

## **Terugkoppeling bewonersavond en eerste reacties naar aanleiding van het schetsontwerp herinrichting Johan Wagenaarlaan en César Francklaan**

### **Inleiding**

Op 13 december 2022 heeft de gemeente Heemstede een informatieavond gehouden in het raadhuis. Tijdens deze avond is het schetsontwerp voor de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan gepresenteerd. De avond stond onder leiding van avondvoorzitter Joep Stassen. Verkeersbureau Goudappel presenteerde het verkeerskundige gedeelte van het schetsontwerp aan de aanwezige inwoners.

De informatieavond startte gezamenlijk. Joep Stassen zette het programma uiteen en vertelde over de ruimte die er is voor samenwerking. Daarna presenteerde hij de resultaten van de vragenlijst. Deze hadden we eerder naar omwonenden van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan gestuurd. Daarin hebben we gevraagd naar de dingen die voor hen belangrijk zijn in het ontwerp van beide lanen.

Bureau Goudappel sloot het gezamenlijke deel af met de presentatie van het schetsontwerp. Ze legden uit hoe ze tot het ontwerp zijn gekomen. Daarbij vertelden ze meer over de verkeerskundige kanten en de inrichtingskenmerken.

### **Informatiemarkt en reageren op het schetsontwerp**

De aanwezige inwoners gingen daarna uiteen tijdens een informatiemarkt. Voor ieder onderwerp was een tafel ingericht waar men vragen kon stellen aan de verschillende experts. Inwoners konden daarnaast ook via de gemeentelijke website reageren op het schetsontwerp. Dit was mogelijk tot 11 januari 2023.

### **Uitgangspunten schetsontwerp**

Het schetsontwerp is ontworpen vanuit de gedachten en verwachting van de verschillende beleidsvelden en de eerdere inbreng van de omwonenden. Er staat nog niets vast in een schetsontwerp. Het geeft richting aan de keuze die de gemeente kan maken. Omdat het nu nog om een schetsontwerp gaat hebben we gevraagd om een reactie. Bezwaar maken is nu dan ook niet mogelijk omdat we nog geen besluit nemen. Het schetsontwerp hebben we gepresenteerd en inwoners hebben gereageerd. De gemeente probeert nu te komen tot een voorlopig ontwerp. Na de vaststelling hiervan start de officiële inspraakperiode.

### **Reacties schetsontwerp**

De gemeente is blij met de betrokkenheid van inwoners. Er zijn veel reacties binnengekomen. We hebben deze verdeeld per onderwerp. Een aantal onderwerpen zijn verwerkt in het voorlopige ontwerp. Hierbij houden we rekening met de eerdere uitgangspunten in het plan van aanpak. Hieronder leest u meer informatie en een globale toelichting per onderwerp. Een verdere toelichting geven we bij de presentatie van het voorlopig ontwerp.



- **Verkeer**

De meeste reacties zijn op het onderwerp verkeer binnengekomen. Door de technische en wettelijke eisen is er beperkt ruimte om voor suggesties. De gemeente vindt het wel belangrijk om te horen wat de wensen en vragen uit de buurt zijn.

***Openbaar vervoer***

Er verandert met de herinrichting niets aan de het openbaar vervoer dat nu over de lanen rijdt. De haltes voor lijn 4 blijven gehandhaafd in de nieuwe situatie. De Provincie Noord-Holland is in onze regio verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, ook bij de provincie is er geen verandering in de buslijn gepland. De César Francklaan en de Johan Wagenaarlaan blijven geschikt voor het openbaar vervoer. Tijdens het ontwerpen van het schetsontwerp is uitgebreid contact geweest met Connexxion.

***Controle 30 km per uur***

De verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van de gemeente en de weggebruikers samen. De gemeente moet ervoor zorgen dat de weg veilig is om te gebruiken. De weggebruiker moet zich houden aan de verkeersregels. Wanneer weggebruikers zich hier niet aan houden is de inzet van handhaving effectief. De gemeente is niet gemachtigd om te handhaven op snelheid. Dit mag enkel de politie.

