

Reacties op input bewoners en belanghebbenden

In onderstaande tabel staan alle suggesties die via de mail en de website zijn binnengekomen. De suggesties zijn gesorteerd op beleidsterrein.

De kleuren rood/groen in de eerste kolom duiden of de suggesties wel/niet zijn verwerkt in het schetsontwerp (SO).

	Suggesties over 30-kilometerzone en handhaving	
1	Het heeft mijn voorkeur om de Van Merlenlaan 50 km/h te behouden.	Uitgangspunt is de van Merlenlaan te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.
2	Er wordt ook door auto's veel te hard gereden. Dat geeft problemen bij het oversteken van fietsers en voetgangers. Een gecontroleerde max snelheid van 30 km zou kunnen helpen.	Uitgangspunt is de van Merlenlaan te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.
3	Daarnaast wordt er best hard gereden dus de 30 km waarover gesproken wordt zou een goede oplossing hiervoor zijn.	Zie antwoord vraag 2
4	Alle zittende collegepartijen (HBB, PvdA en GL) hadden het beperken van de verkeersdrukke in hun programma's staan bij de verkiezingen in 2018. En in het college-akkoord dat deze partijen met elkaar sloten is de '30 km voor doorgaande wegen' expliciet een punt dat aandacht moet krijgen. En belofte maakt schuld, zou ik denken.	Zie antwoord vraag 2
5	<p>Via deze ook namens Campaan 32 het dringende verzoek werk te maken van de Campaan-West. De situatie in de straat zelf, en ook de kruisingen met de Dreef en de Valkerburgerlaan / Raadhuisplein zijn al jaren onoverzichtelijk en daarmee onveilig voor onze fietsende kinderen.</p> <p>Ik besef me dat rücksichtslos de straat eenrichtingsverkeer maken tot problemen bij andere straten leidt. Echter door het verkeer te beperken tot 30 km/uur, en dit ook te handhaven, kan een flinke stap worden gezet. Ook een logische stap naar mijn idee, het gaat over een stukje straat van zo'n 100m waar auto's moeten optrekken en afremmen van de ene kruising naar de andere kruising.</p>	Zie antwoord vraag 2

6	<p>De toegenomen hoeveelheid doorgaand verkeer en de hoge snelheid waarmee vaak gereden wordt en het soms met hoge snelheid inhalen is storend, gevaarlijk en alles behalve wenselijk bij een straat in een dorp waar zoveel mensen wandelen, fietsen en moeten oversteken. 30 km per uur en het aanbrengen van "beschaafde" chicanes lijkt mij een goede oplossing.</p>	<p>Te hoge snelheden kunnen op verschillende manieren worden tegengegaan. Er moet goed gekeken worden welke maatregelen een zo hoog mogelijke effectiviteit behalen. Een chicane is in de regel niet de beste oplossing. De maatregel functioneert enkel bij een specifieke verkeersintensiteit. Bij te weinig verkeer in de tegenrichting is het effect verwaarloosbaar of zelfs negatief. Een drempel of plateau werkt wel altijd verkeersremmend. Chicanes zorgen voor relatief een groot risico op aanrijdingen. Zowel tussen verkeersdeelnemers onderling als tussen verkeersdeelnemers en de infrastructuur. Chicanes verhogen de kans op verdrukking van scooters/fietsers en leiden tot een verhoogde kans op files bij hogere verkeersintensiteit. Files tasten de leefbaarheid ook aan.</p> <p>Chicanes lokken in de regel ook ongewenst gedrag uit. Automobilisten worden in de verleiding gebracht extra gas te geven om nog net eerder de chicane te passeren dan de tegenligger.</p>
7	30 km gehele laan	Zie antwoord vraag 2
8	Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 Kilometer zou de situatie verbeteren qua verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Zie antwoord vraag 2
9	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan></p> <p>30 km</p>	Zie antwoord vraag 2
10	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan></p> <p>enorme overlast door trillingen en lawaai door slecht wegdek en te harde snelheid en zwaar vrachtverkeer. Oplossing; 30 km</p>	Zie antwoord vraag 2
11	30 km/h voor hele van Merlenlaan	Zie antwoord vraag 2
12	De Camplaan wordt een 30 km/uur erftoegangsweg. Voetgangers en fietsers krijgen de ruimte. Auto's zijn welkom, maar slechts te gast.	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. De intensiteit van de Van Merlenlaan zal altijd hoger blijven dan de aangrenzende woonstraten. Dit heeft met historie en de doorgaande route in het netwerk van wegen te maken. Auto's slechts 'te gast' laten zijn (fietsstraat), is niet mogelijk.</p>

