

Beantwoording technische vragen D66

- Een rotonde werkt snelheid remmend en is volgens adviezen veiliger (met vrijliggende fietspaden), maar het zal de doorstroming niet bevorderen (geen voorsorteerstroken) en voor de Händellaan zelfs lastiger zijn (ongelijke verkeersstromen). Ook helpt het niet met de veel gevraagde betere toegang tot Spaarnelicht. Hoe komt dit alles het aspect 'leefbaarheid' ten goede?

In het raadsbesluit het Wegcategoriseringsplan Heemstede 2021, met bijbehorende middelen voor de uitvoering, is een duidelijke keuze gemaakt om de snelheid middels categorisering van wegen in Heemstede aan te passen die (nu) een minder gewenste doorstroomfunctie hebben. Er is gekozen om de Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan te prioriteren, aangezien dit de drukste doorgaande wegen zijn waar de doorstroomfunctie het minst gewenst is.

Deze wegen hebben naast de doorstroomfunctie ook een verblijfsfunctie. Met de afwaardering van deze wegen wordt een betere balans gecreëerd tussen beide functies. Ten gunste van de verblijfsfunctie (aspect leefbaarheid) wordt de verkeersdoorstroming en bereikbaarheid van het verkeer iets beperkt. Om de afwaardering van deze wegen succesvol te laten zijn, dient de route via beide wegen in aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer af te nemen. Betere doorstroming en intensiteit staan haaks op het aspect leefbaarheid.

Er is mede daarom gekozen voor het aanleggen van een rotonde om enerzijds het verkeer gelijkmatiger te verdelen, maar ook om de snelheid te verminderen. Een rotonde werkt altijd verkeersremmend, in tegenstelling tot een situatie dat een automobilist groenlicht heeft op een kruising. Het uitgangspunt van het deelproject Johan Wagenaarlaan en César Francklaan is de maximumsnelheid te verminderen en zo de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verhogen. Door het verminderen van de snelheid in de lanen is een direct gevolg dat de doorstroming verminderd wordt en de leefbaarheid wordt verbeterd. Het aanleggen van een rotonde is dan ook geheel in lijn met het eerdere raadsbesluit.

De verkeersbewegingen van en naar de Handellaan zijn meegenomen in het onderzoek van het externe adviesbureau. Wegen van een lagere orde, zoals de Händellaan, zijn ondergeschikt aan een weg van een hogere orde, zoals de César Francklaan met een verkeersfunctie.

- De kostbare aanleg van de rotonde wordt gedaan ten behoeve van grotere veiligheid. Uit verschillende rapporten(3) blijkt dat het risico en aantal ongelukken in dit gebied gering is (5 in periode 2020 –2023 met 1 gewonde). Natuurlijk willen we beter, maar zal de aanleg van een rotonde dit daadwerkelijk nog verder / helemaal kunnen voorkomen?

Geen enkele weginrichting biedt de zekerheid op 0 verkeersslachtoffers. Zoals aangegeven hebben diverse voor- en nastudies aangetoond dat het aanleggen van een rotonde ten opzichte van een kruispunt met verkeerslichten, een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Ten opzichte van een kruispunt, kent een rotonde veel minder conflictpunten en dus potentieel minder risico op een confrontatie tussen verkeersdeelnemers. De keuze voor een rotonde is ook gemaakt vanwege de verkeersremmende werking, wat met name voor het vervolg richting de Johan Wagenaarlaan (30 km/u) gewenst is.

- Een herinrichting van het kruispunt met VRI naar een rotonde heeft financiële gevolgen. Het is kostbaar maar bij een rotonde hoeven niet jaarlijks de verkeerslichten onderhouden en na verloop van tijd vervangen te worden. Op welke termijn zou dit financieel gunstiger zijn? Kan de VRI in 2030 vervangen worden?

In het investeringsprogramma kadernota 2024-2027 is een bedrag van € 346.000, - opgenomen om de VRI (verkeersregelininstallatie) te vervangen in 2025. De verkeersregelininstallatie op het kruispunt Johan Wagenaarlaan – César Francklaan heeft in 2025 de leeftijd van 15 jaar bereikt, de apparatuur is dan verouderd en dient vervangen te worden. De gemiddelde jaarlijkse beheerkosten per verkeersregelininstallatie in Heemstede zijn ongeveer € 6.100, - per jaar (inclusief onderhoud en elektra). De totale kosten bedragen € 346.000 en onderhoud 2024 en 2025 (€ 12.200) is € 358.200.

De geschatte kosten van de aanleg van een rotonde binnen het project Johan Wagenaarlaan en César Francklaan zijn eenmalig € 400.000, -. Bij de aanleg van een rotonde zijn er geen beheerkosten aan een installatie, zoals bij een VRI.

- *In lijn met het laatste externe advies (en 8000 nieuwe woningen in Schalkwijk), is het niet verstandiger de investering voor een rotonde uit te stellen en later (tegen 2030 conform het laatste advies) te heroverwegen, zeker met oog op de langere termijn financiële situatie van de gemeente?*

Het externe advies waarnaar verwezen wordt geeft aan dat juist de keuze voor een rotonde de meest geschikte kruispuntvorm is. Een rotonde vormt een veilige entree naar Heemstede, die voor fietsers en voetgangers de prettigste en vlotste oplossing biedt. Geheel in lijn met de opdracht van het wegcategoryeringsplan 2021, waarin juist vastgesteld is dat de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan een minder gewenste doorstromingsfunctie hebben, is een rotonde passend. De 8000 woningen in Schalkwijk zijn reeds meegenomen in het externe advies, conform het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2030. Daarnaast sluit de rotonde aan bij de huidige kruispuntoplossingen, die op de rest van de route in Haarlem zijn toegepast, met dezelfde intensiteiten. Indien er toch de voorkeur wordt gegeven aan de investering voor de rotonde uit te stellen. Dan is gezien de levensduur van de VRI de heroverweging in 2040 te laten plaatsvinden wanneer de "nieuwe" VRI is afgeschreven.