



Heemstede

# Collegebesluit

Collegevergadering: 13 februari 2024

Zaaknummer : 1230776  
Team : Infra en Projecten Heemstede  
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam  
Openbaarheid : Actief openbaar

## Onderwerp

Vaststellen concept definitief ontwerp herinrichting César Francklaan en Johan Wagenaarlaan

## Kernboodschap

Het college heeft ingestemd met het concept definitief ontwerp herinrichting César Francklaan en Johan Wagenaarlaan. Hiermee wordt een definitieve weginrichting vastgesteld. Het college vraagt aan de commissie om een zienswijze en dan met name over de verwerking van de eerder ingediende moties betreffende het wegcategoryeringsplan en in het ontwerp en de kruispunttoepassing Johan Wagenaarlaan – César Francklaan. Na bespreking in de commissie stelt het college het definitieve ontwerp vast.

## Besluit B&W

1. In te stemmen met het concept definitief ontwerp herinrichting César Francklaan en Johan Wagenaarlaan;
2. Het vastgestelde concept definitief ontwerp voor te leggen aan de commissie Ruimte om haar zienswijzen kenbaar te maken (B-stuk).

## Wettelijke grondslag

### Juridisch en beleidskader

- Motie "Veilig verkeer: 30 km in Heemstede" dd. 6 november 2020
- Wegcategoryeringsplan Heemstede 2021
- Amendement voor meer 30 km wegen in Heemstede dd. 28 oktober 2021
- Startnotitie eerste tranche wegcategoryeringsplan
- Plan van aanpak herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan
- Wegenverkeerswet 1994
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV 1990)
- Handreiking gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (CROW)
- Motie "WCP 30 Efficiënt en Effectief" dd. 4 november 2022

- Motie “Zoek de (OV)-verbinding” dd. 4 november 2022
- Motie “Vrijliggende fietspaden” dd. 14 juli 2023
- Motie “Weg categoriseringsplan” dd. 14 juli 2023

## Bevoegdheid

Het vaststellen van het definitief ontwerp is een bevoegdheid van het college. In de Gemeentewet zijn kaders neergelegd waarbinnen college en gemeenteraad opereren. In artikel 160, lid 1, aanhef en onder a, van de Gemeentewet is opgenomen dat het college bevoegd is het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast. Het is de bevoegdheid van de raad om het budget voor de realisatie beschikbaar te stellen. Zoals onder financiën is opgenomen, zijn de geraamde kosten verwerkt in het investeringsprogramma 2024.

## Bestuurlijke achtergrond

Op 28 oktober 2021 is het wegcategoryeringsplan (WCP) vastgesteld. Het wegcategoryeringsplan Heemstede heeft als doel de verkeersveiligheid in Heemstede te bevorderen. Het plan wordt uitgevoerd in een aantal deelprojecten waarvan de herinrichting van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan samengevoegd zijn in het eerste deelproject. Gedurende de totstandkoming van het (concept) Definitief Ontwerp zijn de volgende stappen doorlopen:

- Op 8 maart 2022 is het plan van aanpak voor de herinrichting van Johan Wagenaarlaan en César Francklaan vastgesteld door het college. Tegelijk met het vaststellen van dit projectplan is het voorbereidingskrediet vastgesteld en vrijgegeven.
- De omgeving van de César Francklaan en Johan Wagenaarlaan is voor het schetsontwerp betrokken bij de herinrichting. Er is in juni 2022 een enquête gehouden onder de omwonenden.
- Het schetsontwerp is opgesteld met input van externe adviesbureaus met verschillende kennisachtergronden en de interne gemeentelijke beleidsvelden.
- Op 13 december 2022 is aan de omwonenden en belanghebbenden het schetsontwerp gepresenteerd op een bewonersavond. Zij hebben hier gereageerd op het schetsontwerp.
- De reacties zijn door de interne beleidsvelden beoordeeld en waar mogelijk verwerkt in het voorlopig ontwerp. Het eerste voorlopig ontwerp is op 28 maart 2023 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.
- De inspraakperiode van 6 weken is doorlopen voor het eerste voorlopig ontwerp. Op 11 april 2023 is er een tweede bewonersavond betreft het voorlopig ontwerp voor de omwonenden en belangstellenden gehouden.
- De inspraakperiode is gesloten op 25 april 2023. Na verschillende meldingen is helaas gebleken dat een te groot aantal uitnodigingen voor de bewonersavond en de start van de inspraakperiode niet zijn aangekomen bij de omwonenden.
- Er is daarom op dat moment gekozen om de inspraakperiode geheel opnieuw te doen en om het voorlopig ontwerp in te trekken en deze later opnieuw vast te stellen. Tevens bracht dit de gelegenheid om het voorlopig ontwerp te toetsen aan de in april 2023 gepubliceerde voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.
- Op 5 september 2023 heeft het college het eerdere voorlopig ontwerp herzien en opnieuw vrijgegeven voor inspraak. De inspraakprocedure is gestart na de Cie. Ruimte van 5 oktober 2023 vanwege de afhandeling van de moties rondom het WCP.

