



RAPPORT

Samen naar 30 km/u

Uitvoeringsplan

Klant: Gemeente Heemstede

Referentie: BK5303-RHD-RP-1

Status: Definitief/1

Datum: 13 augustus 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 95 00
E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Samen naar 30 km/u
Ondertitel:	Uitvoeringsplan
Referentie:	BK5303-RHD-RP-1
Uw kenmerk	
Status:	Definitief/1
Datum:	13 augustus 2025
Projectnaam:	BK5303
Projectnummer:	BK5303

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Scope	3
2 Analyse huidige wegen	5
2.1 Lanckhorstlaan	6
2.2 Zandvoortselaan	7
2.3 Glipperweg	8
2.4 Sportparklaan	10
2.5 Javalaan	10
2.6 Cruquiusweg parallelweg-noord	12
2.7 Kerklaan	14
2.8 Provinciënlaan	14
2.9 Leidsevaartweg-zuid (binnen de bebouwde kom)	15
2.10 Verzetsstrijdersbuurt	16
2.11 Samenvatting analyse huidige wegen	17
3 Voorgestelde maatregelen	1
3.1 Uitgangpunten	1
3.2 Stakeholders en omliggende gemeentes	2
3.3 Beslisboom	3
3.4 Maatregelen	4
3.5 Kostenraming	18
4 Implementatie- en Communicatieplan	23
4.1 Implementatieplan	23
4.2 Communicatieplan	24

Bijlagen

A1	Ontwerpen per weg
A2	Onderhoudsadvies Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan en Glipperweg

Samenvatting

Het uitvoeringsplan 'samen naar 30 km/u' is voortgekomen uit een raadsinitiatiefvoorstel dat streeft naar een verkeersveiliger Heemstede met een maximumsnelheid van 30 km/u op verschillende mogelijk wegen. Het plan vertaalt de nieuwe landelijke richtlijnen, waarbij een nieuwe wegcategorie, de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW 30 km/u), is toegevoegd om de verkeersveiligheid te bevorderen.

De belangrijkste punten van het uitvoeringsplan zijn:

- Alle hiervoor bestemde wegen worden via een verkeersbesluit in één keer aangepast naar 30 km/u en voorzien van bebording en belijning.
- Op wegvakken zonder gepland groot onderhoud worden de noodzakelijke maatregelen in 2026 uitgevoerd.
- Wegvakken met gepland groot onderhoud wachten op aanvullende maatregelen tot dit onderhoud plaatsvindt in 2026, met uitloop naar 2027.

Dit uitvoeringsplan sluit aan bij het in 2021 vastgestelde Wegcategoriseringsplan (WCP) en is een eerste stap richting de integrale visie op verkeer en vervoer, zoals geschetst in de Startnotitie Mobiliteitsvisie. Het STOMP-principe, waarin de focus ligt op de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, wordt hierbij verder uitgewerkt.

De gemeente Heemstede zet zich in voor een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid onder de nieuwe Omgevingswet, waarbij de veiligheid en het leefklimaat voor alle verkeersdeelnemers voorop staan.

De totale kosten zijn € 5.235.000, -

1 Inleiding

Het college is gevraagd om in januari 2025 een plan van aanpak aan te bieden, dat leidt tot een nieuw raadsvoorstel, hierna te noemen uitvoeringsplan 'samen naar 30 km/u', waarin kaders -o.a. een lijst van wegcategorisering-, passend bij het raadsinitiatiefvoorstel, zijn verwerkt. Deze zijn in dit rapport te vinden.

Het voorliggend uitvoeringsplan 'samen naar 30 km/u' wordt aangeboden aan de raad. In het op te stellen raadsvoorstel wordt ook de financiële doorwerking uitgewerkt, inclusief de verwerking in de (meerjaren)begroting.

1.1 Aanleiding

Op basis van nieuwe landelijke richtlijnen is recent een nieuwe wegcategorie toegevoegd. Tussen de erftoegangsweg (ETW 30 km/uur) en gebiedsontsluitingsweg (GOW 50 km/uur) kan nu een weg ook gecategoriseerd worden als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (GOW 30 km/uur). Op 28 oktober 2021 is het geamendeerde Wegcategoriseringsplan (WCP) vastgesteld. Het Wegcategoriseringsplan Heemstede heeft als doel de verkeersveiligheid in Heemstede te bevorderen. In het in 2021 vastgestelde WCP is voor een aantal wegen de wegcategorie veranderd.

Op 24 oktober 2024 is het raadsinitiatiefvoorstel "Samen naar 30 km/u, effectief en efficiënt" vastgesteld. Met het raadsinitiatiefvoorstel beoogt de raad de herinrichting naar 30-km zo effectief en efficiënt mogelijk uit te voeren, waarbij gestreefd wordt naar een veilig en leefbaar Heemstede met zoveel mogelijk wegen waarop een lagere en verkeersveilige maximumsnelheid is ingesteld. De wegen worden ingericht volgens de analogie van de gemeente Amsterdam 'bebording, belijning, communicatie en monitoring', tenzij uit verkeerskundig (veiligheids)onderzoek en de staat van onderhoud van de weg blijkt dat een andere methode van weginrichting noodzakelijk is.

Bedoeling integraal gewogen visie op verkeer en vervoer in Mobiliteitsvisie

De gemeente is verantwoordelijk voor een veilige weginrichting en goed wegonderhoud waarbinnen alle verkeersdeelnemers veilig kunnen deelnemen. Onder de nieuwe Omgevingswet is een samenhangend verkeers- en vervoersbeleid noodzakelijk. Naar de toekomst toe gaan we in de nog op te stellen gemeentelijke visie op verkeer en vervoer dieper in op de samenhang tussen verschillende mobiliteitsvraagstukken en uitgangspunten, waaronder de wegcategorieën.

In de Startnotitie Mobiliteitsvisie (10 oktober 2024) is een eerste aanzet gegeven en het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobiliteit op afroep, Personenvervoer gemotoriseerd) wordt nader uitgewerkt. Daarbij kijken we vooral naar kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Is een weg voor hen niet veilig, dan kijken we of het verlagen van de maximaal toegestane snelheid kan helpen. Als dat zo is, dan richten we de weg zo in dat automobilisten automatisch langzamer gaan rijden. Omdat geen plek hetzelfde is, kan de inrichting per plek verschillen.

Consequenties toepassing van deze nieuwe methode

De ingezette herinrichting vanuit de methode 'bebording, belijning, communicatie en monitoring', kan in meer of mindere mate afwijken van de landelijke CROW-richtlijnen ('Duurzaam Veilig' wegen), waarmee geen garantie gegeven kan worden op positieve verkeersadviezen; de nood- en hulpdiensten dienen te allen tijde gehoord te worden in de onderbouwing. Er is gevraagd om alleen bebording en markering aan te leggen. Is het niet duidelijk dat alleen deze maatregelen effectief de gereden snelheid omlaag brengt. Hierdoor worden extra maatregelen genomen.

1.2 Scope

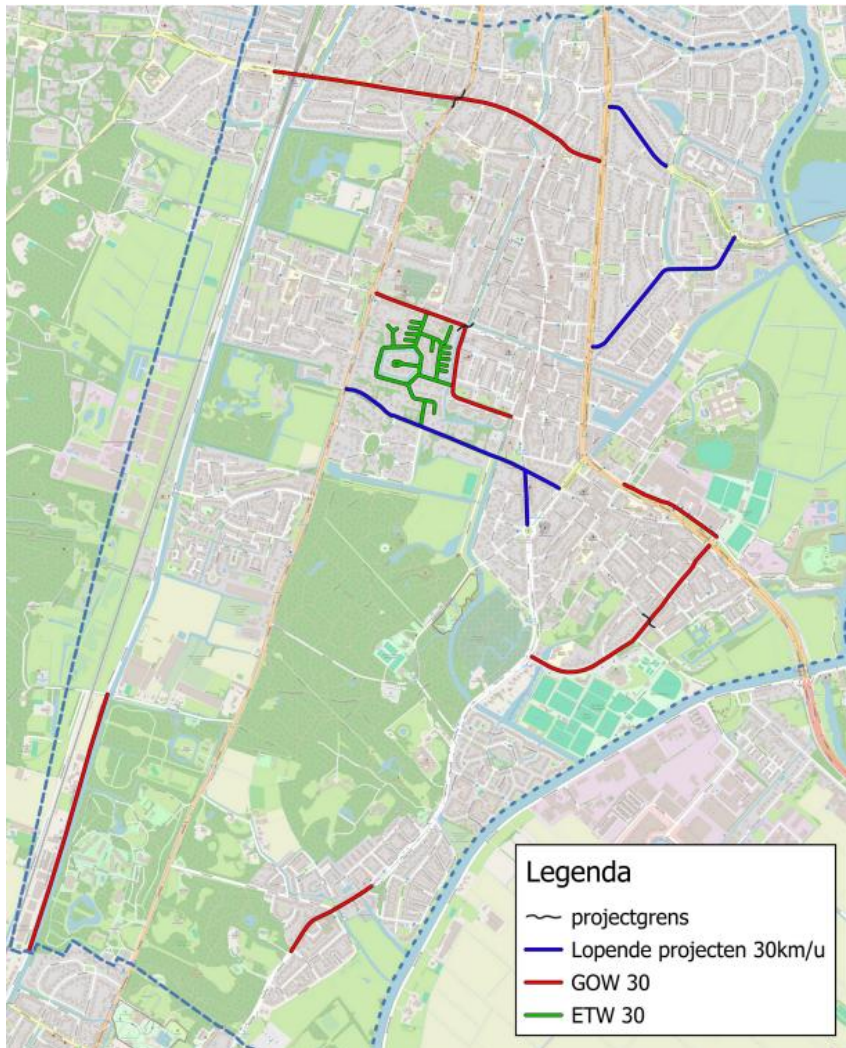
Het college is voornemens om volgens het bestaande WCP uit 2021 en het 'samen naar 30-km'-raadsinitiatiefvoorstel, de wegen mee te nemen in het raadsvoorstel om af te waarderen naar 30 km/u (zie Tabel 1).

Tabel 1 Projecten in scope

Eerste tranche	Tweede tranche
• Lanckhorstlaan • Zandvoortselaan • Glipperweg	• Sportparklaan • Javalaan • Cruquiusweg parallelweg-noord • Kerklaan • Provinciënlaan • Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom) • Verzetsstrijdersbuurt* *De Verzetsstrijdersbuurt is niet meegenomen in de analyse van het raadsinitiatiefvoorstel. Deze buurt komt in de uitwerking ook aan de orde.

Opgestarte projecten worden niet meegenomen

Enkele projecten die al zijn gestart of in voorbereiding zijn, zoals het project Van Merlenlaan e.o. (geen WCP-project en niet meegenomen in het raadsinitiatiefvoorstel 'samen naar 30km') en het project César Francklaan en Johan Wagenaarlaan, worden volgens het raadsinitiatiefvoorstel niet verder uitgewerkt in het Uitvoeringsplan.



Figuur 1: Scope projecten

2 Analyse huidige wegen

Er is een opname gemaakt van de huidige wegen in het te herziene WCP (paragraaf 2.1 t/m 2.10). Er is hiervoor gekeken naar het gehele spectrum van de weg. Paragraaf 2.11 geeft van alle wegen in paragrafen 2.1 t/m 2.10 een bondige samenvatting in tabelvorm. Naast de methode om de inrichting aan te passen overeenkomstig de geprognostiseerde wegcategorie, wordt ook gekeken naar bijvoorbeeld de fietsvoorzieningen, de voorzieningen voor het openbaar vervoer, de voorrangssituaties, verkeerslichten en oversteekvoorzieningen. Het kan dan ook zijn dat de analyse aanleiding geeft tot meer/andere maatregelen dan enkel bebording en belijning (analogie van de gemeente Amsterdam). Een beslisboom (hoofdstuk 3) maakt inzichtelijk wanneer welke maatregelen noodzakelijk zijn. In dit hoofdstuk wordt eerst de opname per weg besproken.

