Dreef

Deze kruising wordt verkeersveiliger ingericht, onder andere door middel van de volgende aanpassingen:

1. Aanleg van twee extra voetgangersoversteekplaatsen ten noordoosten van de kruising;
2. Aanleg van vijf verkeersdrempels, twee onder de aan te leggen voetgangersoversteekplaatsen en drie onder de bestaande voetgangersoversteekplaatsen;
3. De voetgangersoversteekplaats op de Camplaan (west) wordt 2,75 meter verschoven richting het Raadhuisplein, om voldoende opstelruimte aan automobilisten te bieden tussen de voetgangersoversteekplaats en de kruising;
4. De voetgangersoversteekplaatsen worden voorzien van LED-verlichting in de wegverharding;
5. De bocht vanaf de Heemstedse Dreef rechtsaf de Camplaan in, wordt krappert uitgevoerd;

6. De opstelruimte / rijstroken in de middenberm van de Heemsteedse Dreef worden optisch versmald, met een markeringsvlak. Hierdoor wordt ook een bredere scheiding tussen auto- en fietsverkeer in de middenberm gecreëerd.

Uitvoering: juli/augustus 2020.

Budget: niet o.b.v. het oversteekbudget

Adriaan Pauwlaan – Herenweg – Laan van Rozenburg

Momenteel wordt in samenwerking met een gemeente en een extern onderzoeksbureau onderzocht hoe de oversteek verkeersveiliger ingericht kan worden voor fietsers en voetgangers. Een werksessie heeft plaatsgevonden waarin input is geleverd door belanghebbenden. Deze input wordt gebruikt tijdens het verder uitwerken van de oplossingsvarianten.

Eenvoudig toe te passen maatregelen ter verhoging van de attentie, zoals een extra verkeersbord en het verduidelijken van de kanalisatiestrepen, zijn al uitgevoerd.

Uitvoering: dit jaar.

Budget: het aanbevelingsrapport van het onderzoeksbureau zal uitwijzen of het jaarlijkse oversteekbudget kan voorzien in de aanpassingen. De verwachting is dat de aanbeveling voor een aanpassing, het budget van 25.000 per oversteek overschrijdt. Hierover meer in een bestuurlijk behandelvoorstel zodra het aanbevelingsrapport is opgesteld.

Glipper Dreef – Sportparklaan

Tijdens spitsstijden, met name vlak voor het moment dat de Nicolaas Beetsschool in de ochtend van start gaat, staat het verkeer op de kruising regelmatig vast. Om de verkeersafwikkeling op deze kruising voor alle modaliteiten te verbeteren, is gestart met het uitwerken van een oplossingsvariant, waarbij het zebepad dat zich nu aan de noordkant van de kruising bevindt verplaatst wordt naar de zuidkant. Na de zomer volgt een bestuurlijk behandelvoorstel.

Uitvoering: dit jaar.

Budget: Nog niet geraamd.

Orchideeënlaan – Zandvoortselaan

Onderzoek naar onder andere de gereden snelheid door automobilisten ter hoogte van de oversteek dient uit te wijzen of en zoja, welke extra verkeersmaatregelen hier gepast zijn.

Uitvoering: volgend jaar, tenzij na onderzoek blijkt dat ingrijpende maatregelen gewenst zijn, dan wordt dit gecombineerd met het reeds geplande onderhoudswerk in 2022.

Budget: nog niet geraamd.

Kerklaan – Provinciënlaan en Camplaan – Raadhuisplein – Valkenburgerlaan

Voor de overige twee genomineerde oversteekplaatsen is vervolgonderzoek noodzakelijk waarin wordt vastgesteld welke maatregelen het sterkst bijdragen aan de verkeersveiligheid. Over de te nemen maatregelen wordt, indien ingrijpend, per locatie gerapporteerd.