

Raadsinformatiebericht

Collegevergadering: 11 november 2025

Zaaknummer : 1345423
Team : Infra en Projecten Heemstede
Portefeuillehouder : A.M.C.E. Stam
Openbaarheid : Actief openbaar

Onderwerp

Raadsinformatiebericht: Beantwoording technische vragen betreffende Van Merlenlaan - Camplaan West – Valkenburglaan Noord

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

U krijgt een reactie op de toezegging van de commissie Ruimte op 16 oktober 2025. Het collegebesluit Vaststellen voorlopig ontwerp herinrichting Van Merlenlaan-Camplaan-West-Valkenburglaan-noord is eerder geagendeerd in de Commissie Ruimte. Enkele vragen zijn in de commissie mondeling beantwoord. Er waren tijdens de bespreking in de commissie aanvullende vragen van D66, PvdA en GroenLinks. Deze vragen zijn schriftelijk na de behandeling in de Commissie gesteld. In dit raadsinformatiebericht wordt antwoord gegeven op deze vragen.

Vragen D66 Fietsoversteek

Voor het kruispunt Van Merlenlaan – Vrijheidsdreef zijn twee ontwerpen getoetst waarbij het vrij liggend fietspad behouden blijft: een geoptimaliseerd en een compact ontwerp. Er is gekozen voor de compacte oversteek omdat de bomen dan worden behouden en het kruispunt veiliger wordt ingericht dan in de huidige situatie. Wel moet daarvoor het wandelpad bij de tuin voor het Raadhuis verplaatst worden wat mogelijk lastig is i.v.m. een waterdoorspoelgemaal. Het toetsingsrapport van het externe bureau adviseert echter uit oogpunt van veiligheid de geoptimaliseerde versie. De tabel in het raadsvoorstel geeft ook andere voordelen aan.

- 1. Vraag:** Is het behoud van twee bomen de doorslaggevende reden om toch voor de compacte versie te kiezen?

Antwoord: Beide ontwerpen voor het kruispunt Van Merlenlaan – Vrijheidsdreef zijn verkeersveilig. Het kruispuntontwerp van de geoptimaliseerde variant scoort licht hoger op het gebied van verkeersveiligheid. Het compacte ontwerp in het voorlopig ontwerp is veiliger dan de huidige situatie en wordt onderschreven als voldoende veilig. Daarnaast verdwijnen er in het geoptimaliseerde ontwerp van de schuine fietsoversteek twee bomen. Er is daarom gekozen voor een voldoende veilig kruispuntontwerp met het behoud van bomen, gezien de opdracht in het raadsamendement van 27 maart 2025.

Kruispunt Raadhuisplein

Om naderend verkeer vanuit alle richtingen voor de verkeersveiligheid af te laten remmen wordt het gehele kruispunt verhoogd aangelegd met een gelijkwaardige voorrangssituatie voor alle wegen. Het toetsingsrapport van het externe bureau overweegt echter het behoud van een voorrangssituatie. Ook wordt door anderen gesuggereerd meer ruimte te laten tussen oversteekplaatsen en het kruispunt.

- 2. Vraag:** Is de gelijkwaardigheid van de kruispuntwegen de doorslaggevende reden bij het ontwerp versus mogelijk betere overzichtelijkheid door andere plaatsing van zebrapaden en een voorrangssituatie?

Antwoord: Er is gekozen voor de variant met een gelijkwaardig kruispunt vanwege een aantal redenen. Ten eerste om de verkeersveiligheid te verbeteren voor alle verkeersstromen door naderend verkeer af te laten remmen bij een gelijkwaardig kruispunt. Ten tweede zijn op het kruispunt veel afslaande bewegingen en geen dominante oost-west of noord-zuid bewegingen te zien. Dit verkeersbeeld sluit aan bij een gelijkwaardige voorrangssituatie. Ten slotte zijn in beide ontwerpen zebrapaden toegepast.

- 3. Vraag PvdA:** Zoals het er nu naar uitziet blijft er vrachtverkeer over de VML gaan. De huidige klinkers zijn enorm geluidsgevoelig en vangen de trillingen van zwaar vrachtverkeer niet op. Op de kaart bij VO lijkt het echter dat er wederom gekozen wordt voor klinkers en niet voor geluid een trillingen reducerende wegbedekking. Klopt dit en wat zijn de beweegredenen hierachter?

