

SCHRIFTELIJKE VRAGEN AAN HET COLLEGE

Nb: vragen en antwoorden worden verzonden aan College, MT en alle raadsleden.

INDIENING

Steller vragen: D66

Datum: 6 december 2023

Onderwerp: Opheffen fietspaden GOW-wegen

Beantwoorden 20 december 2023

voor:

Wijze van beantwoording: Schriftelijk en evt. mondeling in raadsvergadering.

VRAAG

D66 maakt zich zorgen over het opheffen van fietspaden t.b.v. fietsstroken op GOW30 wegen.

1. In CROW-Fietsberaad staan aanbevelingen voor fiets- en kantstroken ([Aanbevelingen fiets en kantstroken - Fietsberaad \(crow.nl\)](#)).

Tabel 1 Kwaliteitsniveau fietsvoorziening en benodigde breedte

Welk kwaliteitsniveau streeft u na?	Minimale breedte fietsvoorziening	Waardering
Fietsers fysiek gescheiden van autoverkeer (fietspad + tussenberm)	290 cm (220+70)	★★★★★
Twee fietsers comfortabel naast elkaar op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's	240 cm (190 +50)	★★★★
Twee fietsers passen naast elkaar op fietsstrook zonder schuwafstand	190 cm	★★★
Solofietser past op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's (ook toereikend voor twee fietsers dicht naast elkaar zonder schuwafstand)	170 cm	★★
Solofietser past op fietsstrook zonder schuwafstand	110 cm	★

Voor de aanbevelingen in deze notitie hanteren we twee sterren als minimum voor erftoegangswegen en grijze wegen. Op gebiedsontsluitingswegen zijn vier sterren het minimum. De genoemde maten gelden voor alle stroken die door weggebruikers als fietsstrook geïnterpreteerd kunnen worden, dus ook voor allerlei varianten van suggestiestroken.

In het ontwerp van de van Merlelaan wordt een fietsbreedte aangehouden van 2 meter hetgeen 3 sterren krijgt volgens deze tabel. Wat is de visie van het college dat het lijkt dat we de huidige situatie van 5 sterren dus afwaarderen, de minimale eisen van vieren sterren voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en we de huidige situatie dus onveiliger maken voor fietsers?

2. Geldt bovenstaande ook voor de fietspaden bij de Johan Wagenaarlaan en Cesar Francklaan die ook maar 2 meter breed zijn, de minimale breedte voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en dus worden afgewaardeerd?
3. Er zijn drie belangrijke snelheidsbeperkende maatregelen: drempels, versmalling (e.d.) en fietsers op de weg (het zijn overigens niet de enige maatregelen, er zijn meer kleinere maatregelen zoals vorm van lantaarnpaal, type steentjes, etc.) maar dat op belangrijke doorgaande wegen er geen drempels en versmallingen mogen zijn i.v.m. hulpdiensten?

- a. Is dit de reden dat bij de V. Merlelaan en ook bij de Johan Wagenaar en Cesar Francklaan gescheiden fietspaden worden opgeheven?
- b. Hoe waarschijnlijk is het dat dit ook gaat gebeuren bij de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan?

ANTWOORD

Het college voert uit wat de raad heeft besloten met de vaststelling van het Wegcategoriseringsplan (WCP) tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2021. Voor de eerste tranche heeft de raad besloten welke wegen, welke categorie worden. Zo zijn er in Nederland drie wegcategorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze hebben elk hun eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken als voor de kruisingen. Het college richt wegen vervolgens duurzaam veilig in, conform landelijke richtlijnen, om de weggebruiker een zo veilig mogelijke infrastructuur te bieden. CROW publiceert deze richtlijnen voor een optimaal en daarmee veilig wegontwerp.

Een aantal wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Dit is een nieuwe weg categorie die volgens de richtlijnen van het CROW met een andere weginrichting uitgevoerd dient te worden dan de huidige bestaande weg categorieën. De nieuwe weg categorie GOW30 (gebiedsontsluitingsweg) is bedoeld om wegen die eerder een andere weg categorie hadden beter en vooral veiliger in te richten.