- Op 26 oktober 2023 heeft de een derde bewonersavond voor het voorlopig ontwerp plaatsgevonden.

## Motivering

De weginrichting van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan wordt ingericht conform de wegcategorie: Gebiedsontsluitingweg 30 km/u (GOW30). Dit is een nieuwe wegcategorie in Nederland. De wegcategorie GOW30 wordt in Heemstede voor het eerst toegepast op bestaande 'grijze wegen'; wegen met veel aanwonenden tegelijk met een doorstroombaan maar ook met een hoog veiligheidsrisico zoals aangeduid in het SPV. Het doel van de maximumsnelheid afwaarderen van 50 naar 30 km/u is de verkeersveiligheid voor iedereen te verbeteren door een zo veilig verkeerssysteem als mogelijk te creëren. Waar iedere verkeersdeelnemer, van het schoolgaande kind, de forens en de zakelijke rijder tot de actieve oudere veilig deel kan nemen aan het verkeer.

## Argumenten

### *1.1 Het (concept) definitief ontwerp Johan Wagenaarlaan en César Francklaan voldoet aan de GOW30 richtlijnen van het CROW*

Het CROW is een Nederlandse stichting en kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer/vervoer en veiligheid. In april 2023 is van het CROW de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken van het nieuwe GOW30 gepubliceerd. Het (concept) definitief ontwerp voldoet aan deze voorlopige inrichtingskenmerken. Het naleven aan de landelijke GOW30 richtlijnen zorgt voor een uniforme, geloofwaardige en voorspelbare weginrichting, wat bijdraagt aan een duurzaam veilige weginrichting.

### *1.2 Het (concept) definitief ontwerp Johan Wagenaarlaan en César Francklaan doet recht aan eerdere moties en amendementen*

Gedurende het wegategoriseringsproject zijn er moties en amendementen door de raad aangenomen. Er zijn moties aangenomen waarbij opgeroepen werd om integraal te toetsen op praktische, juridische en technische mogelijkheden om tot efficiënte en effectieve uitvoering te komen. De uitkomsten zijn geïntegreerd in het ontwerp. Zo is er voor dit deelproject een verwachte kostenvermindering van €2.500.000,- mogelijk. Verder is er een motie aangenomen waarin wordt opgeroepen om vrijliggende fietspaden te behouden. De vrijliggende fietspaden op de César Francklaan-oost blijven behouden. De maximumsnelheid blijft hier 50 km/u en de bomenstructuur blijft intact. Daarnaast blijft het in ontwerp mogelijk om verschillende vormen van (H)OV over de wegen te laten rijden en toekomstige beschikbaarheid voor mogelijke uitwaaiingen. Zo wordt voldaan aan de motie betreft het openbaar vervoer. Het ontwerp doet recht aan de eerdere moties van de raad.

### *1.3 De inspraakperiode heeft plaatsgevonden en de reacties hebben geleid tot enkele wijzigingen.*

Bewoners en belanghebbenden hebben de gelegenheid gehad hun zienswijzen in te brengen. Er zijn veel reacties binnengekomen. Deze reacties zijn beoordeeld en hebben tot enkele aanpassingen in het (concept) definitief ontwerp geleid. Daarnaast zijn naar aanleiding van de verschillende inspraakreacties onderzoeken door externe adviesbureaus gedaan.