13	30 km per uur invoeren zoals al voor gelobbyd is, is zeker op de Valkenburgerlaan Noord een must. In de nabije straten zoals Lente laan, Toren laan en Zomerlaan staan al 30 km per uur borden en deze straten worden veel minder druk bereden dan de Valkenburgerlaan Noord, waar op een relatief klein stuk veel mensen wonen. Er wordt echt vaak veel te hard gereden en dit is, ook gezien het vele in- en uitparkeren in de vakken aan de kant van de even huisnummers gewoon gevaarlijk. Bewoners hebben ook al te maken met drukke fietspaden aan beide zijden.	Uitgangspunt is de Valkenburgerlaan-Noord te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.
14	Inrichten van Merlenlaan als een handhaafbare 30 km erftoegangsweg	Zie antwoord vraag 2
15	Inrichten als een handhaafbare 30 km erftoegangsweg. Inritconstructie vanaf de Herenweg	Uitgangspunt is de van Merlenlaan te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Een uitritconstructie aan de Herenweg past op dat moment binnen de richtlijnen.
17	<opmerking gaat over Camplaan> 30 km/uur inritconstructie aanleggen bij Heemsteedse Dreef	Uitgangspunt is de Camplaan-West op termijn te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Een uitritconstructie aan de Heemsteedse Dreef past op dat moment binnen de richtlijnen.
18	<opmerking gaat over Camplaan> inrichten als een afdwingbare 30 km erftoegangsweg. Inritconstructie vanaf de Dreef	Zie antwoord vraag 17
19	Aansluiting Herenweg herzien "Voorstel: - 30 km/uur inritconstructie aanleggen (compact) - T-kruising vanaf noorden (linksafvak) inkorten en vrije ruimte ombouwen tot ook een groene middenberm"	Zie antwoord vraag 15
20	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> inrichten als een afdwingbare 30 km erftoegangsweg. Inritconstructie vanaf de Herenweg	Zie antwoord vraag 15
21	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> Afdwingbare snelheidsreductie tot 30 km/uur (drempels en versmallingen)	Zie antwoord vraag 2

