



Heemstede

Studie doorgaande wegvakken van GOW50 naar GOW30



Team Ruimtelijk Beheer.

29 maart 2023

Concept mf-v4.1-2

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	3
1.1. Het landelijk kader	
1.2. De te onderzoeken wegvakken	
2. Aanpak studie doorgaande wegen	4
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	
3. Studie doorgaande wegvakken van GOW 50 naar GOW30	5
3.1. Overwegingen	
3.2. Veiligheidsscan van bestaande wegen in Heemstede	
4. Evaluatie van de wegen in de studie	7
4.1. Cruquiusweg	
4.2. Heemsteedse Dreef	
4.3. Herenweg	
4.4. Leidsevaartweg-Noord	
4.5. Glipperdreef inclusief de Valkenburgerlaan tot aan het Valkenburgerplein	
5. Vervolgstappen	10
6. Bijlage	
1. Amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede.....	11
2. Intensiteiten van de doorgaande wegen.	

1. Aanleiding

Op 28 oktober 2021 is het “Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021” (verder WCP) door de gemeenteraad van Heemstede vastgesteld. Met het amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede heeft de raad onder punt f) “toevoegen als te onderzoeken wegvakken van GOW50 naar GOW30”, 5 doorgaande wegvakken toegevoegd om een potentiële afwaardering te onderzoeken.

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. De limiet van 50 km/u kan gehandhaafd worden op doorgaande wegen en GOW's waar dit veilig kan.

1.2 De te onderzoeken wegvakken.

In opdracht van de Raad zijn 5 doorgaande wegvakken onderzocht, te weten :

- Cruquiusweg
- Heemstedse Dreef
- Herenweg
- Leidsevaartweg-Noord (van het station tot de komgrens Haarlem)
- Glipperdreef inclusief de Valkenburgerlaan tot aan het Valkenburgerplein

2. Aanpak studie van de doorgaande wegen

Kennis over de functies en inrichting van wegen is ingewonnen bij andere gemeenten, Fietsersbond, adviesbureaus, kenniscentra en colleges, nood-en hulp-diensten.

Simulaties zijn uitgevoerd 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. De firma Goudappel is verantwoordelijk voor dit regionale verkeersmodel. Het regiomodel is een simulatie waarin op basis van huidige verkeerspatronen verwachte verkeersbewegingen in de toekomst worden geprojecteerd.

2.1 De functie van categorisering

De wegen vormen de bloedvaten van het verkeer. Verschillende wegcategorieën 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 categorie en snelheid bieden een snellere route. Wegen van een lagere categorie en snelheid hebben een functie voor bestemmingsverkeer en worden als langzamer ingeschat. Naarmate de categorieën dichter bij elkaar komen te liggen worden snelheidsverschillen kleiner en verandert mogelijk de routekeuze van de weggebruiker. Bij afwaardering van de snelheid van een bestaande GOW 50 km/u wordt verwacht dat het verkeer voor een deel verschuift naar wegen van een lagere categorie en snelheid (ETW 30 km/u).

Op dat moment is de kortste route vaak de snelste.

Een GebiedsOnsluitingsWeg (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 ErfToegangsWeg (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.

Buiten de bebouwde kom blijven de snelheids categorieën GOW 80 km/u of ETW 60 km/u.

2.2 Verkenning

Het model Noord-Holland zuid is gebruikt om de effecten te tonen op de verkeersstromen bij een mogelijke afwaardering van de "te onderzoeken wegvakken van GOW 50 naar GOW 30" op zowel de doorgaande wegen GOW's als de ernaast liggende ETW's van de woonwijken binnen Heemstede.

2.3 Dilemma's

Een afwaardering van een weg betekent niet automatisch een vermindering van het verkeer. De verkeersintensiteit zal in eerste instantie hetzelfde blijven.

Verschuivingen: Door afwaardering worden de onderlinge verschillen tussen de weg categorieën kleiner. De weggebruiker zal bij kleine verschillen mogelijk een andere routekeuze maken, waarbij verkeer naar omliggende wegen kan verschuiven. De simulaties geven slechts een verwachting weer.