## **2. Verkeer**

### *2.1 Het verkeerskundig ontwerp voldoet aan de CROW-richtlijnen*

Een gespecialiseerd extern adviesbureau heeft het onafhankelijke verkeerskundig ontwerp opgesteld. Gedurende de voortgang van het project zijn er een aantal additionele toetsingen geweest door het externe adviesbureau waaronder de keuze voor de kruispuntinrichting.

### *2.2 Keuze rotonde als kruispunttoepassing Johan Wagenaarlaan – César Francklaan*

In de aanloop van het project is de keuze gemaakt om het kruispunt Johan Wagenaarlaan – César Francklaan uit te voeren als een rotonde. Het initiële uitgangspunt bij de aanvang van het project dat beide wegen de wegcategorie GOW30 zouden krijgen. Gedurende het ontwikkelproces is dat uitgangspunt veranderd. Dit is vanwege de gepubliceerde GOW30 richtlijnen en verschillende moties van de raad betreft de efficiency en vrijliggende fietspaden. Er is de keuze gemaakt om de wegcategorie van de César Francklaan-oost als GOW50 en tevens de jonge bomenstructuur te behouden.

Er is bij de bouw van de appartementencomplexen aan de Händellaan in 2018 afgezien van de aanleg van een rotonde. De uitgangspunten in het huidige ontwerp zijn wezenlijk anders dan de verkeerssituatie uit 2018 gezien de toename van verkeer, de verandering van wegcategorie op het verlengde van het traject Johan Wagenaarlaan naar GOW30 per uur, de prioritering van doorstroming voor lokale fietser en doorgang voor wandelaars en geleidelijke doorstroming van gemotoriseerde weggebruikers. Verder is het college zelf ook verandert ten opzichte van 2018. Zo is er afgesproken in het coalitieakkoord om meer gebruik te maken van rotondes om de doorstroming te bevorderen.

Er heeft een extern adviesbureau de verschillende kruispunttoepassingen getoetst voor het kruispunt Johan Wagenaarlaan en César Francklaan. In het onderzoek (bijlage 4) zijn ook de toekomstige verkeersprognoses 2030 meegenomen. In het onderzoek zijn de verschillende toepassing getest. Met name de huidige kruispunttoepassing met verkeerslichten en de door het college voorgestelde enkelstrooksrotonde zijn vergeleken.

Uit het onderzoek blijkt dat de enkelstrooksrotonde het best scoort op verkeersveiligheid en leefbaarheid met de beste positie voor voetgangers en fietsers. Daarbij scoort de enkelstrooksrotonde beter op verkeersveiligheid dan de turborotonde omdat hier het risico voor afdekongevallen lager is. De aanleg van de rotonde is een hogere investering dan de huidige infrastructuur (met verkeerslichten) te behouden. De beheerkosten voor een enkelstrooksrotonde liggen lager.

De huidige kruispuntoplossing is die van een kruispunt met verkeerslichten. Dat maakt dat de aanleg van deze kruispuntoplossing een goedkope oplossing is. Echter, moet een kruispunt met verkeerslichten worden beheerd en dat zijn jaarlijkse kosten. Verder moet de verkeersregelinstallatie om de 15 jaar worden vervangen. In 2025 dient de huidige verkeersregelinstallatie vervangen te worden.

### *2.3 Investeringsverschillen rotonde/ vri kruispunt*

De investering voor de aanleg van de rotonde zijn incidentele uitgaven van circa €400.000,-. De bestaande inrichting is reeds aangelegd als een kruispunt met verkeerslichten. De bestaande verkeerslichteninstallatie moet vervangen worden. In het investeringsprogramma 2025 is hier reeds