22	30 km zone instellen, waarbij wel gehandhaafd wordt!	Uitgangspunt is de wegen (scope project) te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.
23	30 km zone instellen, waarbij wel gehandhaafd wordt!	Zie antwoord vraag 22
24	Automobilisten én Fietsers rijden veel te hard op valkenburgerlaan, de verbindende straat van én naar het centrum. Hier zouden vertragende maatregelen genomen moeten worden (30 km zone/drempels/plantenbakken...	Zie antwoord vraag 2
25	Camplaan 30 km weg maken MET handhaving; dus met een flitspaal! Als laatstgenoemde punt niet zou zijn te realiseren, dan minst genomen middels chicanes en/of wegversmallingen bewerkstelligen dat de snelheid wordt beperkt tot 30 km p/u	<p>De gemeente is niet bevoegd om te handhaven op snelheid. Dit is een bevoegdheid van het Openbaar Ministerie, gemandateerd bij de politie. De gemeente is dan ook niet bevoegd om flitspalen te plaatsen. Hiervoor stelt het OM zeer strikte eisen en de Van Merlenlaan komt vanwege die eisen niet in aanmerking.</p> <p>Te hoge snelheden kunnen op verschillende manieren worden tegengegaan. Er moet goed gekeken worden welke maatregelen een zo hoog mogelijke effectiviteit behalen. Een chicane is in de regel niet de beste oplossing. De maatregel functioneert enkel bij een specifieke verkeersintensiteit. Bij te weinig verkeer in de tegenrichting is het effect verwaarloosbaar of zelfs negatief. Een drempel of plateau werkt wel altijd verkeersremmend. Chicanes zorgen voor relatief een groot risico op aanrijdingen. Zowel tussen verkeersdeelnemers onderling als tussen verkeersdeelnemers en de infrastructuur. Chicanes verhogen de kans op verdrukking van scooters/fietsers en leiden tot een verhoogde kans op files bij hogere verkeersintensiteit. Files tasten de leefbaarheid ook aan.</p> <p>Chicanes lokken in de regel ook ongewenst gedrag uit. Automobilisten worden in de verleiding gebracht extra gas te geven om nog net eerder de chicane te passeren dan de tegenligger.</p>
26	<opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan> Verkeersafremmende maatregelen: 30 km/ uitritverhogingen voor het kruispunt/ drempels etc.	Zie antwoord vraag 2/15/17

27	Misschien nog een idee om de vaart uit de straat te halen is een tweede zebrapad in het midden van de Valkenburgerlaan Noord.	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Binnen 30 km/uur-zones dient de voorrang niet geregeld te zijn. Op kruisingen dient aan verkeer van rechts (standaard verkeersregel) voorrang verleend te worden. Een voetgangersoversteekplaats is een voorrangsregeling en hoort daarom niet thuis in 30 km/uur gebied, waar alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig zijn. Een uitzondering kan zijn bij scholen, centra of ouderenvoorzieningen. Op de kruising (Raadhuisplein) kan om die reden de voetgangersoversteekplaats ook na herinrichting terugkeren. Een tweede is echter niet mogelijk.</p> <p>Bovendien is het inzetten van kwetsbare voetgangers om het verkeer te remmen geen argument.</p>
28	grootste probleem is trilling en geluids overlast door hoeveelheid verkeer, type verkeer (vrachtwagens) en te hoge snelheid. graag geluids dempende stenen en 30 km zone.	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Binnen 30 km/uur-zones wordt in de meeste gevallen de verharding uitgevoerd met klinkers. Een geluidsreducerend wegdek met klinkers is niet mogelijk. Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp naar een voorlopig/definitief ontwerp wordt hierin een nadere keuze gemaakt.</p> <p>Geluidsreducerend asfalt bestaat wel, maar dat is pas effectief vanaf een snelheid van meer dan 50 km/uur. Onder 50 km/uur overheerst het motorgeluid het bandencontactgeluid. Een geluidsreducerend wegdek werkt dan niet.</p> <p>Vrachtverkeer zal ook na de herinrichting gebruik kunnen blijven van de Van Merlenlaan.</p>
29	Het stukje Raadhuisplein/begin Van Merlenlaan heeft al een 30 km-restrictie. Daar houdt echter bijna niemand zich aan. Het zal dus veel zichtbaarder moeten zijn dat die beperking daar geldt.	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. De inrichting van de Van Merlenlaan wordt dan ook aangepast. Nu is het zo dat het huidige wegvak waarop 30 km/uur al geldt erg kort is en ook het einde van dat wegvak zichtbaar is. Daarmee wordt de weggebruiker in de verleiding gebracht sneller te rijden.</p>

Verlaging van de maximum snelheid naar 30 kilometer per uur. Welke gerealiseerd en gehandhaafd wordt op de volgende manieren:

- o Snelheidsdisplays
- o Gebruik van chicanes, wegversmallingen. Drempels zorgen voor meer geluidsoverlast en eventuele schade aan gebouwen.

