

- Verkeersveiligheids-
onderzoek

- Raadhuisstraat & Binnenweg

Definitief | Utrecht 18 januari 2023



Inhoudsopgave

1. SITUATIEANALYSE.....	3
1.1 AANLEIDING VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK.....	3
1.2 COALITIEAKKOORD 2022 - 2026.....	3
1.3 LIGGING BINNENWEG EN RAADHUISSTRAAT.....	4
1.4 ONDERZOEKSMETHODEN.....	4
1.5 LEESWIJZER.....	5
2. PROBLEEMANALYSE.....	6
2.1 ONGEVALLENCIJFERS.....	6
2.2 SCHOUWRESULTATEN.....	7
2.3 INTERVIEWS.....	16
2.4 GESPREK WINKELIERSVERENIGING.....	18
2.5 VERKEERSTELLINGEN.....	18
2.6 BELANGRIJKSTE CONCLUSIES PROBLEEMANALYSE.....	22
3. OPLOSSINGSRICHTINGEN.....	23
3.1 DRASTISCH WIJZIGEN VERKEERSSITUATIE.....	23
3.2 QUICK-WIN MAATREGELEN.....	23
3.3 GROOTSCHALIGE MAATREGELEN.....	26
4. ADVIES.....	29
4.1 ZONDER REALISTISCH ALTERNATIEF HET HUIDIGE PARKEERAANBOD BEHOUDEN.....	29
4.2 VERKEERVEILIGHEID VERBETEREN MET AANVULLENDE MAATREGELEN.....	29

1. Situatietanalyse

1.1 AANLEIDING VERKEERSVEILIGHEIDSONDERZOEK

De Raadhuisstraat en de Binnenweg vormen de hoofdwinkelstraat van Heemstede. De Binnenweg is ingericht met de uitgangspunten van een Shared Space-gebied. Belangrijk uitgangspunt van de shared space-gedachte is dat de ruimte wordt gedeeld door verschillende verkeersdeelnemers en weggebruikers geen vaste plek op de rijbaan hebben. De Raadhuisstraat heeft het karakter van een 'gewone Dorpstraat' met een weggedeelte voor auto's en fietsers, parkeerplaatsen en aan beide zijden een verhoogde stoep met stoepranden. De huidige inrichting van zowel de Binnenweg als de Raadhuisstraat hebben op de verkeersafwikkeling en het gevoel van verkeersveiligheid niet het gewenste effect. Verkeersdeelnemers ervaren het centrum van Heemstede namelijk als verkeersonveilig voor met name fietsers en voetgangers. Zij zijn van mening dat de voorzieningen voor langzaam verkeer in de huidige situatie niet optimaal zijn. Gemeente Heemstede vindt het belangrijk dat alle verkeersdeelnemers zich veilig voelen en zet daarom in op het verbeteren van de verkeerssituatie in de Raadhuisstraat en Binnenweg.

Eind 2021 is door de raad van gemeente Heemstede de motie 'Auto te gast in Heemstede betekent voorrang voor fietsers en voetgangers' aangenomen. De motie heeft als doel de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer op de Raadhuisstraat en de Binnenweg te verbeteren.

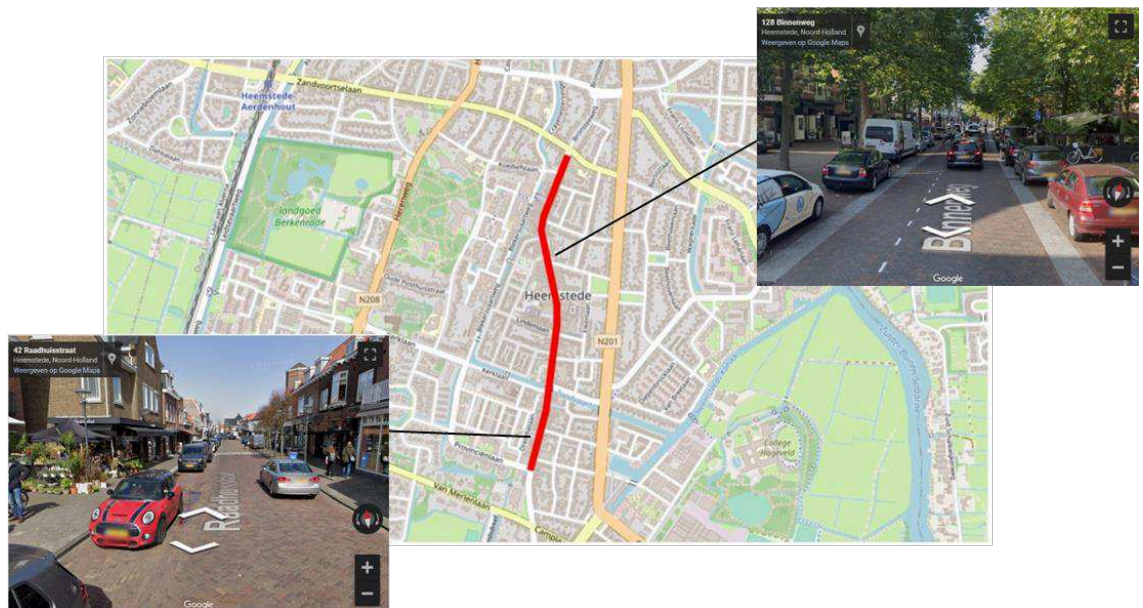
1.2 COALITIEAKKOORD 2022 - 2026

Gemeente Heemstede maakt in haar coalitieakkoord 2022 – 2026 het belang van de winkelgebieden en in samenhang daarmee de verkeersveiligheid duidelijk. Zo werkt gemeente Heemstede met diverse belanghebbenden aan de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid en toegankelijkheid voor alle verkeersdeelnemers. Hiertoe onderzoekt Heemstede de mogelijkheden van een drop-off punt/ distributie hub voor pakketbezorging en met name op de Binnenweg ontwikkelen ze het parkeerbeleid samen met stakeholders. Met de ontwikkeling in het verkeer ziet gemeente Heemstede oplossingen, maar ook risico's. Met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Voor een verkeersveilige weginrichting gaat Heemstede daarom uit van de bewegingen en veiligheid van kwetsbare weggebruikers. Hiertoe:

- Geeft Heemstede uitvoering aan het wegcategoryplan met de invoering van de 30 km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom en op enkele doorgaande wegen;
- Loopt ze als gemeente voorop in de adoptie en ontwikkeling van nieuwe regels voor 'het nieuwe 30'; deze 'GOW-30km' (GebiedsOntsluitende Wegen); een combinatie van bestaande verkeersregels van erftoegangswegen (30-km) en gebiedsontsluitingswegen (50-km);
- Presenteert ze halverwege de bestuursperiode een plan om hoofdroutes van Heemstede veiliger te maken, met de nadruk op fietsverkeer en oversteekplaatsen;
- Onderzoekt ze of en hoe gemeente Heemstede kan voldoen aan de geluidsnorm, bijvoorbeeld door middel van fluisterasfalt;
- Zet Heemstede in op het terugdringen van doorgaand (vracht)verkeer;
- Maakt ze meer gebruik van rotondes om de doorstroming te bevorderen.

1.3 LIGGING BINNENWEG EN RAADHUISSTRAAT

De Raadhuisstraat en Binnenweg zijn twee erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/h. Ze vormen samen het centrum van Heemstede. Aan een deel van de Raadhuisstraat en zo goed als de gehele Binnenweg zitten veel winkels gevestigd. Volgens 'Winkelcentrum Heemstede' in totaal zelfs 204 winkels. Beide wegen behoren daarmee dus echt tot het winkelgebied van Heemstede. De verwachting is dan ook dat er op en rondom beide wegen veel bewegingen plaatsvinden van verschillende modaliteiten (denk aan fietsers, voetgangers, automobilisten, maar ook vrachtwagens voor laden- en lossen). Op verschillende plekken in de Raadhuisstraat en Binnenweg wordt laden- en lossen gefaciliteerd. Hiervoor zijn parkeervakken afgekruid. Aan een groot deel van de Raadhuisstraat en Binnenweg kan aan beide zijden van de weg worden geparkeerd. Aan de Binnenweg is ter hoogte van de Dekamarkt een parkeerterrein gesitueerd waar klanten van de Dekamarkt kunnen parkeren.



Figuur 1: projectgebied

De Raadhuisstraat is een tweerichtingsweg, de Binnenweg is een partiele éénrichtingsweg voor gemotoriseerd verkeer richting het noorden. Parallel aan de Raadhuisstraat en Binnenweg ligt de N201. Gemotoriseerd verkeer kan de Binnenweg alleen bereiken via de Kerklaan of één van de zijwegen die zijn aangesloten op de N201. Vermoedelijk is de t-splitsing van de Kerklaan met de Raadhuisstraat een druk kruispunt, omdat dit een van de weinige plekken is waar gemotoriseerd verkeer het gebied in kan rijden. Het fietspad op de Blekerstraatweg is geen onderdeel van dit onderzoek.

1.4 ONDERZOEKSMETHODEN

Om de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg te onderzoeken is zowel de subjectieve als objectieve verkeersveiligheid onderzocht. Er zijn daarvoor verschillende onderzoeksmethodieken gebruikt.

Ongevallencijfers

Door de politie geregistreerde ongevallen zijn zichtbaar in Viastat. Hiermee is het mogelijk om inzicht te krijgen in de ongevallen die de laatste jaren (periode 2014 – heden) plaatsvonden én zijn geregistreerd. Niet alle ongevallen worden namelijk geregistreerd. Bij een ongeval met beperkte schade wordt vaak

geen hulpdienst opgeroepen en wordt een ongeval dus ook niet geregistreerd. De ongevallencijfers geven dus een beeld, maar dat beeld is niet helemaal compleet.

