

De vragen aan het college WCP J. Wagenaarlaan en C. Francklaan zijn na overleg met de griffie geïnterpreteerd als technische vragen en dusdanig beantwoord.

1. Uit het rapport van Goudappel blijkt niet dat er een voorkeur, of noodzaak is voor een rotonde. In 2018 is na onderzoek vastgesteld dat verkeerslichten op deze kruising het beste instrument is om het verkeer te sturen en te doseren. De verkeersintensiteit gaat alleen maar toenemen. Dus lijken verkeerslichten nog steeds de beste papieren te hebben. Waarom kiest het college dan toch voor een rotonde.

Na het voornemen het oostelijk deel van de CF niet af te waarden naar 30 km/uur (GOW30), heeft Goudappel opnieuw de vormgeving van het kruispunt met de JW beoordeeld. In de afweging kruispunt César Francklaan – Johan Wagenaarlaan van Goudappel is duidelijk aangegeven dat alles overziend de rotonde de meest geschikte kruispuntvorm is. Een rotonde past binnen de verwachte verkeersintensiteiten en is in staat op een verkeersveiliger manier het verkeer af te wikkelen. Een rotonde zorgt voor minder conflictpunten en past binnen een de afwaardering naar 30 km/u (ontmoedigen regionale doorstroming). De verwachte hogere intensiteiten zijn meegenomen in het onderzoek van Goudappel.

Door een pakket van snelheid remmende maatregelen te treffen zoals inrichten naar 30, de aanleg van een rotonde, het versmallen van de rijbaan, het verbreden van de fietsstroken, het uitbuigen van wegen, het toepassen van drempels, wordt beide wegen minder aantrekkelijk. Een mogelijk gevolg is dat minder automobilisten deze route kiezen. Al met al een goede ontwikkeling als we streven naar minder doorgaand verkeer door Heemstede.

2. 75% van het verkeer uit Schalkwijk gaat de J.Wagenaarlaan op. Hoe denkt het college te kunnen voorkomen dat dit verkeer niet alle overige verkeer, (C.Franck, Handellaan, J.Wagenaarlaan uitgaand) gaat blokkeren?

De dominante verkeersstroom gaat vanuit de Johan Wagenaarlaan richting de Schouwbroekerbrug en visa versa. Deze verkeersstroom is momenteel ook de dominante verkeersstroom en zal niet veranderen met de aanleg van de rotonde. In het kruispuntadvies (uitkomst is rotonde) is gebruik gemaakt van de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten en deze zijn doorgerekend op de toekomstige rotonde. De conclusie is dat een toename van 30% extra verkeerbewegingen nog passend is op een rotonde. De verwachting is dat tot 2030 een toename van maximaal 30% van gemotoriseerd verkeer. Er zijn voldoende hiaten in de verkeerstromen om gemakkelijk de rotonde te kunnen oprijden. Dit betekent dat de gemiddelde wachttijden voor de rotonde acceptabel blijven. Vergelijkbaar met wachttijden voor roodlicht nu.

3. Door de keuze van een enkelstrooms rotonde kan bij een gesloten brug het verkeer komende uit de J.Wagenaarlaan het verkeer richting Handellaan en/of C.Francklaan blokkeren. Hoe denkt het college dat te gaan voorkomen?

Een enkelstrooksrotonde kan niet voorkomen dat het verkeer vanaf de Johan Wagenaarlaan of César Francklaan bij een openstaande brug het verkeer blokkeert. Dat geldt momenteel ook voor een kruispunt met verkeerslichten. Zoals op de bijgevoegde afbeelding is te zien kunnen bij stilstaande auto's voor het kruispunt om rechtsaf richting de brug te gaan, geen verkeersbewegingen naar de Handellaan of Cesar Francklaan gaan. Het is inherent aan een openstaande brug dat er gewacht dient te worden. De doorstroming is bij aanleg van een rotonde echter geleidelijk waardoor de effectieve wachttijd korter wordt.



