



Heemstede, november 2013

## 1. INLEIDING

De gemeente Heemstede heeft een extra verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren door Advin om verder inzicht te krijgen in de mogelijkheden en consequenties van de aanbevelingen uit een eerder onderzoek door Oranjewoud. Beide onderzoeken zijn uitgevoerd naar aanleiding van de vraag van de Vomar om een supermarkt met parkeerkelder te mogen bouwen op het binnenterrein ingesloten door de Binnenweg, Julianalaan, Eikenlaan en Berkenlaan.

De gemeente heeft zowel de bewonersvereniging Buurtgenot-en Binnenweg Oost (BBO) als de projectontwikkelaar van de Vomar gevraagd hun mening te geven over het resultaat van het tweede verkeerskundige onderzoek.

De BBO geeft haar advies om een bijdrage te leveren in het handhaven van de leefbaarheid van de omgeving met de komst van de supermarkt met parkeerkelder. BBO heeft het rapport bestudeert en besproken en spreekt haar zorg uit over de zeer matige kwaliteit van het rapport en in een aantal varianten ook de kwaliteit van de geboden oplossingen. Daarom heeft BBO een aantal vragen opgesteld die zij graag beantwoord ziet om een gefundeerde beoordeling te kunnen geven en daar waar BBO het nodig acht doet BBO een aantal aanbevelingen om de betreffende oplossing beter en leefbaarder van kwaliteit te laten zijn.

BBO vindt het belangrijk te onderstrepen dat het rapport van Advin dient om inzicht te verschaffen in de verkeerskundige consequenties en kostenniveau's van verschillende varianten en locaties van de tunnelingang, zie de inleiding van het rapport. Advin heeft in haar rapport een waardering c.q. score opgenomen van de verschillende varianten. Dit is niet gevraagd aan Advin en daarbij ook aantoonbaar onjuist opgesteld. Hierbij wordt sterk de indruk gewekt dat er "naar een oplossing toe" wordt geschreven. BBO gaat er vanuit dat dit per abuis door Advin is opgenomen en niet door de gemeente als opdrachtgever is opgelegd. Daarom vraag BBO de gemeente de varianten te beoordelen, nu Advin inzicht heeft verschaft, in samenhang met andere criteria dan alleen verkeerskunde en kosten, en verzoekt de gemeente met klem de voorkeuren van Advin niet op te nemen in de besluitvorming.

BBO hoopt dat de gemeente haar advies volgt en ingaat op haar zorgen door deze serieus te nemen zoals verzocht door de gemeenteraad, te meer omdat de gemeente om het advies gevraagd heeft.

## 2. VOORKEUR VAN DE BEWONERSVERENIGING VOOR VARIANT "JULIANAPLEIN MIDDEN"

De voorkeur van BBO gaat uit naar de variant Julianaplein Midden.

De voordelen van deze variant zijn:

- voldoet aan de eis van de gemeente om de ingang van de parkeerkelder zo ver mogelijk van woningen (Eikenlaan en Julianalaan) te positioneren;
- voldoet voor een groot deel aan de eis de Eikenlaan te vrijwaren van bezoekersverkeer van de supermarkt (er kan immers niet gegarandeerd worden dat er geen zoekverkeer zal zijn);

- in het huidige bestemmingsplan is voorzien om aan de zuidkant van het plantsoendeel van het Julianaplein een strook te bestemmen voor verkeer en zo kan het verkeersdeel van het Julianaplein probleemloos verbreed worden;
- alle verkeer naar de parkeerkelder en het parkeerterrein aan de Eikenlaan gaat via één kruising met de Heemstedse Dreef, er is geen tweede halve of hele aansluiting of kruising nodig;
- volgens Advin is de variant "erg verkeersveilig" (blz.11), is het effect op de doorstroming van het verkeer "gering" (blz.10) en is de aanpassing voor fietsverkeer eenvoudig uit te voeren.
- de speeltuin van het bibliotheekgebouw, de bomen te zuiden van het bibliotheekgebouw en het parkeerterrein aan de Eikenlaan blijven onaangetast en ongeschonden;
- de karakteristieke bomen op het pleintje voor het bibliotheekgebouw blijven onaangetast en ongeschonden;
- het gebouw van de bibliotheek wordt niet afgewaardeerd met een tunnel en verkeersroutes direct onder de zuidelijke gevel;
- bij een goede wegbewijzing hoeven de bezoekers van Binnenweg en supermarkt niet meer te twifelen en gaan de parkeerkelder in, er zal dan geen zoekverkeer zijn;
- het parkeerterrein aan de Eikenlaan blijft zoals nu voor langparkeerders (personeel winkels Binnenweg) en voor mensen die niet naar de supermarkt hoeven;
- tijdens de bouw van de tunnel blijft het parkeerterrein aan de Eikenlaan beschikbaar en bereikbaar vanaf het zuiden;