3. Studie doorgaande wegvakken van GOW 50 naar GOW 30

De doorgaande wegvakken vormen de aders van Heemstede. Dichtknijpen van deze aders heeft als consequentie dat het verkeer zijn weg zal zoeken door de haarvaten. Niet alleen zijn de doorgaande wegvakken belangrijk voor de doorstroming van het doorgaande verkeer, maar hebben deze wegen ook een belangrijke rol bij het stimuleren van alternatieve mobiliteit, het verminderen van het gebruik van de eigen auto, het promoten van veilig fietsen en om als uitvalsroutes van Nood-en Hulpdiensten te functioneren.

“Het nieuwe 30” heeft als doel het wegen veiliger te maken voor voetgangers en fietser en ze meer ruimte te geven.

Als de wegen veilig zijn voor fietsers, is er geen directe aanleiding deze wegen af te waarderen.

De wegen vormen de aders van Heemstede en zorgen voor een afwikkeling van grote volumes verkeer. Daarbij neemt, bij afwaardering van de oost-west verbindingen, het belang van de noord zuid verbindingen toe. Om toch van oost naar west te komen en vice versa zullen er grotere verplaatsingen nodig zijn om naar de overgebleven oost west verbindingen te komen.

Met het behouden van de GOW 50 voor de doorgaande wegen heeft de wegbeheerder een betere mogelijkheid het verkeer te sturen. Als snelheden dicht bij elkaar komen te liggen maken weggebruikers andere keuzes en verliest de wegbeheerder een deel van de sturing van het verkeer.

3.1 Overwegingen

Overwegingen om een GOW 50 te behouden of af te waarderen liggen bij de functie van het verkeer. Doel is te zorgen dat doorgaand verkeer zo kort mogelijk binnen de gemeente verblijft daarmee vervuiling en lokale vertragingen beperkt blijven.

De “bereikbaarheidsvisie Zuid Kennemerland” schetst een groei van arbeidsplaatsen in de regio Amsterdam en Schiphol en een afname van arbeidsplaatsen in de regio Haarlem.

Echter de kwaliteit van wonen in de regio kustgemeenten en de bouwopgave voor Haarlem laten een verwachte groei zien van het aantal inwoners in de regio Haarlem - Heemstede.

Als gevolg van de verschillen tussen de groeivisies voor wonen en werken zal het aantal forensen toenemen. Met de beperkte uitvalswegen van Haarlem zal ook het aantal autobewegingen door Heemstede toenemen. Simulaties in het regionale verkeersmodel maken de toename van deze stromen zichtbaar.

De volgende elementen zijn van belang van het behoud van de GOW 50:

Hiërarchie van wegen. Wegcategorieën hebben onderlinge verschillen. Het doel van deze verschillen is het motorverkeer te sturen naar een snellere afhandeling via een hogere wegcategorie.

Als er geen veiligheidsrisico's zijn vanuit de infrastructurele inrichting voor het langzame verkeer, heeft een vlotte afhandeling van het verkeer voordelen voor de leefbaarheid in Heemstede.

Aanrijtijden voor Ambulances en Brandweer zijn cruciaal. Hulp in de eerste 6 minuten kan het risico op overlijden bij hartstilstand met 25% verminderen en blijvend hersenletsel voorkomen. Bij brand kan een korte aanrijtijd het verschil maken tussen een gecontroleerde of een uitlaande brand. De Brandweer hanteert daarbij een bereikbaarheid van een brand binnen 8-10 minuten. Uitbreiding van de “het Nieuwe 30” naar doorgaande wegen verhoogd het risico van late assistentie voor een aantal wijken aan de westzijde van Heemstede.

Het verkeer veiliger maken voor voetgangers.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 heeft de Nationale ambitie 0 verkeersdoden in 2030 en promotie van “duurzaam mobiel”. Daarbij hoort het scheppen, verbeteren en onderhouden van de mogelijkheid zich veilig te voet in de openbare ruimte te kunnen verplaatsen.

Het verkeer veiliger maken voor fietsers.

Een GOW 50 moet in een vrijliggend fietspad dan wel een aanliggende fietsstrook voorzien. Voor een GOW 30 wordt voor fietsstroken gekozen. Echter een bestaand vrijliggend fietspad hoeft niet afgewaardeerd te worden. Met de landelijke promotie van mobiliteit per fiets kan bij herinrichting meer ruimte ingeruimd worden voor de fietser en maakt deze inrichting bereikbaarheid toekomstbestendig.