een bedrag van €346.000,- voor opgenomen. Deze investeringen zijn structurele kapitaallasten en worden afgeschreven in 15 jaar. Daarbij moet meegenomen worden dat er ook jaarlijks kosten zijn voor het beheer van de VRI zoals elektra en beheer van de installatie (bijv. onderhoud en vervanging verkeerlichten). Wanneer de prijsverschillen uit het investeringsprogramma voor de vervanging van de verkeersregelinstallatie in 2025 afgezet worden tegen de incidentele kosten voor de aanleg van de enkelstrooksrotonde betekent dat een initieel verschil van ongeveer €50.000,-. Daarentegen zijn de kosten zijn na de eventuele aanleg van een kruispunt met verkeerslichten op gebied van beheer en onderhoud jaarlijks hoger dan voor een enkelstrooksrotonde. Er kan gezien de bovengenoemde prijsverschillen gesteld worden dat een rotonde op de lange termijn een duurzamere en goedkopere optie is.

Het college maakt de keuze om het kruispunt uit te voeren als enkelstrooksrotonde, gezien de verbeterde doorstroming en een rustiger wegbeeld. Daarbij heeft een rotonde altijd een verkeersremmende werking. Een rotonde kan de overgang van 50 km/u naar 30 km/u geleidelijk mogelijk maken. Bovendien heeft het toepassen van een rotonde aanzienlijke voordelen voor langzaam kwetsbaar verkeer (fietsers en voetgangers). Reguliere kruispunten kenmerken zich door een verhoogd risico op ongevallen. Over het algemeen geldt dat de rotonde de meest veilige kruispuntvorm is.

#### *2.4 Externe toetsing kruispunt/ rotonde*

Naar aanleiding van de inspraakperiode is er een aanvullende toetsing geweest door een extern adviesbureau om specifiek inzicht te krijgen op de uitvoering van de kruispunttoepassing. Het adviesbureau heeft de toetsing gemaakt en dat concludeert alles overwegende de rotonde de betere keuze is voor lokaal veilig verkeer. De conclusie vermeldt (bijlage 7, pagina 16):

*'Het adviesbureau geeft alles overziend aan dat het kruispunt uitvoeren met een rotonde de meest geschikte kruispuntvorm is. Er wordt hier een veilige entree gecreëerd naar Heemstede die voor fietsers en voetgangers de prettigste en vlotste oplossing biedt en die past in de gewenste gelijkwaardigheid tussen de takken. De aanleg van de rotonde zorgt voor een verbetering van de verblijfsfunctie. Een rotonde maakt van het kruispunt meer een plek in de wijk, in plaats van een kruispunt waarin alleen (gemotoriseerd) verkeer de nadruk heeft. Wel wordt benadrukt dat de gemeente de verwachte ontwikkelingen van de auto-intensiteiten in de regio na 2030 verder te verkennen. Er dient onderzocht te worden op welke manier autoverkeer van en naar, en vooral door, Heemstede kan worden beïnvloed. Het kan blijken dat hiervoor een verkeers-oplossing met meer capaciteit wenselijk is en/of een verkeersoplossing die meer sturing- en doseermogelijkheden biedt. Een rotonde kan zorgen voor een doserende werking vanuit het oosten, de mogelijkheden tot sturing is dan wel minder groot'.*

De belangrijkste reden om voor de rotonde te kiezen is het principe van lokaal veilig en leefbaar verkeer. Het is veiliger voor fietsers en voetgangers en over het algemeen zijn kruispunten met verkeerslichten minder veilig dan een enkelstrooksrotonde. De regionale bereikbaarheid is belangrijk en we leggen evenzeer de nadruk op lokale verkeersveiligheid en leefbaarheid. Beide kruispunttoepassingen zijn verkeersveilig, gezien de veiligheid en leefbaarheid van het langzaam verkeer. Er wordt de commissie Ruimte gevraagd om een zienswijze op de kruispunttoepassing Johan Wagenaarlaan en César Francklaan.

### *2.5 De vrijliggende fietspaden blijven behouden*

De vrijliggende fietspaden op het wegvak César Francklaan-oost (Wagnerkade tot de Schouwbroekerbrug) worden behouden in het herziene voorlopig ontwerp. Dit is een gevolg van het behouden van de wegcategorie van 50 km per uur op dit wegvak. De huidige weginrichting met vrijliggende fietspaden en de middenberm blijven. Met het behouden van de vrijliggende fietspaden wordt uitvoering gegeven aan de raadsnotie met betrekking op vrijliggende fietspaden.