Schouws

Op drie momenten (een woensdagmiddag, donderdagmiddag en zaterdagmiddag) heeft een schouw plaatsgevonden waarbij twee adviseurs de verkeerssituatie in de Raadhuisstraat en Binnenweg hebben geobserveerd. Tijdens de schouws zijn 'Gedragsscans Verkeersveilige Infrastructuur' uitgevoerd, waarin op basis van een Human-Factors analyse inzichtelijk wordt gemaakt hoe verschillende weggebruikers de verkeerssituatie ervaren en welke effecten dit heeft op het gedrag. Dat wil zeggen dat we observeren op basis van de cognities *waarnemen, begrijpen, kunnen en willen*. Met andere woorden:

- Wat nemen verkeersdeelnemers waar als ze zich over de straten begeven?
- Begrijpen zij voldoende welk gedrag van hen wordt verwacht?
- Kunnen ze het gewenste gedrag relatief eenvoudig vertonen?
- Mag worden aangenomen dat, gegeven de infrastructuur en de inrichting van de omgeving, verkeersdeelnemers het gewenste gedrag ook *willen* vertonen?
- Tevens is geobserveerd in hoeverre de situatie overeenstemt of juist sterk afwijkt van wat men gewend is in vergelijking met andere straten in de omgeving. Gewoontegedrag is een sterke factor om gedrag te verklaren en te voorspellen.

Korte interviews

Tijdens de schouws zijn in totaal 30 korte interviews gehouden onder gebruikers van de Raadhuisstraat en Binnenweg. In de interviews is gevraagd naar de ervaring van de gebruikers met de straten, waarmee een beeld is gevormd van de subjectieve onveiligheid van het gebied.

Verkeerstellingen

Verkeerstellingen (intensiteiten en snelheden) geven een objectief beeld van het verkeer in de Raadhuisstraat en Binnenweg. Meetel heeft op drie punten verkeerstellingen uitgevoerd. Hiermee is zowel inzicht gekregen in het aandeel gemotoriseerd verkeer (licht, middelzwaar, zwaar) als fietsers. De verkeerstellingen onderbouwen het beeld dat is gevormd tijdens de schouws.

1.5

LEESWIJZER

In deze rapportage leest u de resultaten van het verkeersveiligheidsonderzoek in de Raadhuisstraat en Binnenweg. In hoofdstuk 2 leest u meer over de probleemanalyse. Hierin wordt ingegaan op de resultaten uit de drie uitgevoerde schouws, de interviews met bezoekers, weggebruikers en winkeliers en de objectieve verkeerstellingen die zijn uitgevoerd door Meetel. In hoofdstuk 3 leest u meer over de verschillende oplossingsrichtingen die er zijn om de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg te verbeteren. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen grootschalige maatregelen en quick-win maatregelen. In hoofdstuk 4 leest u ons advies met betrekking tot het verbeteren van de verkeersveiligheid in Raadhuisstraat en Binnenweg.

2. Probleemanalyse

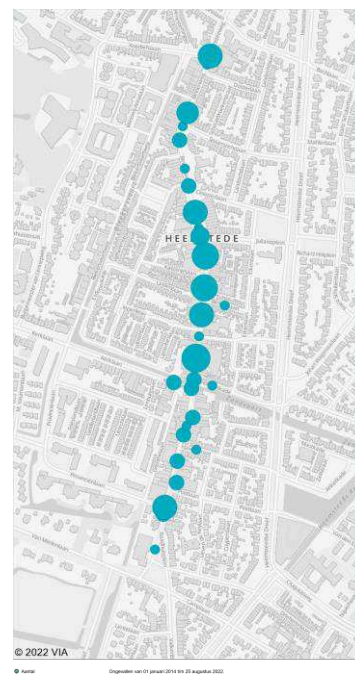
In dit hoofdstuk leest u meer over onze analyse van de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg. We werpen allereerst een blik op de objectieve ongevallencijfers uit VIA. Vervolgens beschrijven we de opvallendste zaken uit de schouws en beschrijven we het subjectieve gevoel van weggebruikers, bezoekers, bewoners en winkeliers over de verkeersveiligheid in beide straten.

2.1 ONGEVALLENCIJFERS

In de Binnenweg en Raadhuisstraat hebben de afgelopen jaren (van 2014 – 2022) in totaal 79 ongevallen plaatsgevonden (bron: VIA). In verhouding met andere straten in Heemstede, zijn deze aantallen niet opvallend hoog of laag. In totaal zijn bij deze 79 ongevallen 24 mensen gewond geraakt en zijn er gelukkig geen dodelijke slachtoffers gevallen. In 44% van de gevallen waren er fietsers, voetgangers, bromfietzers of e-bike gebruikers bij een ongeval betrokken.

Wat verder opvalt is dat er niet één specifiek punt op de Binnenweg of Raadhuisstraat is aan te wijzen waar de ongevallen plaatsvinden. Uit de beschrijving van de ongevallen valt op te maken dat de meeste ongevallen plaatsvinden doordat weggebruikers elkaar geen voorrang verlenen. Bij ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn, vallen de meeste gewonden. Dat is logisch omdat fietsers tot de kwetsbare groep verkeersdeelnemers behoort.

Jaar	Ongevallen	Betrokkenen	Gewonden	Doden
2014	10	14	5	0
2015	9	9	0	0
2016	8	9	2	0
2017	11	22	6	0
2018	12	16	2	0
2019	8	11	3	0
2020	7	13	3	0
2021	11	15	0	0
2022	3	5	3	0



Figuur 2: Locaties ongevallen

2.2 ● SCHOUWRESULTATEN

In deze paragraaf worden puntsgewijs de belangrijkste resultaten uit de schouws van 31 augustus, 9 september en 17 september weergegeven. De resultaten worden onderverdeeld volgens de cognities *waarnemen, begrijpen, kunnen en willen* zoals kort toegelicht onder paragraaf 1.4.

(Weers)situatie schouws:

- Woensdag 31 augustus 2022: 23 graden en zonnig, markt in de Valkenburgerlaan.
- Donderdag 8 september 2022: 22 graden, afwisselend zonnig en bewolkt met af en toe een bui.
- Zaterdag 17 september 2022: 15 graden, afwisselend zonnig en bewolkt met af en toe een bui.

Waarnemen: wat nemen verkeersdeelnemers waar?

- Het is druk in zowel de Raadhuisstraat als de Binnenweg (veel auto's, maar ook veel verschillende type fietsers), waardoor de verkeerssituatie onoverzichtelijk is.



Figuur 3: Drukke op de binnenweg

- Geparkeerde auto's ontnemen het zicht op overstekende fietsers en voetgangers en andersom. Automobilisten worden verrast door fietsers en voetgangers die achter geparkeerde auto's vandaan komen. Voor fietsers en voetgangers is het lastig in te schatten of er voldoende ruimte is om de weg over te steken. Deze situatie geldt voornamelijk in de Binnenweg waar aan beide zijden van de weg auto's staan geparkeerd.



Figuur 4: Weinig zicht door geparkeerde auto

- In zowel de Raadhuisstraat als Binnenweg is veel parkeergelegenheid aanwezig. Gedurende de schouws is de bezetting van deze parkeerplaatsen hoog. Automobilisten rijden door de straat en zijn ondertussen op zoek naar een parkeerplaats, waardoor ze minder aandacht lijken te hebben voor overig verkeer. Met name voor fietsers levert dit gevaarlijke situaties op omdat een auto opeens stopt of afslaat.



Figuur 5: Parkeersituatie Binnenweg

- Doordat er veel (en verschillende typen) verkeer door de straat beweegt is het voor automobilisten bij het verlaten van een parkeerhaven een uitdaging om alle passerende verkeersdeelnemers waar te nemen. Met name fietsers ervaren hier overlast van doordat zij door automobilisten niet altijd

worden gezien. Van alle weggebruikers wordt dus verwacht dat ze enorm goed opletten wanneer zij zich door de Raadhuisstraat en Binnenweg begeven.



Figuur 6: Fietsers

- Er staan verschillende verkeersborden in de Binnenweg om weggebruikers te wijzen op verschillende verkeerssituaties (voorrangsbord, eenrichtingsweg, auto te gast etc.), maar die vallen niet op doordat er zoveel in de straat gebeurt. Een weggebruiker is in staat om een beperkte hoeveelheid informatie tegelijk in het brein op te nemen. Te veel informatie kan er dus al snel toe leiden dat weggebruikers de informatie niet tot zich nemen of door minder belangrijke informatie worden afgeleid.
- Op de gehele Binnenweg is wegmarkering aangebracht waarmee de weg optisch wordt versmald en de gewenste plek van automobilisten op de weg duidelijk wordt. Ook wordt hierdoor duidelijk dat er fietsers vanuit tegengestelde richting kunnen worden verwacht. Voor fietsers uit noordelijke richting is deze wegmarkering prettig omdat automobilisten extra rekening met ze houden en de fietsers een duidelijke plek hebben op de Binnenweg. De wegmarkering levert hiermee aan één zijde van de weg dus het gewenste effect op. Neveneffect van deze wegmarkering is wel dat fietsers uit zuidelijke richting niet echt een duidelijke plek op de Binnenweg hebben en in sommige situaties door automobilisten van de weg worden gedrukt of in het gedrang komen bij gemotoriseerd verkeer.