Verder is het promoten van fietsmobiliteit een alternatief om autoverkeer te verminderen en vitaliteit van ouderen te bevorderen. Door de elektrische fiets zijn grotere afstanden overbrugbaar en is de fiets vaker een reëel alternatief voor de auto. Het CBS onderzoekt jaarlijks de gereden fietskilometers per leeftijdsgroep. Daaruit blijkt dat de meeste kilometers door de schoolgaande jeugd (middelbare school) gemaakt worden onmiddellijk gevolgd door de 65+ers.

Prioritering van het openbaar vervoer.

Om het openbaar vervoer als een reëel alternatief voor de eigen auto te promoten zijn van belang; een hoge frequentie van de dienst, stiptheid, snelheid en comfort. Dat kan gefaciliteerd worden door een busbaan zonder snelheidsvertragers. De motie “zoek de (OV)verbinding” voorziet een groei van het openbaar vervoer met 50 %. Een belemmering van een mogelijke aansluiting naar de nieuwe OV hub in Haarlem door de geplande herinrichting dient te worden voorkomen.

De busbaan kan gebruikt worden om de aanrijtiden voor Ambulances en Brandweer laag te houden. Daarnaast scheidt een busbaan fietsers van de auto's.

3.2 Veiligheidsscan van bestaande wegen in Heemstede

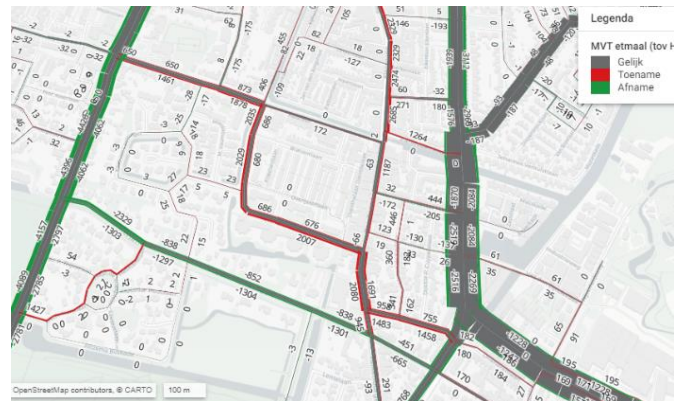
Er zijn in Heemstede bestaande 30-wegen en 50-wegen die niet zijn meegenomen in het Wegcategoriseringsplan en dus niet op de planning staan om aangepakt te worden. In de huidige situatie ontvangt de gemeente regelmatig meldingen van bewoners die aan bestaande 30-wegen en 50-wegen wonen met het verzoek om maatregelen te nemen. De gemeente heeft echter niet de financiële middelen om alle straten tegelijk aan te passen. Op dit moment ontbreekt een totaal overzicht, waardoor de gemeente moeite heeft om te prioriteren in de binnengekomen meldingen.

Om overzicht te creëren is de gemeente bezig met een scan, waarin de bestaande 30-wegen en 50-wegen in Heemstede worden getoetst. Locaties nabij scholen en oversteekvoorzieningen (voor langzaam verkeer) zijn voor hierbij extra belangrijk. De scan geeft de gemeente een totaal beeld welke aanvullende verkeersremmende maatregelen nodig zijn in het kader van verkeersveiligheid en hulp in het prioriteren.

De scan zal apart uitgewerkt worden en te zijne tijd gepresenteerd worden.

4.0 Evaluatie van de wegen in de studie

De doorgaande wegen in de studie hebben met hun intensiteiten een belangrijke en intense verkeersfunctie (zie bijlage 2). Na de uitvoering van de beide tranches van het WCP zullen de intensiteiten op deze wegen nog verder toenemen vanwege de afwaardering van belangrijke oost-west ontsluitingen binnen Heemstede en de groeicijfers door woningbouw en economische ontwikkelingen in de regio zuid Kennemerland. Afwaarderen van de wegen in de studie zou kunnen leiden tot langer verblijf van doorgaand verkeer in Heemstede ook op wegen in woonwijken.