BBO adviseert de door Advin genoemde optie om een doorsteek ter extra comfort voor automobilisten om te kunnen keren niet toe te passen. Daarmee wordt het eventuele minimale risico op een opstopping geëlimineerd. Het verkeer dat na bezoek aan de supermarkt en/of de Binnenweg alsnog naar de Binnenweg wenst te rijden, kan via de Heemstedse Dreef naar de Zandvaartkade, Havenstraat, Postlaan, Hendrik de Keyserlaan of Camplaan. Deze inzet van de Heemstedse Dreef is immers ook deel van de opzet van het éénrichtingverkeer op de Binnenweg. Bovendien is volgens Advin het verkeerspatroon zonder doorstreek "rustig".

BBO betreurt het verdwijnen van de bomen langs de Eikenlaan en het kleiner worden van het plantsoendeel van het Julianaplein. Maar dat weegt op tegen de vele malen grotere nadelen van de variant Heemstedse Dreef. BBO meent dat het verkeer snel went aan de veranderde situatie op de kruispunten Julianalaan - Eikenlaan en Julianaplein - Heemstedse Dreef; dit is volgens BBO geen nadeel zoals Advin betoogt.

Het verschil in kosten van de variant Julianaplein Midden mag niet gebruikt worden om op kostenoverwegingen alleen te beoordelen. Het verschil zorgt voor een verbeterde leefsituatie en woongenot van de omwonenden en dat is ook wat waard. Juist om die reden zijn de verkeersvarianten aan het Julianaplein door Advin onderzocht. Het verschil in kosten moet ook gezien worden op het totaal van de kosten die gemaakt moeten worden bij de realisatie van supermarkt met parkeerkelder en infrastructuur. Meer dan eens is ook betoogd door de ontwikkelaar dergelijke investeringen te willen maken om de leefbaarheid en het woongenot te beschermen en door de gemeenteraad dat bewoners zoveel mogelijk ontzien dienen te worden. Gezien de variant Julianalaan Midden een toe te passen variant is die voldoet aan de gestelde voorwaarden en daarbij ook het minst belastend is voor de

omwonenden, is volgens BBO de conclusie dat variant Juliana Midden de toe te passen variant dient te zijn.

Indien de gemeente en/of de projectontwikkelaar menen de ontwikkeling van het parkeerterrein aan de Eikenlaan in samenhang met de verkeersvariant Julianaplein Midden te moeten oppakken, dan wil BBO dat dat parkeerterrein wordt ontwikkeld volgens het principe dat wordt beschreven in het volgende deel over de verbetering van de voorkeursvariant van Advin.

### 3. VERBETERING VOORKEURSVARIANT VAN ADVIN "HEEMSTEEDSE DREEF" DOOR TOEPASSING VAN EEN HELE AANSLUITING

Advin spreekt in haar rapportage over de variant "Heemstedse Dreef" en BBO heeft de indruk dat hierbij "naar een oplossing toe wordt geschreven". BBO vindt de toepassing van de variant "Heemstedse Dreef" zoals neergelegd door Advin onevenredig belastend voor de direct omwonenden en niet voldoende uitgewerkt. BBO is van mening dat de variant "Julianalaan Midden" de enige logische en minst schadelijke oplossing is, maar wil graag een aantal aanvullingen op het voorstel van Advin (zie de figuur<sup>1</sup> waarin de principes van de BBO-variant worden getoond) aangeven.

