



Heemstede

## Doorkijk naar de tweede tranche Wegcategoriseringsplan 2027-2031



Team Ruimtelijk Beheer.

29 maart 2023

Concept mf-v3.4-1

## Inhoudsopgave

<b>1. Aanleiding</b> .....	3
1.1 Het landelijk kader	
1.2 Doorkijk naar de 2 <sup>e</sup> tranche	
1.3 De wegen in de eerste tranche	
1.4 De wegen in de tweede tranche	
<b>2. Aanpak tweede tranche wegcategoriseringsplan</b> .....	5
2.1 De functie van categorisering	
2.2 Inrichtingsmogelijkheden voor “Het Nieuwe 30”	
2.3 Prioritering	
2.4 Verkenning	
2.5 Dilemma’s	
2.6 Trends en Ontwikkelingen	
<b>3. Oplossingsrichtingen voor de invulling van de wegen in de tweede tranche</b> .....	8
3.1 Projectkosten algemeen	
3.2 Leidsevaartweg-zuid	
3.3 Cruquiusweg-noord (parallelweg)	
3.4 Javalaan en Sportparklaan	
3.5 Provinciënlaan en Kerklaan	
3.6 Verzetshelden buurt	
<b>4. Vervolgstappen</b> .....	13
<b>5. Bijlagen</b>	
Bijlage 1: Kaart van de wegen van de tweede tranche.....	14
Bijlage 2: Vergelijking initiële raming en sterk vereenvoudigde voorstelling.....	15

## 1. Aanleiding

Op 28 oktober 2021 is het “Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021” (verder WCP) door de gemeenteraad van Heemstede vastgesteld. De uitvoering van het WCP is uitgesmeerd over 10 jaar en opgesplitst in twee tranches. Deze doorkijk geeft inzicht in de mogelijke invulling van de tweede tranche (periode 2027 – 2031) en een inschatting van de hierbij horende benodigde financiën. Deze doorkijk kan afwijken van de eerdere voorstellen, om te komen tot een efficiënte en effectieve invulling.

Het doel van het WCP is de verkeersveiligheid te bevorderen door de wegcategorieën zo helder mogelijk te maken, zowel wat betreft de functie van de weg, als de weginrichting, die de functie ondersteunt en zelfs afdwingt, blijft behouden. Daarbij is ook aandacht voor het verbeteren van de leefbaarheid.

**1.1 Het Landelijk Kader.** In oktober 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de motie Van Ginneken/Kröger om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 km/u naar 30 km/u, daar waar het kan. “Het Nieuwe 30” heeft als doel het aantal verkeersdoden te verminderen. Naar aanleiding van de motie heeft IenW het CROW opdracht gegeven om de inrichtingskenmerken voor de GebiedsOntsluitingsWeg (GOW) 30 uit te werken. De CROW publicatie wordt verwacht in het voorjaar van 2023. Er zal worden bezien in hoeverre de Uitvoeringsvoorschriften van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) wordt aangepast om de GOW goed toe te kunnen passen. De limiet van 50 km/u kan gehandhaafd worden op doorgaande wegen en GOW’s waar dit veilig kan.

### 1.2 Deze doorkijk naar de tweede tranche.

In het “Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021” (dd: 28 okt 2021) heeft de gemeente voor de wegen in haar gemeente vastgesteld wat de gewenste functie is. In deze doorkijk is naast het WCP rekening gehouden met het; “Amendement voor meer 30km wegen in Heemstede” (dd: 28 okt 2021) en de Motie “WCP 30 Efficiënt en Effectief” (dd: 3-4 nov 2022). In het WCP en haar Amendement zijn de kosten voor de herinrichtingsvoorstellen van de tweede tranche initieel geraamd op 14,9 Mlj. euro.

Het voorstel voor de tweede tranche van het plan kijkt naar de mogelijke invulling voor een afwaardering naar 30 km/u en houdt rekening met het concept Duurzaam, Veilig, waarbij klimaatadaptieve maatregelen worden meegenomen. Er wordt inzicht gegeven in de hoogte van de bedragen die opgenomen dienen te worden in het investeringsprogramma van de desbetreffende begrotingsjaren, 2027-2031.

**1.3 De wegen van de eerste tranche.** In de periode 2022 -2026 worden de volgende wegen aangepakt

- Johan Wagenaarlaan 2022
- César Franklaan 2023
- Lanckhorstlaan 2024
- Glipperweg 2025
- Zandvoortselaan 2026



#### 1.4 De wegen in tweede tranche. (zie bijlage 1)

- Leidsevaartweg-zuid, binnen en buiten de bebouwde kom (station tot de komgrens Bennebroek)
- Cruquiusweg-noord (parallelweg)
- Javalaan
- Sportparklaan
- Provinciënlaan
- Kerklaan
- de wegen van de verzetsheldenbuurt;
  - F.W Denijslaan,
  - Broeder Josephlaan,
  - Kees van Lentsingel,
  - M. Vaumontlaan,
  - W.A. de Tellolaan,
  - N.K.J. van Waasplein,
  - L. van Wijkplein.