Antwoord: De verharding in de Van Merlenlaan is aan vervanging toe. De huidige klinkers zorgen voor geluidsoverlast. In het plan is de keuze gemaakt om nieuwe klinkerverharding aan te brengen op de juiste fundering. De raad heeft tevens gevraagd om het gebruik van klinkers actief te onderzoeken. De verharding bestaat uit moderne dikformaat klinkers en zorgen een vermindering van het geluid. Naast de aanpassing van de verharding zorgt de snelheidsvermindering naar 30 km/u en het verbod op vrachtverkeer voor een aanzienlijke vermindering van het geluid. Het toepassen van klinkerverharding geeft de weg een uitstraling te geven van 30 km/u. Zo houdt het verkeer zich aan de snelheid. Daarbij is het toepassen van klinkerverharding duurzaam.

- 4. Vraag PvdA:** In de flessenhals liggen al een heel aantal jaren print klinkers, dit materiaal heeft zich over de jaren goed gehouden, voldoet aan de wensen om het dorpse karakter te behouden en vermindert tevens geluid en trillingen. Blijft dit zoals het is na de aanpassingen of wordt hier nu ook voor een andere weg bedekking?

Antwoord: Het huidige type wegverharding (asfalt/streetprint) van de rijbaan in de flessenhals wordt vernieuwd en blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

- 5. Vraag:** Momenteel heeft het garagebedrijf een aantal parkeerplekken, die exclusief door deze ondernemer kunnen worden gebruikt. Op het VO lijkt het of deze plekken op geschoven zijn en meer naar het kruispunt gelegd zijn. Klopt het dat in ieder geval een van de parkeervakken nu meer naar het kruispunt is getrokken? Komt de verkeersveiligheid hier niet in het geding? Is er stil gestaan bij de impact van die eventuele verschuiving over de bereikbaarheid en het belevingsgevoel van de centrale ontmoetingsplek met de bankjes? Blijven de genoemde parkeervakken ook in toekomst exclusief voor garagebedrijf? Zo ja welke afspraken liggen hieraan ten grondslag? (Overwegende dat er minder beschikbare parkeerplekken op Valkenburgerlaan zullen zijn).

Antwoord: In het Voorlopig ontwerp en ook in het concept DO zijn de parkeerplaatsen op de Van Merlenlaan ter hoogte van het ontmoetingsplein verschoven. De parkeervakken zijn samengevoegd tot drie aaneengesloten parkeervakken richting het kruispunt met de Valkenburgerlaan/Raadhuisplein. In de bestaande situatie zijn de parkeervakken meer gesitueerd richting het westen. Er is hiervoor gekozen om de monumentale boom aan de Van Merlenlaan meer de ruimte te geven. In de oude situatie stonden de geparkeerde auto's zeer dicht op de boom. In het nieuwe ontwerp zal de boom ontzien worden en langer behouden blijven.

Vanwege de verkeersveiligheid rondom de flessenhals is een hernieuwde belangenafweging gemaakt. Met voortschrijdend inzicht is gekozen om een parkeervak richting het kruispunt te laten vervallen. De verkeersveiligheid op dit smalle gedeelte van de Van Merlenlaan blijft zo optimaal en de parkeerdrukmeting laat zien dat de vermindering van 1 parkeerplaats de parkeerdruk niet onevenredig laat toenemen. Verder blijft het zicht vanaf de bankjes op het pleintje meer open wat de bereikbaarheid en het beleavingsgevoel van de centrale ontmoetingsplek versterkt.

Momenteel maakt een autogarage veelal gebruik van deze openbare parkeerplaatsen voor de verkoop van auto's, daar heeft de gemeente een ontheffing voor verleend. Momenteel zijn we in gesprek met de garagehouder over de oplossing voor de vermindering van het aantal parkeerplaatsen van drie naar twee op de flessenhals op de Van Merlenlaan. Vanwege het tijdsgebrek is deze aanpassing niet meer verwerkt in de tekening van het concept Definitief Ontwerp. Deze aanpassing nemen we wel mee in het Definitief Ontwerp na behandeling in de Commissie Ruimte.

- 6. Vraag:** Blijven de genoemde parkeervakken ook in toekomst exclusief voor garagebedrijf? Zo ja welke afspraken liggen hieraan ten grondslag? (Overwegende dat er minder beschikbare parkeerplekken op Valkenburgerlaan zullen zijn).