Het plaatsen van een flitspaal is een taak van het openbaar ministerie, die de opdracht bij de politie legt. De gemeente kan een verzoek doen of doorgeven. Het openbaar ministerie stelt eisen aan een weg voor het plaatsen van een flitspaal. De Johan Wagenaarlaan en de César voldoen beide niet aan de eisen van het openbaar ministerie voor het plaatsen van een flitspaal. Dat verandert ook niet in de nieuwe situatie zolang het openbaar ministerie de eisen niet verandert.

***Maatregelen die het verkeer afremmen***

In het schetsontwerp hebben we verschillende maatregelen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat er minder hard gereden wordt. Zoals een versmalde rijbaan, drempels en een buiging in de weg in de buurt van kruisingen. Zo ook het idee van een rotonde op de plek waar nu een kruising is, op de César Francklaan.

- *Smaller maken van de rijbaan*

We maken de weg smaller. Deze wordt 5,80 meter breed. Hierdoor is verkeer in twee richtingen mogelijk zonder dat het hoeft uit te wijken voor tegenliggers. Voor elke rijrichting is 2,90 meter beschikbaar. Bij een snelheid van 30 km per uur heeft een auto van 1,85 meter breed 2,50 meter breedte nodig. Een vrachtauto van 2,50 meter breed heeft 3,10 meter breedte nodig. Dit heeft te maken met de koersafwijking.

Alleen als twee vrachtwagens elkaar in tegengestelde richting tegemoet rijden, moeten ze snelheid verlagen. Hierdoor wordt de koersafwijking kleiner en rijden ze langs elkaar zonder dat ze naar opzij hoeven.

- *Drempels*

In Nederland zetten we al lang verkeersplateaus en drempels in als veilige en werkende maatregel om het verkeer af te remmen. De gemeente Heemstede maakt daarom ook gebruik van deze maatregel. De drempels worden mogelijk uitgevoerd met asfalt wat zorgt voor minder overlast dan drempels aangelegd met klinkers.

In het schetsontwerp letten we op het evenwicht tussen maximale verkeersveiligheid en minimale omgevingshinder. Er is bij omwonenden angst voor hinder door drempels. Trillingsoverlast is een gevolg dat men meestal ervaart op plekken met een slechte ondergrond. Bijvoorbeeld een zachte kleigrond. Deze ondergrond kan zorgen dat de weg en drempel inzakken. Daardoor kan een drempel in de loop van de tijd gaan afwijken van het ideale ontwerp. Dit kan na een tijd tot trillingsoverlast leiden. We verwachten niet dat dit het geval is in Heemstede, gezien de ondergrond.

- *Buiging in de weg in buurt van de kruisingen*

In het schetsontwerp ligt, voor kruisingen een knik in de weg. Deze buiging zorgt voor afname van de snelheid. Het verkeer rijdt zo op aangepaste snelheid naar de kruising. De voorrang regelen we hierbij door uitritconstructies. De stoep, en mogelijk het fietspad, lopen door en de zijwegen krijgen schuine uitritblokken.

- *Rotonde*

Een rotonde werkt snelheidsverlagend. Bij een kruispunt met een verkeerslicht wil men nog wel extra gas geven om het groene/ gele licht te halen. Daarnaast is de doorstroom op een rotonde vlotter. Hierdoor staan minder auto's stil wat beter is voor het milieu. De geluidsoverlast is ook minder.

### **Parkeren**

We houden het aantal parkeerplaatsen gelijk in de nieuwe situatie. De parkeerplaatsen kunnen wel op een andere plek komen. Openbare parkeerplaatsen zijn voor iedereen. Er is geen garantie of recht om direct voor de woning op een openbare parkeerplaats te parkeren. De gemeente gaat uit van een redelijke loopafstand tussen de openbare parkeerplaats en de woning. Dat is tot 100 meter. De gemeente gaat uit van de landelijke eisen voor de grootte van parkeerplaatsen.

### **Wegontwerp**

In het schetsontwerp passen we het ontwerp van de weg aan. De rijbaan, de fietsstrook en de stoep veranderen. Dit is noodzakelijk om een maximumsnelheid van 30 km per uur mogelijk te maken. Bij het ontwerp is een adviesbureau die expert is in het afwaarderen van 50 km per uur wegen betrokken.