Te hoge snelheden kunnen op verschillende manieren worden tegengegaan. Er moet goed gekeken worden welke maatregelen een zo hoog mogelijke effectiviteit behalen. Een chicane is in de regel niet de beste oplossing. De maatregel functioneert enkel bij een specifieke verkeersintensiteit. Bij te weinig verkeer in de tegenrichting is het effect verwaarloosbaar of zelfs negatief. Een drempel of plateau werkt wel altijd verkeersremmend. Chicanes zorgen voor relatief een groot risico op aanrijdingen. Zowel tussen verkeersdeelnemers onderling als tussen verkeersdeelnemers en de infrastructuur. Chicanes verhogen de kans op verdrukking van scooters/fietsers en leiden tot een verhoogde kans op files bij hogere verkeersintensiteit. Files tasten de leefbaarheid ook aan.

Chicanes lokken in de regel ook ongewenst gedrag uit. Automobilisten worden in de verleiding gebracht extra gas te geven om nog net eerder de chicane te passeren dan de tegenligger.

Drempels volgens de richtlijnen brengen geen schade toe aan gebouwen. Op kruisingen moeten hoe dan ook plateaus worden gerealiseerd om het allureverschil tussen aansluitende wegen op te heffen en de gelijkwaardigheid te onderstrepen. Plateaus zijn er in verschillende uitvoeringen waarbij het voorkomen van trillingen in het ontwerp is opgenomen.

Snelheidsdisplays, waarop de snelheid wordt getoond aan de weggebruikers geven de gemeente een beeld van de gereden snelheden en de hoeveelheid overtreders. De snelheidsdisplays worden niet permanent geplaatst. De ervaring leert namelijk dat snelheidsdisplays hun attenderende werking verliezen als ze te lang op dezelfde plaats staan. Weggebruikers raken dan gewend aan hun aanwezigheid. Wanneer men ervaart dat de displays ook niet bekeuren, vervalt men al snel weer in het oude (ongewenste) gedragspatroon. Het periodiek terugplaatsen is effectiever om op de lange termijn een gedragsverandering te bewerkstelligen.

31	<p><opmerking gaat over Camplaan> Snelheidsremmer opnemen indien nodig, moet integraal bekeken worden met ook oplossing bij de kruisingen</p>	<p>In de Camplaan wordt een snelheidsremmende maatregel voorgesteld en op de kruising is een plateau bedacht.</p>
32	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan> Snelheidsremmende maatregelen bij kruispunten, oversteken en op wegvakken die lang zijn. Te denken valt aan: - plateau bij kruispunten en oversteken - niet overrijdbare plantvakken (netjes ingepast in maaiveldontwerp) op logische plekken opnemen op lange wegvakken - fietspad uitbuigen bij kruispunten, eventueel langs geheel tracé achter bomen leggen (moet bij uitwerking bekeken worden)"</p>	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Uw suggesties nemen we mee ter overweging in het ontwerp.</p>
33	<p>Snelheidsremmende maatregelen treffen op kruising Raadhuisstraat - Provinciënlaan (ligt buiten werkgrens maar anders wordt niet aan doelstelling duurzaam veilig voldaan)</p>	<p>Valt buiten scope van dit project</p>
34	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan> wegversmalling waardoor veiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd en de doorstroomsnelheid wordt beperkt</p>	<p>Te hoge snelheden kunnen op verschillende manieren worden tegengegaan. Er moet goed gekeken worden welke maatregelen een zo hoog mogelijke effectiviteit behalen. Een wegversmalling is in de regel niet de beste oplossing. De maatregel functioneert enkel bij een specifieke verkeersintensiteit. Bij te weinig verkeer in de tegenrichting is het effect verwaarloosbaar of zelfs negatief. Een drempel of plateau werkt wel altijd verkeersremmend. Wegversmallingen zorgen voor relatief een groot risico op aanrijdingen. Zowel tussen verkeersdeelnemers onderling als tussen verkeersdeelnemers en de infrastructuur. Wegversmallingen verhogen de kans op verdrukking van scooters/fietsers en leiden tot een verhoogde kans op files bij hogere verkeersintensiteit. Files tasten de leefbaarheid ook aan.</p> <p>Wegversmallingen lokken in de regel ook ongewenst gedrag uit. Automobilisten worden in de verleiding gebracht extra gas te geven om nog net eerder de chicane te passeren dan de tegenligger.</p> <p>Dit wil niet zeggen dat geen wegversmallingen worden toegepast. Maar de gemeente gaat hier terughoudend mee om.</p>