De variant "Heemstedse Dreef" richt zeer veel schade aan aan de omgeving en BBO begrijpt niet hoe het mogelijk is dat de impact op de omgeving door Advin minimaal wordt gewaardeerd. BBO begrijpt ook niet dat Advin een aantal verkeerskundige conflictpunten signaleert en die met halfbakken maatregelen probeert op te lossen.

In haar rapport komt Advin op een onnavolgbare wijze tot de conclusie dat de variant Heemstedse Dreef de beste oplossing is. Wetende dat de gemeente gewoonlijk de adviseurs volgt om risico's in de besluitvorming te minimaliseren, gaat BBO ervan uit dat de gemeente een voorkeur zal hebben voor deze variant. Om te voorkomen dat niet- of half-benoemde fouten uit het rapport tot uiting komen in een fase waarin hun herstel zeer veel geld gaat kosten, doet BBO aanbevelingen voor verbetering van deze variant.

De aanvullingen van BBO zijn:

- aanleggen van een hele aansluiting van het parkeerterrein op de Heemstedse Dreef;
- regelen van de verkeersstromen op de nieuwe kruising met een verkeersregelinstallatie (VRI);
- aanleggen van een opstelstrook aan de Heemstedse Dreef voor verkeer vanuit het zuiden dat linksaf slaat;
- de doorstroming op de Heemstedse Dreef waarborgen met een gekoppelde programmering van de VRI's van de kruisingen Julianaplein en parkeerterrein;
- sluiting van de uitrit aan de Eikenlaan;
- aanleg van een voetgangerstoegang aan de Eikenlaan;
- plaatsing van groenblijvende heggen van 1,2 tot 1,4 meter hoog aan de Eikenlaan en aan de Heemstedse Dreef om te voorkomen dat de bezoekers met hun de lichten van hun auto bij de omwonenden (van Eikenlaan en Heemstedse Dreef) naar binnen schijnen, en om het kale parkeerterrein met de auto's aan het zicht te onttrekken, alsmede ter vervanging van de

---

<sup>1</sup> De figuur is een schets waarin principes worden getoond. De figuur pretendeert niet de detaillering te hebben die benodigd is voor de realisatie.

geluidsdempende werking op het verkeersgeluid van de Dreef dat het huidige groen op dit moment geeft;

- verplaatsing van de rij parkeerplaatsen op de stoep van de Eikenlaan richting oosten zodat de stoep weer bruikbaar wordt.

De voordelen van de BBO-variant van de Heemstedse Dreef variant zijn:

- alle verkeer naar en van de parkeerkelder en het parkeer terrein gaat via een enkele aansluiting met de Heemstedse Dreef;
- het oprijden en het afrijden in de noordelijke en zuidelijke richtingen via de Heemstedse Dreef wordt logisch en eenduidig;
- de variant voldoet geheel aan de eis de Eikenlaan te ontlasten van alle bezoekersverkeer van de supermarkt;
- er is geen kans op zoek- en spookverkeer voor een uitrit aan de Eikenlaan;
- 180° draaien op de Heemstedse Dreef worden vermeden;
- de VRI heft het conflict op met fietsers die de ingang aan de Heemstedse Dreef passeren;
- met het wegnemen van de conflictpunten die Advin noemt (uitrit Eikenlaan, naar het noorden wegrijden, 180° draaien, fietsers, bus) is dit een veilige variant geworden;
- over het Julianaplein en Julianalaan gaat alleen het verkeer naar en van de Binnenweg;
- de karakteristieke bomen op het pleintje voor het bibliotheekgebouw blijven onaangetast en ongeschonden.

De nadelen van de variant Heemstedse Dreef (zelfs met de aanpassingen van BBO) zijn:

- voldoet niet aan de eis van de gemeente de ingang van de tunnel zo ver mogelijk van de bebouwing te positioneren;
- de speeltuin van het bibliotheekgebouw, de bomen ten zuiden van het bibliotheekgebouw en de bomen op het parkeerterrein aan de Eikenlaan verdwijnen, er ontstaat een kale steenvlakte tussen Eikenlaan en Heemstedse Dreef ten zuiden van het bibliotheekgebouw;
- het gebouw van de bibliotheek wordt afgewaardeerd met een tunnel en verkeersroutes direct onder de zuidelijke gevel;
- er verdwijnen parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de Eikenlaan;
- tijdens de bouw van de tunnel en herinrichting van het parkeerterrein is het parkeerterrein aan de Eikenlaan niet of beperkt beschikbaar