• *Rijbaan*

We maken de weg smaller. Deze wordt 5,80 meter breed. Hierdoor is verkeer in twee richtingen mogelijk zonder dat het hoeft uit te wijken. Voor elke rijrichting is 2,90 meter beschikbaar. Bij een snelheid van 30 km/uur heeft een auto van 1,85 meter breed 2,50 meter breedte nodig. Een vrachtauto van 2,50 meter breed heeft 3,10 meter breedte nodig.

Alleen als twee vrachtwagens elkaar in tegengestelde richting tegemoet rijden, moeten ze snelheid verlagen. Hierdoor wordt de koersafwijking kleiner en rijden ze langs elkaar zonder dat ze naar opzij hoeven. Er is uitgebreid contact geweest met de nood- en hulpdiensten en de OV-dienst.

• *Fietsstroken*

De fietspaden zijn 2 meter breed. Dit is conform de landelijke richtlijnen. De fietser en de automobilist rijden allebei op de rijweg, maar hebben elk een eigen deel van de weg. Ze hebben allebei meer dan voldoende ruimte en zitten elkaar niet in de weg. We gebruiken op Nederlandse wegen al lang fietsstroken die aan de rijweg liggen. In de gemeente Heemstede maken we daarvan gebruik op de Provinciënlaan en de Heemstedse Dreef. Daarnaast gaat de snelheid op de Johan



## Heemstede

Wagenaarlaan en César Francklaan omlaag naar 30 km/uur. De fietsstroken vallen onder dezelfde voorrangssituatie als de rijweg, dat geeft dit duidelijk beeld van de weg. We hebben het schetsontwerp voorgelegd aan de fietsersbond Heemstede en zij zijn positief over het schetsontwerp.

Verhoogde fietspaden (met randen) en paaltjes (sluizen) kunnen een risico zijn voor de verkeersveiligheid van fietsers (eenzijdige ongelukken). Daarbij komt ook dat ze de toegankelijkheid voor mensen met een lichamelijke handicap in de weg staan. We onderzoeken of fietspaden in twee richtingen mogelijk is. Dat gaat om de César Francklaan richting Haarlem, vanaf de kruising Johan Wagenaarlaan aan de noordzijde.

- *Voetpaden*

De voetpaden in het schetsontwerp blijven bijna gelijk. Tijdens het vervolgproces denken we aan de toegankelijkheid van mensen met een lichamelijke handicap. We blijven hierover in contact met de werkgroep Toegankelijkheid Heemstede.

### **Oversteekplaatsen**

Op een aantal slimme plekken worden fiets- en voetgangersoversteekplaatsen uitgevoerd (en blijven zoals nu het geval is).

- *Fietsoversteekplaatsen*

We verbeteren de oversteektijd door het zorgen voor een fietsoversteekplaats. We plaatsen een eiland in het midden van de weg. Hierdoor hoeven fietsers niet in een keer over te steken, maar per rijbaan apart. Dit is niet alleen veiliger, maar ook biedt dit meer oversteekmogelijkheden.

- *Voetgangersoversteekplaatsen*

Op de Johan Wagenaarlaan zorgen we voor zeven voetgangersoversteekplaatsen. Dat zijn meer oversteekplaatsen dan het landelijke advies. Alle oversteekplaatsen krijgen een middeneiland/vluchtheuvel. Hierdoor hoeven voetgangers niet in een keer over te steken. Op de César Francklaan zorgen we voor vijf voetgangersoversteekplaatsen. De voetgangersoversteekplaatsen krijgen een duidelijke markering, we plaatsen borden en verlichting. Door het verlagen van de snelheid naar 30 km/u en de maatregelen rond de oversteekplaatsen zijn automobilisten meer bewust van de voetgangers die willen oversteken.

Bij de Berliozlaan plannen we in het schetsontwerp geen oversteek. Voetgangers maken gebruik van een voetgangersoversteekplaats dicht bij de Wagnerkade en de Heemstedse Dreef. De Berliozlaan is ook geen doorgaande route.