35	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan> Additionele snelheidsbeperking in bocht Van Merlenlaan aan de westzijde</p>	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.</p> <p>In bochten worden in principe geen extra snelheidsremmende maatregelen toegepast. De bocht zelf is al snelheidsremmend. Een snelheidsremmende maatregel heeft dan ook het meeste effect op rechtstanden.</p>
36	<p>De snelheid op de Campiaan wordt gehandhaafd met een flitspaal en/of chicanes. Geen drempels die voor meer geluidsoverlast zorgen.</p>	<p>Zie antwoord vraag 25</p>
39	<p>Voor het afdwingen van 30 km het gebruik van chicanes en as-verlegging in de straten. Bij drempels neemt de geluidsoverlast verder toe!</p>	<p>Zie antwoord vraag 25</p>
40	<p>Het zou prettig zijn als de Van Merlenlaan 30 km zone wordt. Echter wij zijn er op tegen als er drempels of verkeersplateaus gemaakt worden, gezien de overlast die veroorzaakt zal worden door remmend en optrekkend verkeer voor het opstakel.</p>	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Drempels volgens de richtlijnen brengen geen schade toe aan gebouwen. Bovendien dient een gebouw zich binnen 30 meter van de drempel te bevinden, wil enig effect ervaren worden. Op kruisingen moeten hoe dan ook plateaus worden gerealiseerd om het allureverschil tussen aansluitende wegen op te heffen en de gelijkwaardigheid te onderstrepen. Plateaus zijn er in verschillende uitvoeringen waarbij het voorkomen van trillingen in het ontwerp is opgenomen. Verkeersplateaus op kruisingen zijn dan ook een voorwaarde binnen de inrichting. Zonder verkeersremmende maatregelen* is de weg niet geloofwaardig in te richten naar 30 km/uur.</p> <p>* Dat zijn niet alleen per definitie drempels / plateaus, maar ook optische versmalligen, type verharding, etc.</p>

41	<p>Wat wij pertinent niet willen zijn drempels in de straat of verkeersplateaus, dit levert door optrekkend en remmend verkeer alleen maar meer geluidshinder op. Daarnaast zou een verkeersplateau bij ons voor de deur betekenen dat wij hier vanuit onze oprit op moeten rijden wat problemen gaat geven met onze laag bij de grond liggende auto's. Ook verwachten wij hierdoor meer wateroverlast. (Bij hevige regen ervaren wij nu al overlast doordat wij onder aan de heuvel wonen)</p>	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.</p> <p>T.b.v. drempels zie 40. Het ontwerp van drempels en plateaus is vastgelegd in richtlijnen. Enerzijds wordt daarmee schade / hinder voorkomen, anderzijds is een drempel te passeren voor elk op de openbare weg toegelaten voertuig. De verkeersveiligheid van alle weggebruikers gaat vanzelfsprekend boven uw eigen comfort.</p> <p>Ook met een drempel kan de afwatering goed geregeld worden.</p>
42	<p>In aanvulling op de in onderstaande mail door Comité Camplaan-Van Merlenlaan, genoemde punten, waarin ik mij helemaal herken, geldt specifiek voor ons als bewoners van nr 9 (witte huis, hoek vrijheidsdreef) dat de verkeersdrempel op dit kruispunt bij passeren van vrachtwagens, maar vooral ook auto's met aanhanger heel veel herrie geeft. Geeft enorme bonken. Dag en nacht! Daar zullen ze bij het tegenover ons liggende bejaardenhuis ook veel last van hebben, lijkt mij zo.</p>	<p>Wat is de vraag....?</p>
43	<p>Er ligt nu wel een plateau aan het begin van de Heijmanslaan maar deze is te hoog. Veel weggebruikers schrapen er met de onderkant van hun auto overheen en dit geluid is duidelijk bij ons in huis te horen.</p>	<p>Het ontwerp van drempels en plateaus is vastgelegd in richtlijnen. Enerzijds wordt daarmee schade / hinder voorkomen, anderzijds is een drempel te passeren voor elk op de openbare weg toegelaten voertuig. Het verkeersplateau zal bij de werkzaamheden op deze richtlijnen getoetst worden. Mogelijk is als gevolg van een verzakking de drempel niet meer conform richtlijnen.</p>
44	<p>maken van snelheid drempels</p>	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Het toepassen van verkeersplateaus valt binnen die richtlijnen.</p>
45	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan> Drempels bij zijstraten inclusief Henk Schoenmakerpad</p>	<p>Zie antwoord vraag 44</p>
46	<p><opmerking gaat over kruising Van Merlenlaan-Herenweg> verhoogde in/uitrit</p>	<p>Zie antwoord vraag 15</p>