*Een toelichting op de aanvullingen hebben wij opgenomen in **BIJLAGE 1: Toelichting op de verbeterde oplossing van de Heemstedse Dreef***

#### 4. AANVULLENDE ADVIEZEN VAN DE BEWONERSVERENIGING

Om de varianten Julianaplein Midden en Heemstedse Dreef echt te laten functioneren, zijn een aantal algemene adviezen opgesteld om de negatieve aspecten van de aanpassing van de infrastructuur aan de komst van supermarkt en parkeerkelder enigszins te compenseren.

##### *4.1 De overige varianten zijn geen kandidaten voor de uiteindelijke realisatie*

De variant Julianaplein Zuid is geen kandidaat als verkeerskundige oplossing: Oranjewoud heeft de variant als niet veilig afgekeurd en ook Advin vindt de afhandeling van het vrachtverkeer problematisch (blz.7, zonder dat Advin overigens een eenduidige uitspraak doet over verkeersveiligheid).

De variant B veroorzaakt maximale schade aan de omgeving en maximaal overlast aan de Eikenlaan. Om te evalueren wat verkeerskundig mogelijk is om die schade te beperken, is het Advin onderzoek uitgevoerd.

Om die redenen moeten alleen de varianten Julianaplein Midden en Heemstedse Dreef serieus genomen worden als kandidaten voor de realisatie.

#### *4.2 Groenplan en herinrichtingsplan parkeerterrein voor een goede inpassing*

Dit advies geldt vooral voor de variant Heemstedse Dreef, maar ook voor de variant Julianaplein Midden waar ook groen en bomen sneuvelen. De variant Heemstedse Dreef (net als variant B) zorgt voor een steenvlakte tussen Eikenlaan en Heemstedse Dreef vanaf de zuidgevel van het bibliotheekgebouw. Alle bomen (meer dan 20 stuks), alle groen en de speeltuin verdwijnen. Deze steenvlakte wordt bevolkt door auto's die met hun lichten (in de winter al na 16.00 uur) bij de omwonenden naar binnen schijnen.

Er moet een groenplan komen om het groene karakter van Heemstede in ere te houden.

BBO pleit ervoor zo veel mogelijk bomen te laten staan tijdens de bouw: alleen verwijderen als het moet voor de ondergrondse constructies.

In de schets van Advin is de inrichting van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein zo veel mogelijk gehandhaafd. Er moet een plan komen om die inrichting te optimaliseren en de nieuwe inrichting af te stemmen op het groenplan. Door groen en bomen op het nieuw ingerichte parkeerterrein te houden, houdt Heemstede enigszins het groene karakter.

#### *4.3 Herplaatsen speeltuin*

Bij de variant Julianalaan Midden blijft de speeltuin behouden op haar huidige locatie. Bij de variant Heemstedse Dreef (net als bij variant B) komt deze te vervallen. Er dient een plan te komen voor herplaatsing van de speeltuin in de nabijheid van de verloren gegane speeltuin. De speeltuin voorziet op de huidige locatie duidelijk in een behoefte en er zijn al zo weinig locaties voor de jeugd in Heemstede.

#### *4.4 Aanbrengen wegbewijzing*

In alle gevallen is een goede wegbewijzing noodzakelijk om verkeer naar het parkeerterrein of de parkeerkelder te leiden. De ingang van de supermarkt voor auto's is in geen enkele verkeerskundige variant voor de hand liggend, omdat de ingang voor voetgangers aan de Binnenweg ligt. Ook moet de combinatie van parkeergebieden aangeduid worden als de parkeergelegenheid voor de Binnenweg.

#### *4.5 Opstellen risico analyse*

De gemeente en de projectontwikkelaar van de Vomar supermarkt dienen een goede risico analyse te maken en hierop te acteren. De kans op schade aan gebouwen is groot, aangezien de tunnel(-s) direct langs de bebouwing gaan en de ondergrond van de gebouwen geen weerstand biedt bij grote beroering.