Analyse V85

Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Enerzijds dient de wegbeheerder (gemeente) met de infrastructuur te zorgen voor een duidelijke weginrichting en daarmee te faciliteren dat verkeersveilig gedrag goed mogelijk is. Anderzijds is de weggebruiker verantwoordelijk voor verkeersveilig gedrag zelf. Om te bepalen in hoeverre een wegbeheerder zijn verantwoordelijkheid heeft genomen over de juiste weginrichting, wordt o.a. de V85-methode gebruikt. Met deze methode kan beoordeeld worden of de gereden snelheid op een wegvak zich verhoudt tot de ingestelde (en dus gewenste) snelheid op de weg.

In dit rapport wordt dan ook meermaals gesproken over de V85. De V85, is de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. De V85-snelheid geeft een indicatie van de typische snelheden die op een specifieke locatie worden gereden. De ervaring leert dat 85% van de weggebruikers zich laat sturen door de inrichting van de weg. Het is dus van belang dat de wegbeheerder (gemeente) de weg dusdanig inricht, dat minimaal 85% het gewenste gedrag vertoont. 15% van de weggebruikers vertoont bewust ongewenst gedrag en laat zich niet zomaar sturen door de inrichting van de weg. Tegen (bewust) ongewenst gedrag zetten we handhaving in. Wanneer 85% van de automobilisten zich aan de snelheid houdt, weet de gemeente Heemstede dat de weginfrastructuur past bij het gewenste verkeersgedrag.

De V85 is bepaald aan de hand van data uit voertuigen of mobiele systemen zoals navigatie- en trackingsystemen, reisapps op smartphones, vlootmanagementsystemen en andere data van auto's met een internetverbinding.

Ongevallen analyse

In onderstaande paragrafen wordt gesproken over ongevallen. Informatie hierover komt uit het programma ViaStat (Verkeerskundig ICT-bureau VIA). Dit betreffen alleen geregistreerde ongevallen door de politie. Er zijn in de praktijk ook niet-geregistreerde ongevallen, bijvoorbeeld wanneer verzekeraars onderling een zaak oplossen. Hoewel het totaal aantal ongevallen op een locatie anders kan zijn dan het aantal geregistreerde gevallen, geeft de registratie van ongevallen toch een goede indicatie om een beeld te vormen van de verkeersveiligheid op een weg.

Onderhoudsstatus

In onderstaande paragrafen wordt gesproken over de onderhoudsstatus. De onderhoudsstatus is bepaald aan de hand van de CROW-methodiek van beeldkwaliteit. Beeldkwaliteit is een manier om de kwaliteit van de openbare ruimte zichtbaar te maken. Om de beeldkwaliteit helder te beschrijven, is gekozen voor vijf kwaliteitsniveaus (zie tabel 1). Deze indeling biedt in de praktijk voldoende nuancering om een situatie goed vast te leggen. De vijf niveaus variëren van zeer hoog (A+) tot zeer laag (D). De gemeente Heemstede maakt dit inzichtelijk aan de hand van visuele inspecties. Voor de WCP-1 wegen is een onderhoudsrapportage gemaakt.

Tabel 2 Kwaliteitsniveaus CROW

Kwaliteitsniveau	Omschrijving	Indicatie kwaliteit	Relatie met wegbeheer
A+	Zeer hoog	Nagenoeg ongeschonden	Er is geen schade
A	Hoog	Netjes, verzorgd en comfortabel	Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden
B	Basis	Functioneel	De waarschuwingsgrens is overschreden; er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar groot onderhoud nodig
C	Laag	Onrustig beeld, discomfort of enige vorm van hinder	De richtlijn is overschreden; er is binnen twee jaar groot onderhoud nodig
D	Zeer laag	Catastrofale integriteit, uitsluiting van verkeer, functieverlies, juridische consequenties	De richtlijn is meer dan één klasse overschreden; er is direct groot onderhoud noodzakelijk

2.1 Lanckhorstlaan

De Lanckhorstlaan functioneert als een verkeersader tussen de Bachlaan en de Zandvoortselaan. Deze weg beschikt over vrijliggende fietspaden en enkele kruispunten zijn voorzien van een verkeersregelinstallatie (VRI), terwijl andere kruispunten als voorrangskruispunten zijn ingericht, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Lanckhorstlaan. De weg bevat diverse verhoogde oversteeklocaties, uitgerust met plateau's en zebrapaden. Dit betreft bij de Reinier van Holylaan, Crayenestersingel en Paulus Buyslaan. Er is een asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 6,8 meter. Een lijnbus maakt gebruik van deze weg, maar er is geen bushalte aanwezig. Op deze weg geldt een vrachtverbod tussen de Van Slingelandtlaan en de Heemstedse Dreef. De V85-snelheid varieert tussen 33 en 44 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich 8 ongevallen met letsel voorgedaan op deze weg. Hiervan hebben er vier plaatsgevonden op de kruising met de Bronsteeweg. Uit een inspectie blijkt dat er op korte termijn onderhoud nodig is aan de elementenverharding tussen de parkeerstroken en het fietspad en de inritten. Er zijn geen parkeerhavens aanwezig.



Figuur 2: Lanckhorstlaan huidige situatie

2.2 Zandvoortselaan

De Zandvoortselaan dient als verkeersader tussen de Zandvoortselaan en de komgrens van Bloemendaal. Deze weg heeft vrijliggende fietspaden en enkele kruispunten zijn uitgerust met een verkeersregelinstallatie (VRI), terwijl andere kruispunten als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Zandvoortselaan zijn ingericht. De weg bevat diverse oversteeklocaties, voorzien van zebrapaden. Dit betreft bij de Zandvoorter Allee, Jacques Perklaan, Willem Kooslaan en Stormvogelweg. Er is een asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 6,8 meter. Een lijnbus maakt gebruik van deze weg en er zijn bushaltes aanwezig. De V85-snelheid varieert tussen 33 en 50 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich 16 ongevallen met letsel voorgedaan op deze weg waarvan de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden op kruisingen. Uit een inspectie blijkt dat er op korte termijn onderhoud nodig is aan de elementenverharding tussen de parkeerstroken en het fietspad en de inritten. Op niet al te lange termijn is ook een deel van het asfalt aan onderhoud toe. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 3: Zandvoortselaan huidige situatie

2.3 Glipperweg

De Glipperweg verbindt de Glipper-Dreef met de komgrens van Bennebroek (gemeente Bloemendaal). Deze weg bestaat uit twee wegvakken die afzonderlijk worden besproken.

Het eerste wegvak bevindt zich tussen de Dr. J. Th De Visserstraat en de Prinsenlaan. Dit wegvak heeft een fietsstrook in zuidelijke rijrichting en een aanliggend verhoogd fietspad in noordelijke rijrichting. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Glipperweg. De weg heeft bij de Doctor Schaepmanlaan een oversteeklocatie met een zebrapad. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte, inclusief fietspad, bedraagt 9 meter. Een lijnbus maakt gebruik van deze weg en er zijn bushaltes aanwezig. De V85-snelheid varieert tussen 48 en 50 km/u. In de afgelopen vier jaar heeft zich een ongeval met letsel voorgedaan op dit wegvak. Uit een inspectie blijkt dat er op korte termijn onderhoud nodig is aan het asfalt en de elementverharding. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 4: Glipperweg tussen de Dr. J. Th De Visserstraat en de Prinsenlaan huidige situatie

Het tweede wegvak bevindt zich tussen de Prinsenlaan en de Kemphaanlaan. Dit wegvak biedt geen voorzieningen voor fietsers. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Glipperweg. De weg bevat geen oversteeklocaties. Er is geen asmarkering aanwezig in de bocht en de wegbreedte varieert van 5,7 tot 8 meter. Een lijnbus maakt gebruik van deze weg, maar er is geen bushalte aanwezig. De V85-snelheid varieert tussen 47 en 52 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op dit wegvak. Uit een inspectie blijkt dat er op korte termijn onderhoud nodig is aan het asfalt en de elementverharding. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 5: Glipperweg tussen de Prinsenlaan en de Kemphaanlaan huidige situatie

2.4 Sportparklaan

De Sportparklaan verbindt de Glipper-Dreef met de Javalaan. Deze weg beschikt over vrijliggende fietsvoorzieningen. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Sportparklaan. De weg heeft een oversteeklocatie met een zebrapad bij de basisschool Nicolaas Beets. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 5,8 meter. Deze weg is geen onderdeel van een busroute. De V85-snelheid varieert tussen 45 en 52 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich een ongeval met letsel voorgedaan op deze weg. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 6: Sportparklaan huidige situatie

2.5 Javalaan

De Javalaan loopt tussen de Sportparklaan en de Cruquiusweg en bestaat uit drie wegvakken die hieronder worden besproken.

Het eerste wegvak bevindt zich tussen de Sportparklaan en de Timorstraat. Dit gedeelte heeft fietsstroken in beide richtingen. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Javalaan. Er is geen oversteeklocatie aanwezig. Asmarkering ontbreekt. De totale wegbreedte, inclusief fietspad, bedraagt 8,7 meter. Deze weg maakt geen deel uit van een busroute. De V85-snelheid bedraagt 48 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op dit wegvak. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 7: Javalaan tussen Sportparklaan en de Timorstraat huidige situatie

Het tweede wegvak bevindt zich tussen de Timorstraat en de Lombokstraat. Dit gedeelte beschikt over vrijliggende fietspaden. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Javalaan. Er is een oversteeklocatie bij de Timorstraat voorzien van een zebrapad. Er is geen asmarkering aanwezig en de totale wegbreedte bedraagt 6,3 meter. Deze weg maakt geen deel uit van een busroute. De V85-snelheid bedraagt 46 km/u. In de afgelopen vier jaar heeft zich een ongeval met letsel voorgedaan op dit wegvak. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de rijbaan A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. De onderhoudstoestand van de fietspaden zijn D. Dit betekent dat de kwaliteit van de verharding onder het gewenste kwaliteitsniveau dreigt is en er direct groot onderhoud nodig is. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 8: Javalaan tussen Timorstraat en de Lombokstraat huidige situatie

Het derde wegvak bevindt zich tussen de Lombokstraat en de Cruquiusweg en lijkt qua inrichting op het eerste wegvak (Sportparklaan – Timorstraat). Dit gedeelte heeft fietsstroken in beide richtingen. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Javalaan. Er is geen oversteeklocatie aanwezig. Asmarkering ontbreekt. De totale wegbreedte, inclusief fietspad, bedraagt 9 meter. Deze weg maakt geen deel uit van een busroute. De V85-snelheid bedraagt 37 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op dit wegvak. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 9: Javalaan tussen Lombokstraat en de Cruquiusweg huidige situatie

2.6 Cruquiusweg parallelweg-noord

De Cruquiusweg parallelweg-noord is een parallelweg van de Cruquiusweg tussen de Cruquiushaven en de Heemstedse Dreef en bestaat uit twee wegvakken die hieronder worden besproken.

Het eerste wegvak bevindt zich tussen de Cruquiushaven en de Javalaan. Dit deel van de weg biedt fietsstroken in beide richtingen. Er is een gelijkwaardig kruising aanwezig met de Javalaan. Er zijn geen aangewezen oversteekplaatsen aanwezig. De weg heeft geen asmarkering en de breedte bedraagt 8 meter. Dit deel maakt geen onderdeel uit van een busroute. De V85-snelheid bedraagt 37 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich twee ongevallen met letsel voorgedaan op dit wegvak. De onderhoudstoestand is A+, er is geen schade aan de weg. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 10: Cruquiusweg tussen Cruquiushaven en Javalaan huidige situatie

Het tweede wegvak bevindt zich tussen de Javalaan en de Heemsteedse Dreef. Dit deel van de weg biedt geen voorzieningen voor fietsers. Er is een voorrangskruising aanwezig met de Nijverheidsweg. Er zijn geen aangewezen oversteekplaatsen aanwezig. De weg heeft geen asmarkering en de breedte bedraagt 7 meter. Dit deel maakt geen onderdeel uit van een busroute. De V85-snelheid bedraagt 45 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op dit wegvak. De onderhoudstoestand is A+, er is geen schade aan de weg. Er zijn geen parkeerhavens aanwezig.