Ervaringen opgedaan tijdens de projectfase van de eerste tranche worden meegenomen bij de invulling van de wegen in de tweede tranche.

## 2. Aanpak tweede tranche wegcategoryeringsplan

De maximumsnelheid van de wegen die opgenomen zijn in de tweede tranche van het Wegcategoryeringsplan worden teruggebracht naar 30 km/u, waar mogelijk. Bij de verlaging van de snelheid worden de richtlijnen van het CROW zoveel mogelijk gevolgd, en ingehaakt op de ervaringen opgedaan tijdens de eerste tranche.

Kennis over de inrichting van wegen voor “het nieuwe 30” is ingewonnen bij andere gemeenten en de Fietzersbond. Externe expertise is in huis gehaald voor de inrichting van de eerste tranche, door het inhuren van de firma Goudappel. Zij zijn actief betrokken bij de ontwikkeling van de richtlijnen voor de nieuwe wegcategorye GOW30 door het CROW. Dat betekent dat voor het inrichten van de wegen in de tweede tranche een weloverwogen keuze gemaakt kan worden voor een inrichting naar 30 km/u passend bij de verkeers- en verblijfs-functie van deze wegen.

### 2.1 De functie van categoryering

De wegen vormen de bloedvaten van het verkeer. Verschillende wegcategoryeën met snelheidsverschillen geeft de wegbeheerder de mogelijkheid om het verkeer te sturen. Stroomwegen (SO) zijn vergelijkbaar met de slagaders. Zij hebben de functie een vlotte doorstroming over grote afstand mogelijk te maken. GebiedsOnsluitingsWegen (GOW) zijn de aders van het wegennet en de schakel tussen Stroomwegen en ErfToegangsWegen (ETW). De ErfToegangsWegen zijn in deze vergelijking de haarvaten, met een hoofdzakelijke verblijfsfunctie.

**Reistijd** is voor de weggebruiker een belangrijke reden voor de keuze van de route. Wegen met een hogere categorye en snelheid bieden een snellere route. Wegen van een lagere categorye en snelheid hebben een functie voor bestemmingsverkeer en worden als langzamer ingeschat. Naarmate de categoryeën dichter bij elkaar komen te liggen worden snelheidsverschillen kleiner en verandert mogelijk de routekeuze van de weggebruiker. Bij afwaardering van de snelheid van een GOW 50 wordt verwacht dat het verkeer voor een deel verschuift naar wegen van een lagere categorye (ETW). Op dat moment is de kortste route vaak de snelste.

### 2.2 Inrichtingsmogelijkheden voor “Het Nieuwe 30”

Binnen de bebouwde kom zijn de huidige wegcategoryisaties mogelijk: de GebiedsOnsluitingsWeg (GOW) 70 km/u of 50 km/u en de ErfToegangsWeg (ETW) 30 km/u en 15 km/u (woonerf). Aan deze categoryeën wordt een midden variant toegevoegd; de GOW 30.

Het CROW kent voor weginrichtingen ideale en minimale inrichtingskenmerken. De keuze van de inrichting wordt in grote mate bepaald door de functie van de weg. Binnen de richtlijnen, ideaal en minimaal, is er ruimte voor maatwerk. Wegbeheerders streven naar de ideale variant bij inrichting.

**Een GOW wordt gekenmerkt** door wegen die doorstroming als hoofdfunctie hebben. Waarbij snel- en langzaam-verkeer van elkaar gescheiden zijn en rijrichtingen gescheiden aangegeven worden.

**Een ETW wordt gekenmerkt** door hoofdzakelijk een verblijfsfunctie met bestemmingsverkeer. Snel- en langzaam-verkeer wordt gemengd op de rijbaan, er is geen rijbaanscheiding en parkeren gebeurt op de rijbaan.

#### **Een nieuwe wegcategorye:**

Met de landelijke beslissing tot het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u binnen de bebouwde kom, “Het Nieuwe 30”, is er behoefte ontstaan naar een nieuwe wegcategorye. Een weg die de doorstroming faciliteert, met een maximum snelheid van 30 km/u als zodanig herkenbaar en anders is dan de bestaande ETW30. De richtlijnen van het CROW voor een ETW30 zijn niet gewijzigd.