## 5. ZORGEN VAN DE BEWONERSVERENIGING OVER DE ZORGVULDIGHEID VAN HET RAPPORT VAN ADVIN

1. In haar rapport neemt Avin aan dat alle bebouwing rondom de tunnels en parkeerterrein op palen is gebouwd. Advin verifieert deze aanname niet. In werkelijkheid is alle bebouwing, inclusief het gebouw van de bibliotheek, op staal gebouwd (d.w.z. niet op palen, gewoon op het zand).
2. Advin neemt aan dat er door de aanleg van de tunnels geen enkele schade aan de omringende bebouwing kan ontstaan, zonder dat zij deze aanname onderbouwt of verifieert. Daarmee stelt Advin als bouwspecialist dat de gemeente en de projectontwikkelaar van de supermarkt op voorhand niet verantwoordelijk kunnen zijn in geval van schade aan gebouwen die optreedt tijdens en na de bouw. Deze vrijwaring kan niet de bedoeling zijn.
3. In haar kostenoverzicht neemt Advin geen risicopost op voor schade aan bebouwing, hetgeen vreemd is wanneer een voor het Heemstedse centrum zeer grote ontwikkeling in een uiterst beperkte ruimte moet worden uitgevoerd. Het is ook vreemd geen risicopost op te nemen wanneer er op niet geverifieerde aannames aanbevelingen worden gedaan, zoals Advin in dit rapport doet (pags.10, 13, 20, 21: veel "verwachtingen", gebouwd op palen, goede conditie, etc.)
4. De varianten worden ieder op unieke onderwerpen besproken waardoor een onderlinge vergelijking moeilijk te maken valt. Voorbeelden: De veiligheid van varianten Julianaplein Zuid (blz.7) en Heemstedse Dreef (blz.14) wordt niet expliciet genoemd. In variant Heemstede Dreef speelt de aanwezigheid van damwanden (blz.14) een rol, maar de damwanden komen niet voor in de andere varianten, terwijl alle varianten over tunnels gaan. Ondanks het ontbreken van heldere uitspraken over deze onderwerpen speelt Advin het toch klaar een onderlinge vergelijking maken in de Conclusies.
5. Het rapport moet alleen inzicht geven in de verschillende varianten, zoals Advin in de eigen vraagstelling (hoofdstuk 1) betoogt. Een waardering (in hoofdstuk 5) en een voorkeur zijn voor eigen rekening van Advin.
6. De waardering van de varianten door Advin in de Conclusies (blz.24) is aantoonbaar onjuist:
  - de afwikkeling van het verkeer van Julianaplein Midden is lager gewaardeerd dan die van de Heemstedse Dreef. De afwikkeling van Julianaplein Midden heeft een "verminderde doorstroming t.g.v. weefbewegingen" maar dit effect is "gering" (blz.11). Voor de Heemstedse Dreef is de extra aansluiting ter hoogte van het parkeerterrein is nadelig voor de verkeersdoorstroming (blz.14). Beide varianten zouden minimaal dezelfde waardering voor de afwikkeling moeten hebben, met een lichte voorkeur voor Julianaplein Midden.
  - de waardering van de verkeersveiligheid van Julianaplein Midden is lager dan die voor Heemstedse Dreef, terwijl de eerste "erg veilig" (blz.11) wordt genoemd en dat voor de tweede een aantal conflictsituaties worden genoemd (blz.14);
  - uit de waardering van de ruimtelijke impact lijkt het alsof Julianaplein Midden de meeste schade aanricht en dat de variant B helemaal geen en variant Heemstedse Dreef enige schade aanricht. Advin vindt het verdwijnen van een smalle strook gras op het Julianaplein bij Julianaplein Midden veel erger dan het opheffen van de tuin te zuiden van het bibliotheekgebouw, het verdwijnen van alle bomen en groen en de ontwaarding van het gebouw in varianten B en Heemstedse Dreef.