### *2.6 De wegcategorie voor de César Francklaan-oost wordt GOW50*

In de voorlopige inrichtingskenmerken voor de wegcategorie GOW30 wordt het belang van omgevingsaspecten voor deze GOW30 benadrukt. Dat zijn de factoren langs of in de omgeving van een weg en zijn van grote invloed op de geloofwaardigheid van de snelheid. Belangrijke omgevingsaspecten zijn dichtheid en korte afstand van bebouwing op de weg of de aanwezigheid van belangrijke functies zoals woningen winkels of scholen. Deze aspecten ontbreken in dit gedeelte van de César Francklaan. Daarom is gekozen om de wegcategorie GOW50 te behouden.

## **3.Verharding**

### *3.1 De rijbaan wordt uitgevoerd in asfalt*

De wegen in het (concept) definitief ontwerp worden uitgevoerd (behouden) in asfaltverharding. Uit verkeerstellingen is gebleken dat er meer dan 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal voorkomen op de Johan Wagenaarlaan. Deze intensiteiten zijn te hoog om te kiezen voor een uitvoering in klinkerverharding.

Daarnaast is uit de inspraakreacties de wens uitgesproken voor het behouden van asfaltverharding vanwege de angst op geluidsoverlast bij klinkerverharding. Zowel de Johan Wagenaarlaan als de César Francklaan zijn reeds uitgevoerd met een asfaltverharding en zijn eenvoudig aan te passen naar de nieuwe weginrichting. Bij toepassing van klinkerverharding zou er een kostbare nieuwe fundering aangebracht moeten worden.

### *3.2 Geluidsreducerend asfalt op de wegvakken waar 50 km/u wordt gereden*

Op de César Francklaan-oost wordt het asfalt vervangen voor geluidsreducerend asfalt. Door technische ontwikkelingen is het motorgeluid van de auto steeds verder afgenomen en wordt de overlast met name nog ervaren door geluid dat veroorzaakt wordt door het contact van de banden met het asfalt. Geluidsreducerend asfalt reduceert het geluid van de banden op de weg. Geluidsreducerend asfalt werkt alleen goed bij snelheden vanaf 50 km per uur. Bij een snelheid lager dan 50 km per uur is het geluid van de motor sterker dan het geluid dat de banden met de weg maakt. Vandaar dat enkel op de wegen met de wegcategorie GOW50 geluidsreducerend asfalt toegepast wordt.

## **4.Klimaatadaptieve maatregelen**

### *4.1 Er wordt een DIT-riool aangelegd in de Johan Wagenaarlaan en bepaalde gedeeltes van de César Francklaan*

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat bij extreme regenbuien water op straat blijft staan op bepaalde gedeeltes van de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan. Om dit in de toekomst te voorkomen, wordt er een DIT-riool (Drainage transportriool, gecombineerde grondwater, hemelwaterafvoer en -infiltratie) aangelegd. Bij een DIT-riool wordt het hemelwater niet direct afgevoerd naar het riool of oppervlaktewater, maar geïnfilteerd in de ondergrond en zal op een later tijdstip op het oppervlaktewater geloosd worden. Het gevolg is dat er geen overbelasting van het

riool of opstuwning van het oppervlaktewater zal plaatsvinden, waardoor er geen water op straat zal blijven staan. In droge tijden zal bij een regenbui het hemelwater tevens in de ondergrond geïnfiltreerd worden, wat gunstig is voor de bomen en planten. Op deze wijze wordt een robuustere grondwaterstand bereikt welke beter bestand is tegen invloeden van het klimaat.

#### *4.2 De bestaande duiker op de César Francklaan ter hoogte van de Wagnerkade wordt vervangen*

Vooraf heeft er overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap van Rijnland en is er gezamenlijk onderzoek gedaan. Uit dit onderzoek is gebleken dat de bestaande duiker onder de Cesar Francklaan te krap is. Bij veel neerslag veroorzaakt deze duiker opstuwning die boven de richtlijnen van het Hoogheemraadschap ligt. Om de doorstroming te verbeteren moet de duiker vergroot worden.