Figuur 11: Cruquiusweg tussen Javalaan en Heemsteedse Dreef huidige situatie

2.7 Kerklaan

De Kerklaan verbindt de Herenweg met de Provinciënlaan. Deze weg heeft een vrijliggend fietspad in westelijke rijrichting en een aanliggend verhoogd fietspad in oostelijke rijrichting. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Kerklaan. De weg heeft een oversteeklocatie met een zebrapad bij de Burgemeester van Lennepweg en kruising met de Provinciënlaan. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 5,5 meter. Deze weg is onderdeel van een busroute van een buurtbus en er zijn bushaltes gelegen langs deze weg. De V85-snelheid varieert tussen 42 en 52 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op de weg zelf, wel zijn twee ongevallen geregistreerd bij de kruising met de Provinciënlaan. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg B is. De waarschuwingsgrens is overschreden: er is klein onderhoud nodig of binnen vijf jaar is groot onderhoud nodig. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 12: Kerklaan huidige situatie

2.8 Provinciënlaan

De Provinciënlaan dient als verbinding tussen de Kerklaan en de Raadhuisstraat. Deze weg heeft fietsstroken in beide richtingen. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Provinciënlaan. De weg heeft een oversteeklocatie met een zebrapad bij de Overijssellaan. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte, inclusief fietsstrook, bedraagt 8 meter. Deze weg is onderdeel van een busroute en er zijn een bushaltes gelegen langs deze weg. De V85-snelheid varieert tussen 43 en 48 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op de weg zelf, wel zijn twee ongevallen bij de kruising met de Kerklaan geregistreerd. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 13: Provincienlaan huidige situatie

2.9 Leidsevaartweg-zuid (binnen de bebouwde kom)

De Leidsevaartweg-zuid (gedeelte binnen bebouwde kom) ligt tussen de Manpadslaan en de komgrens van Bennebroek (gemeente Bloemendaal). Deze weg heeft een vrijliggend tweerichtingsfietspad aan de westkant van de rijbaan. Alle kruispunten zijn ingericht als voorrangskruispunten, waarbij de voorrang is geregeld voor verkeer op de Leidsevaartweg-zuid. De weg heeft geen oversteeklocatie met een zebrapad. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 5,5 meter. Deze weg is geen onderdeel van een busroute. De V85-snelheid varieert tussen 50 en 64 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich vier ongevallen met letsel voorgedaan op deze weg. De weg heeft op sommige delen geen bebouwde kom uitstraling. Dit leidt ertoe dat automobilisten harder gaan rijden en niet denken dat hier maar 30 km/u gereden mag worden. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden. Er zijn parkeerhavens aanwezig.



Figuur 14: Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom) huidige situatie

2.10 Verzetssrijdersbuurt

De Verzetssrijdersbuurt bestaat uit zeven straten die liggen tussen de Van Merlenlaan, Herenweg, Provinciënlaan en de Kerklaan. De toegestane snelheid in deze buurt is 30 km/u. Deze wegen zijn gecategoriseerd als ETW30 wegen. De fietser rijdt op de rijbaan en de kruisingen zijn gelijkwaardig uitgevoerd. Er is geen asmarkering aanwezig en de wegbreedte bedraagt 6 meter. Deze wegen maken geen onderdeel uit van een busroute. De V85-snelheid varieert tussen de 30 en 37 km/u. In de afgelopen vier jaar hebben zich geen ongevallen met letsel voorgedaan op deze wegen. Uit een inspectie van de weg blijkt dat de onderhoudstoestand van de weg A is. Er is enige schade, maar de waarschuwingsgrens is nog niet overschreden.



Figuur 15: Verzetssrijdersbuurt huidige situatie

2.11 Samenvatting analyse huidige wegen

In Tabel 3 is een samenvatting van de analyse van de huidige wegen.

Tabel 3 Samenvatting analyse huidige wegen

Weg	Fietspaden	Kruispunten	Oversteek-locaties	Wegbreedte	Busroute	V85-snelheid	Ongevallen	Onderhoud
Lanckhorstlaan	Vrijliggende fietspaden	VRI en voorrangskruispunten	Plateaus en zebrapaden	6,8 meter	Lijnbus, geen bushalte	33-44 km/u	8 ongevallen met letsel	Onderhoud nodig aan elementenverharding
Zandvoortselaan	Vrijliggende fietspaden	VRI en voorrangskruispunten	Zebrapaden	6,8 meter	Lijnbus, bushaltes aanwezig	33-50 km/u	16 ongevallen met letsel	Onderhoud nodig aan elementenverharding en asfalt
Glipperweg (Dr. J. Th De Visserstraat - Prinsenlaan)	Fietsstrook en verhoogd fietspad	Voorrangskruispunten	Zebrapad	9 meter	Lijnbus, bushaltes aanwezig	48-50 km/u	1 ongeval met letsel	Onderhoud nodig aan asfalt en elementenverharding
Glipperweg (Prinsenlaan - Kemphaanlaan)	Geen voorzieningen voor fietsers	Voorrangskruispunten	Geen	5,7-8 meter	Lijnbus, geen bushalte	47-52 km/u	Geen ongevallen met letsel	Onderhoud nodig aan asfalt en elementenverharding
Sportparklaan	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Voorrangskruispunten	Zebrapad	5,8 meter	Geen busroute	45-52 km/u	1 ongeval met letsel	Onderhoudstoestand A
Javalaan (Sportparklaan - Timorstraat)	Fietsstroken	Voorrangskruispunten	Geen	8,7 meter	Geen busroute	48 km/u	Geen ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A
Javalaan (Timorstraat - Lombokstraat)	Vrijliggende fietspaden	Voorrangskruispunten	Zebrapad	6,3 meter	Geen busroute	46 km/u	1 ongeval met letsel	Onderhoudstoestand A (rijbaan), D (fietspaden)
Javalaan (Lombokstraat - Cruquiusweg)	Fietsstroken	Voorrangskruispunten	Geen	9 meter	Geen busroute	37 km/u	Geen ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A

Projectgerelateerd

Cruquiusweg (Cruquiushaven - Javalaan)	Fietsstroken	Geen	Geen	8 meter	Geen busroute	37 km/u	2 ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A+
Cruquiusweg (Javalaan - Heemsteedse Dreef)	Geen voorzieningen voor fietsers	Geen	Geen	7 meter	Geen busroute	45 km/u	Geen ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A+
Kerklaan	Vrijliggend en verhoogd fietspad	Voorrangskruispunten	Zebrapad	5,5 meter	Busroute, bushaltes aanwezig	42-52 km/u	2 ongevallen bij kruising Provinciënlaan	Onderhoudstoestand B
Provinciënlaan	Fietsstroken	Voorrangskruispunten	Zebrapad	8 meter	Busroute, bushaltes aanwezig	43-48 km/u	2 ongevallen bij kruising Kerklaan	Onderhoudstoestand A
Leidsevaartweg- zuid	Vrijliggend tweerichtingsfietspad	Voorrangskruispunten	Geen	5,5 meter	Geen busroute	50-64 km/u	4 ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A
Verzetsstrijdersbuurt	Fietsers op rijbaan	Gelijkwaardige kruisingen	Geen	6 meter	Geen busroute	30-37 km/u	Geen ongevallen met letsel	Onderhoudstoestand A

3 Voorgestelde maatregelen

Om de voorgestelde maatregelen te bepalen is er een beslisboom gemaakt. Hiermee worden de maatregelen bepaald. Ook is er een kostenraming gemaakt per wegvak.

3.1 Uitgangspunten

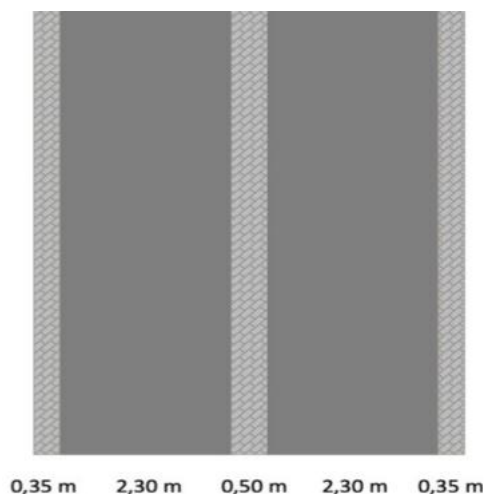
Er zijn enkele uitgangspunten gehanteerd bij het opstellen van de beslisboom en de voorgestelde maatregelen. Een van de uitgangspunten is dat wegen zoveel als mogelijk worden ingericht volgens de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 van de CROW. Deze inrichtingskenmerken zijn weergegeven in Tabel 4.

Tabel 4 Inrichtingskenmerken GOW30 CROW

Basiskenmerk wegvak	Inrichtingskenmerk GOW30
Verharding	Open verharding (elementenverharding).
Lengtemarkering	Geen lengtemarkering behalve tussen de rijbaan en fietsstrook.
Fietsvoorzieningen	Fietsvoorzieningen zijn aanwezig: Uitgangspunt: (rode) fietsstroken van 1,7 – 2,2m breed.
Ov-haltes	Halteren op de rijbaan
Parkeren	Parkeren op de rijbaan niet toegestaan. Parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen mogelijk als deze fietsstroken aan de minimumbreedte van 1,7m voldoen.
Drempels/plateau's	Plateaus toepassen bij wegvakken, kruispunten en oversteekplaatsen.
Kruispunt	Kruispunten met ETW30 wegen worden bij voorkeur ingericht als uitritconstructie of voorrangskruispunt of eventueel een kruispunt met een verkeersregelininstallatie
Overgangen	Overgang GOW50 naar GOW30 is geregeld met een poortconstructie, met snelheidsremmende maatregel met bord 30 km/uur
Bebording	Toepassen 30 km/u bord na elk kruispunt

Een ander uitgangspunt is dat gemeente Heemstede de Amsterdamse methode wil volgen. Dit houdt in dat kleinschalige maatregelen op korte termijn worden ingevoerd. Een complete herinrichting van wegen in overeenstemming met de richtlijnen van de CROW is binnen het beperkte budget en het tijdsbestek niet haalbaar. Om deze reden wordt afgeweken van de CROW-richtlijn. Doordat er afgeweken wordt van de CROW-richtlijn kan niet worden gegarandeerd dat de gereden snelheid significant zal dalen richting de 30 km/u.

Dit uitgangspunt heeft dan ook consequenties voor bijvoorbeeld het type verharding (keuze voor geen elementenverharding) of markering. Lengtemarkering is in principe niet wenselijk op een GOW30 weg. Echter als er vrijliggende fietspaden zijn, dan is het wel wenselijk om een markering toe te passen norm de rijbaan optisch te versmallen. Dit dwingt een lagere snelheid af voor automobilisten. Er wordt nog onderzocht in welke vorm en kleur dit zal plaatsvinden. Wel wordt er aangesloten bij de CROW-richtlijnen. In die richtlijnen is onderstaande voorbeeld opgenomen.



Figuur 16 Voorbeeld kant en asmarkering uit CROW-publicatie

Een ander uitgangspunt is dat de huidige parkeerhavens blijven zoals ze op dit moment zijn. Er worden geen aanpassingen aan gedaan binnen dit plan.

3.2 Stakeholders en omliggende gemeentes

Dit uitvoeringsplan is ontwikkeld ter ondersteuning van een raadsvoorstel. Bij de opstelling van dit plan zijn de wensen van diverse stakeholders, waaronder de hulpdiensten, geïnventariseerd. De stakeholders waren ook uitgenodigd voor het rondetafelgesprek op 5 juni 2025. Hoewel er zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de wensen van de stakeholders, kan het voorkomen dat er tegenstrijdige belangen zijn tussen de gemeente en een stakeholder of tussen verschillende stakeholders onderling. In dergelijke gevallen kan worden afgeweken van het advies van de betreffende stakeholder.

Omliggende gemeentes

Er is door de gemeenteraad gevraagd om af te stemmen met de verschillende omliggende gemeentes. Zo ontstaat een zoveel als mogelijk uniform wegbeeld voor automobilisten in de regio. Op 1 oktober 2025 verlaagt de gemeente Haarlem de maximumsnelheid op 132 wegen naar 30 km/u ¹. Dit gebeurt op alle wegen waar mensen aan wonen en waar auto's en fietsers samen op dezelfde rijbaan rijden. Geen van die wegen grenzen aan de gemeentegrens van Heemstede. Hierdoor is het raakvlak wel beperkt. De gemeente Haarlem gaat geen asmarkering toepassen.

De gemeente Bloemendaal heeft recent een wegcategoryeringsplan vastgesteld. Ook in Bloemendaal worden geen wegen afgewaardeerd die rechtstreeks aansluiten op wegen in Heemstede². De gemeente Bloemendaal gaat aan de slag met het opstellen van een uitvoeringsplan. Het is nog niet duidelijk of Bloemendaal asmarkering gaat toepassen.