Figuur 7: Gedrag fietsers door wegmarkering

- Niet alleen op de Raadhuisstraat en Binnenweg gebeurt veel, maar ook in de directe omgeving van de wegen gebeurt enorm veel. Er bevinden zich terrasjes, veel winkels, kraampjes, bankjes en fietsparkeerplaatsen.

Begrijpen: begrijpen weggebruikers welk gedrag van hen wordt verwacht?

- Op verschillende (willekeurige) locaties op de Binnenweg hangen borden met de tekst 'winkelstraat, auto te gast'. Buiten dat de borden waarschijnlijk niet opvallen, vragen we ons af of deze borden worden begrepen door weggebruikers. In lijn met de eerdere opmerking onder '*waarnemen*' denken we dat dergelijke borden met name voor afleiding zorgen.



Figuur 8: zichtbaarheid verkeersborden

- De voorrangssituatie in zijstraten van de Binnenweg wisselt. Zo heeft verkeer vanuit de Zandvaartkade geen voorrang op de Binnenweg, maar heeft de eerstvolgende zijweg wel voorrang. Dit zorgt voor verwarring bij weggebruikers. De ene weggebruiker geeft wel voorrang en de ander niet.
- De zijstraten aan de Binnenweg hebben een uitritconstructie en de afwijking in bestrating lijkt op een doorgetrokken streep. Gecombineerd met het feit dat auto's gevoelsmatig over het trottoir rijden, is een voorrangssituatie niet logisch en onduidelijk.



Figuur 9: Voorrangsbord bij kruising

- Op een aantal locaties in de Binnenweg is een voetgangersoversteek (zebrapad) gerealiseerd. Deze werken goed, omdat fietsers en voetgangers hiermee een duidelijke plek toegewezen hebben gekregen om de weg veilig over te kunnen steken. Door de drukte is er vaak maar zeer beperkt ruimte om over te steken. De voetgangersoversteek zorgt ervoor dat het overige verkeer wacht. Je ziet dat fietsers ook vaak afstappen om van de voetgangersoversteek gebruik te maken om over te steken.



Figuur 10: Zebrapad bij Dekamarkt

- Op de Binnenweg bevindt zich op een aantal locaties vreemde wegmarkering op de straat (zie figuur 11). Het is niet duidelijk waar deze strepen precies voor bedoeld zijn, maar ze doen vermoeden dat fietsers op deze locaties kunnen oversteken.



Figuur 11: onbekende wegmarkeringen

- Met de nieuwe weginrichting is geprobeerd het winkelgebied als een shared-space gebied in te richten. Zo zijn er geen trottoirs en kunnen voetgangers in principe overal de weg oversteken. Dat is één van de uitgangspunten van een shared-space inrichting. Het gebied leent zich door de drukte echter niet voor een shared-space gebied. Daarnaast behoren elementen als een zebrapad niet in een shared-space gebied. De inrichting zorgt daarmee voor onduidelijkheid bij weggebruikers: in wat voor gebied bevind ik me nu eigenlijk?

Kunnen: kunnen ze het gewenste gedrag vertonen?

- In de Binnenweg bevinden zich feitelijk gezien geen trottoirs. Dit maakt het voor automobilisten gemakkelijk om de auto te parkeren, maar zorgt er ook voor dat automobilisten soms ruim parkeren en daarmee in de weg staan voor voetgangers. Ook zorgt dit ervoor dat bij het nemen van een bocht gemakkelijk een bocht wordt afgesneden. Dit zien we geregeld gebeuren wanneer verkeer vanuit de Binnenweg de Cloosterlaan inrijdt.
- Op sommige locaties zijn aan de straat bankjes geplaatst waarbij mensen met hun benen bijna op de rijbaan zitten. Deze bankjes worden niet veel gebruikt omdat dit een gevoel van onveiligheid geeft. Figuur 12 laat een voorbeeld hiervan zien.



Figuur 12: Voorbeeld bankje

- Met name ouderen twijfelen enorm bij het oversteken van zowel de Raadhuisstraat als de Binnenweg. Door drukte en vele verschillende type weggebruikers is het echt zoeken naar een moment dat de weg overgestoken kan worden. Ouderen hebben vaak wat meer tijd nodig om over te steken, tijd die er regelmatig niet is omdat zich weer verkeer aandient.
- Een deel van het trottoir bij de Binnenweg is enorm breed, waardoor je het gevoel krijgt alsof je over een plein begeeft. Op een ander deel van de Binnenweg en de Raadhuisstraat is de stoep juist weer enorm smal, waardoor voetgangers elkaar nauwelijks kunnen passeren.



Figuur 13: Krappe stoep

- Naast een verschil in de breedte van de voetpaden zien we ook veel 'drukke' trottoirs met obstakels zoals geparkeerde fietsen, winkelborden, lantaarnpalen, containers etc.



Figuur 14: Volle fietsparkeerplaatsen

- Doordat gemotoriseerd verkeer vaak met lage snelheid door de straten rijden, zijn de snelheidsverschillen tussen met name elektrische fietsers klein. Dit zorgt regelmatig voor gevaarlijke situaties omdat automobilisten geen fietser meer verwachten wanneer zij deze eerder al hebben ingehaald. Dat laatste zorgt dan weer voor frustratie bij elektrische fietsers.

Willen: mag worden aangenomen dat verkeersdeelnemers het gewenste gedrag ook willen vertonen?

- Tussen de vele parkeervakken aan beide straten bevinden zich relatief veel laden- en losplekken voor de winkels in de straten. Van deze plekken wordt echter zelden gebruikgemaakt. Kleine vrachtwagens en busjes parkeren midden op de weg om zo dicht mogelijk bij de winkel te kunnen laden en lossen. Hierdoor ontstaan er snel opstoppingen en gevaarlijke situaties.



Figuur 15: klein vrachtverkeer dat aan het lossen is

- Op maandag t/m zaterdag tussen 11.00 – 18.00 uur geldt er een vrachtwagenverbod. Enkelen overtreden dit verbod.



Figuur 16: Vrachtwagen tijdens vrachtwagenverbod

- Op de Raadhuisstraat en Binnenweg fietsen veel scholieren. Zij fietsen regelmatig met zijn drieën naast elkaar waar eigenlijk geen ruimte voor is. Ook fietsen sommige scholieren met hun smartphone in hun hand, waarbij ze onvoldoende opletten op wat er op straat gebeurt. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden, zeker in dit gebied.
- Regelmatig halen automobilisten fietsers in, wanneer ook fietsers (vanuit de tegenrichting) tegemoetkomen, waarbij weinig rekening wordt gehouden met die fietsers.

- Fietsers wurmen zich door het verkeer, met name als er opstoppingen ontstaan. In dat geval gaan fietsers links en rechts langs stilstaande of langzaam rijdende auto's.
- Weggebruikers raken soms geïrriteerd door de drukke, onoverzichtelijke situatie en reageren dat op elkaar af. Bijvoorbeeld door boos te kijken of iets te roepen. Winkeliers gaven aan dat fietsers ook regelmatig op auto's tikken als ze ergens niet mee eens zijn, wat weer tot reactie leidt bij de automobilisten.



Figuur 17: Geïrriteerde voetganger

- In de zijstraten van met name de Binnenweg is de parkeerdruk hoog omdat veel winkelend publiek op zoek gaat naar een gratis parkeerplek.

2.3 ● INTERVIEWS

Tijdens de schouws zijn dertig mensen aangesproken (winkelend publiek, weggebruikers, bewoners en winkeliers) en gevraagd om hun mening te geven over de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg. In deze paragraaf leest u een samenvatting met de belangrijkste punten uit de gesprekken.

- Door een bewoner wordt benoemd dat op de kruising van de Raadhuisstraat met de Provinciënlaan veel ongevallen gebeuren. Een andere bewoner geeft aan dat er juist vaak 'bijna' ongevallen plaatsvinden.
- Het feit dat de Binnenweg voor automobilisten is ingericht als éénrichtingsweg, maar dat fietsers wel in beide richtingen van de weg gebruik kunnen maken levert onoverzichtelijke situaties op. Met name als voetgangers oversteken letten ze wel op verkeer dat van bijvoorbeeld van links komt, maar ze vergeten daarbij de fietsers die van rechts komen.
- Over het algemeen vindt men de straten druk en onoverzichtelijk en daarmee ook gevaarlijk. Met name oudere mensen geven aan dat zij de straten liever mijden en zelfs niet over durven te steken.
- Jonge mensen hebben daar een stuk minder problemen mee. Zij ervaren de straat niet per se als heel druk en gevaarlijk. Zij bewegen zich gemakkelijk door het verkeer en hebben niet het gevoel dat er geen rekening met ze wordt gehouden.