Momenteel wordt de weginrichting van verschillende wegen (Van Merlenlaan, Johan Wagenaarlaan en César Francklaan) in overeenstemming gebracht met de nieuwe weg categorie. Tijdens de herinrichting van de wegen worden de landelijke richtlijnen van het CROW inzake de weg categorie GOW30 aangehouden door het college. Een herinrichting blijft echter maatwerk. 1. In het ontwerp van de Van Merlenlaan wordt een fietsbreedte aangehouden van 2 meter hetgeen 3 sterren krijgt volgens deze tabel. Wat is de visie van het college dat het lijkt dat we de huidige situatie van 5 sterren dus afwaarderen, de minimale eisen van vieren sterren voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en we de huidige situatie dus onveiliger maken voor fietsers?

In de vraagstelling worden de aanbevelingen uit het fietsberaad uit 2015 aangehaald. In de aanbevelingen wordt gesproken over de weg categorieën gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Inmiddels is er in 2023 een geheel nieuwe weg categorie (GOW30) bijgekomen. De herinrichting van de Van Merlenlaan wordt conform de richtlijnen van de nieuwe weg categorie GOW30 uitgevoerd.

Het college richt de wegen in naar de weg categorie GOW30, daarbij houdt het zich aan de actuele richtlijnen voor de recente weg categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Hierin wordt geadviseerd om een fietsstrook minimaal uit te voeren met een breedte van 1,70 meter en ideaal tot 2,20 meter. In het ontwerp van de Van Merlenlaan is het ontwerp 2 meter breed en voldoet aan de richtlijnen van het CROW passend bij de intensiteit en de soorten fietsverkeer op dit traject.

Er is voorafgaande aan het concept definitief ontwerp voor de Van Merlenlaan een toetsing geweest van het ontwerp met fietsstroken door een extern adviesbureau en zij geven aan dat de fietsstroken voldoen aan de breedtes voor een weg met de recente weg categorie GOW30. Hieronder de concrete tekst:

o **Zorg voor voldoende brede fietsstroken**

Op grijze wegen is over het algemeen geen ruimte voor fietspaden. Fietsstroken zijn dan de enige mogelijkheid om de positie van fietsers te verduidelijken. Deze fietsstroken moeten dan wel voldoen aan bestaande CROW-aanbevelingen [6,7]. De voorgeschreven maatvoering van fietsstroken is minimaal 1,70 meter en ideaal 2,20 meter. Uitgangspunt voor deze afmetingen is, dat de strook breed genoeg is voor twee fietsers naast elkaar. Het kan daarbij gaan om twee fietsers, die voor de gezelligheid naast elkaar willen fietsen, om een volwassene, die een kind begeleidt of om een snellere fietser, die een langzame fietser wil inhalen.

Bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 dd. April 2023 bladzijde 14

2. Geldt bovenstaande ook voor de fietspaden bij de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan die ook maar 2 meter breed zijn, de minimale breedte voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en dus worden afgewaardeerd?

Op het gedeelte van de César Francklaan vanaf de Wagnerkade tot de Schouwbroekerburg blijft de wegcategorie GOW50 en blijven de fietspaden vrij liggend (en de bomenstructuur behouden).

De César Francklaan wordt heringericht vanaf de Heemsteedse Dreef tot de Wagnerkade naar de recente wegcategorie GOW30. Zie hiervoor ook antwoord vraag 1.

De Johan Wagenaarlaan wordt heringericht naar de wegcategorie GOW30. Met deze nieuwe wegcategorie wordt de snelheid verlaagd naar 30 km per uur en de bestaande fietsstroken worden verbreed naar 2 meter op de Johan Wagenaarlaan. Ter hoogte van de Franz Schubertlaan en Bernard Zweerslaan blijft de huidige situatie gehandhaafd. Daar gaan fietsstroken over in een fietspad achter enkele bomen dit blijft hetzelfde.