### **Rotonde**

De geplande rotonde werkt snelheidsverlagend en zorgt voor een vlotte doorstroming van verkeer. Er kunnen meerdere auto's tegelijk de rotonde oprijden, zonder dat ze elkaar in de weg zitten. Op de kruising regelen we de doorstroming nu met verkeerslichten. We zorgen op de drie aansluitende wegen (op de rotonde) voor maatregelen die het verkeer moeten afremmen, zoals plateaus of drempels. Volgens de eisen, op ongeveer 70 meter afstand van de rotonde.



### ***Overlast Schouwbroekerbrug***

Er is een reactie op mogelijke overlast op de geplande rotonde wanneer de brug open staat. Op dit moment is er ook hinder als de brug open staat. Een brug staat maar voor korte tijd open. We houden de situatie in de gaten en onderzoeken de maatregelen als die nodig zijn.

- **Verharding van de weg**

#### *Keuze verharding*

Er is gekozen om de rijbaan in de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan uit te voeren in asfalt. We weten nog niet of het asfalt dat er nu ligt opnieuw gebruikt kan worden. De gemeente onderzoekt nog welke type asfalt we gaan gebruiken.

#### *Geluidsreducerend asfalt (fluisterasfalt)*

Zodra er huizen langs een weg staan heb je problemen met geluid. Dan kun je kiezen voor asfalt dat het geluid vermindert, ook wel geluidsreducerend asfalt genoemd. 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. Geluidsreducerend asfalt vermindert alleen het geluid dat de banden met de weg maakt.

Omdat we op de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan de snelheid verlagen naar 30 km/uur, neemt het geluid dus af. Op 30 km/uur wegen gebruiken we liever geen fluisterasfalt. Het is in verhouding duur in aanleg en onderhoud en het is korter te gebruiken. Er is dan vaker werk aan de weg met hinder voor de weggebruikers tot gevolg. Het fluisterasfalt dat er nu ligt is al bijna aan vernieuwing toe.

- **Milieuonderdelen**

#### *Trilling*

Een verkeersdrempel is een soort hobbel in de weg. Als er auto's over rijden kan dat trillingen veroorzaken en daarmee ook geluid. De hoeveelheid en de lengte van de trilling en het geluid hangt van een aantal dingen af. Bijvoorbeeld het type drempel, type ondergrond, type wegdek, de rijnsnelheid en het type auto. Daarnaast is de afstand tot een woning ook van invloed. Het is moeilijk te zeggen hoeveel trillingen een drempel veroorzaakt bij een woning. Daarmee is ook moeilijk te zeggen of deze overlast veroorzaakt. Er gelden geen wettelijke regels m.b.t. trillingen, ook niet vanuit de wet Geluidshinder. Om hinder veroorzaakt door de drempel te voorkomen kunnen we maatregelen nemen. Schokeffect wordt voorkomen om de drempel uit te voeren in hetzelfde materiaal als voor en na de drempel zonder overgangen. Hierdoor worden trillingen en mogelijk ook geluidsoverlast zoveel mogelijk beperkt. De combinatie van drempels met andere snelheidsbeperkende maatregelen (verticale uitbuigingen, max. 30 km per uur, wegversmalling) is de verwachting dat de trillingsoverlast binnen de mogelijkheden zoveel mogelijk worden tegengegaan.

#### *Geluidsoverlast*

De maximumsnelheid op de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan gaat terug naar 30 km per uur. Voor het afwaarderen van 50 km naar 30 km is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. In de Wet geluidshinder wordt wel aangegeven dat bij een reconstructie van een weg een onderzoek moet plaatsvinden, maar een snelheidsverlaging van de weg geldt als uitzondering. Dit komt omdat een snelheidsverlaging eigenlijk altijd zorgt voor een algemeen lager geluidrukniveau vanwege een weg. Een snelheidsverlaging is een sanerende maatregel en daarmee geeft de gemeente dus invulling aan het Actieplan geluid door het geluidrukniveau van deze wegen aan te pakken.