**Buiten de bebouwde kom:** “Het Nieuwe 30” geldt alleen binnen de bebouwde kom. Er zijn geen wijzigingen voorzien in de bestaande inrichtingseisen of de snelheidscategoryeën buiten de



bebouwde kom. Daarmee blijven de wegcategorieën buiten de bebouwde kom GOW80 of ETW60.

## 2.3 Prioritering

**De wegen van de tweede tranche** kunnen in 5 groepen geclusterd worden voor hun inrichting alsook in de projectplanning. Te weten:

- Leidsevaartweg-zuid, binnen en buiten de bebouwde kom.
- Cruquiusweg-noord (parallelweg)
- Javalaan en Sportparklaan
- Provinciënlaan en Kerklaan
- De Verzethelden buurt;

Invulling van de af-te-waarderen wegen is bepalend voor de financiële impact.

Door de herinrichting van de wegen in de eerste tranche zullen er ongewenste verschuivingen zijn van het verkeer naar andere wegen. Daarom wordt geadviseerd prioriteit te geven aan de wegen die de grootste impact zullen hebben van eerder afgewaardeerde wegen uit te voeren in 2027, te weten:

- Provinciënlaan

- Kerklaan

- De Verzethelden buurt

Verdere prioritering op basis van intensiteiten (zoals in de eerste tranche) voor de Javalaan, Sportparklaan en Cruquiusweg-noord in 2028.

## 2.4 Verkenning

Een eerste verkenning is gedaan om inzicht te krijgen in de huidige staat en inrichting van de wegen.

Daarnaast is een studie gedaan in het verkeersmodel van de regio Noord-Holland-zuid.

Het model maakt het effect van gebiedsontwikkelingen; woningbouw, wegenbouw en verplaatsingen voor wonen, werken en recreëren, op de verkeersafwikkeling inzichtelijk. Goudappel is verantwoordelijk voor dit regionale verkeersmodel. Het regiomodel is een simulatie.

Het model is gebruikt om:

De effecten te simuleren die het gevolg zijn van de afwaarderingen van de wegen, op de verkeersintensiteiten en de verschuivingen van het verkeer als gevolg van volledige invoering van het WCP.

Verder onderzoek zal plaats vinden voor een gedetailleerde invulling. Daarbij zal worden gekeken naar; gepland groot onderhoud van verhardingen, bruggen, rioleringen, beplanting en openbare verlichting. In de planning van de herinrichting en de uitvoering van de tweede tranche worden de bevindingen meegenomen. Het doel van het verdere onderzoek is, inzicht te krijgen welke onderdelen in de openbare ruimte in de toekomst moeten worden vervangen en wellicht gelijktijdig met het WCP uitgevoerd kunnen worden. Het WCP is leidend in het meenemen van andere deelgebieden wanneer hiervoor nog geen gedetailleerde plannen voorhanden zijn voor invulling.

## 2.5 Dilemma's

Om een GebiedsOntsluitingsWeg naar een ErfToegangsWeg te om te vormen zijn veel wijzigingen nodig om de ideale inrichting te bereiken; van wegbreedte via verhardingstype tot verlichting.

Het volgen van de ideale inrichtingskenmerken van het CROW betekent voor afwaardering van een GOW 50 naar een ETW 30, dat wegen met de laagste intensiteiten de hoogste investering verlangen. Bij een afwaardering van een GOW 50 naar een GOW 30 wordt verwacht dat meerdere elementen van de bestaande weginrichting gebruikt kunnen worden.

**Een afwaardering van een weg betekent niet automatisch een vermindering van het verkeer** voor de wegen opgenomen in het wegategoriseringsplan. De verkeersintensiteit zal in eerste instantie hetzelfde blijven.

**Verschuivingen:** Door afwaardering worden de onderlinge verschillen tussen de wegcategorieën kleiner. De weggebruiker zal bij kleine verschillen mogelijk een andere routekeuze maken, waarbij

verkeer naar omliggende wegen kan verschuiven.  
Simulaties in het regionale verkeersmodel laten dit effect zien.

**De richtlijnen van de invulling van een GOW 30** zijn nog niet gepubliceerd. Daarmee blijft een beperkte mate van onzekerheid aanwezig over de juiste keuze van de herinrichting. Het dilemma is relevant voor alle gemeentes. Alleen na uitvoering en onderlinge vergelijking zal blijken wat de betere keuzes zijn voor inrichting. Het CROW zal deze ervaringen t.z.t. meenemen in de evaluaties.

**De verplichte toetsing van geluid** op de directe omgeving per 1 jan 2024 kan een beperking opleveren voor herinrichting van wegen met een andere verharding bij een gelijkblijvende snelheid.