Daarentegen, het licht verhoogde aanliggende fietspad op de César Francklaan vanaf de Wagnerkade tot de Heemsteedse Dreef (wegcategorie: GOW30) wordt hiertoe geïntegreerd bij de rijbaan met fietsstroken van 2 meter breed.

3 Er zijn drie belangrijke snelheidsbeperkende maatregelen: drempels, versmalling (e.d.) en fietsers op de weg (het zijn overigens niet de enige maatregelen, er zijn meer kleinere maatregelen zoals vorm van lantaarnpaal, type steentjes, etc.) maar dat op belangrijke doorgaande wegen er geen drempels en versmallingen mogen zijn i.v.m. hulpdiensten?

a. Is dit de reden dat bij de Van Merlenlaan en ook bij de Johan Wagenaar en César Francklaan gescheiden fietspaden worden opgeheven?

Nee, dat is niet de reden dat het vrijliggende fietspad wordt opgeheven. Er wordt aangegeven dat fietsers op de rijbaan 'een van de snelheidsbeperkende maatregelen' is, dit klopt niet. Het integreren van de fietsvoorziening bij de rijbaan is conform de GOW30-richtlijnen. Het herinrichten van een weg naar een andere wegcategorie is een proces waarin er rekening gehouden moet worden met diverse facetten.

- In de Johan Wagenaarlaan (GOW30) worden geen vrijliggende fietspaden opgeheven: daar waar de fietsstroken nu aan een 50km/u weg liggen wordt dit een 30km/u weg.

- In de César Francklaan-west (GOW30) wordt het verhoogde fietspad geïntegreerd in rijstroken bij de rijbaan om een geloofwaardig en eenduidig wegbeeld te krijgen.

- Op de César Francklaan-oost (GOW50) blijft het vrijliggende fietspad behouden.

In het concept definitief ontwerp voor de Van Merlenlaan is gekozen om het te smalle vrijliggende tweerichtingsfietspad op te heffen. De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven welk type snelheidsbeperkende maatregelen hun voorkeur heeft. Hun voorkeuren, zoals zo min mogelijk plateaus en geen chicanes of as-verleggingen, zijn meegenomen in het proces om tot een herinrichting te komen. Deze hebben daarmee geen invloed op de keuze om het tweerichtingsfietspad wel of niet te behouden. Het behoud van een vrijliggend fietspad op de Van Merlenlaan is binnen de

richtlijnen niet haalbaar om de volgende redenen:

- *De breedte van het huidige vrijliggende tweerichtingsfietspad voldoet niet;*
- *De tussenberm tussen het huidige vrijliggende fietspad en de rijbaan voldoet niet;*
- *De aanleg van een vrijliggend fietspad heeft maakt de aanleg van een veilig trottoir aan de noordzijde van de Van Merlenlaan onmogelijk, dit noordelijke trottoir met overzichtelijke uitritten is tevens een ontwerppunt van de raad;*
- *De huidige schuine oversteek op de Van Merlenlaan richting het fietspad is onveilig. Hier gebeuren momenteel, en bij behoud naar verwachting ook in de toekomst, de meeste ongelukken.*

De verder uitgewerkte redenen om het vrijliggende fietspad op de Van Merlenlaan op te heffen staan genoemd in het collegebesluit "Vaststellen concept definitief ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord en Van Merlenlaan" d.d. 3 oktober 2023.

Tenslotte, de raad heeft als voorwaarde gesteld dat het vrachtcirculatieplan (weten vrachtverkeer o.a. op de Van Merlenlaan) voor of gelijktijdig met het definitief ontwerp wordt vastgesteld waarmee een 30 km weg zonder zwaar vrachtverkeer ontstaat.

b. Hoe waarschijnlijk is het dat dit ook gaat gebeuren bij de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan?