Simulatie: effect op wijkwegen bij afwaardering van de hoofdwegen naar 30 km/u

Het plaatje hierboven toont een simulatie in het regiomodel waarin de effecten op de wegen met een verblijfsfunctie zichtbaar gemaakt zijn, bij afwaardering van alle wegen in Heemstede naar 30 km/u. De simulatie toont dat weggebruikers bij kleinere snelheidsverschillen vaker een kortere route zullen kiezen en zich door woonwijken gaan verplaatsen. Real-time navigatie diensten (b.v.: Flitsmeister, Waze) zouden deze druk voor de keuze van een alternatieve route verder opvoeren. Dit ongewenst effect gaat gepaard met een verhoogd risico door toename van de verkeersongevalligheid en afname van de leefbaarheid in woonwijken als gevolg van toenemend doorgaand verkeer.

4.1 Cruquiusweg

Door de bouwopgave in Haarlem-Schalkwijk en de groei van de werkgelegenheid in het oosten van de regio Kennemerland, zal de toename van de forensen verplaatsingen een groei van het verkeer op de verbinding Schalkwijk- N201 laten zien.

Afknippen van de bloedvaten, met als gevolg een verplaatsing van het bloed van de aders naar de haarvaten, is een effect duidelijk van toepassing op het verkeer en zichtbaar in de simulaties.

Verschuiving naar de wijkwegen: Door het niet afwaarderen van de Cruquiusweg wordt een minder grote verschuiving zijn naar de wijkwegen verwacht. Door de verwachte groei van de regio en het verkeer, zijn verschuivingen naar de wijkwegen echter niet uit te sluiten. Slechts toevoegen van nieuwe ontsluitingen aan de oostzijde van Haarlem-Schalkwijk, naar de N201 of N205 zal aan een werkelijke ontlasting van het verkeer door Heemstede en aan een verlaging van de intensiteiten op de Cruquiusweg bijdragen.

Op wegen binnen de bebouwde kom, zal door een verlaging van de snelheden van 50 naar 30 km/u de verwerkingscapaciteit van kruisingen en daarmee de doorstroming verminderen, in het bijzonder op spitsmomenten. Voor de Cruquiusweg waar de verwerkingscapaciteit tijdens de spitsmomenten ook nu al lager is dan de intensiteiten, betekent verlaging van de snelheid een toename van de filevorming en een langer verblijf van het verkeer binnen de kom van Heemstede.

Het advies: - Behouden van de 50 km/u classificatie en inrichting met bovenstaande afwegingen.

- Intensiveer de discussie met Haarlem en de Provincie voor andere ontsluitingswegen.

4.2 Heemstedse Dreef

De Heemstedse Dreef is een van de hoofdverkeersaders in Heemstede. Als aansluiting op de Cruquiusweg kan deze weg grote volumes verkeer verwerken en ontlast daarmee de parallelle noord-zuid verbindingen. Simulaties in het regionale verkeersmodel met een afgewaardeerde

Heemsteedse Dreef, maken de meerwaarde als GOW 50 km/u, weg van een hogere categorie, duidelijk. Intensiteiten van de Heemsteedse Dreef zijn substantieel lager dan de Cruquiusweg. Echter, in het verkeersmodel, verschuift bij afwaardering een deel van het zuid-noord verkeer van de Heemsteedse Dreef naar de parallelle verbindingen, zoals de Binnenweg.

De Dreef draagt met haar HOV-busbaan, met OV diensten op een hoge frequentie, wezenlijk bij als alternatief vervoer voor de auto.

Door de afscherming van de busbaan is de fietsstrook veilig voor auto's. Mogelijk kan met bredere fietsstroken en afscherming met de busbaan voor een nog hogere "subjectieve" fietsveiligheid gezorgd worden.

Het advies: Behouden van de 50 km/u classificatie en inrichting met bovenstaande afwegingen.

4.3 Herenweg

Ook de Herenweg is een van de hoofdverkeersaders van Heemstede. De aansluiting van de Herenweg met de N208 heeft vergelijkbare hoge intensiteiten als de Cruquiusweg, op een smaller wegprofiel. De interactie met de Leidsevaartweg-noord (Het tracé van het station tot de komgrens Haarlem) wordt duidelijk door de verschillende simulaties met individuele afwaarderingen van beide wegen. Daarbij is de capaciteit van de Herenweg beduidend hoger dan van de Leidsevaartweg-noord. Ten zuiden van de kruising met de Zandvoortselaan-Lankhorstlaan zijn de intensiteiten op de Herenweg substantieel lager. De invoering van beide tranches van het WCP en de verwachte groei in de regio zorgen voor verdere toename van de intensiteiten op de gehele Herenweg.