## 2.6 Trends en Ontwikkelingen

**Geluid** wordt in de nieuwe Omgevingswet, 1 januari 2024, relevant bij de herinrichting van de weg. De wet stelt dat je niet mag veranderen naar een weg die meer geluid maakt. De balans tussen geluidsverlichting door afwaardering van de snelheid en de geluidstoename door een andere verharding moet als totaal een verlichting van het geluid geven. Bij herinrichting van wegen dient vooraf een geluidsbalans te worden opgesteld.

**De nieuwe wegcategorie GOW30.** Het CROW formuleert op dit moment richtlijnen voor de nieuwe GOW 30 km/u. Publicatie van de richtlijnen voor de nieuwe categorie GOW30, wordt in de eerste helft 2023 verwacht.

### 3. Oplossingsrichtingen voor de invulling van de wegen in de tweede tranche

Een ingestelde snelheidslimiet moet geloofwaardig zijn wil deze intuïtief gevolgd worden. Statische kenmerken van de weg en de wegomgeving, zoals belijning, verharding, rechtstanden dan wel bochtigheid, bebouwing en begroeiing zijn bepalend voor de geloofwaardigheid van de ingestelde snelheid.

De V85 is de snelheid die door 85% van de bestuurders, gestuurd door de weginrichting, niet overschreden wordt. 15% van de bestuurders laat zich niet sturen en overschrijdt de ingestelde snelheidslimiet.

De V85 geeft een indruk hoe goed de weginrichting slaagt, om de ingestelde snelheid af te dwingen.

Voor het inrichten naar een lagere snelheid geldt:

	<b>versnellers</b>	<b>Vertragers</b>
1. rechtstanden	lange rechtstanden (rechte weg)	korte rechtstanden (veel bochten of kruisingen)
2. fysieke snelheidsremmers	fysieke snelheidsremmers niet aanwezig	fysieke snelheidsremmers wel aanwezig
3. openheid van de situatie	open, overzichtelijke wegomgeving	gesloten, onoverzichtelijke wegomgeving
4. wegbreedte	brede weg	smalle weg
5. wegdek	effen wegdek	oneffen wegdek

*Vijf kenmerken van weg en wegomgeving die kunnen werken als versnellers of vertragers (Van Nes et al., 2007)*

#### 3.1 Projectkosten algemeen

In de eerste doorkijk van de verschillende projecten in de tweede tranche, van 2027 – 2031, zijn de inrichting en investeringskosten sterk aangepast naar aanleiding van de motie; “WCP 30 Efficiënt en Effectief”. Ook met deze sterk vereenvoudigde invulling van de tweede tranche van het WCP worden de snelheden verlaagd naar 30 km/u. Echter is de invulling van het WCP mogelijk anders dan voorzien in het WCP en haar amendement, door NIET inrichten als ETW 30 maar als een GOW 30.

De kosten van de vereenvoudigde uitvoering van de projecten in de tweede tranche bewegen zich binnen een bandbreedte van 4,4 miljoen en 5,6 miljoen euro. Indien voor de vereenvoudigde invulling van het WCP wordt gekozen, is de uitvoering daarvan realiseerbaar in 2 jaar. Daarmee zullen ook de totale organisatorische kosten voor de tweede tranche worden gereduceerd van de initiële uitvoering in 5 jaar naar uitvoering in 2 jaar.

Deze genoemde financiële bandbreedtes zijn inclusief 10% klimaat adaptatie. (zie bijlage 2)

Dit onder voorbehoud dat de capaciteiten beschikbaar zijn bij aannemers voor uitvoering van de 5 projecten van de tweede tranche in 2 jaar.

#### 3.2 Leidsevaartweg-zuid

De leidsevaartweg zuid kent 3 tracés:

- Binnen de bebouwde kom; -Achter het station Heemstede-Aerdenhout,  
-Tussen Manpadslaan en Bennebroek
- Buiten de bebouwde kom; -Tussen station en Manpadslaan

**Huidige situatie.** De Leidsevaartweg kent gescheiden snel- en langzaam verkeer. Het langzaam verkeer verplaatst zich langs de spoorzijde. Daarmee kan de Leidsevaartweg als “veilig voor fietsers” gezien worden. Voetgangers verplaatsen zich via het fietspad. Door inklemming is er geen ruimte voor een gescheiden voetpad. Er is echter géén conflict tussen langzaam- en snel-verkeer.

Een groot deel van de weg ligt buiten de bebouwde kom (bubeko) maar valt onder het beheer van Heemstede en is ingericht als een ETW. De weg voldoet niet geheel aan de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor een ETW 60. Er geldt op dit tracé een maximum snelheid van 50km/u. Daarmee wijkt Heemstede in geringe mate af van de snelheden in de richtlijn.



De gemeten V85 is 62 km/u (2019) en daarmee in lijn met de verwachting voor een ETW 60 bubeko.