In december 2023 heeft de gemeente Amsterdam op veel wegen de maximumsnelheid verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. In totaal zijn er duizenden verkeersborden geplaatst, honderden verkeerslichten aangepast en meer dan 200 kilometer aan markeringen gewijzigd. Sinds de invoering van de maatregelen is het aantal verkeersongevallen met 18% gedaald, en geeft 64% van de bewoners aan minder verkeerslawaaï te ervaren. De gemiddelde snelheid op de betreffende wegen is afgenomen van 42 km/u naar 31 km/u. Rijtijden voor hulpdiensten zijn met gemiddeld 12 seconden per traject toegenomen, terwijl

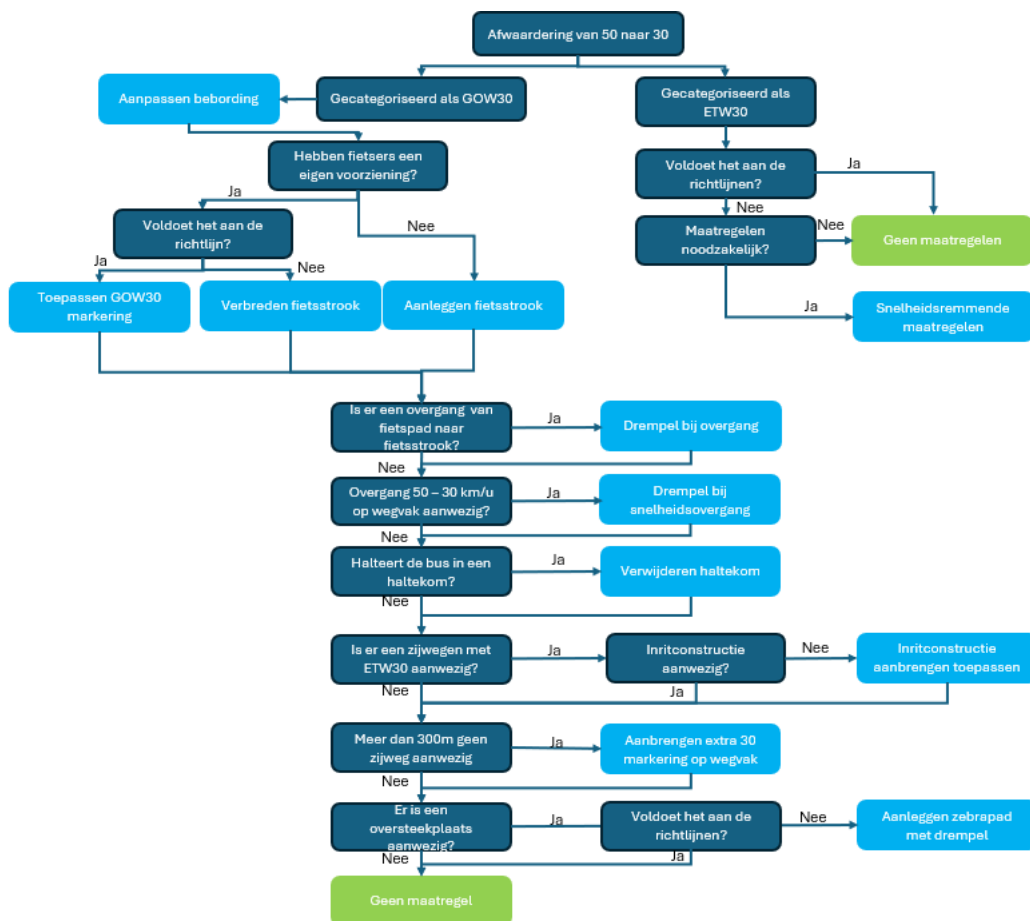
¹ [30 kilometer per uur in de stad | Gemeente Haarlem](#)

² [Wegcategoryeringsplan | Gemeente Bloemendaal](#)

het openbaar vervoer een vertraging van ongeveer 20 seconden per rit ondervindt. Er zijn geen grote verschuivingen in verkeersstromen waargenomen en ongeveer 60% van de Amsterdammers staat positief tegenover de maatregel, met name fietsers en voetgangers.

3.3 Beslisboom

De beslisboom helpt bij het bepalen van de juiste maatregelen om de verkeersveiligheid en infrastructuur te verbeteren. De beslisboom begint met de vraag of een weg gecategoriseerd is als GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) of ETW30 (erftoegangsweg 30 km/u). Afhankelijk van het antwoord, leidt de boom naar verschillende vervolgvraagstukken zoals bebording, fietsinfrastructuur en specifieke maatregelen zoals plateau's en markeringen. De beslisboom is weergegeven in figuur 16 en biedt een gestructureerde manier om te bepalen welke verkeersmaatregelen nodig zijn op basis van specifieke kenmerken en het gebruik van de weg. Deze beslisboom is gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten.



Figuur 17 Beslisboom maatregelen

3.4 Maatregelen

Met behulp van de uitgangspunten en bovenstaande beslisboom is per weg (Paragrafen 3.4.1 t/m 3.4.10) bepaald wat de gewenste maatregelen zijn per wegvak. Deze zijn hieronder beschreven. In bijlage A1 zijn ook de ontwerpen per weg aangegeven.

3.4.1 Lanckhorstlaan

De Lanckhorstlaan is aangemerkt als een GOW30-weg. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. De Lanckhorstlaan beschikt over vrijliggende fietsvoorzieningen die voldoen aan de richtlijnen. Tussen de Van Slingelandtlaan en Herenweg zijn fietsstroken aanwezig met een breedte van 1,7 meter. De overgang van fietspad naar fietsstrook vindt plaats in dezelfde lijn, waardoor er geen aanvullende maatregelen nodig zijn. Omdat er vrijliggende fietspaden zijn wordt geadviseerd om de huidige asmarkering aan te passen in een nader te onderzoeken markering in de as. Deze markering zorgt ervoor dat de weg visueel versmald wordt. Er is geen busroute over deze weg. Voor de zijwegen wordt geadviseerd uitritconstructies toe te passen, met uitzondering van kruispunten met een verkeersregelinstallatie (VRI), aangezien deze zijn uitgerust met uitritconstructies. Het aanpassen van de VRI is noodzakelijk omdat de ontruimingstijd langer wordt bij de invoering van 30 km/u. Er wordt dan niet met 50 km/u over de kruising gereden maar met maximaal 30 km/u en duurt het passeren van een kruising dus langer. Hierdoor zullen de tijden dat de lichten op een bepaalde kleur staan moeten worden aangepast. Aangezien de afstand tussen de zijwegen maximaal 300 meter bedraagt, is aanvullende markering niet noodzakelijk. Daarnaast zijn er diverse verhoogde zebrapaden aanwezig. Het wordt aanbevolen deze in overeenstemming met een snelheid van 30 km/u aan te leggen in plaats van de huidige inrichting voor een snelheid van 50 km/u.

Groot onderhoud

Uit het onderhoudsrapport blijkt dat er groot onderhoud nodig is op de Lanckhorstlaan aan de fietspaden. Dit wordt gecombineerd met het verlagen van de snelheid naar 30 km/u. In hoofdstuk 4.1 is het implementatieplan geschreven.

Tabel 5 Maatregelen Lanckhorstlaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Groot onderhoud	-	-	Uitvoeren groot onderhoud volgens adviesrapport
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken 1,7m	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing

Asmarkering	GOW50 markering Aanwezig	As-markering (nader te bepalen)	Verwijderen huidige as-markering en aanbrengen nieuwe as markering
Bus	Niet aanwezig	Bus halteren op rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructies of VRI	Instellingen VRI aanpassen
Afstand zijwegen	Maximaal 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebepad	Aanpassen naar GOW30 plateau's
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing

3.4.2 Zandvoortselaan

De Zandvoortselaan is gecategoriseerd als GOW30 en heeft een inrichting die vergelijkbaar is met de Lankhorstlaan. De Zandvoortselaan is aangemerkt als een GOW30-weg. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Er zijn fietspaden aanwezig. De bestaande fietsstroken zijn 1,7m breed en voldoen aan de richtlijnen. Bij de zijwegen wordt geadviseerd om uitritconstructies toe te passen, behalve bij kruispunten met een verkeersregelininstallatie. Dit betreft de zijweg bij de Zandvoorter Allee. Het aanpassen van de VRI is noodzakelijk omdat de ontruimingstijd langer wordt bij de invoering van 30 km/u. Er wordt dan niet met 50 km/u over de kruising gereden maar met maximaal 30 km/u en duurt het passeren van een kruising dus langer. Hierdoor zullen de tijden dat de lichten op een bepaalde kleur staan moeten worden aangepast. Omdat er vrijliggende fietspaden zijn wordt geadviseerd om de huidige asmarkering aan te passen in een nader te onderzoeken markering in de as. Deze markering zorgt ervoor dat de weg visueel versmald wordt. De bussen stoppen in haltekommen, maar bij het station is het wenselijk dat bussen hier kunnen wachten tot de volgende rit begint. Diverse zebapaden zijn niet verhoogd aangelegd; het advies is om deze in overeenstemming met een snelheidslimiet van 30 km/u verhoogd aan te leggen, in plaats van de huidige limiet van 50 km/u.

Kruising Zandvoorstelaan – Willem Klooslaan:

Aanvankelijk is op de kruising Zandvoorstelaan – Willem Klooslaan een verkeersplateau voorzien. Dit plateau is echter moeilijk te realiseren, enerzijds i.v.m. de bajonetaansluiting en anderzijds als gevolg van de bestaande uitritconstructies die gehandhaafd dienen te worden in verband met de voorrangssituatie. Als in het kader van het Vrachtverkeercirculatieplan camera's worden geplaatst, wordt geadviseerd deze te plaatsen ter hoogte van de fietsoversteek Zandvoorstelaan – Willem Klooslaan. Het idee is dat automobilisten automatisch snelheid minderen bij het zien van camera's.

Groot onderhoud

Uit het onderhoudsrapport blijkt dat er groot onderhoud nodig is op de Zandvoortselaan aan de fietspaden en de rijbaan. In november 2021 is door de raad de motie Fietspaden Zandvoortselaan aangenomen. Deze motie verzoekt het college om te onderzoeken of deze fietspaden voorzien kunnen worden van rood asfalt en of er een verbreding mogelijk is. We nemen dit mee met de uitvoering van het groot onderhoud op de Zandvoortselaan. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de verharding te vervangen door rood asfalt en of de fietspaden verbreed kunnen worden.

Tabel 6 Maatregelen Zandvoortselaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Groot onderhoud	-	-	Uitvoeren groot onderhoud volgens adviesrapport
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken 1,7m	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	GOW50 markering Aanwezig	As-markering (nader te bepalen)	Verwijderen huidige as-markering en aanbrengen nieuwe as markering
Bus	Bussen stoppen in haltekommen	Bus halteren op rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructie bij Zandvoorter Allee, instellingen VRI aanpassen
Afstand zijwegen	Maximaal 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebepad	Aanpassen naar GOW30 plateau's
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing

3.4.3 Glipperweg

De Glipperweg is gecategoriseerd als GOW30. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Uit het onderhoudsrapport blijkt dat er groot onderhoud nodig is op de Glipperweg. Hierdoor is het mogelijk om de weg aan te passen volgens de richtlijnen. Omdat de Glipperweg uit verschillende wegbreedtes bestaat wordt er geadviseerd om een profiel aan te leggen voor het 30 km/u deel. Hierbij komen fietsstroken over het gehele traject. Ook wordt de weg versmald op het bredere deel. Bij de zijwegen wordt geadviseerd om uitritconstructies toe te passen. Bij de Prinsenlaan is een uitritconstructie met middengeleider. De middengeleider wordt hier weggehaald. Er wordt geen asmarkering toegepast omdat er fietsstroken zijn. De bussen stoppen in een haltekom. Deze wordt vervangen door een aanliggende bushalte. Een zebepad is niet verhoogd aangelegd; het advies is om deze in overeenstemming met een snelheidslimiet van 30 km/u verhoogd aan te leggen.