Ook voor de Herenweg geldt dat afwaardering direct effect heeft op de parallelle noord-zuid verbindingen in beide richtingen. De huidige inrichting van de Herenweg kan deze intensiteiten beter verwerken dan de parallelle wegen.

Gebaseerd op het groeiscenario van de "Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland" en de toename van het verkeer op de Herenweg door de invoering van beide tranches van het WCP, werkt een niet afgewaardeerde Leidsevaartweg-zuid ontlastend voor de Herenweg.

Het advies: Behouden van de 50 km/u classificatie en inrichting met bovenstaande afwegingen.

4.4 Leidsevaartweg-Noord

De Leidsevaartweg-noord (tussen Station en komgrens Haarlem) en de Herenweg zijn samen belangrijk voor de afwikkeling van een groot deel van het verkeer van en naar Zandvoort. In de eerste tranche van het WCP is de herinrichting en afwaardering naar 30 km/u van de Lankhorstlaan (gepland 2024) en van de Zandvoortselaan (gepland 2026) opgenomen. Met de herinrichting van beide wegen zal het verkeer via de Zandvoortselaan afnemen. Het verkeer dat nu via de Herenweg naar Zandvoort wil zal zich voor een deel naar de Leidsevaartweg-noord verplaatsen. Het belang van De Leidsevaartweg-noord, in de afwikkeling van het verkeer naar Zandvoort, zal daardoor groter worden. Het verkeer vanaf de Heemsteedse dreef dat nu via de Lankhorstlaan rijdt zal zich deels verspreiden over andere routes.

In de bestaande inrichting van de Leidsevaartweg-noord is het bestemmingsverkeer en het langzaam verkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. De veiligheid van het langzame- en bestemmingsverkeer zijn daarmee geen overweging voor een afwaardering. Door de beperkte breedte van de hoofd baan is er te weinig ruimte om het verkeer te mengen voor een correcte inrichting van een 30 km/u weg.

Met slechts 2 toegangswegen naar Zandvoort is de route via Heemstede belangrijk voor Zandvoort en zorgt de huidige snelheids categorie voor het kortste verblijf in Heemstede.

Het advies: Behouden van de 50 km/u classificatie en inrichting met bovenstaande afwegingen.

4.5 Glipperdreef inclusief de Valkenburgerlaan tot aan het Valkenburgerplein

De Glipperdreef-Valkenburgerlaan heeft een belangrijke functie in Heemstede, in de ontsluiting van meerder woonwijken, de oost-west als ook noord-zuid verbinding. De Glipperweg-Valkenburgerlaan kent gescheiden rijbanen met een brede middenberm, met fietssuggestiestroken op het tracé vanaf de woonwijk Merlenhoven tot het Valkenburgerplein. Op het tracé Sportparklaan tot het valkenburgerplein is het aan de oostzijde mogelijk in het weekend te parkeren op de weg. Aan de westzijde geldt deze parkeeronthefing in het weekend tot aan het fietspad, aan het begin van de woonwijk Merlenhoven. Daarmee voldoet de Glipper Dreef niet aan de inrichtingseisen van een GOW50.

Uit de studie blijkt dat afwaarderen van de Glipperdreef naar een 30 km/u weg verwacht wordt dat de Herenweg 60% van het verkeersvolume zal opvangen. De toch al drukke Herenweg zou daarmee 3.500 voertuigen per etmaal extra moeten verwerken. Maar ook de reeds afgewaardeerde Van Merlenlaan en Lankhorstlaan zullen bij afwaarderen van de Glipperdreef-Valkenburgerlaan een toename zien in intensiteiten vanwege de oost-westverbinding die beide wegen vormen ook als ze als 30 km/u wegen ingericht zijn.

Om te voorkomen dat het verkeer op de Herenweg vast komt te staan, is het van belang de Glipperdreef-Valkenburgerlaan als een GOW 50 te behouden.

Van de wegen in de studie is de Glipperdreef-Valkenburgerlaan de minst verkeersveilige weg. Ook bij behoudt als GOW 50, is een herinrichting nodig om de weg als een GOW 50 veilig in te richten. De Glipperdreef-Valkenburgerlaan ontsluit meerdere woonwijken waardoor intensiteiten hoog zullen blijven. Er is hier geen alternatief voor het verkeer. Hoge snelheden vinden hun oorzaken in de breedte van de weg, het ontbreken van fietsstroken en het ontbreken van vertragers. De mogelijkheid om in het weekend op de weg te parkeren creëert een situatie waarbij fietsers zich naar de rijbaan moeten verplaatsen.