- Winkelend publiek geeft aan dat er relatief weinig parkeergelegenheid is, waardoor er veel zoekverkeer ontstaat.
- Omwonenden zien dat de drukke situatie in de Raadhuisstraat en Binnenweg ook effect heeft op het verkeersgedrag in andere wegen. Als weggebruikers uit de drukke situatie zijn, geven ze juist even gas bij in een andere straat.
- Enkele bezoekers die regelmatig in het gebied komen geven aan dat ze de situatie wel druk en chaotisch vinden, maar dat ze daar geen last van hebben en dat ze het in ieder geval een verbetering vinden ten opzichten van de situatie zoals voor de herinrichting. Wel geven ze aan dat het een oplossing kan zijn als maar aan één zijde van de weg kan worden geparkeerd, dat zou de situatie een stuk overzichtelijker maken.
- Een andere bezoeker geeft aan de straten wel als druk en chaotisch te ervaren, maar geeft aan dat hij die verwachting ook heeft bij een winkelstraat. Een winkelstraat is nou eenmaal druk en chaotisch en hij ervaart mede daardoor ook geen onveiligheid.
- Sinds de herinrichting van de straat fietsen veel mensen over het trottoir, doordat er geen hoogteverschil meer zichtbaar is tussen de straat en het trottoir. Dit zorgt voor ergernis bij voetgangers, maar zorgt eigenlijk nooit voor ongevallen.
- De voorrangssituaties worden als onduidelijk omschreven. Men is niet goed op de hoogte waar en aan wie men voorrang moet verlenen.
- Er ontstaan regelmatig conflicten bij kruisingen en parkeerplaatsen. Weggebruikers ergeren zich aan elkaar en dan is er vaak gevloek te horen.
- De zebrapaden worden met name door ouderen als prettig ervaren, maar die zijn er maar heel beperkt. Oversteken op andere plekken is bijna geen optie doordat het zo druk en overzichtelijk is.
- Een bezoeker uit een naastgelegen gemeente geeft juist aan in Heemstede te winkelen omdat hij de winkelgebieden in zijn eigen stad zo enorm druk vindt. Hij vindt het winkelgebied in Heemstede juist gezellig en ervaart geen onveiligheid of chaos.
- Enkele ondernemers geven aan dat het eigenlijk altijd erg druk is in de straten. Met name met het parkeren ontstaan er gevaarlijke situaties. Wanneer het regent pakken bezoekers het liefst de auto om naar elke winkel te rijden. Dan krijg je dus veel meer parkeerbewegingen dan nodig. Het weghalen van parkeerplaatsen is voor de ondernemers echter geen optie, want het is wel prettig dat men voor de deur van de winkel kan parkeren.

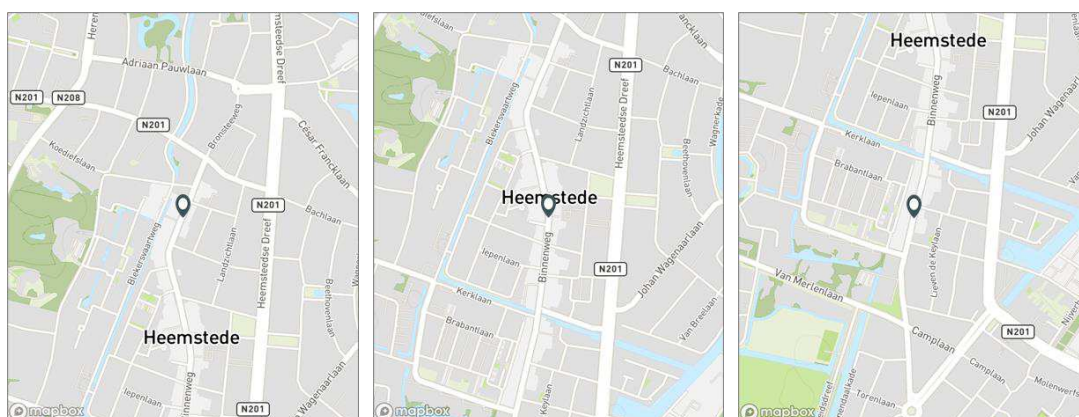
2.4 ● GESPREK WINKELIERSVERENIGING

De winkeliers in Heemstede spelen een belangrijke rol in de Raadhuisstraat en Binnenweg. De winkels in de straten zorgen namelijk voor de verkeersaantrekkende werking van het gebied. Het is een aantrekkelijk winkelgebied waardoor veel bezoekers de straten opzoeken. Om een compleet beeld te vormen van de verkeersveiligheid in de straat hebben we met Hilde Slagter van BIZ Heemstede gesproken. In deze paragraaf leest u de belangrijkste uitkomsten uit dit gesprek. Het gehele gespreksverslag vindt u terug in bijlage 2.

Winkeliers hechten veel waarde aan de bereikbaarheid en parkeergelegenheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg. De diversiteit aan winkels is één van de redenen dat het winkelgebied zo aantrekkelijk is, maar de andere reden is de bereikbaarheid en de mogelijkheid om dicht bij de winkels te parkeren. Het weghalen van parkeerplekken is voor de winkeliers dan ook geen optie. Volgens hen is het feit dat er in de staat geparkeerd kan worden en dat er zoveel verkeer door de straten rijdt ook niet de reden van verkeersonveilige situaties. Het gedrag van weggebruikers is de reden van onveilige situaties. Fietsers en voetgangers steken op onverwachte momenten over, automobilisten parkeren de auto niet netjes, pakketbezorgers parkeren hun bus midden op straat en fietsers nemen veel ruimte in beslag. Volgens de winkeliers kan met enkele relatief kleinschalige maatregelen een groot deel van de verkeersonveilige punten worden aangepakt.

2.5 ● VERKEERSTELLINGEN

Van zaterdag 3 september t/m vrijdag 23 september zijn op drie locaties (twee in de Binnenweg en één in de Raadhuisstraat) verkeerstellingen uitgevoerd. Hierbij zijn zowel intensiteiten als snelheden en zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer gemeten. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt tussen Licht (2 assen, asafstand <3,7 m), Middelzwaar (2 assen, asafstand >3,7 m) en Zwaar verkeer (3 of meer assen). In deze paragraaf worden de belangrijkste uitkomsten uit de verkeerstellingen beschreven. De totaalrapportages van de verkeerstellingen worden als losse bijlagen meegestuurd met dit document.



Figuur 18: meetpunten

Meetpunt 1: Binnenweg tussen Oosterlaan en Spaarnzichtlaan

De gemiddelde intensiteit richting Noord ter hoogte van meetpunt 1 is hoog. Bij een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/h is een maximum van 5000 – 6000 mvt/etmaal het uitgangspunt. Dit is echter slechts een theoretisch maximum en in deze situatie geen uitgangspunt. Verzadiging van het netwerk kan namelijk al veel eerder optreden, afhankelijk van het type weg, kruisingen en directe omgeving. Op sommige momenten (met name op vrijdagen) zien we intensiteiten die boven 5000 mvt/etmaal liggen. Daarmee komen de intensiteiten op dit punt van de Binnenweg niet over de grens van de maximum capaciteit van de weg, maar moet hierbij wel de kanttekening worden gemaakt dat verzadiging al veel eerder kan plaatsvinden afhankelijk van het type weg.

INTENSITEITEN					SNELHEID	
	Ri Noord				Ri Noord	
	Werkdag		Weekdag			
Etmaal (0-24u)	4266	100%	3943	100%	Gem. snelheid	24
Dag (7-19u)	3816	89,5%	3511	89,0%	V85	31
Avond (19-23u)	379	8,9%	358	9,1%	< 15 km/u	5,6%
Nacht (23-7u)	71	1,7%	74	1,9%	15 - 20 km/u	23,5%
Ochtendspits (7-9u)	370	8,7%	299	7,6%	20 - 25 km/u	30,3%
Avondspits (16-18u)	837	19,6%	748	19,0%	25 - 30 km/u	23,1%
					30 - 35 km/u	11,4%
					35 - 40 km/u	4,3%
					40 - 45 km/u	1,4%
					> 45 km/u	0,6%

VOERTUIGVERDELING				
	Ri Noord			
	Werkdag		Weekdag	
Licht (L)	4102	96,1%	3798	96,3%
Middelzw aar (M)	46	1,1%	38	1,0%
Zw aar (Z)	118	2,8%	107	2,7%

Figuur 19: intensiteiten, snelheden en verdeling gemotoriseerd verkeer meetpunt 1

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Zuid		Ri. Noord	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	3282	100%	3049	100%	1805	1677	1477	1372
Dag (7-19u)	2842	86,6%	2603	85,4%	1572	1448	1270	1156
Avond (19-23u)	371	11,3%	355	11,7%	200	191	170	165
Nacht (23-7u)	69	2,1%	90	3,0%	32	38	37	52
Ochtendspits (7-9u)	360	11,0%	279	9,2%	247	189	113	90
Avondspits (16-18u)	586	17,8%	531	17,4%	314	285	271	245

Figuur 20: fietsintensiteiten meetpunt 1

Ook het gemiddeld aantal fietsers per etmaal is hoog. De verdeling over fietsers die van Zuid richting Noord fietsen en andersom is redelijk gelijk. Positief effect van de hoge intensiteiten op de Binnenweg is de lage snelheid die door gemotoriseerd verkeer wordt gereden. De gemiddelde snelheid komt niet boven de 24 km/h uit en de V85 rijdt niet harder dan 31 km/h uur. Dat betekent dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 31 km/h. Met name overdag tussen 08.00 – 19.00 uur liggen de snelheden met gemiddeld 23 km/h laag. Dit heeft er met name mee te maken dat gemotoriseerd verkeer niet harder door de straat kan rijden door het vele overige verkeer of niet harder wil rijden omdat het bestemmingsverkeer betreft.

Meetpunt 2: Binnenweg tussen Kastanjelaan en Julianalaan

De intensiteit op de Binnenweg ter hoogte van meetpunt 2, is gemiddeld duizend voertuigen lager dan meetpunt 1. Dit verschil kan toe te wijzen zijn naar het verkeer dat vanaf de N201 via de Julianalaan, Cloosterlaan of Spaarnzichtlaan naar de Binnenweg rijden. Verkeer dat alleen in de noordelijke helft van de Binnenweg moet zijn zal logischerwijs niet de gehele Binnenweg volgen om in het noordelijke deel te komen, maar zal via één van bovengenoemde zijstraten de Binnenweg binnenrijden. Gedurende de verkeerstellingen worden zij in dat geval niet waargenomen door de tellussen bij meetpunt 2 maar wel door de tellussen bij meetpunt 1.