7. Advin roept dat er “meer” parkeerplaatsen bijkomen. Advin noemt het totaal aantal parkeerplaatsen op het heringerichte parkeerterrein niet in haar tekst. Maar vakjes tellen in de figuur met hun voorkeursvariant levert 81 plaatsen. Het huidige parkeerterrein telt 82 bruikbare parkeerplaatsen, naast veel groen en opstelplaats van drie grote kledinginzamelbakken. Er verdwijnen dus parkeerplaatsen die alleen terug kunnen komen door alle groen (inclusief meer dan 20 bomen) te offeren. Deze onzorgvuldigheid van Advin onderstreept de noodzaak met een goed herinrichtingsplan te komen (zie deel 3 van dit stuk).
8. Het bibliotheekgebouw wordt bedreigd door grote zetting van de grond. Het tunnelgat enkele meters uit de zuidgevel houdt het gebouw onaantrekkelijk voor investeerders. Advin lijkt dit risico niet te (h-)erkennen. Het zou van goed bestuur getuigen wanneer de gemeente op korte termijn met een plan voor de ontwikkeling van het gebouw komt. Dan kunnen de twee ontwikkelingen op elkaar afgestemd worden, zowel in ontwerp als in bouw.
9. “De verwachting is echter dat het verkeer dat het parkeerterrein / de garage verlaat en in noordelijke richting zijn route vervolgt, de uitrit op de Eikenlaan kiest en via het Julianaplein de Heemsteedse Dreef in noordelijke richting oprijdt” (blz.20). Advin maakt van een aanname direct een conclusie. Met deze onprofessionele actie toont Advin ook de zwakte van het doel van de uitgang aan de Eikenlaan van het parkeerterrein. Het is niet logisch dat automobilisten niet naar de Heemsteedse Dreef rijden wanneer ze via diezelfde Heemsteedse Dreef naar het noorden willen gaan. Alleen met een “verwachting” kan Advin dat goedpraten. Deze onzorgvuldigheid onderstreept de noodzaak de uitrit aan de Eikenlaan te laten vervallen.

## 6. VRAGEN AAN ADVIN

1. Waarom heeft Advin de hele aansluiting van het parkeerterrein met de Heemsteedse Dreef niet onderzocht?
2. Waarom heeft Advin niet geverifieerd of de huizen op palen staan? (zie <http://bouwtekeningen.Heemstede.nl>).
3. Waarom zouden beschadigingen aan gebouwen niet kunnen ontstaan indien de bebouwing wel op palen staat?
4. Waarom gaat Advin ervan uit dat zijn methode van bouwen van tunnels geen schade aan gebouwen ten gevolge van zetting van de grond zal opleveren?
5. Waarom introduceert Advin geen risicopost voor beschadigingen door zetting van de grond?
6. Wat houdt het “drukken van damwanden” in voor bebouwing op staal? Welke risico's zijn te verwachten voor de bebouwing?
7. Volgens Advin staan de damwanden “veelal relatief ver” van de bebouwing (blz.14). De tunnel begint op de Eikenlaan direct naast de woningen en passeert de bebouwing op de Eikenlaan en het gebouw van de bibliotheek op minder dan 10 meter in de varianten Julianaplein Midden en Heemsteedse Dreef. Welke boodschap wil Advin met deze combinatie van die woorden overbrengen?
8. Gaat het om vervorming van of vervorming door de damwanden (blz.14)? Waarom is het effect van de damwanden op de bebouwing “klein”? Wat is "klein"?
9. Tot hoever strekken de invloedszones van de bouw zich uit voor zettingen van de grond voor huizen op palen en voor huizen op staal?
10. Waarom zegt Advin niets over bemaling tijdens de bouw en na de bouw? Is er geen opwaartse kracht van het grondwater op de tunnelconstructies?
11. Hoeveel parkeerplaatsen gaat het heringerichte parkeerterrein aan de Eikenlaan tellen in de variant Heemsteedse Dreef volgens Advin?
12. Ten opzicht van welke situatie(-s) zijn er “meer” parkeerplaatsen (blz.14 & 16)?
13. Waarom zegt Advin dat de hoogste verkeersdrukke volgens de CROW publicatie 256 op vrijdag tussen 16.00 en 17.00 uur is en op zaterdag tussen 11 en 12 uur, terwijl die publicatie andere tijden aangeeft?
14. Waarom kent Advin in haar waardering in de conclusies andere waarden toe dan in de teksten waarin de varianten besproken worden?