Het college volgt ook bij de herinrichting van de Lanckhorstlaan en Zandvoortselaan de landelijke richtlijnen GOW30. Indien er bij een herinrichting anders geadviseerd zou worden dan de richtlijnen, onderbouwt het college dit en verklaren waarom afwijken noodzakelijk is. Het uitgangspunt voor de fietspaden van de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan is conform de eerdere motie "Vrijliggende fietspaden" dd. 14 juli 2023. In de behandeling van de motie verkeer en vervoer dd. 5 oktober heeft het college de uitvoering van de motie toegelicht. De motie is op 5 oktober 2023 met een positieve zienswijze afgehandeld. In de motie wordt ook verwezen naar de GOW30 richtlijnen.

Belangrijke overweging voor de herinrichtingen Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan is dat deze wegen een hogere fietsintensiteit hebben dan project Van Merlenlaan en project Johan Wagenaarlaan en César Francklaan. De hoge fietsintensiteiten passen beter bij een weginrichting met vrijliggende fietspaden dan fietsstroken. Dit is conform de GOW30 richtlijnen, tevens lijken deze vrij liggende fietspaden voldoende ruim en breed om gescheiden te kunnen blijven.

Want, belangrijk voor het behouden van een vrijliggende fietspad is dat er voldaan kan worden aan de huidige richtlijnen voor een vrijliggend fietspad. Zo is een verkeersveilige breedte van een fietspad en de bereikbaarheid belangrijke voorwaarden voor het behouden van een vrijliggend fietspad. Bij een herinrichting dient de weg zo ingericht te worden dat de weg verkeersdeelnemers afdwingt om zich aan de maximumsnelheid te houden. Dit is een afweging die in ieder project gemaakt moet worden. Voor het college blijft een herinrichting daarom maatwerk wat per deelproject bekeken moet worden.

datum: 9 januari 2024

portefeuillehouder: A.M.C.E. Stam

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 9 januari 2024

Zaaknummer : 1228587
Team : Infra en Projecten Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: beantwoording schriftelijke vragen D66 over het opheffen van fietspaden t.b.v. fietsstroken op GOW30 wegen.

- Ter informatie/update Toezeggingen/actielijst commissie of raad
 Beantwoording schriftelijke vragen Overige

Dit raadsinformatiebericht wordt verzonden naar aanleiding van de schriftelijke vragen gesteld door D66 op 6 december 2023.

Vragen

1. In CROW-Fietsberaad staan aanbevelingen voor fiets- en kantstroken ([Aanbevelingen fiets en kantstroken - Fietsberaad \(crow.nl\)](#)).

Tabel 1 Kwaliteitsniveau fietsvoorziening en benodigde breedte

Welk kwaliteitsniveau streeft u na?	Minimale breedte fietsvoorziening	Waardering
Fietsers fysiek gescheiden van autoverkeer (fietspad + tussenberm)	290 cm (220+70)	★★★★★
Twee fietsers comfortabel naast elkaar op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's	240 cm (190 +50)	★★★★
Twee fietsers passen naast elkaar op fietsstrook zonder schuwafstand	190 cm	★★★
Solofietser past op fietsstrook plus minimaal 50 centimeter schuwafstand tot passerende auto's (ook toereikend voor twee fietsers dicht naast elkaar zonder schuwafstand)	170 cm	★★
Solofietser past op fietsstrook zonder schuwafstand	110 cm	★

Voor de aanbevelingen in deze notitie hanteren we twee sterren als minimum voor erftoegangswegen en grijze wegen. Op gebiedsontsluitingswegen zijn vier sterren het minimum. De genoemde maten gelden voor alle stroken die door weggebruikers als fietsstrook geïnterpreteerd kunnen worden, dus ook voor allerlei varianten van suggestiestroken.

- In het ontwerp van de Van Merlenlaan wordt een fietsbreedte aangehouden van 2 meter hetgeen 3 sterren krijgt volgens deze tabel. Wat is de visie van het college dat het lijkt dat we de huidige situatie van 5 sterren dus afwaarderen, de minimale eisen van vieren sterren voor

gebiedsontsluitingswegen niet halen en we de huidige situatie dus onveilig maken voor fietsers?