Net als bij meetpunt 1 is ook bij meetpunt 2 over het algemeen vrijdag de drukste dag. Wat opvalt is dat ter hoogte van meetpunt 2 het aandeel middelzwaar verkeer (waaronder de pakketdiensten) bijna twee keer zo hoog is als ter hoogte van meetpunt 1.

INTENSITEITEN					SNELHEID	
	Ri. Noord				Gem. snelheid	Ri. Noord
	Werkdag		Weekdag			
Etmaal (0-24u)	3366	100%	3156	100%	23	
Dag (7-19u)	3024	89,9%	2823	89,5%	V85	32
Avond (19-23u)	290	8,6%	277	8,8%	< 15 km/u	9,4%
Nacht (23-7u)	52	1,5%	55	1,7%	15 - 20 km/u	24,1%
Ochtendspits (7-9u)	283	8,4%	236	7,5%	20 - 25 km/u	26,5%
Avondspits (16-18u)	667	19,8%	589	18,7%	25 - 30 km/u	21,1%
					30 - 35 km/u	12,2%
					35 - 40 km/u	4,6%
					40 - 45 km/u	1,4%
					> 45 km/u	0,6%

VOERTUIGVERDELING				
	Ri. Noord			
	Werkdag		Weekdag	
Licht (L)	3184	94,6%	2994	94,9%
Middelzwaar (M)	78	2,3%	65	2,1%
Zwaar (Z)	104	3,1%	97	3,1%

Figuur 21: intensiteiten, snelheden en verdeling gemotoriseerd verkeer meetpunt 2

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	2932	100%	2748	100%	1675	1570	1257	1177
Dag (7-19u)	2558	87,2%	2371	86,3%	1463	1363	1095	1009
Avond (19-23u)	324	11,0%	313	11,4%	189	177	135	135
Nacht (23-7u)	50	1,7%	64	2,3%	23	30	28	33
Ochtendspits (7-9u)	286	9,7%	221	8,0%	200	153	86	68
Avondspits (16-18u)	570	19,4%	508	18,5%	312	280	258	228

Figuur 22: fietsintensiteiten meetpunt 2

Het gemiddeld aantal fietsers per etmaal komt redelijk overeen met de intensiteiten die zijn gemeten bij meetpunt 1. De hoge intensiteiten voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer en het niet sneller willen of kunnen rijden zorgen ook ter hoogte van meetpunt 2 voor lage gemiddelde snelheden van het gemotoriseerd verkeer. De gemiddelde snelheid komt niet boven de 23 km/h uit en 85% van alle verkeer rijdt niet harder dan 32 km/h. Ook bij meetpunt twee geldt weer dat het verkeer met name overdag tussen 08.00 – 19.00 uur met gemiddeld 23 km/h langzaam rijdt. Tussen 14.00 – 15.00 uur wordt gemiddeld niet harder gereden dan 19 km/h.

Meetpunt 3: Raadhuisstraat tussen Postlaan en Havenstraat

De gemiddelde etmaalintensiteiten op de Raadhuisstraat zijn ongeveer gelijkwaardig aan de intensiteiten op de Binnenweg ter hoogte van meetpunt 2. In vergelijking met de Binnenweg, mag gemotoriseerd verkeer in de Raadhuisstraat in twee richtingen door de straat rijden. Ongeveer twee-derde van het verkeer in de Raadhuisstraat rijdt richting het noorden (richting de Binnenweg) en ongeveer één-derde rijdt richting het zuiden.

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	3380	100%	3173	100%	2242	2121	1138	1052
Dag (7-19u)	3012	89,1%	2814	88,7%	2017	1902	995	911
Avond (19-23u)	324	9,6%	309	9,7%	199	189	125	120
Nacht (23-7u)	44	1,3%	50	1,6%	26	30	18	21
Ochtendspits (7-9u)	283	8,4%	234	7,4%	193	160	89	73
Avondspits (16-18u)	662	19,6%	587	18,5%	433	386	229	200

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	3253	96,2%	3062	96,5%	95,8%	96,1%	97,1%	97,3%
Middelzwaar (M)	49	1,5%	40	1,3%	1,5%	1,3%	1,3%	1,2%
Zwaar (Z)	78	2,3%	71	2,2%	2,7%	2,6%	1,6%	1,6%

SNELHEID

	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
Gem. snelheid	22	23	22
V85	30	30	30
< 15 km/u	10,4%	9,2%	12,8%
15 - 20 km/u	28,3%	26,8%	31,3%
20 - 25 km/u	26,6%	27,4%	24,9%
25 - 30 km/u	19,9%	21,1%	17,5%
30 - 35 km/u	10,2%	11%	8,6%
35 - 40 km/u	3,2%	3,3%	3,1%
40 - 45 km/u	0,9%	0,8%	1%
> 45 km/u	0,5%	0,3%	0,7%

Figuur 23: intensiteiten, snelheden en verdeling gemotoriseerd verkeer meetpunt 3

	INTENSITEITEN							
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Elmaal (0-24u)	3194	100%	3021	100%	1694	1604	1500	1417
Dag (7-19u)	2743	85,9%	2576	85,3%	1463	1383	1280	1193
Avond (19-23u)	400	12,5%	379	12,6%	212	197	188	183
Nacht (23-7u)	51	1,6%	65	2,2%	20	25	31	41
Ochtendspits (7-9u)	313	9,8%	248	8,2%	201	160	112	89
Avondspits (16-18u)	558	17,5%	523	17,3%	274	259	284	264

Figuur 24: fietsintensiteiten meetpunt 3

Het gemiddelde aantal fietsers ligt ook in de Raadhuisstraat weer redelijk gelijk met de intensiteiten in de Binnenweg ter hoogte van meetpunt 1 en 2. De gemiddelde snelheid in de Raadhuisstraat komt niet boven de 23 km/h uit en 85% van alle verkeersdeelnemers rijdt niet harder dan 30 km/h.

2.6

BELANGRIJKSTE CONCLUSIES PROBLEEMANALYSE

Hieronder leest u puntsgewijs de belangrijkste conclusies uit de probleemanalyse:

- Het winkelgebied (vanaf de Binnenweg) is gedeeltelijk ingericht volgens de shared-space gedachte. De hoge intensiteiten passen echter niet bij een shared-space, daarbij bevinden zich elementen in de straat die niet bij een shared-space inrichting horen. Zoals een zebrapad en voorrangssituaties.
- Het gevoel dat de Raadhuisstraat en Binnenweg druk is, wordt bevestigd door de verkeerstellingen die op drie locaties zijn uitgevoerd. De drukte en de (shared-space) inrichting zorgt er enerzijds voor dat de verkeerssituatie onoverzichtelijk is, maar zorgt er ook voor dat verkeer meestal goed op elkaar let en gereden snelheden laag blijven. Dit zijn beide elementen die de verkeersveiligheid juist bevorderen. De verkeerssituatie kan voor weggebruikers als verkeersonveilig aanvoelen, maar dat hoeft in werkelijkheid helemaal niet zo te zijn. Dat zien we ook terug in de ongevallencijfers uit VIA. Subjectieve onveiligheid is echter minstens zo belangrijk als objectieve onveiligheid.
- Er is veel parkeercapaciteit in de straten aanwezig die meestal ook goed bezet is. Het weghalen van parkeercapaciteit is voor winkeliers een 'no-go' omdat dit negatieve invloed zal hebben op de aantrekkelijkheid van het gebied.
- Pakketbezorgers zorgen met hun busjes voor verkeersonveilige situaties wanneer zij midden op de weg hun voertuig parkeren om pakketjes in- en uit te laden. In dergelijke gevallen ontstaat er ter hoogte van waar het voertuig staat geparkeerd direct een kleine verkeerontstopping.
- Fietsers hebben vanuit richting noord naar zuid door de aangebrachte wegmarkering een duidelijke (en ruime) plek op de Binnenweg. Gemotoriseerd verkeer houdt daar goed rekening mee en blijft meer aan de rechterzijde van de Binnenweg rijden. Dit heeft echter weer invloed op het fietsverkeer wat van zuid richting noord fietst en geen duidelijke plek op de weg heeft. Zij raken in conflict met het autoverkeer en worden regelmatig van de weg gedrukt.
- Met name de wat oudere doelgroep ervaart de verkeerssituatie als onveilig en steken de Binnenweg en Raadhuisstraat niet graag over. Sommige verkeersdeelnemers durven zelfs niet door de straten te fietsen en lopen met hun fiets aan de hand over het trottoir. Jongeren ervaren de verkeerssituatie helemaal niet als onveilig of onoverzichtelijk en begeven zich zonder moeite door het gebied. Er is dus een duidelijk verschil in subjectieve verkeersveiligheid bij de verschillende typen gebruikers van de wegen.
- De zebrapaden worden goed gebruikt omdat dit relatief veilige plekken zijn om de drukke weg over te steken. Momenteel is er echter een gebrek aan dergelijke oversteken.

3. Oplossingsrichtingen

Om de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en de Binnenweg te optimaliseren kunnen verschillende maatregelen worden doorgevoerd. In dit hoofdstuk beschrijven we mogelijke maatregelen, welke zijn opgesplitst in quick-win maatregelen en grootschalige maatregelen. Om de verkeerssituatie in de Raadhuisstraat en Binnenweg echt drastisch te verbeteren zien we echter maar één oplossing waar we dit hoofdstuk mee starten. Per maatregel geven we tevens een kostenindicatie weer: goedkoop (€), gemiddeld (€€), duur (€€€).