4. In het besluit kiest het college bij de rotonde voor de prioritering van het langzaam verkeer. Waarom heeft het college niet gekozen voor de veiligheid van al het verkeer?

Het college heeft de veiligheid van al het verkeer te allen tijden voorop staan. Een rotonde is veiliger voor alle verkeersdeelnemers. Zoals in het adviesrapport terug is te vinden: "Rotondes zijn veiliger dan conventionele kruispunten, zo blijkt uit onderzoek waarin ongevalsrisico's op verschillende typen kruispunten met elkaar worden vergeleken."

Een rotonde heeft als voordeel op een kruispunt, dat deze de weggebruiker altijd dwingt tot verlaging van de passeersnelheid. Ook het aantal conflictpunten tussen verschillende verkeersdeelnemers is op een rotonde geringer dan op een kruispunt. Langzaam verkeer heeft voorrang en wordt ook niet gehinderd bij een openstaande brug. Een rotonde met vrij liggende fietspaden is daarmee in principe veiliger dan een kruispunt.

5. Een argument om de rotonde aan te leggen is dat men voornemens is de J.Wagenaar aan te wijzen al 30 km/u weg en dat een rotonde zorg draagt voor die snelheid. Stelt het college daarmee vast dat als men nu richting verandert dat de afslag met een hogere snelheid wordt genomen?

Ja, de snelheid ligt hoger wanneer automobilisten een afslaande beweging maken dan wanneer zij een rotonde volgen. Een rotonde heeft altijd verkeersremmende werking. Op de locaties voor de start van een 30 km gebied werkt een rotonde als poort. Bij groenlicht of uitstaande VRI is er geen enkele belemmering om snel door te rijden. De snelheid ligt de rotonde afrijdend beduidend lager, er is meer zicht met 30 km/u zone poort en een lagere snelheid zorgt eerder het juiste verkeersgedrag.

6. Het college kiest voor geleidelijke doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Nu wordt die geleidelijkheid geborgd met de verkeerslichteninstallatie. Deze kunnen het verkeer doseren en middels trajectbegeleiding via de overige installaties zorgdragen voor die geleidelijk doorstroming. Kiest het college met dit voornemen er dan voor om die geleidelijke dosering pas bij de Heemsteedse dreef plaats te laten vinden?

Doseren is geen doel. Verbetering van de verkeersveiligheid wel. Een rotonde is goed in staat, ook met toenemende intensiteiten, het verkeer veilig en vlot af te wikkelen.

De rotonde is zelf al een manier om een geleidelijke dosering te laten plaatsvinden. De geleidelijke dosering vindt momenteel al plaats op de Heemstedse Dreef. Mocht in praktijk verkeersbeïnvloeding (onverwacht) bij de rotonde toch noodzakelijk zijn, dan heeft de gemeente daar mogelijkheden toe, d.m.v. bijvoorbeeld doseerlichten. Dit is ook gebruikelijk bij busbanen die aansluiten op een rotonde, zoals op de César Francklaan ook het geval is.

7. Het rapport van Goudappel geeft aan dat een rotonde een verbetering geeft aan de verblijfsfunctie. Volgens het college gaan dagelijks meer dan 10.000 auto's over deze wegen. Is het college het met HBB eens dat deze cijfers aantonen dat deze wegen een regionale doorstroomfunctie hebben en geen verblijfsfunctie?

Nee, bij wegen met een wegcategorie gebiedsontsluitingsweg is te alle tijden sprake van zowel een doorstroomfunctie als een verblijfsfunctie. Er bevinden zich immers ook woningen met uitritten direct aan beide wegen. De Johan Wagenaarlaan en de César Francklaan-west hebben dus beide zowel een verblijfsfunctie als een doorstroomfunctie. Er is daarom gekozen om deze weg in te richten middels de wegcategorie GOW30.