## 7. REFERENTIES

1. “Notitie Verkeersonderzoek ontsluiting parkeergarage Vomar gemeente Heemstede”, projectnummer RMH1303500, 15 oktober 2013, versie 2, Advin
2. Collegebesluit 28 mei 2013: haalbaarheidsonderzoek Vomar
3. "Verkeersonderzoek Vomar supermarkt Heemstede", projectnummer 260208, 12 april 2013, revisie 03, Oranjewoud
4. "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden - vuistregels en kentallen gemotoriseerd verkeer", publicatie 256, oktober 2007, CROW





## BIJLAGE 1: TOELICHTING OP DE VERBETERDE OPLOSSING VAN DE VARIANT HEEMSTEEDSE DREEF

De voorstellen van BBO voor de verbetering van de variant Heemsteedse Dreef worden hier onderbouwd met een toelichting.

- Het uitrijden naar het noorden gaat via dezelfde uitgang als uitrijden naar het zuiden. Het is een onlogisch om eerst naar de Eikenlaan te gaan om daarna via Julianaplein de Heemsteedse Dreef op te rijden naar het noorden.  
Vanuit het zuiden kan het verkeer voor de parkeerplaatsen linksaf voorsorteren zonder belemmering van rechtdoorgaand verkeer.
- De doorstroming op de twee achtereenvolgende kruisingen van de parkeerplaats en het Julianaplein kan met een goede afstemming van de VRI's geregeld worden. Het bewijs dat dit kan en geaccepteerd is, zijn de reeds bestaande kruisingcombinaties in de Heemsteedse Dreef: César Francklaan en P.Aertszlaan, de Johan Wagenaarlaan en de Zandvaartkade. Bovendien komt er een nieuwe bij met de Postlaan en het Wipperplein. Zowel Oranjewoud als Advin is het ontgaan dat het koppelen van de VRI's van dicht bij elkaar liggende kruisingen van de Heemsteedse Dreef de doorstroming bevordert.
- Verkeer dat na boodschappen doen bij de supermarkt alsnog de Binnenweg op wil, kan bij uitrijden van het parkeerterrein linksaf naar het Julianaplein rijden of rechtsaf naar het zuiden naar de Zandvaartkade, Havenstraat, Postlaan, Hendrik de Keyserlaan of Camplaan. Deze inzet van de Heemsteedse Dreef is immers ook de opzet van het éénrichtingverkeer op de Binnenweg.
- De 180° draai op de kruisingen van de Heemsteedse Dreef - Julianaplein en de Johan Wagenaarlaan zijn niet nodig. De 180° draai bij het Julianaplein zou volgens Advin veilig te maken zijn, de 180° draai bij de Johan Wagenaarlaan niet. Dit is niet logisch, dus kunnen de oplossingen met de 180° draai beter geheel overbodig gemaakt worden. Een 180° draai op de kruising met het Julianaplein gaat met name op vrijdagen en zaterdagen voor stagnatie zorgen, omdat het draaiende verkeer in conflict komt met het verkeer dat rechtsaf van het Julianaplein de Heemsteedse Dreef op wil rijden. Of in conflict met het verkeer dat rechtdoorgaand van noord naar zuid rijdt wanneer het licht voor linksaf op rood gaat. Bovendien moeten automobilisten die linksaf het Julianaplein op willen rijden vanaf de Heemsteedse Dreef, wachten op hun medeweggebruikers als die voor hen de draai willen maken. Indien dit wordt opgelost met een eigen groenperiode voor linksaf voor de draai, dan zal de wachttijd voor alle richtingen alleen maar toenemen. Met de 180° draai constructie is wel degelijk een belemmering van de doorstroming ontstaan.
- Door sluiting van de uitgang aan de Eikenlaan is het zoekverkeer via Haemstedelaan, Berkenlaan en Eikenlaan naar de parkeerplaats geheel verdwenen. De zuid - noord oriëntatie van het verkeer op de Binnenweg maakt de uitgang immers tot een doel voor sluip- en spookverkeer. Met het sluiten van die uitgang wordt aan de eis voldaan de verkeersoverlast op de Eikenlaan zo veel mogelijk te beperken. Het Julianaplein en Julianalaan krijgen alleen verkeer van en naar de Binnenweg te verwerken.