### **Herinrichtingsmogelijkheden Achter het Station (Leidsevaart zijde).**

Bij herinrichting van de openbare ruimte achter het station is snelheidsverlaging naar “het nieuwe 30” mogelijk.

De stationsomgeving (Leidsevaart zijde) is echter een complex geheel met kiss & ride zone, fietsenstallingen en aansluiting op de belangrijke en drukke kruising Zandvoortselaan.

Op dit moment wordt de inrichting rond het station herzien om extra fietsstallingen te plaatsen. Gezien deze eerder geplande herinrichting rond het station wordt voorgesteld de reservering voor de herinrichting aan de vaartzijde van het station toe te voegen aan het project Zandvoortselaan in de eerste tranche van het WCP (planning 2026). Daarmee kan de aansluiting van de Leidsevaartweg-zuid met de Zandvoortselaan beter ingericht worden.

### **Herinrichtingsmogelijkheden Manpadslaan tot Bennebroek, bibeko.**

Voor dit tracé, binnen de bebouwde kom, gelden beperkingen van inklemming en rechtstanden. Enige winst kan worden verwacht door toevoeging van vertragers (zie de lijst met “versnellers en vertragers”). Het afdwingen van 30 km/u op dit tracé zal mogelijk beperkt zijn. De gemeente Bloemendaal heeft aangegeven de Leidsevaart in Bennebroek (zuidzijde) NIET af-te-waarderen. Het tracé van de Leidsevaartweg (noordzijde) is ingericht als een ETW 60 bubeko.

Met de verschillende snelheden op de Leidsevaart in Bennebroek en het tracé bubeko zou het logisch zijn het tracé bibeko niet als 30 km/u weg in te richten. Er zijn echter toezeggingen gedaan aan de bewoners aan dit tracé de snelheid naar 30 km/u te verlagen. Het voorstel is daarom de snelheid te verlagen naar 30km/u door het toevoegen van “vertragers”.

### **Herinrichtingsmogelijkheden tracé Manpadslaan tot het station, bubeko.**

Buiten de bebouwde kom is de ETW 60 de laagst mogelijke wegcategorie. Op dit tracé geldt nu een snelheidslimiet van 50 km/u. Daarmee wijkt Heemstede af van de richtlijnen voor een ETW bubeko. Herinrichtingsmogelijkheden waarmee snelheden omlaag gebracht kunnen worden zijn door de lange rechtstanden en de inklemming op deze weg beperkt. (Zie de lijst: “versnellers en vertragers”). Om tegemoet te komen aan de wens van de raad, de snelheid te verlagen, zouden meerdere vertragers toegevoegd kunnen worden buiten de bebouwde kom. Echter is het advies de snelheidslimiet NIET ‘verder’ af-te-waarderen naar 30 km/u, gezien de richtlijnen van deze categorie van het CROW en een niet verdedigbare afwijking van de richtlijnen.

In het groeiscenario van de “Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland” en de verwachte toekomstige belasting van de Herenweg, door de invoering van beide tranches van het WCP, laten de simulaties zien dat het behouden van de Leidsevaartweg-zuid met haar huidige inrichting ontlastend kan werken voor de Herenweg. Gezien de lage bewoning aan de Leidsevaartweg-zuid, heeft het behouden van de verkeersdoorstroomfunctie van deze weg de voorkeur boven toename van de intensiteiten op de Herenweg.

In het amendement van het WCP is een afwaardering van de gehele Leidsevaartweg-zuid naar een ETW 30 opgenomen met een geschatte investering tussen 2.770.000 en 3.050.000 euro

### **Alternatieve inrichting voor de Leidsevaartweg-zuid:**

Bestemming	Wegcategorie	WCP Voorstel	Oude snelheid	Nieuwe snelhe	Nieuwe Inrichting	Bandbreedte invest
Werken	Bibeko	ETW	50 km/u	30 km/u	Betrekken bij herinrichting Zandvoortselaan	Trace met inrichting
Wonen	Bibeko	ETW	50 km/u	30 km/u	Plateaus aan begin en einde tracé	als vermeld hiernaast
Werken		Voorstel GOW			Verkeersdrempels Gescheiden fietspad behouden	Investering tussen 480.000 en
Wonen	Bubeko	ETW Bubeko	50km/u	50 km/u	Drempels voor en na aansluiting Amstelbrug	630.000 euro
Werken					Verkeersdrempels Gescheiden fietspad behouden	

### 3.3 Cruquiusweg-noord (parallelweg)

De Cruquiusweg-noord kan in 3 tracés opgedeeld worden op basis van huidige en toekomstige inrichting.