Bij inrichting met fietsstroken of fietspaden is het “weekendparkeren” hier niet langer mogelijk.

Het wegprofiel van de Glipperdreef-Valkenburgerlaan klopt niet met de functie als GebiedsOnsluitingsWeg voor een weg met hoge intensiteiten van zowel gemotoriseerd verkeer en fietsers. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zouden fietsers en gemotoriseerd vervoer een eigen plaats op de rijweg kunnen krijgen met een smalle rijloper en brede fietsstroken of fietspaden, waarmee de Glipperdreef-Valkenburgerlaan GOW50 fietsveilig gemaakt zou worden.

Het advies: Behouden van de GOW 50 classificatie. Echter de inrichting aanpassen naar de eisen van een GOW 50 met een correcte en veilige weginrichting waaronder fiets-paden dan wel fiets-stroken, verbreding van de middenberm om de rijloper te versmallen, aanbrenge van verkeersremmers en mogelijk parkeerhavens.

Noot: De Glipperdreef-Valkenburgerlaan maakt GEEN deel uit van het WCP. Er zijn geen voorzieningen opgenomen voor het aanpassen van de Glipperdreef-Valkenburgerlaan. Met een aantal verkeersmaatregelen kan de Glipperdreef verkeersveiliger gemaakt worden. Een definitieve en correcte inrichting met toevoeging van “vertragers” en fietspaden zou opgenomen kunnen worden in het onderhoudsprogramma wegen.

5.0 Vervolgstappen

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 met 50 km/u 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.

De Glipperedreef voldoet niet aan de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor een GOW50. Er is slechts een fietssuggestiestrook waarop in het weekend geparkeerd mag worden.

Er zijn geen financiële voorzieningen voor onderhoud of actualisatie van de huidige inrichting. Inrichting naar de richtlijnen verlangt een volledige aanpak van de Glipperedreef.

Daarmee hebben wij voldaan aan het “amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede punt f.

Bijlage 1 Amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede



Toelichting:

In de commissie Ruimte is gebleken, dat er bij alle fracties draagvlak is om de randvoorwaarden van het Wegcategoriseringsplan (verder genoemd WCP) aan te scherpen tot heel Heemstede maximaal 30 km/uur, mits ook de hulpdiensten daarmee akkoord kunnen gaan.

Gebleken is ook dat er behoefte is aan meer logica, samenhang en duidelijkheid m.b.t. de maximum snelheid en de weginrichting (ETW30, GOW30 en eventueel ook nog GOW50). Het is daarom beter niet te vaak te wisselen van weginrichting en maximum snelheid op een weg [ETW = erftoegangsweg, GOW = Gebiedsontsluitingsweg].

Er zijn ook veel inspraakreacties van bewoners om ook voor doorgaande wegen de maximum snelheid tot 30 km/uur te beperken.

Het raadsvoorstel geeft drie soorten wegvakken aan, die (mogelijk) geschikt gemaakt worden voor 30 km/uur:

1. Wegvakken onderdeel van het Investeringsprogramma 2022-2026;
2. Wegvakken onderdeel van het Investeringsprogramma 2027-2031;
3. Wegvakken, die onderzocht wordt of ze toegevoegd kunnen worden aan het WCP;

Gezien de discussie in de Commissie Ruimte en de inspraakreacties wordt het WCP aangepast. Meer wegvakken worden aangepast in de periode 2022-2026. Meer wegvakken worden aangepast in de periode 2027-2031. En alle doorgaande GOW50 wegen worden toegevoegd als te onderzoeken wegvakken van GOW50 naar GOW30.

De onderbouwing de aanpassing van besluiten 3 en 4 (bedrag van € 13.100.000) is als volgt: Voor de eerste vijf jaar was geraamd €7.000.000 en €2.000.000 organisatorische kosten. Daar komt dan bij:

- César Francklaan (Tussen de Wagnerkade en de Schouwbroekerbrug) naar GOW30, een bedrag van €1.500.000.
- Resterende deel Glipperweg tussen de Prinsenlaan en de kop van de Glipperdreef (of wel de COOP ter hoogte van de Dr Schaezmanlaan) naar ETW30, een bedrag van €440.000.
- Resterende deel van de Zandvoortselaan tot aan de Herenweg, een bedrag van €2.100.000.