#### *4.3 Er wordt afgezien van een doorvaarbare duiker of brug ter hoogte van Wagnerkade*

Vanuit het participatietraject zijn er verschillende reacties binnengekomen met het voorstel om hier een brug of doorvaarbare duiker aan te leggen en zo recreatieve vaart mogelijk te maken. Een extern adviesrapport heeft dit onderzocht (zie bijlage 6). Hieruit blijkt dat het zeer onwenselijk is om een doorvaarbare duiker te realiseren in de César Francklaan. Er moeten veel bomen worden gekapt, kabels en leidingen verlegd en maatregelen worden getroffen tegen wateroverlast van de toekomstige brug aan de omliggende percelen. Daarnaast brengt een brug de verkeersveiligheid voor fietsers in het geding. Daarbij kunnen er slechts ca. 17 ligplaatsen worden gecreëerd, welke weinig opbrengsten zullen leveren. Voor een brug gelden dezelfde genoemde nadelen. Er wordt daarom gekozen om geen doorvaarbare duiker of brug te realiseren maar de bestaande duiker te vernieuwen.

## **5. Groenvoorziening**

### *5.1 De groenvoorziening wordt verbeterd*

De huidige weginrichting blijft grotendeels behouden. De groenvoorziening wordt verbeterd door zo veel mogelijk te optimaliseren. De middenberm op de Cesar Francklaan tussen de rotonde en de Wagnerkade en bijbehorende jonge bomenstructuur blijft behouden. Dit is een bijkomend voordeel van het in stand laten van de wegcategory GOW50 op de César Francklaan het deel tussen de Wagnerkade en de Schouwbroekerbrug en hiermee behoudt de laan de statige uitstraling.

Daar waar de verharding wordt verminderd komt er groen bij. Zo ontstaat er meer ruimte voor groen. Er wordt rekening gehouden met de benodigde ruimte voor de boomwortels en het kroonvolume als de bomen tot volledige wasdom zijn gekomen. Er is een Boom Effect Analyse (BEA) uitgevoerd door een externe boomverzorgingsspecialist. Met het onderzoek is de toestand van de bomen in het plangebied inzichtelijk geworden. Op een aantal locaties zullen extra bomen worden aangeplant om hittestress te voorkomen

In het oostelijke deel van de César Francklaan (Wagnerkade en de Schouwbroekerbrug) wordt een parkachtige groeninrichting nagestreefd door het gebruik van variatie in inheemse bomen, struiken en kruidige grassen. In het voorlopig ontwerp wordt hiermee de biodiversiteit geoptimaliseerd. In het oostelijke deel van de Johan Wagenaarlaan wordt ook bekeken op welke wijze de groenfunctie versterkt kan worden. Het groenontwerp is inpasbaar met de boven-, en ondergrondse infrastructuur en zorgt voor een aanzienlijke groenoptimalisatie.

## Kanttekeningen, risico's en beheersmaatregelen

### *Stikstofdepositie*

Sinds eind 2022 geldt de stikstofwetgeving ook voor projecten in de openbare ruimte. De depositie zal de komende periode bekeken worden en de effecten op de natuur zullen inzichtelijk worden gemaakt. Mogelijk is het dan noodzakelijk om maatregelen te nemen om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de depositie verder terug te brengen, zoals de inzet van elektrisch materieel. Op korte termijn wordt duidelijk of hiervoor extra kosten geraamd moeten worden. Dit is een financieel risico voor het project.

### *GOW30 inrichtingskenmerken*

De inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW zijn voorlopige kenmerken. Het kan zijn dat na verloop van tijd de kenmerken worden aangepast. Het gaat in de handreiking nadrukkelijk over voorlopige inrichtingskenmerken omdat definitieve inrichtingskenmerken of ontwerprichtlijnen pas vastgesteld kunnen worden, wanneer de effecten in de praktijk voldoende zijn aangetoond.