47	<opmerking gaat over Raadhuisplein> Voorrangssituatie met Hendrik de Keyserlaan aanpassen conform 30 km/uur principe	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Het toepassen gelijkwaardige kruisingen valt binnen de richtlijnen. Op gelijkwaardige kruisingen is geen voorrang geregeld. De standaard verkeersregel, 'verleen voorrang aan bestuurders van rechts' geldt dan. Op kruisingen moeten hoe dan ook plateaus worden gerealiseerd om het allureverschil tussen aansluitende wegen op te heffen en de gelijkwaardigheid te onderstrepen.
48	Snelheidsremmende maatregelen treffen op kruising Raadhuisplein - Hendrik de Keyserlaan	Zie antwoord vraag 44
49	verhoogd plateau op aansluiting Heimanslaan	Zie antwoord vraag 51
50	verhoogd plateau op kruispunt Tellolaan en Van Doornkade	Zie antwoord vraag 44
51	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> verhoogde verkeersplateau's op kruisingen Heimanslaan, Tellolaan, Vrijheidsdreef, Valkenburgerlaan	Zie antwoord vraag 44
52	Verkeersplateau's op kruisingen Heimanslaan, Tellolaan, Vrijheidsdreef, Valkenburgerlaan	Zie antwoord vraag 51
53	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> er wordt veel te hard gereden door verkeer omdat de weg zich hiervoor leent. Oplossing: snelheid veranderaars op de weg waardoor verkeer moet afremmen	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Het toepassen snelheidsremmende maatregelen vallen binnen de richtlijnen
54	<opmerking gaat over kruising Van Merlenlaan-Henk Schoenmakerpad> wegversmalling of wegaanpassing om bestuurders af te remmen en veiligere oversteek te creëren bij het schoenmakerspad. Met fysieke aanpassing afdwingen dat er niet te hard gereden kan worden en de oversteek/zicht veilig is.	Zie antwoord vraag 30
55	Chicane voor de oversteek van het Schoenmakerpad	Zie antwoord vraag 30
56	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> chicane voor de oversteek van het Schoenmakerpad	Zie antwoord vraag 30
57	Plaatsen van meerdere chicanes leidt tot een betere beheersing van de snelheid die veel te hoog is.	Zie antwoord vraag 30