S. v.d. Pieterman

M. Radix

A. Rocourt

E. De Zeeuw

O. Boeder

R. Pameijer



Amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede

De raad van de gemeente Heemstede, in vergadering bijeen op 28 oktober 2021,

Besluit:

het raadsvoorstel "Het Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021, met bijbehorende middelen voor de uitvoering" (Zaaknummer: 891055) als volgt te wijzigen:

1. Besluit 1: Het naar aanleiding van de zienswijzen van de commissie Ruimte en de bewoners aangepaste Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021 vast te stellen;
Te wijzigingen in het nieuwe besluit 1:
Het naar aanleiding van de zienswijzen van de commissie Ruimte en de bewoners aangepaste Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021 vast te stellen met de volgende wijzigingen:
 - a) Toevoegen de gehele César Francklaan naar GOW30 of ETW30, in uniforme categorisering als de J Wagenaarlaan, uitvoering in 2023;
 - b) Toevoegen resterende deel Glipperweg tussen de Prinsenlaan en de kop van de Glipperdreef (of wel de COOP ter hoogte van de Dr Schaepmanlaan) naar ETW30, uitvoering in 2025;
 - c) Toevoegen Zandvoortselaan vanaf Leidsevaartweg tot de Herenweg/Lanckhorstlaan naar ETW30, uitvoering in 2026;
 - d) Toevoegen Leidsevaartweg (zuid)* tussen Bennebroek en Manpadslaam (brug) naar ETW30 i.p.v. een te onderzoeken wegvak, uitvoering in 2027-2031;
 - e) Toevoegen Leidsevaartweg (zuid) vanaf de Manpadslaam (brug) tot het station naar ETW30, uitvoering in 2027-2031;
 - f) Toevoegen als te onderzoeken wegvakken van GOW50 naar GOW30: Cruquiusweg, Heemsteedse Dreef, Herenweg, Glipperdreef (inclusief het wegvak van de Valkenburgerlaan ten zuiden van de rotonde tot aan de Glipperdreef) en Leidsevaartweg (noord).

2. Besluit 3: Het bedrag van € 9.000.000 te wijzigen in € 13.100.000;

3. Besluit 4: Het bedrag van € 9.000.000 te wijzigen in € 13.100.000.



S. v.d. Pijperman, M. Radix



A. Koolen



E. De Zeeuw



O. Boeder



R. Pameijer

Bijlage 2:

Intensiteiten van de doorgaande wegen

Invalsweg	Richting	Intensiteit spitsuur	Intensiteit etmaal	Gemiddelde snelheid
Cruquiusweg	Noord	2.050 vtg/u	11.100 vtg/e	59 km/u
	Zuid	1.470 vtg/u	11.500 vtg/e	59 km/u
Heemstedse dreef Noord	Noord	1.200 vtg/u	7.000 vtg/e	48 km/u
	Zuid	1.160 vtg/u	7.000 vtg/e	54 km/u
Herenweg Noord	Noord	1.520 vtg/u	10.100 vtg/e	56 km/u
	Zuid	1.620 vtg/u	11.000 vtg/e	57 km/u
Herenweg Midden	Noord	1.050 vtg/u	6.400 vtg/e	50 km/u
	Zuid	1.000 vtg/u	6.200 vtg/e	55 km/u
Glipperdreef	Noord	790 vtg/u	6.000 vtg/e	58 km/u
	Zuid	1.160 vtg/u	5.800 vtg/e	59 km/u
Invalsweg	Richting	Intensiteit spitsuur	Intensiteit etmaal	Gemiddelde snelheid
Leidsevaartweg Noord	Noord	1.140 vtg/u	7.900 vtg/e	54 km/u
	Zuid	1.020 vtg/u	5.300 vtg/e	57 km/u
Aanvoerwegen				
Zandvoortselaan West	Oost	1.320 vtg/u	10.000 vtg/e	49 km/u
	West	1.760 vtg/u	10.200 vtg/e	44 km/u
Zandvoortelaan Oost	Oost	880 vtg/u	6.700 vtg/e	48 km/u
	West	1.370 vtg/u	8.600 vtg/e	49 km/u

IV infra November 2019