3.1 DRASTISCH WIJZIGEN VERKEERSSITUATIE

Om de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid en leefbaarheid in de Raadhuisstraat en de Binnenweg echt te verbeteren is er wat ons betreft maar één optie beschikbaar en dat is het drastisch verminderen van het gemotoriseerd verkeer dat zich door de straten begeeft. Om het gemotoriseerd verkeer te verlagen zien we één realistische maatregel die kan worden doorgevoerd.

Verminderen parkeergelegenheid + aanbieden alternatief (€€€)

De belangrijkste reden dat er zoveel gemotoriseerd verkeer door de straten rijdt is de aantrekkelijkheid van het gebied. Er bevinden zich veel winkels die veel winkelend publiek aantrekken. Parkeren wordt met langspaarvakken aan beide zijden van de Raadhuisstraat en Binnenweg gefaciliteerd. Bezoekers die geen parkeerplek kunnen vinden kunnen hun auto in de zijstraten parkeren. De parkeercapaciteit zorgt ervoor dat bezoekers gemakkelijk met de auto naar het gebied komen. Dit is van meerwaarde voor het winkelend publiek dat dicht bij de winkels kan parkeren. De vele verkeer- en parkeerbewegingen zorgen echter met name in de Binnenweg voor onoverzichtelijke en soms onveilige situaties. Door aan één zijde van de Binnenweg de parkeerplaatsen op te heffen en automobilisten te stimuleren om op omliggende parkeerterreinen en garages te parkeren (bijvoorbeeld parkeergarage Blekersvaartweg en het parkeerterrein aan de Eikenlaan) verminder je het aantal verkeer- en parkeerbewegingen. Dit heeft positieve invloed op de verkeersveiligheid, overzichtelijkheid en leefbaarheid in de Binnenweg, maar ook de Raadhuisstraat. Het verminderen van de parkeergelegenheid in de straat heeft echter ook een keerzijde voor de winkeliers. Het bieden van goede alternatieven is dan ook een voorwaarde voor het deels opheffen van bestaande parkeercapaciteit. Zonder een goed alternatief is het verminderen van de parkeercapaciteit geen realistische optie.

3.2 QUICK-WIN MAATREGELLEN

We zijn van mening dat de meeste (subjectieve en objectieve) onveilige situaties in de straten zullen blijven bestaan als het verkeersaanbod zo hoog blijft. Echter, kunnen we ons ook voorstellen dat het opheffen van parkeergelegenheid met name door winkeliers niet als positief wordt ontvangen, of dat er te weinig alternatieven zijn om deze grootschalige maatregel ook daadwerkelijk door te voeren. Als er geen geschikte mogelijkheid is om het verkeersaanbod in de Raadhuisstraat en Binnenweg te verminderen zijn er verschillende quick-win maatregelen waarmee de verkeersveiligheid alsnog kan worden verbeterd.

Fietsers optisch meer ruimte geven (€€)

Fietsers die in de Binnenweg van noord naar zuid fietsen krijgen in de huidige situatie ruim baan doordat er is gekozen om met belijning een fietssuggestiestrook aan te leggen. Gemotoriseerd verkeer blijft daardoor meer op 'hun' helft van de weg. Voor fietsers die vanuit noord naar zuid fietsen heeft deze belijning een positief effect op de verkeersveiligheid. Voor fietsers die met de stroom gemotoriseerd verkeer van zuid naar noord mee fietsen, heeft de belijning juist negatieve effecten. Door de fietssuggestiestrook wordt gemotoriseerd verkeer naar de rechterzijde van de straat geleid, waardoor fietsers die rechts van het gemotoriseerd verkeer fietsen in het nauw komen en soms de stoep op worden 'geduwd'. Door ook aan de rechterzijde van de Binnenweg een fietssuggestiestrook aan te brengen krijgen fietsers gevoelsmatig meer ruimte. Hierbij dient voor beide fietssuggestiestroken dezelfde breedte te worden gehanteerd. Fietsers krijgen daarmee gevoelsmatig meer ruimte en automobilisten krijgen nog meer het gevoel dat zij in dit gebied 'te gast' zijn en dus rekening moeten houden met het langzame verkeer. De fietssuggestiestroken kunnen op verschillende wijzen worden aangebracht: vasthouden aan de huidige belijning, of de stroken door een afwijkende kleur nog meer in het oog laten springen.



Figuur 25: Toepassing fietssuggestiestroken (links minimaal, rechts ingrijpend)

Markering parkeervakken (€)

De parkeervakken in de Binnenweg zijn niet duidelijk gemarkeerd. Aan de straatzijde van de parkeervakken is überhaupt geen markering aanwezig. Dit resulteert er in dat geparkeerde auto's regelmatig niet geheel in het parkeervak staan, maar gedeeltelijk de weg blokkeren. Dit gaat met name ten koste van de beschikbare ruimte voor fietsers. Door de parkeervakken beter te markeren wordt de plek waar een auto behoort te parkeren duidelijker en is de kans groter dat er netter wordt geparkeerd.

Rijrichting Binnenweg eerder naar éénrichting (€)

De Binnenweg is vanaf de Zandvaartkade ingericht als éénrichtingsweg. Verkeer kan vanuit de Zandvaartkade twee richtingen op: richting de Raadhuisstraat en richting de Binnenweg. Relatief veel automobilisten rijden vanuit de Zandvaartkade richting de Raadhuisstraat. De brug over de Zandvaart is echter een vrij smalle doorgang, waardoor op de brug regelmatig conflicten ontstaan. Er is ons inziens geen aanwijsbare reden om het deel van de Binnenweg dat over de brug loopt als tweerichtingsweg te behouden. Door de weg al voor de brug als éénrichtingsweg in te richten voorkom je onnodige conflictsituaties ter hoogte van de brug.

Extra zebrapaden (€€)

De zebrapaden worden met name door de wat oudere verkeersdeelnemers als prettig ervaren. Het biedt hen een veilige plek om de drukke Binnenweg over te steken. Om de oversteekbaarheid van de Binnenweg te bevorderen kunnen extra zebrapaden worden aangelegd.

Extra fietsparkeerplekken (€)

De fietsparkeerplekken in zowel de Raadhuisstraat als Binnenweg worden zeer goed gebruikt. Tijdens de schouws bleken de meeste fietsparkeerplekken vol te zijn. Ook leken relatief veel fietsen al lang in de fietsrekken te staan. Om het gebruik van fietsen verder te stimuleren kunnen waar mogelijk extra fietsparkeerplekken (in de vorm van fietsrekken of fietsparkeervakken door middel van belijning) worden gerealiseerd. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de beschikbare ruimte voor voetgangers op het trottoir. Ook kan handhaving plaatsvinden op het onnodig bezet houden van fietsparkeerplekken door fietswrakken.

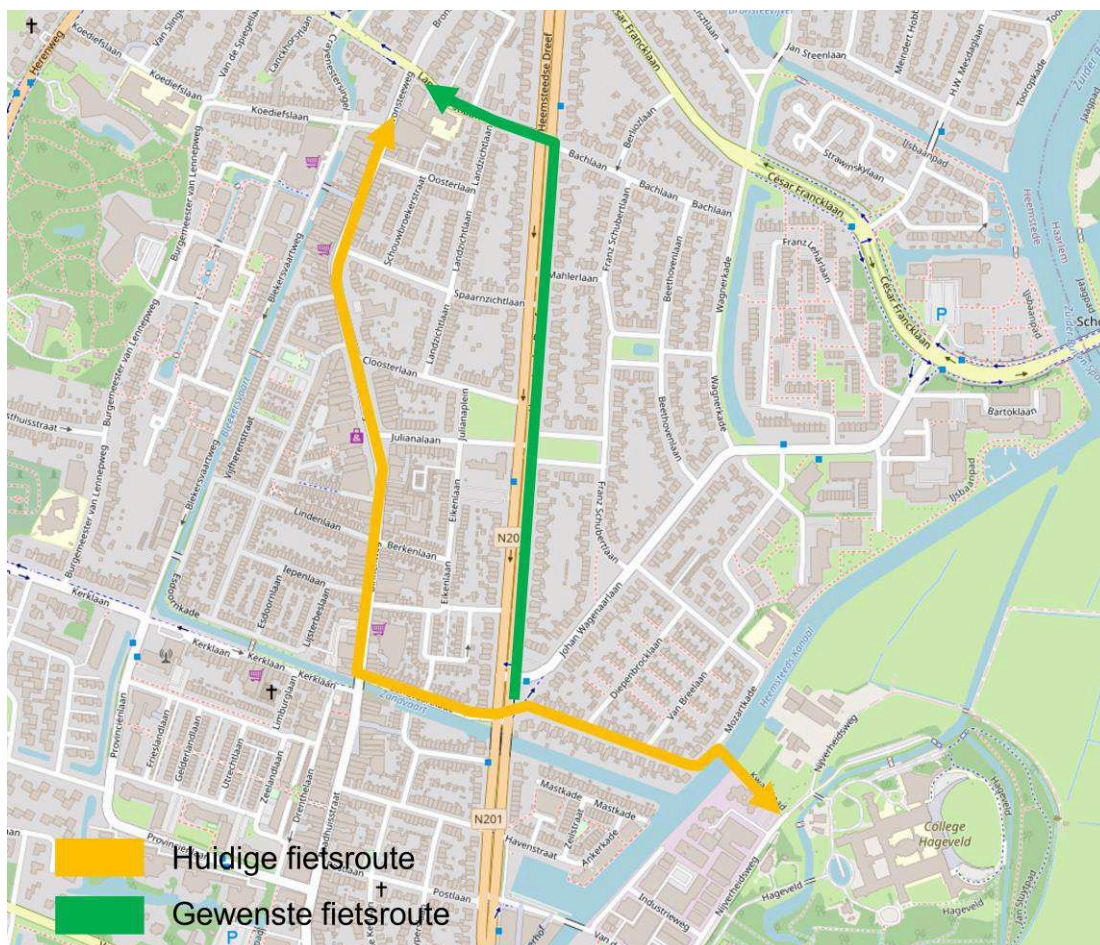
Handhaving voor laden- en lossen (€)