#### *Fijnstof*



Het verlagen van de snelheid zorgt voor minder fijnstofuitstoot. Bij fijnstof is het moeilijk in te schatten wat de bijdrage van een bron is. Het mengsel van een bron is nooit hetzelfde, het kan van minuut tot minuut verschillen. Ook is het weer van invloed. Via het RIVM zijn overzichtskarten van de concentratie fijnstof te vinden. Deze actualiseren ze ieder uur.

- **Groenvoorziening**

*Plantsoenovereenkomst*

Het kan voorkomen dat in het ontwerp plek van de boomspiegels veranderen. Een aantal omwonenden heeft een boomspiegeladoptieovereenkomst. Hierin staat de afspraak om de boomspiegel te onderhouden. Nadat we de lanen hebben vernieuwd kijken we opnieuw wat voor afspraken we hierover maken.

*De bomen die nu in de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan staan*

We controleren jaarlijks de oude platanen in beide lanen. De bomen worden daarbij periodiek onderhouden door de gemeente.

*Boomspiegels ophogen*

Het is niet mogelijk om de boomspiegels op te hogen. Ophoging verhoogt de kans op stamrot wat heel nadelig is voor de boom.

*Groeninrichting César Francklaan (Wagnerkade en Johan Wagenaarlaan)*

Er wordt op de César Francklaan nieuw groen aangeplant. De struiken en kleine bomen die hier worden geplant moeten nog bepaald worden. Ze komen tussen de aanwezige platanen te staan om een meer gesloten rijbaan te creëren.

- **Stedenbouwkundig ontwerp**

De wijken aan de west- en oostkant van de Wagnerkade verschillen van elkaar. De gemeente vindt het belangrijk dat het onderscheid benadrukt blijft. Het vooroorlogs westelijk deel is ruim opgezet en heeft gespiegeld ingerichte wegen met laanbomen, ruime voortuinen en woningen. In het naoorlogs oostelijk deel staan de woningen niet aan de doorgaande wegen. Hier is veel openbaar groen, wat een meer parkachtige omgeving geeft.

Voor het oostelijke deel van de Johan Wagenaarlaan zijn veel mogelijkheden ter verbetering. Aan de ene kant wordt het verloop van wegen en paden aangepast om het eigen karakter te benadrukken. Aan de andere kant is het nodig extra bomen te plaatsen voor meer samenhang en een parkachtige omgeving.

- **Spelen**

Omwonenden geven aan dat ze graag speeltoestellen in de César Francklaan willen hebben. De gemeente bekijkt of en hoe we dit mee kunnen nemen in het voorlopig ontwerp.

- **Waterhuishouding en klimaatadaptatie**

De gemeente onderzoekt of de buisverbinding die de twee wateren met elkaar verbindt bij de Wagnerkade op de César Franklaan vervangen moet worden. Met de mogelijke vernieuwing verandert niets aan de situatie. Het water blijft afgesloten voor de recreatievaart.

- **Openbare verlichting en kunstwerken**



De gemeente bekijkt de openbare verlichting en past deze aan als dit nodig is. Er is extra aandacht voor de verlichting bij de zebrapaden. De ledlampen die nu in de zebrapaden zitten plaatsen we ook in de nieuwe situatie en we onderzoeken of deze verbeterd kunnen worden.

- **Overige reacties**

Er zijn ook een aantal reacties gegeven die niet van toepassing zijn op het schetsontwerp zelf.

- *Vaststelling wegcategoryeringsplan 2021*

De gemeente heeft het wegcategoryeringsplan voorgelegd aan de raad. Voordat de raad hierover een besluit heeft genomen konden inwoners op het plan reageren. Op 28 oktober 2021 heeft de raad het besluit genomen om zoveel mogelijk wegen in Heemstede te verlagen naar 30 km/u. Hieronder vallen ook de César Francklaan en Johan Wagenaarlaan. Deze informatie is na het besluit via de gemeentelijke website gedeeld. Momenteel voeren wij het raadsbesluit van 28 oktober 2021 uit.

- *Groei verkeersaanbod Haarlem-Schalkwijk*

We houden in de ontwerpen rekening met het verkeer in de toekomst. Dit doen we op basis van autonome verkeersgroei en de bij ons bekende ontwikkelingen. Er vinden regelmatig gesprekken plaats met de gemeente Haarlem.