Groot onderhoud

Uit het onderhoudsrapport blijkt dat er groot onderhoud nodig is op de Glipperweg elementverhardingen en de rijbaan. Dit wordt gecombineerd met het verlagen van de snelheid naar 30 km/u. In hoofdstuk 4.1 is het implementatieplan geschreven.

Tabel 7 Maatregelen Glipperweg

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Groot onderhoud	-	-	Uitvoeren groot onderhoud
Fietsvoorzieningen	Deels geen fietsstroken	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Aanbrengen fietsstroken
Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Aanbrengen plateau bij overgang
Asmarkering	GOW50 markering Aanwezig	Geen as-markering bij fietsstroken	Geen aanpassing
Bus	Bussen stoppen in haltekommen	Halteren op de rijbaan	Haltekom verwijderen
Zijwegen	Uitritconstructies	Uitritconstructies	Uitritconstructie bij Prinsenlaan
Afstand zijwegen	Maximaal 300m	Maximaal 300m	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebepad	Aanleggen GOW30 plateau's
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Aanbrengen plateau bij overgang

3.4.4 Sportparklaan

De Sportparklaan is gecategoriseerd als een GOW30-weg en heeft vrijliggende fietsvoorzieningen. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Omdat er vrijliggende fietspaden zijn wordt geadviseerd om de huidige asmarkering aan te passen in een nader te onderzoeken markering in de as. Deze markering zorgt ervoor dat de weg visueel versmald wordt. Er rijdt geen bus op dit wegvak en de zijwegen zijn uitgerust met een uitritconstructie. Er is een zebrapad aanwezig. Het advies is om deze in overeenstemming met een snelheidslimiet van 30 km/u verhoogd aan te leggen.

Tabel 8 Maatregelen Sportparklaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Niet aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	Niet aanwezig	As-markering (nader te bepalen)	Aanbrengen nieuwe as markering
Bus	Geen bus	Bus halteren op rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Uitritconstructies	Uitritconstructies	Geen aanpassing
Afstand zijwegen	Maximum 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's met zebrapad
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing

3.4.5 Javalaan

De Javalaan is gecategoriseerd als een GOW30-weg en heeft deels vrijliggende fietsvoorzieningen. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Daarnaast is er een VRI aanwezig. Het aanpassen

van de VRI is noodzakelijk omdat de ontruimingstijd langer wordt bij de invoering van 30 km/u. Er wordt dan niet met 50 km/u over de kruising gereden maar met maximaal 30 km/u en duurt het passeren van een kruising dus langer. Hierdoor zullen de tijden dat de lichten op een bepaalde kleur staan moeten worden aangepast. De fietsstroken zijn 1,5 meter breed. Waar er fietsstroken zijn, wordt geadviseerd deze te verbreden naar 1,7 – 2,2 meter breed. Bij de overgangen van fietspad naar fietsstroken wordt verder geadviseerd om een snelheidsremmende maatregel te nemen in de vorm van een plateau. Op de locaties waar er vrijliggende fietspaden zijn wordt geadviseerd om een markering in de as aan te brengen. Deze markering zorgt ervoor dat de weg visueel versmald wordt. Bij de zijwegen wordt geadviseerd om deze uit te rusten met een uitritconstructie. Deze zijn niet overal aanwezig waardoor er wordt geadviseerd om die aan te leggen bij de Slotlaan, Timorstraat, Borneostraat, Madeorasstraat, Bilitonstraat en Lombokstraat. Er is een zebrapad aanwezig dat niet op een logische locatie ligt. Er wordt geadviseerd deze aan te leggen bij de kruising met de Timorstraat en dit te combineren met een overgang van fietspad naar fietsstrook. Het advies is om deze in overeenstemming met een snelheidslimiet van 30 km/u verhoogd aan te leggen.

Tabel 9 Maatregelen Javalaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken 1,5m	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Verbreden fietsstroken
Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig	Plateau bij overgang	Aanpassen met plateau
Asmarkering	Niet aanwezig	Geen as-markering bij fietsstroken	Aanbrengen nieuwe as markering waar geen asmarkering is
Bus	Geen bus	Bus halteren op rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Voorrangskruisingen en VRI	Uitritconstructies en VRI	Aanleggen uitritconstructies en instellingen VRI aanpassen
Afstand zijwegen	Maximum 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig, niet op logische locatie	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's met zebrapad

Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing
-----------------------	---------------	---------------	-----------------

3.4.6 Cruquiusweg parallelweg-noord

De Cruquiusweg parallelweg-noord is gecategoriseerd als een GOW30-weg en heeft deels vrijliggende fietsvoorzieningen. Vanwege de mogelijke toekomstige ontwikkelingen in het gebied Groot Clooster, worden voor dit deel van 'Samen naar 30' geen kostbare maatregelen voorgesteld, maar relatief eenvoudige en goedkope maatregelen.

Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Waar er geen fietsstroken zijn wordt geadviseerd om fietsstroken aan te leggen van 1,7 – 2,2 meter breed. Dit wordt uitgevoerd met behulp van wegenvverf waarbij enkel witte onderbroken markering wordt aangebracht. Aanvullend worden tegels met fietssymbolen in deze stroken aangebracht. Omdat de overgangen van fietspad naar fietsstroken bij een kruispunt plaatsvindt wordt hier geen maatregel geadviseerd. Aangezien de afstand tussen de kruisingen 400m is, wordt geadviseerd om 30 markering toe te passen. Er is geen oversteeklocatie aanwezig en ook geen overgang van 50 km/u naar 30 km/u. Er wordt geen as-markering toegepast omdat er fietsstroken aanwezig zijn.

Tabel 10 Maatregelen Cruquiusweg parallelweg-noord

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Deels niet aanwezig	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Aanleggen fietsstroken waar niet aanwezig
Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig bij kruispunt	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	Niet aanwezig	Geen as-markering bij fietsstroken	Geen aanpassing
Bus	Geen bus	Bus halteren op rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	STOP bebording	Uitritconstructies	Geen aanpassing
Afstand zijwegen	400m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Toepassen 30 markering

Oversteekplaats	Niet aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Geen aanpassing
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing

3.4.7 Kerklaan

De Kerklaan is gecategoriseerd als een GOW30-weg en fietsers hebben vrijliggende voorzieningen. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. Er is geen overgang tussen het fietspad en fietsers op de rijbaan. De bus stopt al op de rijbaan en de zijwegen zijn voorzien van een uitritconstructie. De onderlinge afstand is maximaal 300m. Er is een zebrapad aanwezig. Het wordt aanbevolen om het zebrapad verhoogd aan te leggen in overeenstemming met een snelheidslimiet van 30 km/u. Omdat er vrijliggende fietspaden zijn wordt geadviseerd om de huidige asmarkering aan te passen in een nader te onderzoeken markering in de as. Deze markering zorgt ervoor dat de weg visueel versmald wordt.

Tabel 11 Maatregelen Kerklaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Niet aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	Niet aanwezig	As-markering (nader te bepalen)	Aanbrengen nieuwe as markering
Bus	Halteert op de rijbaan	Halteert op de rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Uitritconstructies	Uitritconstructies	Geen aanpassing
Afstand zijwegen	Maximum 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanpassen GOW30 plateau's met zebrapad

Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing
-----------------------	---------------	---------------	-----------------

3.4.8 Provinciënlaan

De Provinciënlaan is geclassificeerd als een GOW30-weg waarbij fietsers gebruikmaken van de rijbaan. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we bij het start en van een traject 30 markering op de weg. De fietsstroken zijn 1,7 meter breed, dus die voldoen aan de richtlijnen. Er is geen overgang tussen het fietspad en de fietsers op de rijbaan. De bus stopt op de rijbaan en de zijwegen zijn voorzien van een uitritconstructie. De afstand tussen de zijwegen is maximaal 300 meter. Er is een zebrapad aanwezig, waarvan wordt aanbevolen om deze verhoogd aan te leggen. Er wordt geen asmarkering toegepast omdat er fietsstroken aanwezig zijn.

Tabel 12 Maatregelen Provinciënlaan

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Fietsstroken 1,7m	Fietsstroken GOW30 1,7m	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Niet aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	Niet aanwezig	Geen as-markering bij fietsstroken	Geen aanpassing
Bus	Halteert op de rijbaan	Halteert op de rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Uitritconstructies	Uitritconstructies	Geen aanpassing
Afstand zijwegen	Maximaal 300m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Geen aanpassing
Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's met zebrapad
Overgang 50 – 30 km/u	Niet aanwezig	Niet aanwezig	Geen aanpassing

3.4.9 Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom)

De Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom) is gecategoriseerd als een GOW30-weg en biedt vrijliggende voorzieningen voor fietsers. Een eerste te nemen maatregel is het plaatsen van 30 km/u bebording na elk kruispunt. Ook plaatsen we 30 markering op de weg. Er is geen overgang tussen het fietspad en de fietsers op de rijbaan. Daarnaast zijn er geen haltes of zijwegen aanwezig, en een zebepad ontbreekt eveneens. Aangezien het wegvak 1 km is en er geen zijwegen zijn, wordt geadviseerd om de 300 meter een 30 markering aan te brengen. Er wordt geen asmarkering geadviseerd omdat de weg al smal is. Op deze weg vindt een overgang plaats van 50 naar 30 km/u bij de komgrens. Het wordt aanbevolen om hier snelheidsremmende maatregelen te nemen. Er wordt geen asmarkering toegepast omdat de huidige weg al erg smal is.

Tabel 13 Maatregelen Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom)

Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Bebording	50 km/uur is de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt met de zone 'bebouwde kom' (plaatsnaambord) aangegeven.	30 km/uur is een afwijking (beperking) van de standaard snelheid binnen de bebouwde kom. Dit wordt aangegeven met 30 km/uur bebording	Plaatsen 30 km/uur bebording
Fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Vrijliggende fietsvoorzieningen	Geen aanpassing
Overgang fietspad naar rijbaan	Niet aanwezig	Plateau bij overgang fietspad - fietsers op de rijbaan	Geen aanpassing
Asmarkering	Niet aanwezig	Geen as-markering	Geen aanpassing
Bus	Niet aanwezig	Halteert op de rijbaan	Geen aanpassing
Zijwegen	Niet aanwezig	Uitritconstructies	Geen aanpassing
Afstand zijwegen	1 km	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Aanbrengen 30 markering
Oversteekplaats	Niet aanwezig	GOW30 plateau met zebepad	Geen aanpassing
Overgang 50 – 30 km/u	Aanwezig bij komgrens	Niet aanwezig	Aanleggen GOW30 plateau

3.4.10 Verzetsstrijdersbuurt

Bij de Verzetsstrijdersbuurt is 30 km/u ingesteld en deze weg is gecategoriseerd als ETW30. Deze wegen voldoen op dit moment niet aan de richtlijnen. Er wordt geadviseerd om die in te richten bij het volgende groot onderhoud. Voor een snelheidsremmend effect is het noodzakelijk dat er enkele snelheidsremmende maatregelen in de buurt aanwezig zijn. Daarom wordt geadviseerd om enkele kruispuntplateau's toe te voegen. Hierbij gaat het om de kruisingen W. Denijslaan – Kees van Lentsingel, W. Denijslaan – M. Vaumontlaan, Broeder Josephlaan – M. Vaumontlaan.

3.4.11 Samenvatting maatregelen

In Tabel 14 is een samenvatting gegeven van de geadviseerde maatregelen per weg.