In de Raadhuisstraat en Binnenweg geldt op bepaalde tijden een inrijverbod voor vrachtwagens. Dit inrijverbod geldt echter niet voor transportbusjes. Gedurende de dag worden regelmatig door transportbusjes ladingen opgehaald en gelost. Er zijn voldoende laden- en losplekken gerealiseerd waar dergelijke busjes kunnen parkeren. Echter, deze worden zelden gebruikt. Chauffeurs van transportbusjes parkeren hun bus midden op de weg om hun pakketjes uit te laden of op te halen. Dit heeft veel effect op de doorstroming, zichtbaarheid en verkeersveiligheid. Een laden- en lossenverbod buiten de daarvoor bestemde laden- en lossenplekken op de Raadhuisstraat en Binnenweg in combinatie met regelmatige handhaving zou een oplossing zijn voor dit probleem. Dit kan door in de Raadhuisstraat en Binnenweg een stilstaanverbodzone in te stellen. Dit kan gecombineerd worden met verkeersborden waarmee men wordt geattendeerd op het feit dat er alleen in de daarvoor bestemde laden- en lossenplekken mag worden stilgestaan.



Schoolfietsroute instellen (alleen bebording en communicatie €) (vrijliggend fietspad €€€)

Er fietsen veel scholieren door de Binnenweg. Dit wordt beaamt door weggebruikers. Scholieren vertonen regelmatig onvoorspelbaar gedrag. Zo fietsen ze met meerdere fietsers naast elkaar, gebruiken ze de stoep en slaan ze zomaar af. Het vermoeden bestaat dat een groot deel van deze scholieren afkomstig zijn van het Hageveld College. Voor hen is het fietspad aan de N201 een goede alternatieve fietsroute. Het is ons echter onduidelijk waarom een deel van de scholieren de Binnenweg verkiest boven de N201. Om het aandeel doorgaand fietsverkeer in de Binnenweg te verminderen kan de N201 als schoolfietsroute worden aangeduid. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van (gekleurde) bebording. Ook kunnen scholieren door ouders of door de school worden gestimuleerd om het fietspad aan de N201 te gebruiken.

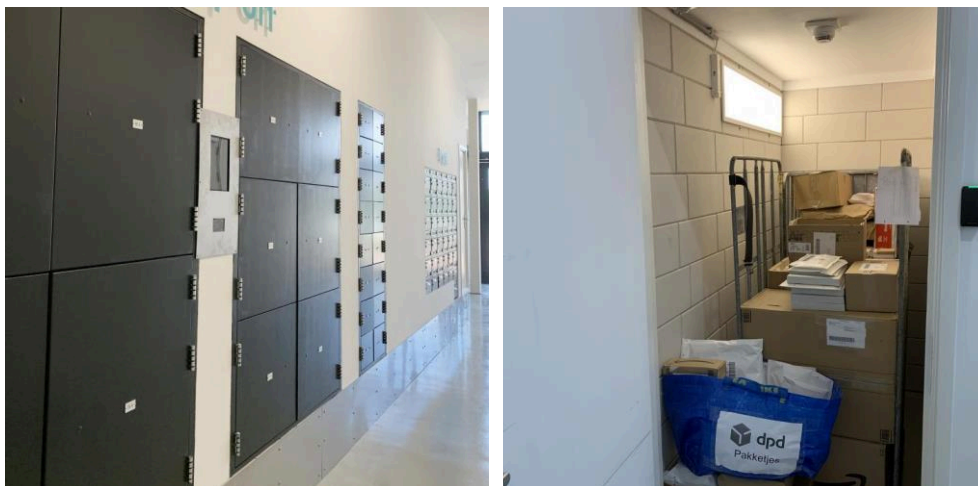


3.3 GROOTSCHALIGE MAATREGELEN

Naast gemakkelijk toepasbare 'quick-win' maatregelen, zijn er ook grootschalige maatregelen die kunnen worden toegepast om de verkeersveiligheid te verbeteren. Onderstaande maatregelen hebben we als 'grootschalig' gecategoriseerd omdat het maatregelen betreffen die niet van de één op de andere dag doorgevoerd kunnen worden of maatregelen betreffen waar hoge kosten aan verbonden zijn.

Drop-off punt pakketbezorgers (€€€)

Een maatregel om onveilig geparkeerde busjes van pakketbezorgers tegen te gaan is de realisatie van een drop-off punt voor pakketbezorgers aan de rand van de Binnenweg en Raadhuisstraat. Pakketbezorgers kunnen pakketjes ophalen en wegbrengen bij het daarvoor bestemde drop-off punt en hoeven pakketjes niet meer bij een winkel op te halen of af te leveren. Winkeliers kunnen pakketjes zelf ophalen en wegbrengen bij het drop-off punt. Je zorgt er enerzijds voor dat er minder verkeer door de Raadhuisstraat en Binnenweg rijdt en zorgt voor minder onveilige situaties. Ook sluit deze maatregel aan bij een van de uitgangspunten uit het coalitieakkoord 2022 – 2026. Voor het bepalen van een geschikte locatie voor het drop-off punt is aanvullend onderzoek nodig.



Voorrangssituatie aanpassen (Binnenweg in de voorrang €) (Binnenweg uit de voorrang €€)

De voorrangssituaties in de zijwegen van de Raadhuisstraat en Binnenweg wisselen, waardoor de voorrangssituatie niet altijd duidelijk is. Daarbij zorgen inritconstructies en een doorgetrokken lijn met grijze tegels er gevoelsmatig voor dat de Binnenweg een voorrangsweg is. Om de voorrangssituatie in de Binnenweg duidelijker te maken moet de voorrangssituatie in alle zijwegen van de Binnenweg gelijk worden getrokken. Dit kan door de Binnenweg in te richten als voorrangsweg, of door elke kruising met een zijweg als gelijkwaardige kruising in te richten.

Het advies is om alle kruispunten in te richten naar gelijkwaardige kruispunten. Dit sluit aan bij de verwachtingen die weggebruikers hebben bij de inrichting van een erftoegangsweg. Wij adviseren om in dit geval de kruisingen ook zichtbaar in te richten als gelijkwaardige kruisingen. Dit kan door elke kruising te voorzien van een plateau met afwijkende kleur waardoor de voorrangssituatie een stuk duidelijker is. Om ervoor te zorgen dat automobilisten de bocht richting de Cloosterlaan niet krap nemen en daarbij gebruikmaken van het trottoir, kan de bocht op natuurlijke wijze meer haaks worden ingericht. Dat kan bijvoorbeeld door net als aan de overkant van de weg een boom of bosje te plaatsen.



De andere optie is om ervoor te kiezen de Binnenweg in te richten als voorrangsweg. Het verkeer dat zich op de Binnenweg begeeft kan daardoor gemakkelijk doorstromen en door de voorrangssituatie overal gelijk te trekken creëer je een duidelijkere verkeerssituatie. Nadeel van deze inrichting is echter dat verkeer vanuit de zijwegen langer zal moeten wachten om de Binnenweg in te kunnen rijden doordat ze voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de Binnenweg. Ook is het mogelijk dat de gereden snelheden op de Binnenweg iets toenemen doordat verkeer op de Binnenweg geen voorrang hoeft te verlenen aan verkeer uit de zijwegen.



4. Advies

In dit hoofdstuk geven we advies over het toepassen van maatregelen om de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg te optimaliseren.

4.1 ● ZONDER REALISTISCH ALTERNATIEF HET HUIDIGE PARKEERAANBOD BEHOUDEN

De verkeerssituatie kan volgens ons pas echt een flinke slag verbeteren als het aantal verkeersbewegingen (waaronder ook het aantal parkeerbewegingen) wordt verminderd. En een shared-space inrichting kan pas echt succesvol worden toegepast als er minder verkeer door de Raadhuisstraat en Binnenweg rijdt (zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer). Er is echter ook een belangrijke reden waarom het zo druk is in beide straten en dat is met name de aantrekkelijkheid van het gebied. De aantrekkelijkheid van het gebied wordt mede bepaald door de diversiteit aan winkels, maar ook door het feit dat je er op verschillende manieren gemakkelijk kan komen en voor de deur van de winkel kan parkeren. In de directe omgeving van het winkelgebied zijn in de huidige situatie geen realistische alternatieve parkeervoorzieningen aanwezig waar automobilisten en fietsers naar kunnen uitwijken als de parkeercapaciteit in de Raadhuisstraat en Binnenweg wordt teruggebracht. Wij kunnen ons daarom de zorg bij de winkeliers voorstellen dat het terugbrengen van de parkeercapaciteit invloed heeft op de aantrekkelijkheid van het gebied en daarmee het aantal bezoekers. Wij zijn er aan de andere kant ook van overtuigd dat een groot deel van het verkeer dat door de Raadhuisstraat en Binnenweg rijdt, ook prima op een naastgelegen parkeerterrein of parkeergarage zou kunnen parkeren en dat niet iedereen per se in de winkelstraat hoeft te parkeren. Er zijn concrete plannen voor de bouw een parkeergarage onder de nog te realiseren Vomar Supermarkt. De parkeercapaciteit die met deze parkeergarage wordt geboden zou in potentie de noodzaak voor parkeercapaciteit in de Binnenweg zelf kunnen verminderen. Het advies is dan ook om na realisatie van de parkeergarage de benodigde parkeercapaciteit in de Binnenweg te heroverwegen.