### *Toekomstige buslijnen*

Het project "OV Lijnennetstudie ZKL" waarbij een gezamenlijke lijnennetpropositie in de GR Bereikbaarheid (Haarlem, Heemstede, Bloemendaal & Zandvoort) aan de provincie wordt aangeboden is in de afrondende fase. In de lijnennetpropositie staan geen verandering in OV-lijnen die een andere weginrichting of kruispuntoepassing vereisen in het project Johan Wagenaarlaan en César Francklaan. De uiteindelijke concessie in 2027 geeft pas duidelijkheid over de definitieve lijnenstudie. Met de afwaardering van de Johan Wagenaarlaan en/of César Francklaan naar 30 km per uur kunnen ov-diensten nog steeds gebruik maken van beide wegen.

### *GOW50 César Francklaan-oost*

Een gedeelte van de César Francklaan blijft een maximumsnelheid van 50 km per uur behouden. Daarmee wordt afgeweken van een eerder vastgesteld amendement. Voortschrijdend inzicht door de publicatie van de inrichtingskenmerken GOW30 en de diverse moties die oproepen tot een financieel behouden herinrichting wijst uit, dat deze keuze een financieel voordelige maar bovenal verkeersveilige keuze is.

## Duurzaamheid

In het project is de duurzaamheidsambitie van de gemeente op verschillende manieren verwerkt. Het ontwerp is klimaatadaptief ingericht. Er wordt extra groen aangeplant en de bestaande bomen krijgen meer ruimte om te groeien. Bij de uitvoering van het project wordt ingezet op zo veel als mogelijk hergebruik en duurzame verwerking van vrijkomende materialen. Bij het aanbrengen van de verhardingen in de rijwegen wordt vanwege het minimaliseren van het onderhoud in de toekomst steeds gekozen voor een robuust ontwerp. Voor een gezonde samenleving is het van belang om iedereen zoveel mogelijk te betrekken bij het arbeidsproces. In het project betrekken we daarom een diversiteit aan mensen en zetten in op een Social Return On Investment (SROI).

Duurzaamheidsaspecten worden verder uitgewerkt in het bestek, zoals:

- Hergebruik van materialen waar dat mogelijk is;
- Ledverlichting als straatverlichting;
- Vrijkomende materialen duurzaam verwerken;



- Stellen van eisen ter voorkoming van hinder tijdens de uitvoering;
- Gebruik SROI;
- Toekomst bestendig inrichten door rekening te houden met klimaatveranderingen.

## Financiën

Het eerste deel van het wegcategoryeringsplan is vastgesteld in 2021 met bijbehorende financiële middelen(A-stuk). Hierbij is ook besloten het investeringsprogramma aan te passen met de WCP-projecten. De investeringen in de César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan zijn samengevoegd tot één project. Dit is verwerkt in de voorjaarsnota 2022.

Jaartal	Herinrichting	Investeringen:
2022	Johan Wagenaarlaan	€ 3.400.000, -
2023	César Francklaan	€ 2.850.000, -
	<b>Totaal</b>	<b>€ 6.250.000, -</b>

### *Vorbereidingskrediet*

Om de voorbereiding tijdig te kunnen starten voor het project herinrichting César Francklaan en Johan Wagenaarlaan is een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld op 8 maart 2022 **€625.000**.

### *Investeringsverlaging*

Gedurende het proces is het ontwerp getoetst op de praktische, juridische en technische mogelijkheden. Dankzij de publicatie van de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van het CROW is deze toetsing gemakkelijker. De publicatie van de GOW30 inrichtingskenmerken zorgen voor nieuwe mogelijkheden en kansen in het wegontwerp. Deze mogelijkheden maken ook een aanzienlijke investeringsvermindering mogelijk. Voor het project Johan Wagenaarlaan en César Francklaan is een verwachte investeringsvermindering van € 2.647.000, - mogelijk. De investeringen worden lager door oor aanpassingen in de verhardingen, het wijzigen van de wegcategory op de César Francklaan-oost en subsidies. Gedurende het proces worden er nog andere subsidies bekeken.