Tabel 14 Samenvatting voorgestelde maatregelen

Weg	Criteria	Huidige situatie GOW50	Richtlijn GOW30	Advies
Lanckhorstlaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Aanpassen bebording
Lanckhorstlaan	Asmarkering	GOW50 markering Aanwezig	GOW30 markering bij vrijliggend fietspad	Verwijderen as-markering en aanbrengen GOW30 markering
Lanckhorstlaan	Zijwegen	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructies of VRI	Instellingen VRI aanpassen
Lanckhorstlaan	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanpassen naar GOW30 plateau's
Zandvoortselaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Zandvoortselaan	Asmarkering	GOW50 markering Aanwezig	GOW30 markering bij vrijliggend fietspad	Verwijderen as-markering en aanbrengen GOW30 markering
Zandvoortselaan	Zijwegen	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructies of VRI	Uitritconstructie bij Zandvoorter Allee en VRI-instellingen
Zandvoortselaan	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's
Glipperweg	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Glipperweg	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's
Sportparklaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Sportparklaan	Asmarkering	Geen GOW50 markering aanwezig	GOW30 markering	Aanbrengen GOW30 markering
Sportparklaan	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's met zebrapad

Projectgerelateerd

Javalaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Javalaan	Asmarkering	Geen GOW50 markering aanwezig	GOW30 markering bij vrijliggend fietspad	Verwijderen as-markering en aanbrengen GOW30 markering
Javalaan	Zijwegen	Voorrangskruisingen of VRI	Uitritconstructies of VRI	Aanleggen uitritconstructie en instellingen VRI aanpassen
Javalaan	Fietsvoorzieningen	Fietsstroken 1,5m	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Verbreden fietsstroken
Javalaan	Overgang fietspad naar rijbaan	Aanwezig	Plateau bij overgang	Aanleggen GOW30 plateau
Javalaan	Oversteekplaats	Aanwezig, niet op logische locatie	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's met zebrapad
Cruquiusweg parallelweg-noord	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Cruquiusweg parallelweg-noord	Fietsvoorzieningen	Deels niet aanwezig	Fietsstroken GOW30 1,7-2,2m	Aanleggen fietsstroken
Cruquiusweg parallelweg-noord	Afstand zijwegen	400m	Bij afstand groter dan 300m toepassen 30 markering	Aanbrengen 30 markering
Kerklaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Kerklaan	Asmarkering	Geen GOW50 markering aanwezig	GOW30 markering	Aanbrengen GOW30 markering
Kerklaan	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's
Provinciënlaan	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Provinciënlaan	Oversteekplaats	Aanwezig	GOW30 plateau met zebrapad	Aanleggen GOW30 plateau's
Leidsevaartweg-zuid	Bebording	50 bebording	30 bebording	Bebording aanpassen
Leidsevaartweg-zuid	Afstand zijwegen	1 km	Bij afstand groter dan 300m	Aanbrengen 30 markering

			toepassen 30 markering	
Leidsevaartweg-zuid	Overgang 50 – 30 km/u	Aanwezig bij komgrens	Niet aanwezig	Aanleggen GOW30 plateau
Verzetsstrijdersbuurt				Aanleggen 30 plateau's

3.5 Kostenraming

De kostenraming van de maatregelen is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het gaat om het groot onderhoud van de WCP-1 wegen. Dit onderhoud is uit de meerjarenbegroting gehaald. Daarnaast de voor de maatregelen voor de snelheidsverlaging, het communicatieplan en evaluatie en monitoring. Ook wordt de SPV subsidie besproken.

3.5.1 Onderhoud WCP-1 wegen

Op basis van de visuele wegininspecties komen zowel de Glipperweg, de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan binnen een jaar in aanmerking voor groot onderhoud³. Uitstel van dit onderhoud kan leiden tot aansprakelijkheidsstellingen door weggebruikers door nalatigheid van de wegbeheerder, de gemeente Heemstede in dit geval. Immers de ernstige oneffenheden kunnen tot schades en claims leiden. In dit geval is de Glipperweg wel zorgelijk. Bij de maatregelen in vorig hoofdstuk staat beschreven wat er in het groot onderhoud wordt uitgevoerd.

De totale onderhoudskosten zijn opgebouwd uit de plaatselijk geldende eenheidsprijzen, verhoogd met onvoorziene kosten van 20 procent. Verder is er uiteraard een opslag binnen de gemeente voor de gehanteerde VAT-kosten (kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht), binnen de gemeente Heemstede bedragen deze kosten 20 procent van de onderhoudskosten. Verder vindt er nog een toeslag van 10 procent plaats door klimaat adaptieve maatregelen. De kosten zijn met 5 procent in verband met de inflatie van 2025.

Tabel 15 Kosten onderhoud WCP-1 wegen.

Project	Planjaar	Onderhoudskosten
Lanckhorstlaan	2025	€ 64.000
	2026 - 2028	€ 18.000
Zandvoortselaan	2025	€ 932.000
	2026 - 2028	€ 55.000
Glipperweg	2025	€ 394.000
	2026 - 2028	€ 52.000
Totaal	2025	€ 1.390.000
	2026 - 2028	€ 125.000
Totaal alle jaren		€ 1.515.000

³ Onderhoudsadvies Glipperweg, Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan van VIA PETRI 16 april 2024

3.5.2 Maatregelen snelheidsverlaging naar 30 km/u

Naast de kosten voor het onderhoud zijn er ook kosten voor de verlaging van de snelheid naar 30 km/u. In de Tabel 16 worden verschillende maatregelen per straat uiteengezet, met specifieke details over de hoeveelheid van elke maatregel en de bijbehorende kosten.

Tabel 16 Kostenmaatregelen snelheidsverlaging

Straat	Maatregel	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
Lanckhorstlaan	30 km/u borden	22	St	€ 250	€ 5.500
Lanckhorstlaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Lanckhorstlaan	Demarkeren as-markering	0,3	Km	€ 2.000	€ 600
Lanckhorstlaan	Aanbrengen GOW30 asmarkering	0,3	Km	€ 60.000	€ 18.000
Lanckhorstlaan	Instellingen VRI aanpassen	3	St	€ 10.000	€ 30.000
Lanckhorstlaan	Aanpassen naar GOW30 drempels	2	St	€ 6.000	€ 12.000
Zandvoortselaan	30 km/u borden	20	St	€ 250	€ 5.000
Zandvoortselaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Zandvoortselaan	Demarkeren as-markering	0,2	Km	€ 2.000	€ 400
Zandvoortselaan	Aanbrengen GOW30 asmarkering	0,2	Km	€ 60.000	€ 12.000
Zandvoortselaan	Aanleggen inritconstructie	1	St	€ 4.000	€ 4.000
Zandvoortselaan	Instellingen VRI aanpassen	2	St	€ 10.000	€ 20.000
Zandvoortselaan	Aanleggen GOW30 drempels	3	St	€ 6.000	€ 18.000
Glipperweg	Extra kosten GOW30 - bovenop groot onderhoud				€ 1.315.000
Sportparklaan	30 km/u borden	8	St	€ 250	€ 2.000
Sportparklaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Sportparklaan	Aanbrengen GOW30 asmarkering	0,6	Km	€ 60.000	€ 36.000
Sportparklaan	Aanleggen GOW30 drempels	1	St	€ 6.000	€ 6.000
Javalaan	30 km/u borden	8	St	€ 250	€ 2.000
Javalaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Javalaan	Aanbrengen GOW30 asmarkering	0,2	Km	€ 60.000	€ 12.000
Javalaan	Aanleggen inritconstructie	3	St	€ 4.000	€ 12.000
Javalaan	Instellingen VRI aanpassen	1	St	€ 10.000	€ 10.000

Javalaan	Verbreden fietsstroken	0,2	Km	€ 120.000	€ 24.000
Javalaan	Demarkeren zebrapad	1	St	€ 500	€ 500
Javalaan	Aanleggen zebrapad	1	St	€ 2.000	€ 2.000
Javalaan	Aanleggen GOW30 drempels	3	St	€ 6.000	€ 18.000
Cruquiusweg parallelweg-noord	30 km/u borden	5	St	€ 250	€ 1.300
Cruquiusweg parallelweg-noord	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Cruquiusweg parallelweg-noord	Aanleggen fietsstroken wegenverf	0,5	Km	€ 6.000	€ 3.000
Cruquiusweg parallelweg-noord	Aanleggen inritconstructie	1	St	€ 4.000	€ 4.000
Kerklaan	30 km/u borden	6	St	€ 250	€ 1.500
Kerklaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Kerklaan	Aanbrengen GOW30 asmarkering	0,4	Km	€ 60.000	€ 24.000
Kerklaan	Aanpassen naar GOW30 drempel	1	St	€ 6.000	€ 6.000
Provinciënlaan	30 km/u borden	10	St	€ 250	€ 2.500
Provinciënlaan	30 km/u markering	2	St	€ 250	€ 500
Provinciënlaan	Aanleggen/aanpassen GOW30 drempels	4	St	€ 6.000	€ 24.000
Leidsevaartweg-zuid	30 km/u borden	2	St	€ 250	€ 500
Leidsevaartweg-zuid	30 km/u markering	6	St	€ 250	€ 1.500
Leidsevaartweg-zuid	Aanleggen GOW30 drempels	1	St	€ 6.000	€ 6.000
Verzetsstrijdersbuurt	Aanleggen 30 plateau	3	St	€ 13.500	€ 40.500
Directe bouwkosten					€ 1.685.000
Inflatie (5%)	Per jaar	2		€ 84.250	€ 169.000
Personeelskosten	Per jaar	2		€ 400.000	€ 800.000
Verkeersmaatregelen	10% directe bouwkosten				€ 169.000
Onvoorzien (30%)					€ 506.000
Totale investeringskosten (incl. BTW)					€ 3.330.000

3.5.3 Communicatieplan

De campagne rondom de invoering van 30 km/u vraagt om budget. Hiervoor kan onderscheid worden gemaakt voor de ontwikkeling, de campagne materialen, de uitvoering en de verschillende demonstraties. Gezien het globale niveau van uitwerking hebben we een post onvoorzien opgenomen van 30 procent, passend bij deze fase.

Tabel 17 Kosten communicatieplan

Soort kosten	Bedrag	Totaal
Ontwikkeling campagne	€ 10.000, -	
Campagne materialen afhankelijk van middelen	€ 8.000, -	
Uitvoering Campagne afhankelijk van inzetten PR	€ 12.000, -	
Demonstraties afhankelijk van ontwikkeling campagne	€ 15.000, -	
Onvoorzien (30%)	€ 14.000, -	
Totale kosten voorlichting- en communicatiecampagne	Afgerond	€ 60.000, -

3.5.4 Evaluatie en monitoring

De kosten voor het monitoren van de gereden snelheid zijn ongeveer 20.000 euro, afhankelijk van of er meetapparatuur moet worden gehuurd of niet. Gezien het globale niveau van uitwerking hebben we een post onvoorzien opgenomen van 30 procent, passend bij deze fase.

Als uit de evaluatie blijkt dat het wenselijk is om extra maatregelen te nemen dan moet hier ook geld beschikbaar voor zijn. Hierdoor wordt een bedrag van 300.000 euro gereserveerd hiervoor. Het bedrag voor het monitoren is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

Tabel 18 Kostenraming evaluatie en monitoring

Soort kosten	Bedrag	Totaal
Inzet fysieke snelheidsmetingen (o.a. smileyborden)	€ 5.000, -	
Analyse monitoringsgegevens en advies over eventueel te treffen aanvullende maatregelen (door extern bureau)	€ 20.000, -	
Onvoorzien (30%)	€ 5.000, -	
Extra maatregelen na evaluatie	€ 300.000, -	
Totale kosten monitoring	Afgerond	€ 330.000, -

3.5.5 SPV Subsidie

Heemstede kan een subsidie aanvragen van maximaal 178.600 euro (incl. BTW). Dit betreft een cofinanciering (50%) vanuit het rijk. Hier vallen o.a. ook de aanleg van plateaus op 30 km/u wegen, uitritconstructies of volledig herinrichten van GOW50 naar ETW/GOW30. De maatregelen moeten voor december 2028 aangelegd zijn. De gemeente gaat deze subsidie aanvragen echter is niet zeker dat deze subsidie toegekend wordt waardoor de subsidie niet is meegenomen in de kostenraming.

3.5.6 Samenvatting kostenraming

In voorgaande paragrafen zijn de kosten weergegeven van het onderhoud van de WCP-1 wegen, de investeringskosten voor de snelheidsverlaging, het communicatieplan en de mogelijkheid van de SPV subsidie. In Tabel 19 is een overzicht gemaakt van de totale investeringskosten. Dit is een concept en hier wordt nog verder aan gewerkt richting de vaststelling van dit document.

Tabel 19 Samenvatting kostenraming

Maatregel	Kosten
Onderhoud WCP-1 wegen	€ 1.515.000
Snelheidsverlaging	€ 3.330.000
Communicatieplan	€ 60.000
Evaluatie en monitoring	€ 330.000
Totaal	€ 5.235.000

4 Implementatie- en Communicatieplan

Bij een verandering van snelheidslimieten op meerdere wegen is een goed implementatie- en participatieplan nodig. Dit zorgt ervoor dat weggebruikers geïnformeerd zijn over de verandering en het gedrag dat hierbij hoort. Daarnaast kan een goed plan ervoor zorgen dat de motivatie en attitude van weggebruikers mee verandert. Wanneer het duidelijk is waarom de verandering plaatsvindt en wat dit betekent voor de samenleving ontstaat er meer begrip, wat leidt tot een hogere naleving van de nieuwe snelheidslimieten.