De huidige functie als hoofdzakelijk bedrijventerrein, met sportvelden, bestemmingsverkeer en doorgaand fietsverkeer naar het college Hageveld, zijn belangrijk voor de keuzes binnen het kader van “het nieuwe 30”. De huidige inrichting als ErfToegangsWeg zou fietsveiliger gemaakt kunnen worden.

Door de bedrijvigheid zijn er overdag veel voertuigbewegingen (van bezoekers en aanleverend transport, laad- en los- bewegingen en schoolgaande fietsers). De intensiteiten van de voertuigbewegingen verlangen een invulling waarbij binnen de bestaande wegategorisering van een bedrijventerrein aanvullingen wenselijk zijn om de veiligheid van de fietsers te bevorderen.

#### Herinrichtingsmogelijkheden Cruquiusweg-noord.

De aanvullingen kunnen geput worden uit de nieuwe wegcategorie. Deze biedt de mogelijkheid 30 km/u in te stellen, gebruik makend van vertragers, en de inzet van fietspaden of fietsstroken waarmee de rijloper versmalt kan worden. Een inrichting met fietsstroken vergroot de fietsveiligheid en verbiedt parkeren op de fietsvoorziening.

Het westelijke deel van de Cruquiusweg-noord is doodlopend, uitgezonderd voor fietsers. Op het westelijk deel van de Cruquiusweg-noord is het fietspad vanaf het Wipperplein tweerichting. Omdat er uitsluitend bestemmingsverkeer is kan de huidige inrichting gehandhaafd worden. Wel dient de brede rijloper versmalt te worden.

Op het middendeel van de Cruquiusweg-noord biedt de nieuwe categorie de mogelijkheid met fietsstroken dan wel fietspad de rijloper te versmallen.

Het kruispunt ter hoogte van de Javalaan valt binnen de tweede tranche van het WCP. Het huidige probleem van te weinig opstelruimte voor de VerkeersRegelInstallatie (VRI) (2 voertuigen maximaal) zou met een herinrichting meegenomen kunnen worden.

Het oostelijk deel van de Cruquiusweg-noord heeft de kenmerken van een GOW. Om de inrichting te brengen naar het gelijke inrichting met het middendeel moeten de fietsstroken verbreed en daarmee de rijloper versmald worden. Verder kunnen verkeersremmers toegevoegd worden.

In het WCP is de Cruquiusweg-noord opgenomen met een aanpassing van het oostelijke deel en de kruising naar de Javalaan met geschatte investering tussen 895.000 en 990.000 euro.

#### Overzicht Cruquiusweg-noord

Bestemming	Wegcategorie	WCP Voorstel	Inrichting nu	Oude snelheid	Nieuwe snelheid	Toevoegen inrichting	Bandbreedte Invest.
Wonen	Bibeko	ETW	Enkelzijdig voetpad	50 km/u	30 km/u	Fietsstroken	
Werken	Open verharding		Enkele rijloper			Uitritconstructie	
Afvalcontainers	Doodlopend						
	Gemengd verkeer						
Werken	Bibeko	GOW	Enkelzijdig voetpad	50 km/u	30 km/u	Fietsstroken	Trace met inrichting als vermeld hiernaast
	Open verharding		Parkeerhavens			Voorsorteervakken	
	School route		Enkele rijloper			Plateau	
	Gemengd verkeer					Drempels	
							970.000 en 1.290.000 euro
Wonen	Bibeko	GOW	Enkelzijdig voetpad	50 km/u	30 km/u	Verbreiden fietsstroken	
Werken	Open verharding		Parkeerhavens			Plateau	
	Asfalt fietsstrook		Enkele rijloper			Drempel	
	Fietsroute		Fietsstroken				

### 3.4 Javalaan en Sportparklaan

Beide wegen hebben zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie, met een prioriteit voor verkeer. Er is veel bestemmingsverkeer door woningen, sport faciliteiten en een school. Er is daardoor een grote vraag naar parkeerplaatsen. Beide wegen zijn opgenomen in het WCP om heringericht te worden naar “het nieuwe 30”.

**Herinrichting** volgens de GOW30 principes sluit aan op deze wensen. De bestaande elementen met fietspad dan wel fietsstroken, rijbaan en de parkeerstroken kunnen gehandhaafd worden. Echter dienen de verhoudingen aangepast te worden om de rijbaan te versmallen voor een GOW30. Verder kunnen verkeersremmers toe gevoegd te worden anticiperend op de komende inrichtingseisen voor een GOW30. Met de inrichting als een GOW30 blijft ook de huidige voorrang op de zijstraten van kracht.