Uitleg GOW30:

Een GOW30 is een extra wegtype van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De gebiedsontsluitende functie van een GOW30 vereist een zekere mate van doorstroming in de lengterichting, voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer. De toegestane maximumsnelheid op een GOW30 is dan wel 30 km/h (net als op een ETW30), maar de verkeersafwikkeling/rijtijd is op een GOW30 duidelijk beter dan op een ETW30 waar verblijven belangrijker is. De GOW30 kent daarom vaak een intensiever gebruik dan een ETW30.

8. Gelet op de regionale bouwactiviteiten zijn wij het net z'n allen eens dat het verkeer intensiever gaat worden. In het rapport van Goudappel staat bij het bij toename van het verkeer te kiezen voor een verkeersoplossing die meer sturing- en doseer mogelijkheden biedt. Goudappel stelt dat het in dat geval toch verstandiger is om uit te gaan van een kruispunt met verkeerslichten. Gelet op het feit dat verkeerslichten er nu al staan en wij weten dat de verkeersdruk gaat toenemen waarom dan toch kiezen voor een rotonde?

Er is een verwachte toename van het verkeer in 2030 van 29% wanneer er geen aanvullende maatregelen genomen worden. Deze toenemende verkeersintensiteiten zijn reeds meegenomen in het onderzoek van Goudappel. Inclusief de toename van 29% adviseert Goudappel om een rotonde aan te leggen. De argumenten (verkeersveiligheid en leefbaarheid) voor een rotonde acht het college van groter belang dan de mogelijke groei (doorstroming) van verkeer na 2030. De wens is om de verblijfsfunctie een grotere prioriteit te geven, om de verkeersveiligheid en leefbaarheid fors te verbeteren. Omdat er wel een verkeersfunctie is, is gekozen voor een weginrichting dat in beide functies voorziet (GOW30). Het meer prioriteit geven aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid, betekent dat een deel van de doorstroming en bereikbaarheid afneemt.

In het raadsbesluit is vastgesteld dat de afwaardering van de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan zorgt voor een minder aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer, ten gunste van de verblijfsfunctie. Het gevolg is dat minder automobilisten deze route kiezen. De route is minder aantrekkelijk ten opzichte van alternatieven. Al met al een goede ontwikkeling als we streven naar minder doorgaand verkeer door Heemstede.

9. Graag hoort HBB de mening over de stelling van Goudappel die zij stelt telt op 1 februari 2024:Inmiddels is echter besloten om het oostelijk deel van de César Francklaan tot aan de Wagnerkade, het bestaande profiel en de bestaande maximumsnelheid van 50 km/h te laten behouden. Deze keuze sluit aan bij de aanbevelingen van CROW voor de inrichting en omgeving van GOW30 en leidt bovendien tot een kostenbesparing omdat de bestaande fietspaden in stand kunnen blijven. Dit leidt tot de vraag of onder die omstandigheden de realisatie van een rotonde nog steeds de meest gewenste oplossing is. Ook zijn inmiddels de eerste prognoses gereed van het regionale verkeersmodel NZH-ZHN 3.2. Waarmee de meest actuele berekeningen voor de verwachte verkeersstromen in de toekomst in beeld kunnen worden gebracht

Het verkeersontwerp is door hetzelfde onderzoeksbureau opgesteld. Gedurende het ontwerpproces zijn de uitgangspunten gewijzigd. Eerder zou de gehele Johan Wagenaarlaan en César Francklaan gecategoriseerd worden naar een GOW30. Vanwege de aangenomen moties (vrijliggende fietspaden en WCP effectief en efficiënt) en de richtlijnen GOW30 zijn de ontwerpen Johan Wagenaarlaan en César Francklaan-west aangepast. De aanpassing van het uitgangspunt is mede de aanleiding geweest om opnieuw de uitvoering van de kruispuntvorm te toetsen. Daarbij zijn ook de prognoses uit het verkeersmodel meegenomen. Conclusie is dat alles overziend een rotonde de meest geschikte kruispuntvorm is.