4.1 Implementatieplan

De gemeenteraad van Heemstede heeft aangegeven dat zij op kortetermijnmaatregelen wil nemen. Naast de maatregelen voor bebording en markering wordt geadviseerd om aanvullende infrastructurele maatregelen te nemen, zoals beschreven in het vorige hoofdstuk. Het advies is om alle maatregelen op een bepaalde weg tegelijkertijd in te voeren zodat het voor automobilisten duidelijk is dat de snelheid is verlaagd naar 30 km/u. Met enkel het plaatsen van bebording en markering is zal er geen grote snelheidsverlaging zijn. Het is niet mogelijk om infrastructurele maatregelen in 2025 te nemen. Daarom kan de gemeenteraad ervoor kiezen om met behulp van bebording en markering op alle wegen in Q1 2026 de snelheid aan te passen naar 30 km/u. Het groot onderhoud en de overige geplande maatregelen worden vervolgens in de loop van 2026 geïmplementeerd. Deze aanpak is vergelijkbaar met die van Amsterdam. De politie zal in de tussenliggende periode geen handhaving doen op de verschillende wegen omdat het wegbeeld niet aansluit met de snelheidslimiet.

Een eerste stap na goedkeuring door de gemeenteraad is het nemen van een verkeersbesluit, wat eind 2025 wordt genomen. In Q1 2026 worden op alle wegen de bebording en markering aangepast. Er wordt nog geen extra markering aangebracht op de wegen waar groot onderhoud gepland is (Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan en Glipperweg).

In 2026 en 2027 wordt groot onderhoud uitgevoerd aan de Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan en Glipperweg. Tijdens deze werkzaamheden zullen ook de in het voorgaande hoofdstuk beschreven maatregelen worden geïmplementeerd. Aangezien het drie belangrijke wegen betreft voor het doorgaande verkeer in Heemstede, is het niet mogelijk deze gelijktijdig af te sluiten voor onderhoud. Gezien de omvang van het werk, met name aan de Glipperweg, en de complexiteit van de planning, wordt rekening gehouden met een ruim opgezette tijdsplanning. Hierbij wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd en worden ernstige oneffenheden weggewerkt, indien planning voor groot onderhoud dit vereist.

Ook zullen de overige infrastructurele maatregelen op de Sportparklaan, Javalaan, Cruquiusweg, Kerklaan, Provinciëlaan, Leidsevaartweg-zuid en Verzetsstrijdersbuurt in 2026 worden uitgevoerd.

Eind 2026, wordt er een evaluatie gehouden van de gewijzigde snelheidslimiet. Deze evaluatie zal plaatsvinden op basis van gereden snelheid, ongevalstatistieken en klachten of meldingen. Gedurende het gehele proces is er communicatie met bewoners en weggebruikers, zoals beschreven in het volgende hoofdstuk.

Tabel 20 Planning implementatie

Planning	Maatregel
Q4 2025	Verkeersbesluiten
Q1 2026	Aanpassing wegen met bebording en markering. Waar groot onderhoud gepland is wordt markering aangebracht tijdens het groot onderhoud
2026 - 2027	Uitvoeren groot onderhoud in combinatie met maatregelen op de Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan en Glipperweg
Q1 - Q4 2026	Aanleggen overige infrastructurele maatregelen Sportparklaan, Javalaan, Cruquiusweg, Kerklaan, Provinciënlaan, Leidsevaartweg-zuid, Verzetsstrijdersbuurt
Q4 2026	Evaluatie invoering 30 km/u

Als uit deze evaluatie blijkt dat aanvullende maatregelen genomen moeten worden, is dat mogelijk. Hiervoor is budget gereserveerd (zie kostenraming). Dit zijn maatregelen zoals:

- Aanbrengen van een extra verkeersdrempel of -plateau
- Extra 30-markering plaatsen
- Kleurmarkeringen aanbrengen op conflictlocaties

4.2 Communicatieplan

Het betrekken van stakeholders en het creëren van draagvlak en de informatieplicht bij verkeersbesluiten is een cruciale factor voor een succesvolle implementatie van nieuwe snelheidslimieten 30 km/u. Tijdens het vaststellen van de wegcategorisering waarin de snelheidslimiet is vastgesteld heeft participatie plaatsgevonden. De wegen waarvoor een verandering van de snelheidslimiet wordt toegepast zijn daarmee dus al bekend.

Doelstelling communicatie en participatie

Het communicatieplan heeft dus als doel om betrokken stakeholder te informeren over de nieuwe regels en stakeholder aan te zetten tot het nieuwe gewenste gedrag. Voor het implementeren van de snelheidsaanpassing staat communicatie en participatie daarom in het teken van:

- Bewustwording creëren het doel van de verandering.
- Weten wanneer er waar verandering plaats vindt en welk gedrag hierbij hoort.
- Motiveren en consolideren van het gewenste gedrag

Participatie niveau en stakeholders

De focus ligt hierbij op het bereiken van alle inwoners van Heemstede, met extra aandacht voor inwoners die wonen in de direct omgeving van een 50 km/u naar 30 km/u snelheidsverandering. Daarnaast is het belangrijk bezoekende verkeersdeelnemers te informeren over de nieuwe snelheden. Om dit te bereiken adviseren we samen te werken met belangenbehartigingsorganisaties.

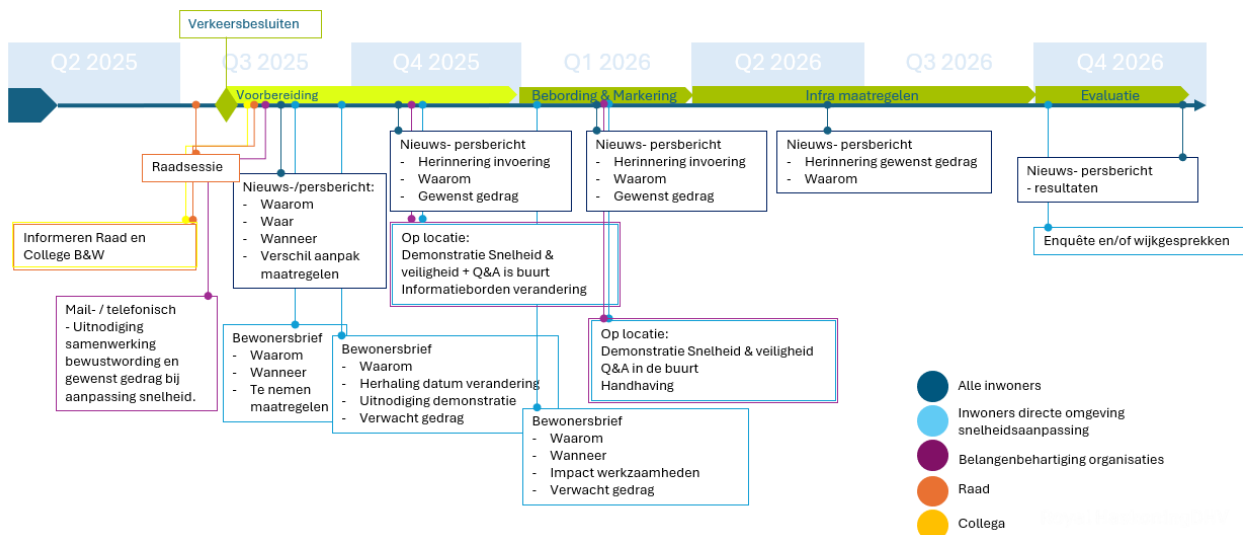
Volgen we de principes van de participatieladders dan is het voor gemeente Heemstede goed om in het traject 'Samen naar 30 km/u' als volgt te participeren met de omgeving.



Figuur 18 Participatie piramide

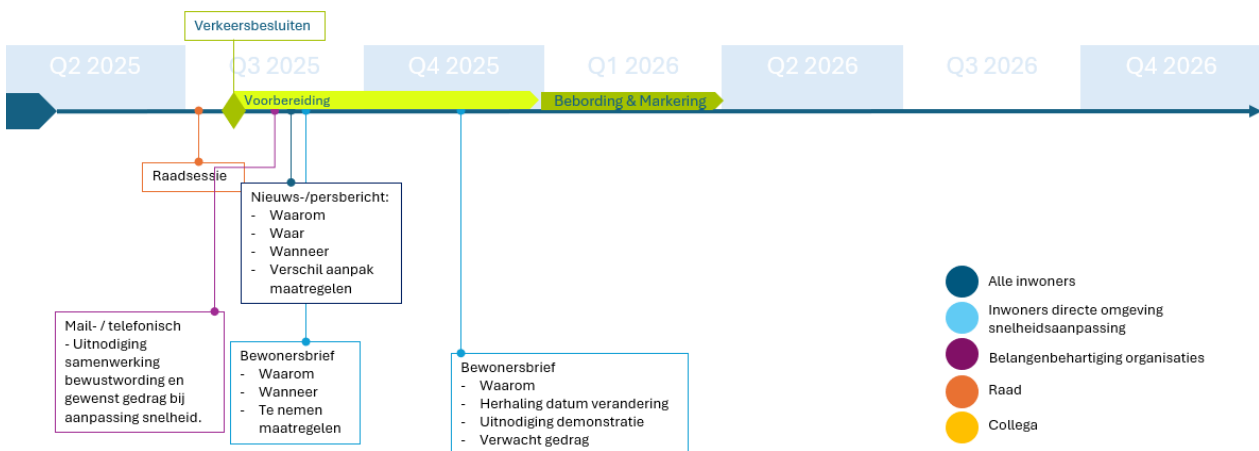
Tabel 21 Stakeholdergroepen

Stakeholdergroep	Participatie
Inwoners Heemstede	Informeren
Bezoeker Heemstede uit de omgeving	Informeren
Inwoners wonend in de directe omgeving van een 50 > 30 snelheidsverandering	Informer en consulteren
Belangenbehartigingsorganisatie (fietsersbond, Veilig Verkeer NL politie, etc.) en de regio	Coproduceren
Raad	Consulteren



Figuur 19 Overzicht acties communicatieplan

4.2.1 Voorbereiding communicatie voor de implementatie fase – Q3-Q4 2025



Figuur 20 Communicatie voor implementatie

Informatieplicht Verkeersbesluit

Bij een te nemen verkeersbesluit heeft de gemeente een informatieplicht. Dit betekent dat de gemeente het voorgenomen besluit openbaar maakt via haar eigen officiële bekendmakingen. Vervolgens is er een termijn van 6 weken waarin belanghebbende hun zienswijzen kunnen indienen. De ingekomen zienswijzen dienen te worden beantwoord en of verwerkt. Na de zienswijzeprocedure wordt het definitieve besluit opnieuw openbaar gemaakt, inclusief de ingangsdatum en eventuele wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

Belangrijk voor de communicatie rondom het verkeersbesluit:

- Context: Tijdens het vaststellen van de wegcategorisering waarin de snelheidslimiet is vastgesteld heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden. De wegen waarvoor een verandering van de snelheidslimiet wordt toegepast zijn daarmee dus al bekend.
- Reden: De keuze van 30 km/u verbeter de verkeersveiligheid voor alle deelnemers in kernen. De kans op een ongeval is vele malen kleiner, en met name de impact bij een ongeval is veel kleiner. Bij een snelheid van 30 km/u er is in de meeste gevallen geen of weinig letsel voor voetgangers, fietsers en bestuurders. Bij 50 km/u er is meestal een ernstige gevolgen of een dodelijke afloop. Daarnaast verbetert 30 km/u de oversteekbaarheid en draagt het bij aan de juiste verdeling van verkeer over het gehele netwerk in de gemeente.

Belangenbehartigingsorganisaties

- Uitnodiging tot co-creatie, inclusief relevantie, doelstellingen
- Belangenbehartigingsorganisatie kunnen helpen bij het uitdragen van de boodschap voor implementatie van de snelheidsaanpassing. We adviseren belangenbehartigingsorganisatie uit te nodigen voor samenwerken via mail of brief. Door de gemeente kan een oproep worden gedaan voor:
 - Ondersteuning bij verspreiden van media berichten
 - Bekrachtigen van de verhaallijn en onderbouwing van de verandering (waarom we veranderen)
 - Ondersteuning bij de organisatie van activatie events, bijvoorbeeld de remproef dag.