2. Geldt bovenstaande ook voor de fietspaden bij de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan die ook maar 2 meter breed zijn, de minimale breedte voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en dus worden afgewaardeerd?
3. Er zijn drie belangrijke snelheidsbeperkende maatregelen: drempels, versmalling (e.d.) en fietsers op de weg (het zijn overigens niet de enige maatregelen, er zijn meer kleinere maatregelen zoals vorm van lantaarnpaal, type steentjes, etc.) maar dat op belangrijke doorgaande wegen er geen drempels en versmallingen mogen zijn i.v.m. hulpdiensten?
 - a. Is dit de reden dat bij de Van Merlenlaan en ook bij de Johan Wagenaar en César Francklaan gescheiden fietspaden worden opgeheven?
 - b. Hoe waarschijnlijk is het dat dit ook gaat gebeuren bij de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan?

Antwoorden

Inrichtingsprincipes voor wegen in Heemstede

Het college voert uit wat de raad heeft besloten met de vaststelling van het Wegcategoriseringsplan (WCP) tijdens de begrotingsbehandeling in oktober 2021. Voor de eerste tranche heeft de raad besloten welke wegen, welke categorie worden. Zo zijn er in Nederland drie wegcategorieën: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Deze hebben elk hun eigen ontwerpprincipes, zowel voor de wegvakken als voor de kruisingen. Het college richt wegen vervolgens duurzaam veilig in, conform landelijke richtlijnen, om de weggebruiker een zo veilig mogelijke infrastructuur te bieden. CROW publiceert deze richtlijnen voor een optimaal en daarmee veilig wegontwerp.

Een aantal wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Dit is een nieuwe weg categorie die volgens de richtlijnen van het CROW met een andere weginrichting uitgevoerd dient te worden dan de huidige bestaande weg categorieën. De nieuwe weg categorie GOW30 (gebiedsontsluitingsweg) is bedoeld om wegen die eerder een andere weg categorie hadden beter en vooral veiliger in te richten.

Momenteel wordt de weginrichting van verschillende wegen (Van Merlenlaan, Johan Wagenaarlaan en César Francklaan) in overeenstemming gebracht met de nieuwe weg categorie. Tijdens de herinrichting van de wegen worden de landelijke richtlijnen van het CROW in zake de weg categorie GOW30 aangehouden door het college. Een herinrichting blijft echter maatwerk.

1. In het ontwerp van de Van Merlenlaan wordt een fietsbreedte aangehouden van 2 meter hetgeen 3 sterren krijgt volgens deze tabel. Wat is de visie van het college dat het lijkt dat we de huidige situatie van 5 sterren dus afwaarderen, de minimale eisen van vier sterren voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en we de huidige situatie dus onveilig maken voor fietsers?

In de vraagstelling worden de aanbevelingen uit het fietsberaad uit 2015 aangehaald. In de aanbevelingen wordt gesproken over de weg categorieën gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Inmiddels is er in 2023 een geheel nieuwe weg categorie (GOW30) bijgekomen. De herinrichting van de Van Merlenlaan wordt conform de richtlijnen van de nieuwe weg categorie GOW30 uitgevoerd.

Het college richt de wegen in naar de weg categorie GOW30, daarbij houdt het zich aan de actuele richtlijnen voor de recente weg categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30). Hierin wordt geadviseerd om een fietsstrook minimaal uit te voeren met een breedte van 1,70 meter en ideaal

tot 2,20 meter. In het ontwerp van de Van Merlenlaan is het ontwerp 2 meter breed en voldoet aan de richtlijnen van het CROW passend bij de intensiteit en de soorten fietsverkeer op dit traject.