Antwoord: Zie ook vorige antwoord. De parkeerplaatsen in de flessenhals zijn openbare parkeerplaatsen en blijven nu en in de toekomstige situatie openbare parkeerplaatsen. Het garagebedrijf heeft tevens een ontheffing op de APV Artikel 5:3 Te koop aanbieden van voertuigen conform lid II. Dit heeft geen effect op de parkeerdruk.

Vragen GroenLinks

Technische vragen GL VO vMerlenlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Valkenburgerlaan

De bewoners hebben voorstellen gedaan die wij onderschrijven, om de laatste plannen van de van Merlenlaan te verbeteren.

- 7. Vraag:** Wil de wethouder deze suggesties meenemen?

Antwoord: Er zijn een groot aantal inspraakreacties gegeven op het Voorlopig Ontwerp voor project Van Merlenlaan. Alle inspraakreacties zijn meegenomen en worden behandeld in het concept Definitief Ontwerp. Het voorstel wordt aan de Commissie Ruimte voorgelegd voordat deze definitief wordt vastgesteld.

- 8. Vraag:** Indien men meer dan 10 % te hard rijdt komen er dan meer drempels of andere maatregelen om de snelheid eruit te halen? Of zijn er nog andere gedachte om de snelheid binnen de perken te houden?

Antwoord: Het ontwerp voorziet in snelheid remmende maatregelen, er worden in alle straten van het project verticale snelheidsremmers toegepast. Daarnaast wordt de rijbaan versmald en gaan we de snelheid monitoren. De wegbeheerder (gemeente) is verantwoordelijk voor het faciliteren van een zo veilig mogelijke infrastructuur conform de landelijke richtlijnen. Van de weggebruiker mag verwacht worden dat deze verkeersveilig gedrag vertoont. Wanneer 85% van de automobilisten zich aan de snelheid houdt, weet de gemeente Heemstede dat de weginfrastructuur past bij het gewenste verkeersgedrag (snelheid).

De vraag verwijst naar 10%, normaal gesproken is dat 15% en dat heeft te maken met de 'V85'. De V85 geeft de snelheid weer die door 85% van de automobilisten niet overschreden wordt. 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. Bij (bewust) ongewenst gedrag kan handhavend optreden een passend instrument zijn.

- 9. Vraag:** Bij de Valkenburgerlaan is het vrij liggend fietspad achter de geparkeerde auto's getekend een enorme verbetering echter geldt dit niet voor het laatste stukje richting Camplaan. Daar zijn 3 langspaarkeerplaatsen bedacht, hier ontstaat een gevaarlijke en onnodige situatie. Kan dit nog aangepast worden?

Antwoord: Het ontwerp is geoptimaliseerd, daarmee is in deze situatie de meest veilige manier om over te gaan van vrij liggend fietspad naar fietsers op de rijbaan opgenomen. Verder doortrekken van het vrij liggend fietspad is hier geen optie vanwege het terras van Hof van Heemstede en vanwege het feit dat de aansluiting van de fietsers op de rijbaan/kruising hiermee nadrukkelijk onoverzichtelijker wordt. Daarnaast, een fietsstrook langs parkeervakken is geen ongebruikelijke situatie.

- 10. Vraag:** Zijn er vergevingsgezinde stoepranden in het voorstel?

Antwoord: Ja.

- 11. Vraag:** Camplaan-west wordt de rijbaan breder. De parkeerplaatsen zijn direct naast de fietssuggestiestrook getekend wat een zeer gevaarlijke oplossing is. Kunnen we hier de fietssuggestiestrook niet verbreden zodat de fietsers verder van de geparkeerde auto's af kunnen rijden?

Antwoord: Het voorlopig ontwerp voor de Camplaan is ingericht met fietsstroken en niet met fietssuggestiestroken. Het verschil is juridisch een fietser mag op de fietsstrook niet gehinderd worden door autoverkeer. De fietsstroken zijn reeds maximaal verbreed in het ontwerp. Wanneer de fietsstrook nog verder wordt verbreed komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede. Fietsers rijden nog steeds langs de parkeervakken terwijl het risico dan toeneemt dat automobilisten de fietsstroken gaan overschrijden.