Informeren inwoners en bezoekers van Heemstede

- *Campagne beeld en Kernboodschap*
Om de invoering van GOW30 te faciliteren is het van belang dat inwoners ten allen tijden op de hoogte zijn van de plannen evenals de betekenis van GOW30. Dit met als doel de bekendheid van GOW30 te vergroten door goed en duidelijk te communiceren. Om de invoering van een maatregel onder de aandacht te krijgen speelt herkenbaarheid van de maatregel een cruciale rol. Een veelal gehanteerde methode om herkenbaarheid te stimuleren is de invoering van een campagnebeeld en kernboodschap.
- *Helder overzicht van de planning*
Het wordt voor inwoners en bezoeker belangrijk om te weten wanneer er een snelheidsverandering plaatsvindt. Een duidelijk, overzichtelijke tijdlijn, of kaart met invoeringsdata helpt hierbij.
- *Vraag en antwoord*
Om goed voorbereid te zijn op de vragen uit de omgeving, éénduidig vanuit de gemeente hierop te reageren en controle te houden op de verhaallijn en framing van de verandering adviseren we van tevoren Vraag en antwoord voor te bereiden waarin positieve impact van 30 km/u benadrukt wordt.

- *Websitepagina*
Om er tijdens de implementatiefase ervoor te zorgen dat inwoners en bezoekers de informatie over de verandering kunnen vinden helpt het om een webpagina te maken op de gemeentewebsite.
- *Materialen*
Naast content in berichten is het van belang de communicatiematerialen voor te bereiden. Denk hierbij aan posten voor op de straten, flyers bij bibliotheek of andere publieke instellingen en tijdelijke verkeersbord-covers die 2 weken voor de verandering over de verkeersborden worden opgehangen.
- *Nieuwsberichten*
Met de goede voorbereiding afgerond kan de verandering voor de invoering van de snelheidsveranderingen worden aangekondigd. Belangrijk hier is te noemen

Waarom GOW30?

Inwoners moeten het belang van de invoering van GOW30 inzien. Hierin komt naar voren dat de gemeente verantwoordelijk is voor een veilige weginrichting en goed wegonderhoud, waarbinnen alle verkeersdeelnemers veilig kunnen deelnemen. Daarbij wordt gekeken naar alle verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers. Is een weg voor hen niet veilig, dan kan het verlagen van de maximaal toegestane snelheid helpen. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers wordt het op een aantal wegen (zie H2.1) veiliger als de maximaal toegestane snelheid wordt verlaagd, wat de gemeente heeft doen besluiten op deze wegen GOW30 in te voeren.

Waar komt GOW30?

Niet op alle wegen in de gemeente Heemstede wordt GOW30 ingevoerd. De wegen waarop dit wel wordt ingevoerd zijn: Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan, Glipperweg, Sportparklaan, Javalaan, Cruquiusweg parallelweg-noord, Kerklaan, Provinciënlaan, Leidsevaartweg-zuid (binnen bebouwde kom) en Verzetssrijdersbuurt. Deze wegen moeten worden vermeld in de nieuwsbrief.

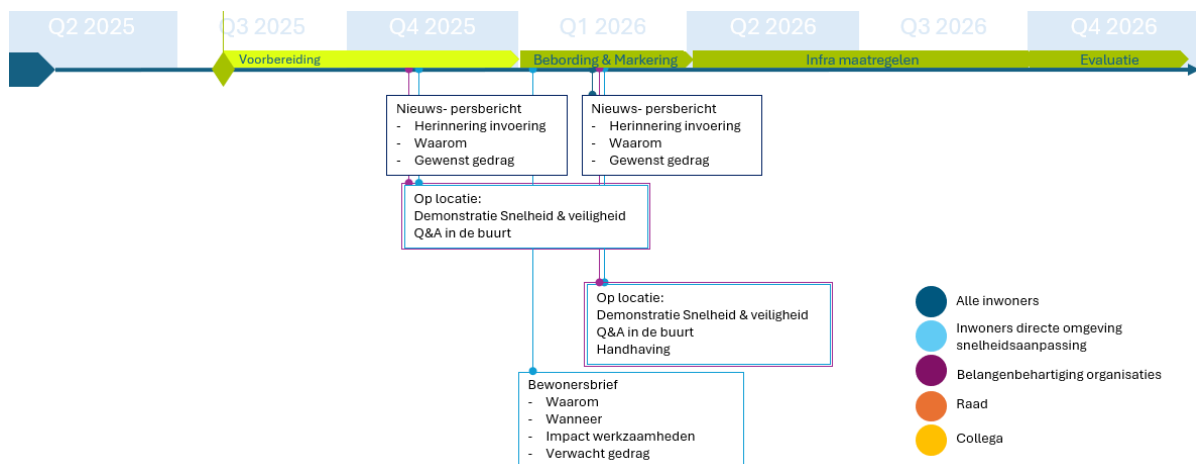
Wat is de planning?

De nieuwsbrief vermeldt ook wanneer op welke wegen GOW30 wordt ingevoerd en vanaf wanneer de werkzaamheden plaatsvinden.

Inwoners wonend aan de directe omgeving van een 50 > 30 snelheidsverandering

- *Bewonersbrief*
De verandering van de snelheidslimiet heeft direct invloed op hun leefomgeving. Via een bewonersbrief kunnen zij worden geïnformeerd over de invoering. Hierin dienen dezelfde onderwerpen worden opgenomen als in de Brede nieuwsberichten: Waarom, Waar, Wanneer. Daaraan wordt in de bewoners ook toegevoegd:
- *Contactmoment*
In de bewonersbrief wordt ook een aankondiging gemaakt voor een contactmoment.

4.2.2 Tijdens de implementatie Q1 2026



Figuur 21 Communicatie tijdens implementatie

Activeren belangenbehartigingsorganisatie

- *Verspreiding van kernboodschap*
Via mail of telefonisch contact kunnen de juiste personen van belangenbehartigingsorganisaties worden geactiveerd voor het leveren van een bijdragen van het verspreiden van de juiste informatie over de snelheidsverandering. De kernboodschap en Q&A zijn hiervoor belangrijk.

Informerende van inwoners van Heemstede

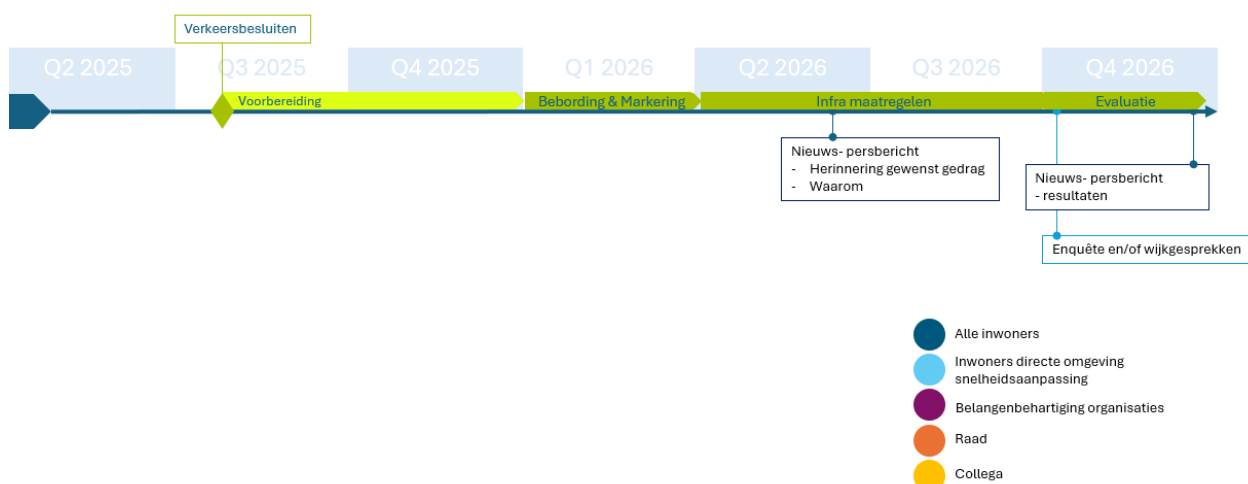
- *Nieuwsberichten en posters in de openbare ruimte*
 - Vier weken voor de verandering van de snelheidslimiet kan de brede informatiecampagne worden geactiveerd op de digitale en analoge informatiekanalen van de gemeente én via de informatiekanalen van samenwerkende belangenbehartigingsorganisaties. Ook de posters kunnen worden geplaatst in de openbare ruimte en flyers verspreid. Het is belangrijk dat het campagnebeeld en de kernboodschap wordt gebruikt.
 - Twee weken voor de verandering kunnen de tijdelijke verkeersbordcovers die de verandering van de snelheidslimiet in de openbare ruimte aankondigen.
 - Een week voor de verandering kan een herinnering worden geplaatst op de lokale digitale en analoge kanalen.

Inwoners wonend aan de directe omgeving van een 50 > 30 snelheidsverandering

- *Bewonersbrief*
Aan de inwoners in de directe omgeving van de snelheidsverandering is het belangrijk om vier weken voor de verandering ook een bewonersbrief te sturen. Hierin is het weer belangrijk de kernboodschap (*waarom*) te herhalen en de exacte planning van kleine en grote aanpassingen aan de weg. Ook bevat de bewonersbrief een uitnodiging voor een demonstratie-event en mogelijkheid tot vragen
- *Demonstratie, activatie event*
In de week van de verandering wordt een activatieevent georganiseerd om inwoners de impact van de snelheidsverandering te laten ervaren. Met een remproef demonstratie wordt laten zien wat de reactietijd en remweg is van een bestuurder en auto is bij 50 en 30 km/u. Daar wordt bij uitgelegd wat de impact op verkeersveiligheid (groot) en reistijd (klein) is. Tijdens dit event is het belangrijk dat de er iemand van de gemeente is die vragen kan beantwoorden. De voorbereide Q&A zorgt voor de juiste briefing van deze personen.

4.2.3 Na de implementatie – Q2 2026 en Q4 2026

Om uiteindelijk te kunnen meten of de invoering van GOW30 het gewenste effect heeft gehad is het goed om te monitoren. Dit kan door de te gereden snelheid te meten voor de invoeringen van de GOW30 en te vergelijken met de snelheid dat gereden wordt na invoering van GOW30. Verder kunnen de gevoerde campagne maatregelen worden geëvalueerd om te bekijken of ze het gewenste effect hebben bereikt. Monitoring is vooral belangrijk op de wegen waar eventueel aanvullende maatregelen genomen moeten worden. In de berichtgeving kan het gewenste gedrag benadrukt worden voor behoud van gedrag.



Figuur 22 Communicatie na implementatie

Activeren belangenbehartigingsorganisatie

- *Behoud van gewenst gedrag (Q2 2026) en uitnodiging invullen enquête (Q4 2026)*
Via mail of telefonisch contact kunnen de juiste personen van belangenbehartigingsorganisaties worden geactiveerd voor het leveren van een bijdragen van het verspreiden van de juiste informatie over het behoud.

Informeren van inwoners van Heemstede

- *Nieuwsbericht behoud gewenst gedrag*
Herhaling helpt bij het behoud van gewenste gedrag. We adviseren daarom om een aantal maanden na de verandering in Q2 een nieuwsbericht te publiceren met een herinnering van het gewenste gedrag. Hierbij is het ook weer belangrijk te herhalen waarom dit zo belangrijk is (kernboodschap)
- *Uitnodiging evaluatie*
Aan de start van de evaluatie worden inwoners benaderd voor het invullen van een vragenlijst over de beleving van de invoering van 30 km/u.
- *Nieuwsbericht resultaten*
Na de afronding van de evaluatie kunnen de resultaten worden gepubliceerd en gecommuniceerd. Belangrijk is dat hier weer de kernboodschap en oproep tot behoud van gewenst gedrag wordt gecommuniceerd.

A1 Ontwerpen per weg



A2 Onderhoudsadvies Lanckhorstlaan, Zandvoortselaan en Glipperweg