Er is voorafgaande aan het concept definitief ontwerp voor de Van Merlenlaan een toetsing geweest van het ontwerp met fietsstroken door een extern adviesbureau en zij geven aan dat de fietsstroken voldoen aan de breedtes voor een weg met de recente wegcategorie GOW30.

Hieronder de concrete tekst:

o **Zorg voor voldoende brede fietsstroken**

Op grijze wegen is over het algemeen geen ruimte voor fietspaden. Fietsstroken zijn dan de enige mogelijkheid om de positie van fietsers te verduidelijken. Deze fietsstroken moeten dan wel voldoen aan bestaande CROW-aanbevelingen [6,7]. De voorgeschreven maatvoering van fietsstroken is minimaal 1,70 meter en ideaal 2,20 meter. Uitgangspunt voor deze afmetingen is, dat de strook breed genoeg is voor twee fietsers naast elkaar. Het kan daarbij gaan om twee fietsers, die voor de gezelligheid naast elkaar willen fietsen, om een volwassene, die een kind begeleidt of om een snellere fietser, die een langzame fietser wil inhalen.

Bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 dd. April 2023 bladzijde 14

2. Geldt bovenstaande ook voor de fietspaden bij de Johan Wagenaarlaan en César Francklaan die ook maar 2 meter breed zijn, de minimale breedte voor gebiedsontsluitingswegen niet halen en dus worden afgewaardeerd?

Op het gedeelte van de César Francklaan vanaf de Wagnerkade tot de Schouwbroekerburg blijft de wegcategorie GOW50 en blijven de fietspaden vrij liggend (en de bomenstructuur behouden).

De César Francklaan wordt heringericht vanaf de Heemsteedse Dreef tot de Wagnerkade naar de recente wegcategorie GOW30. Zie hiervoor ook antwoord vraag 1.

De Johan Wagenaarlaan wordt heringericht naar de wegcategorie GOW30. Met deze nieuwe wegcategorie wordt de snelheid verlaagd naar 30 km per uur en de bestaande fietsstroken worden verbreed naar 2 meter op de Johan Wagenaarlaan. Ter hoogte van de Franz Schubertlaan en Bernard Zweerslaan blijft de huidige situatie gehandhaafd. Daar gaan fietsstroken over in een fietspad achter enkele bomen dit blijft hetzelfde.

Daarentegen, het licht verhoogde aanliggende fietspad op de César Francklaan vanaf de Wagnerkade tot de Heemsteedse Dreef (wegcategorie: GOW30) wordt hiertoe geïntegreerd bij de rijbaan met fietsstroken van 2 meter breed.

- 3 Er zijn drie belangrijke snelheidsbeperkende maatregelen: drempels, versmalling (e.d.) en fietsers op de weg (het zijn overigens niet de enige maatregelen, er zijn meer kleinere maatregelen zoals vorm van lantaarnpaal, type steentjes, etc.) maar dat op belangrijke doorgaande wegen er geen drempels en versmallingen mogen zijn i.v.m. hulpdiensten?
- a. Is dit de reden dat bij de Van Merlenlaan en ook bij de Johan Wagenaar en César Francklaan gescheiden fietspaden worden opgeheven?

Nee, dat is niet de reden dat het vrijliggende fietspad wordt opgeheven. Er wordt aangegeven dat fietsers op de rijbaan 'een van de snelheidsbeperkende maatregelen' is, dit klopt niet. Het integreren van de fietsvoorziening bij de rijbaan is conform de GOW30-richtlijnen. Het herinrichten van een weg naar een andere wegcategorie is een proces waarin er rekening gehouden moet worden met diverse facetten.

- In de Johan Wagenaarlaan (GOW30) worden geen vrijliggende fietspaden opgeheven: daar waar de fietsstroken nu aan een 50km/u weg liggen wordt dit een 30km/u weg.
- In de César Francklaan-west (GOW30) wordt het verhoogde fietspad geïntegreerd in rijstroken bij de rijbaan om een geloofwaardig en eenduidig wegbeeld te krijgen.
- Op de César Francklaan-oost (GOW50) blijft het vrijliggende fietspad behouden.