Investeringsverlaging	Investering:
Johan Wagenaarlaan - Andere keuze verharding (blijft asfalt)	-€ 1.600.000, -
Johan Wagenaarlaan - Impulsregeling klimaatadaptatie (subsidie	-€ 147.500, -
César Francklaan - Wijziging wegcategory	-€ 900.000, -
<b>Totale besparingen</b>	<b>-€ 2.647.000, -</b>

Na de vaststelling van het definitief ontwerp worden de definitieve investeringsverlagingen verwerkt in de reguliere P&C producten.

De verwachting is dat met de beschikbare middelen het plan kan worden gerealiseerd. Bij de voorstellen voor vaststelling van het plan wordt nader ingegaan op het totaaloverzicht van de investering raming en wordt het restant-/uitvoeringskrediet beschikbaar gevraagd (er is reeds een voorbereidingskrediet van € 625.000 in 2022 vrijgegeven).

## Samenwerking en communicatie

De bewoners van de César Francklaan en Johan Wagenaarlaan e.o. zijn van de inspraakperiode op de hoogte gebracht en hebben op het plan kunnen reageren tot 7 november 2023. Voor de betrokkenen is op 26 oktober 2023 een inloopavond georganiseerd in het raadhuis waar men vragen over het ontwerp konden stellen. De inspraakreacties op het herzien voorlopig ontwerp dd. 5 september 2023 zijn terug te vinden in de nota van beantwoording herzien voorlopig ontwerp nieuw. De inspraakreacties die eerder zijn ingediend op het voorlopig ontwerp dd. 28 maart 2023 zijn terug te vinden in de nota van beantwoording voorlopig ontwerp oud.

Gedurende het project is er nauw contact geweest met diverse belangrijke stakeholders. Middels periodieke overleggen zijn de stakeholders op de hoogte gesteld van de planvorming. De fietsersbond, nood- en hulpdiensten, OV-dienst en de werkgroep toegankelijkheid zijn per e-mail op de hoogte gebracht van de inspraakperiode.

Na behandeling van het concept-DO in het college, worden de bewoners en belanghebbenden geïnformeerd over de verwerking van de inspraakreacties op de voorlopige vaststelling van het plan en de behandeling in de commissie Ruimte. Hierbij wordt men geattendeerd op de mogelijkheid van inspreken bij de commissievergadering. Het concept-DO wordt op de website geplaatst. Om de overige inwoners van Heemstede en andere belanghebbenden te informeren komt er informatie in HeemstedeNieuws (Heemsteder) en op de gemeentelijke website.

## Planning/uitvoering

Fase & Besluitvorming	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Concept Definitief Ontwerp in college	■										
Concept Definitief Ontwerp in commissie Ruimte (B-stuk)		■									
Vaststelling Definitief Ontwerp (C-stuk)			■								
Maken bestek				■	■	■	■				
Aanbesteding en gunning								■	■		
Uitvoering										■	■

Na vaststelling van het concept Definitief Ontwerp door het college wordt om een zienswijze van de Commissie Ruimte gevraagd. Na de zienswijze zal het college het definitief ontwerp (DO) vaststellen. Na vaststelling DO wordt gestart met het opstellen van het bestek om de werkzaamheden te kunnen aanvangen. De verwachting is dat de uitvoering kan starten vanaf november 2024.

## Bijlage(n)

1. (concept) Definitief ontwerp dd. 5 februari 2024;

2. (concept) Definitief ontwerp inrichtingsplan CF-laan en JW-laan (dwarsprofielen 1) dd. 5 februari 2024;
3. (concept) Definitief ontwerp inrichtingsplan CF-laan en JW-laan (dwarsprofielen 2) dd. 5 februari 2024;
4. Nota van beantwoording voorlopig ontwerp 1<sup>e</sup> inspraakperiode dd. 28 maart 2023;
5. Nota van beantwoording herzien voorlopig ontwerp 2<sup>e</sup> inspraakperiode 5 september 2023;
6. Memo Johan Wagenaarlaan en César Francklaan Heemstede, doorvaarbare duiker dd. 4 februari 2024;
7. Afweging kruispunt Johan Wagenaarlaan en César Francklaan dd. 1 februari 2024.