In het WCP zijn de Javalaan met Sportparklaan opgenomen met een geschatte investering tussen 3.150.000 en 3.460.000 euro

Overzicht Javalaan en Sportparklaan:

	Bestemming	Functie	WCP Voorstel	Inrichting nu	Oude snelheid	Nieuwe snelheid	Toevoegen inrichting	Bandbreedte Invest.
Javalaan	Wonen	Bestemming	GOW	Gescheiden rijloper	50 km/u	30 km/u	Verbreden fietsstroken	
		Doorgaand		Voetpaden			Aanpassen verkeerseiland	
				Fietsstroken				
				1 zijde Parkeerhaven				
				Verkeerseiland				
	Wonen	Bestemming	GOW	Gescheiden rijloper	50 km/u	30 km/u	Plateau	
		Doorgaand		Voetpaden			Drempel	
				Fietspaden				
				2 zijden Parkeerhaven				
				Voetgangersoversteek				
	Wonen	Bestemming	GOW	Gescheiden rijloper	50 km/u	30 km/u	Verbreden fietsstroken	Trace met inrichting als vermeld hiernaast
		Doorgaand		Voetpaden			Drempel	
				Fietsstroken			Aanpassen verkeerseiland	
				1 zijde Parkeerhaven				530.000 en
				Verkeerseiland				700.000 euro
Sportparklaan	Wonen	Bestemming	GOW	Gescheiden rijloper	50 km/u	30 km/u	Plateaus	
	Recreëren	Doorgaand		Voetpaden			Toevoegen VOP	
	School			Fietspaden open			Drempels	
	Tuincentrum			2 zijden Parkeerhaven			Aanpassen verkeerseiland	
				4 verkeerseilanden			Verbreden parkeerstroken	

### 3.5 Provinciënlaan en Kerklaan

De Provinciënlaan en Kerklaan vormen een belangrijke maar niet optimale oost-west verbinding.

Beide wegen hebben zowel een verblijfsfunctie als verkeersfunctie, met een prioriteit voor verkeer. Er is veel doorgaand verkeer en Openbaar Vervoer (OV) in beide richtingen met meerdere haltes. Er zijn een- of twee-zijdige parkeerhavens. Beide wegen zijn opgenomen in het WCP om heringericht te worden naar "het nieuwe 30".

De keuze van een GOW30 zou aansluiten op deze functies en voorrang op aansluitende wegen houden. Om de snelheid te verlagen dienen vertragers toegevoegd te worden. Vanwege het OV zou het toevoegen van vertragers slecht beperkt mogelijk zijn.

De Provinciënlaan is in 2019 heringericht. Bij een volgende herinrichting voor het WCP zouden de fietsstroken verbreed kunnen worden om de rijloper te versmallen.

De Kerklaan verlangt een uitgebreidere aanpak, met brede fietsstroken op de weg, om de rijloper te versmallen. Daarbij dient dan het huidige noordelijke fietspad anders ingericht te worden. De aanpassingen van het oude fietspad horen bij de herinrichting van de Kerklaan.

In het WCP zijn de Provinciënlaan en Kerklaan opgenomen met een geschatte investering tussen 3.073.000 en 3.380.000 euro

Overzicht Provinciënlaan en Kerklaan

Locatie	Bestemmingen	Functies	WCP voorstel	Inrichting nu	Oude snelheid	Nieuwe snelheid	Toevoegen inrichting	Bandbreedte Invest.
Provinciënlaan	Wonen	Bestemming	GOW	Enkele rijloper	50 km/u	30 km/u	Verbreden fietsstroken	
	OV route	Doorgaand		Fietsstroken			Plateaus	
				2 zijden Parkeerstroken			Uitritconstructies	
				Bushaltes				Trace met inrichting als vermeld hiernaast
Kerklaan	Wonen	Bestemming	GOW	Enkele rijloper	50 km/u	30 km/u	Fietsstroken naar de rijbaan	Investering tussen
	Werken	Doorgaand		Fiets-strook / paden			Plateaus	
	OV route			Fietspaden			Uitritconstructie	
				1 zijde Parkeerstroken			Herinrichten oude fietspad	
				Bushaltes				1.030.000 en 1,390.000 euro

### 3.6 Verzetshelden buurt

De buurt is een woonwijk met brede straten in asfalt, parkeerstroken in betonklinkers en 2 doodlopende pleinen. Omdat de buurt uitsluitend een woonfunctie heeft zou deze als een ErfToegangsWeg (ETW) ingericht moeten worden. De huidige inrichting als een GOW 50 km/u, zou daarmee volledig veranderd moeten worden om als een ETW 30 aan de optimale richtlijnen van het CROW te voldoen. In het grootste deel van de wijk zou het asfalt vervangen moeten worden door open verharding, de wegen versmald moeten worden met slechts een enkele rijloper, gemengd verkeer en parkeren op de weg. Een dergelijke uitgebreide herinrichting vergt een enorme investering voor hoofdzakelijk bestemmingsverkeer.