In het concept definitief ontwerp voor de Van Merlenlaan is gekozen om het te smalle vrijliggende tweerichtingsfietspad op te heffen. De nood- en hulpdiensten hebben aangegeven welk type snelheidsbeperkende maatregelen hun voorkeur heeft. Hun voorkeuren, zoals zo min mogelijk plateaus en geen chicanes of as-verleggingen, zijn meegenomen in het proces om tot een herinrichting te komen. Deze hebben daarmee geen invloed op de keuze om het tweerichtingsfietspad wel of niet te behouden. Het behoud van een vrijliggend fietspad op de Van Merlenlaan is binnen de richtlijnen niet haalbaar om de volgende redenen:

- De breedte van het huidige vrijliggende tweerichtingsfietspad voldoet niet;
- De tussenberm tussen het huidige vrijliggende fietspad en de rijbaan voldoet niet;
- De aanleg van een vrijliggend fietspad heeft maakt de aanleg van een veilig trottoir aan de noordzijde van de Van Merlenlaan onmogelijk, dit noordelijke trottoir met overzichtelijke uitritten is tevens een ontwerpuitgangspunt van de raad;
- De huidige schuine oversteek op de Van Merlenlaan richting het fietspad is onveilig. Hier gebeuren momenteel, en bij behoud naar verwachting ook in de toekomst, de meeste ongelukken.

De verder uitgewerkte redenen om het vrijliggende fietspad op de Van Merlenlaan op te heffen staan genoemd in het collegebesluit "Vaststellen concept definitief ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord en Van Merlenlaan" d.d. 3 oktober 2023.

Tenslotte, de raad heeft als voorwaarde gesteld dat het vrachtcirculatieplan (weren vrachtverkeer o.a. op de Van Merlenlaan) voor of gelijktijdig met het definitief ontwerp wordt vastgesteld waarmee een 30 km weg zonder zwaar vrachtverkeer ontstaat.

b. Hoe waarschijnlijk is het dat dit ook gaat gebeuren bij de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan?

Het college volgt ook bij de herinrichting van de Lanckhorstlaan en Zandvoortselaan de landelijke richtlijnen GOW30. Indien er bij een herinrichting anders geadviseerd zou worden dan de richtlijnen, onderbouwt het college dit en verklaren waarom afwijken noodzakelijk is. Het uitgangspunt voor de fietspaden van de Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan is conform de eerdere motie "Vrijliggende fietspaden" dd. 14 juli 2023. In de behandeling van de motie verkeer en vervoer dd. 5 oktober heeft het college de uitvoering van de motie toegelicht. De motie is op 5 oktober 2023 met een positieve zienswijze afgehandeld. In de motie wordt ook verwezen naar de GOW30 richtlijnen.

Belangrijke overweging voor de herinrichtingen Lanckhorstlaan en de Zandvoortselaan is dat deze wegen een hogere fietsintensiteit hebben dan project Van Merlenlaan en project Johan Wagenaarlaan en César Francklaan. De hoge fietsintensiteiten passen beter bij een weginrichting met vrijliggende fietspaden dan fietsstroken. Dit is conform de GOW30 richtlijnen, tevens lijken deze vrij liggende fietspaden voldoende ruim en breed om gescheiden te kunnen blijven.

Want, belangrijk voor het behouden van een vrijliggende fietspad is dat er voldaan kan worden aan de huidige richtlijnen voor een vrijliggend fietspad. Zo is een verkeersveilige breedte van een fietspad en de bereikbaarheid belangrijke voorwaarden voor het behouden van een vrijliggend fietspad. Bij een herinrichting dient de weg zo ingericht te worden dat de weg verkeersdeelnemers afdwingt om zich aan de maximumsnelheid te houden. Dit is een afweging die in ieder project gemaakt moet

worden. Voor het college blijft een herinrichting daarom maatwerk wat per deelproject bekeken moet worden.