4.2 ● VERKEERVEILIGHEID VERBETEREN MET AANVULLENDE MAATREGELEN

De verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg is niet optimaal en dat heeft gedeeltelijk te maken met de verkeersdruk, maar ook deels met een onlogische inrichting van het gebied en verkeersgedrag dat door bepaalde verkeersdeelnemers wordt veroorzaakt. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren adviseren we in ieder geval de volgende maatregelen door te voeren:

- Een extra fietssuggestiestrook voor fietsers die van zuid richting noord fietsen;
- Betere markering van de parkeervakken in de Binnenweg;
- Het aanbrengen van extra zebrapaden op de volgende locaties:
 - Provinciënlaan ter hoogte van de kruising met de Raadhuisstraat
 - Binnenweg tussen de Cloosterlaan en Julianalaan
 - Binnenweg tussen Binnendoor en Spaarnzichtlaan
- Het realiseren van extra fietsparkeervakken en extra handhaving op het weghalen van fietswrakken.
- Het gelijktrekken van de voorrangssituatie in de Binnenweg: alle kruispunten gelijkwaardig.
- Het realiseren van een drop-off punt voor pakketbezorgers aan de rand van het winkelgebied.

Bijlage 1 Verslag gesprek BIZ Heemstede

OVERLEG WINKELIERSVERENIGING HEEMSTED
Verkeersveiligheid Raadhuisstraat & Binnenweg
04 - 10 - 2022

AANLEIDING

XTNT voert in opdracht van gemeente Heemstede een onderzoek uit naar de verkeersveiligheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg in Heemstede. Doel van het onderzoek is te komen tot een beeld van de verkeersveiligheid in het gebied en waar nodig een advies voor het optimaliseren van de verkeersveiligheid. Als onderdeel van het onderzoek voert XTNT verschillende werkzaamheden uit. Zo worden objectieve verkeersgegevens opgehaald en geanalyseerd (waaronder verkeersstellingen en ongevallengegevens), voert XTNT meerdere schouws uit en worden ter plekke enkele weggebruikers/bezoekers/bewoners gevraagd naar hun ervaring met de verkeerssituatie in beide straten. Aangezien de winkeliers in de Raadhuisstraat en Binnenweg zo'n belangrijke functie vervullen en de winkels ook de reden zijn dat beide straten zo'n aantrekkende werking hebben, zijn we ook zeer benieuwd naar de wijze waarop winkeliers naar de verkeerssituatie kijken. We hebben daarom een gesprek gevoerd met Hilde Slagter van BIZ Heemstede Centrum.

Samenvatting gesprek

In deze paragraaf worden puntsgewijs de belangrijkste aandachtspunten uit het overleg weergegeven.

- Uitgangspunt van het gros van de winkeliers is dat de parkeergelegenheid in de Raadhuisstraat en Binnenweg moet worden gehandhaafd. In de nabije omgeving zijn nauwelijks alternatieven aanwezig om te parkeren en juist de parkeerplaatsen zorgen er ook voor dat de winkelstraat zo aantrekkelijk is. De bevolking van Heemstede vergriest en daarom komen veel oudere bezoekers graag met de auto om zo dicht mogelijk bij de winkel te parkeren. Zij zijn vaak slecht ter been en kunnen geen lange afstanden afleggen met hun boodschappen. Op vrijdag en zaterdagen en bij regenachtig weer is nu al een chronisch tekort aan parkeerplaatsen, dus als je parkeerplaatsen weghaalt dan zal dat veel effect hebben op de aantrekkelijkheid van het gebied.
- Eén deel van het succes van de winkelstraat in Heemstede is het unieke aanbod van winkels met veel zelfstandigen, maar het andere deel van het succes is ook zeker de bereikbaarheid, mogelijkheid tot parkeren en de lage parkeertarieven. Ga je aan één van deze elementen sleutelen, dan is het risico groot dat de straat afglijdt. Hiervan zijn in de nabije omgeving van Heemstede verschillende voorbeelden waaronder Hillegom, Hoofddorp en de Cronjéstraat in Haarlem. Dat wil je ook voorkomen gezien het economische belang van de straat voor Heemstede.
- De Winkeliersvereniging beaamt dat zich verkeersonveilige situaties voortdoen in beide straten, maar geeft daarbij ook aan dat de meeste onveilige situaties door mensen zelf worden gecreëerd. Zo steken fietsers en voetgangers zonder goed te kijken zomaar over en fietsen fietsers over de stoep. De mensen die klagen over verkeersveiligheid zijn vaak ook degene die de verkeersonveilige situaties veroorzaken. Een campagne in verschillende media in Heemstede over veilig verkeersgedrag zou helpen.

- Wat opvalt is dat de Raadhuisstraat is ingericht als tweerichtingenweg en deze weg op veel plekken smaller is dan de Binnenweg, maar dat deze straat gevoelsmatig minder onveilig is dan de Binnenweg. Dat komt mogelijk doordat weggebruikers alerter zijn dan in de Binnenweg.
- Sinds de herinrichting van het gebied wordt door automobilisten vaak niet netjes geparkeerd. Bij de herinrichting van de Binnenweg is een band met grijze tegels naast de parkeervakken aangelegd. Deze is bedoeld om automobilisten de ruimte te geven om na het parkeren veilig uit te kunnen stappen na het parkeren. Automobilisten parkeren vaak op deze band, waardoor meer oplettendheid van zowel automobilisten als fietsers is vereist bij het uitstappen. De levert extra gevaar op voor fietsers. In het verleden is door handhaving briefjes onder de ruit van geparkeerde auto's geplakt om hen erop te wijzen dat het niet de bedoeling is om op de grijze band te parkeren. Dergelijke handhaving zou herhaald kunnen worden.
- Bij de herinrichting van de Binnenweg is er van noord naar zuid een fietssuggestiestrook aangebracht door middel van witte straatstenen. Deze strook is later nog eens met ca. 10 - 20 cm verbreed. Het gevolg is dat de automobilist verder naar de rechter kant gedrukt wordt, omdat de fietsers op de aangebrachte strook hun ruimte nemen en vaak ook met z'n 2-en naast elkaar fietsen. De fietser die in de rijrichting van de automobilist fiets komt ook in de knel. Naast de automobilist is geen ruimte meer, dus hij moet erachter blijven en mee stoppen en optrekken. Als er aan weerszijden een smalle fietsstrook zou zijn zou dat beter zijn.
- Onveilige situaties worden vooral veroorzaakt door de bezorgbusjes die de hele dag door op de rijbaan stoppen om hun pakketjes af te leveren. Ook al is er parkeerruimte vrij, ze stoppen midden op de rijbaan. Dit heeft veel effect op de doorstroming, overzichtelijkheid en verkeersveiligheid in de straat. Voor vrachtwagens geldt er na 11 uur een inrijverbod, dit geldt niet voor bezorgbusjes. Onderzocht moet worden of laden en lossen op de rijbaan verboden kan worden en mensen die dat toch doen bekeuren. Dat lijkt de enige manier om dit ongewenste gedrag tegen te gaan.
- De voorrangssituatie in de Raadhuisstraat en Binnenweg is ook erg onduidelijk waardoor veel situaties ontstaan waarbij weggebruikers zich aan elkaar storen. Mensen nemen onvoldoende de voorangsregels in acht. Daarom is het misschien beter om de situatie voor iedereen duidelijk te maken en dat de Raadhuisstraat en Binnenweg voorrangsweg wordt.

COLOFON

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2023

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Rapportage Verkeersveiligheidsonderzoek Raadhuisstraat en Binnenweg
<i>Samengesteld door</i>	Matthijs van Orsouw Bats Nuismer
<i>Projectnaam</i>	Verkeersveiligheidsonderzoek Raadhuisstraat Binnenweg
<i>Datum</i>	18 januari 2022
<i>Contactadres voor deze publicatie</i>	XTNT Experts in Traffic and Transport Daalseplein 101 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Verkeer en vervoer is ons vak. De boel in beweging zetten onze passie.

Beweging zorgt voor vooruitgang, verbinding en ontmoeting. Maar hoe vind je de juiste oplossingen in een wereld van steeds complexere mobiliteit? Dat vereist een bijzondere manier van kijken. De kracht van XTNT is een frisse, open blik. We zitten dicht op de mensen om te snappen wat ze nodig hebben en zoomen uit om de verbinding te zien. Pas dan kan je de puzzel leggen en vind je de passende aanpak.

We zijn een mensenbedrijf met een goede thuishaven voor onze medewerkers. Vanuit die veilige basis durven we net wat meer: een gekke gedachte of scherpe reflectie. Het ontdekken van nieuwe mogelijkheden is wat ons uniek maakt. Dat doen we met onze opdrachtgevers, partners, elkaar en de samenleving. Want complexe problemen los je niet alleen op, dat doe je samen.

We helpen de boel in beweging te zetten. Met onze partners verkennen we nieuwe wegen, we ondersteunen onze opdrachtgevers zodat zij hun initiatieven succesvol van de grond krijgen en we stimuleren reizigers om andere keuzes te maken om op hun bestemming te komen. We bouwen mee aan een meer verbonden wereld waarin iedereen zich vrij kan bewegen.