Bestuurlijk is, 17 januari 2023, akkoord gegeven voor het plaatsen van 30 km/u zoneborden. Er zijn echter verdere aanpassingen nodig om de inconsistenties aan te pakken.

De 3 uitvalswegen van de buurt naar de omliggende wegen kennen verschillende inrichtingen. De 2 doodlopende pleinen verschillen in inrichting van elkaar.

Als alternatieve herinrichting kan met een beperkte aanpassingen de inrichting aangepakt worden zodat de uitstraling beter aansluit bij een woonwijk. Met de afwaardering van de Kerklaan, Provinciënlaan en Van Merlenlaan is een aanpassing van de inrichting van de Verzetsheldenbuurt noodzakelijk. Elke herinrichting vraagt, door de bestaande royale ruimte, een uitgebreide aanpak.

In het WCP is de verzetsheldenbuurt opgenomen met een geschatte investering tussen 2.670.000 en 2.930.000 euro

Overzicht verzetshelden buurt met alternatieve inrichting.

Locatie	Funcities	Inrichting nu	Oude snelheid	Nieuwe snelheid	Alternatieve inrichting	Bandbreedte Invest.
Verzetshelden buurt	Bestemming	Enkele rijloper	GOW 50 km/u	ETW 30 km/u	Bestaande inrichting	Alternatieve inrichting als vermeld hiernaast Investering tussen 590.000 en 790.000 euro
		uitrit over parkeerhaven			Plateaus	
		Parkeerstroken			Deelvervanging verharding	
					Uitritconstructies	
					Groenvakken in de weg	
		Toevoegen bomen				

## 4.0 Vervolgstappen

De vervolgstappen op deze doorkijk zijn afhankelijk van verdere keuzes van de Gemeenteraad. Het doel van deze eerste doorkijk is; de denkrichting te delen op basis van de gedane onderzoeken welke bepalend zullen zijn voor een verdere uitwerking van de tweede tranche.

De simulaties hebben aangegeven dat een uniforme afwaardering kan leiden tot een verkeersinfarct in Heemstede. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de doorstroming van het doorgaand verkeer maar trekt ook een wissel op de forensen uit Heemstede, de verkeersveiligheid in woonwijken en de leefbaarheid. Het is daarom belangrijk de onderliggende verkeersstromen te laten prevaleren op de hoofdverkeersaders en bij de invulling van de herinrichting naar 30 km/u een optimale balans te vinden tussen verkeers- en verblijfs-functies. Gelijktijdig dient een verschuiving naar andere modaliteiten gepromoot te worden om Heemstede ook in toekomst bereikbaar, toegankelijk en mobiel te houden.

Voor de verdere invulling zal het komende jaar een gedetailleerdere uitwerking gemaakt worden van de tweede tranche van het WCP.

De uitwerkingen zullen algemeen kijken naar de invulling om tot verlaging van de snelheid binnen de bebouwde kom naar 30 km/u te komen op basis van verdere studies en ervaringen opgedaan met de projecten in de eerste tranche. Daarmee wordt afgeweken van de initiële voorkeuren en is een herziening van het WCP noodzakelijk.

Buiten de bebouwde kom zijn er geen nieuwe wegcategorieën voorzien. De bestaande GOW80 en ETW60 blijven de norm buiten de bebouwde kom.

Bijlage 1:

Kaart van de wegen van de tweede tranche





Bijlage 2:

Vergelijking initiële raming en sterk vereenvoudigde voorstelling

Raming WCP 2021 (uitvoering 5 jaar)			Raming eerste doorkijk (uitvoering 2 jaar)		
<b>Organisatorische kosten</b>		€ 2.000.000		€ 800.000	
Leidsevaartweg-zuid	ETW30	€ 3.050.000	ETW30	€ 630.000	
Cruquiusweg -noord	ETW30	€ 580.000	ETW30 +	€ 1.290.000	
Javalaan	ETW30		GOW30		
Sportparklaan	ETW30	€ 3.100.000	GOW30	€ 700.000	
Provinciënlaan	ETW30		GOW30		
Kerklaan	ETW30	€ 3.020.000	GOW30	€ 1.390.000	
<b>Verzetsbuurt</b>		€ 3.150.000		€ 790.000	
Denijslaan	ETW30		ETW30		
Br Josephlaan	ETW30		ETW30		
Van Lentsingel	ETW30		ETW30		
Vaumontlaan	ETW30		ETW30		
De Tellolaan	ETW30		ETW30		
Van Waasplein	ETW15		ETW15		
Van Wijkplein	ETW15		ETW15		
<b>Totaal bedrag (inclusief klimaatadaptatie)</b>		<b>€ 14.900.000</b>		<b>€ 5.600.000</b>	