58	Het verkeer zal zeker verminderen als het een lastiger parcours gaat worden. We weten inmiddels ook verkeersmaatregelen afgedwongen moeten worden. Dit zou door versmallingen in de weg mogelijk zijn. Natuurlijke versmallingen dan. Betonnen of metalen plantenbakken passen niet echt in het straatbeeld.	Zie antwoord vraag 34
59	Het plaatsen van flitspalen. Dit is altijd een zeer effectieve manier om het gedrag van bestuurders te beïnvloeden en snelheid te handhaven	Zie antwoord vraag 25
60	Combineer alle oversteekplaatsen met chicanes en “lange” hobbels. En dan chicanes die veilig en snelheidsbeperkend werken (dus niet de gaspedaal gedrag in de hand werkt als een bestuurder toch nog even snel voor de tegenliggende auto wil gaan). Lange hobbels omdat het juist de laadkleppen van vrachtwagens zijn die voor geluidsoverlast pieken zorgen bij trilling	Zie antwoord vraag 30
61	Diverse waarschuwborden	De gemeente Heemstede volgt de landelijke richtlijnen voor bebording en bebakening. Teveel en onnodige verkeersborden en markering dient te allen tijde voorkomen te worden. Een verkeersbord of verkeersteken / markering vraagt namelijk óók de aandacht van de automobilist en zorgt voor afleiding. Borden / verkeerstekens / markeringen worden dan ook alleen geplaatst als dat volgens de richtlijnen noodzakelijk is.
62	<opmerking gaat over Van Merlenlaan t.h.v. nummer 32> door optische maatregel (kleur, strepen) nudging toepassen, zodat gebruikers worden gestuurd met als effect veiliger verkeerstromen.	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Optische maatregelen passen binnen de richtlijnen en nemen we mee ter overweging in het ontwerp. De gemeente Heemstede volgt de landelijke richtlijnen voor bebording en bebakening.
63	Last but not least, plaats een nieuw wegdek dat vlak is en geluidsdempend werkt. Dit gaat vaak gepaard met signaleringen op het wegdek zelf met kleuren en strepen die tevens aanmoedigen tot rustig rijden	Zie antwoord vraag 28 en 62

Suggesties voor beperking (vracht)verkeer		
64	Inrichten van eenrichtingsverkeerweg voor auto's. Hierdoor krijgen fietsers meer ruimte, zal de verkeersintensiteit afnemen met alle positieve gevolgen van dien voor verkeersveiligheid en milieu en past dit beter bij het groene karakter van de straat en van Heemstede;	<p>Eenrichting verkeer betekent dat er elders een "andere" kant op gereden moet kunnen worden. Dan wordt het daar drukker. Een 30 km inrichting werkt juist door de menging van de verkeerssoorten en zorgt ook voor minder verkeer.</p> <p>Eenrichtingsverkeer leidt tot een verhoogd risico op (en lokt weggebruikers uit tot) sneller rijden dan toegestaan. Op de rijbaan wordt immers geen verkeer in de tegenrichting verwacht en er is meer ruimte voor koersafwijking en daarmee het gevoel dat op hogere snelheid gereden kan worden.</p>
65	Inrichten van eenrichtingsverkeerweg voor auto's. Hierdoor krijgen fietsers meer ruimte, zal de verkeersintensiteit afnemen met alle positieve gevolgen van dien voor verkeersveiligheid en milieu en past dit beter bij het groene dorpskarakter van de straat en van Heemstede;	Zie antwoord 64
67	Eenrichtingsverkeer, waarbij enkel bestemmingsverkeer toegang heeft.	<p>Zie antwoord 64</p> <p>Enkel 'bestemmingsverkeer' is niet mogelijk. Dit is niet handhaafbaar. Eenieder die aangeeft de weg zelf als bestemming te hebben, bijvoorbeeld om deze weg even te bekijken, is bestemmingsverkeer.</p>
68	Eenrichtingsverkeer of versmallingen met maar plek voor een auto	<p>Eenrichting verkeer betekent dat er elders een "andere" kant op gereden moet kunnen worden. Dan wordt het daar drukker. Een 30 km inrichting werkt juist door de menging van de verkeerssoorten en zorgt ook voor minder verkeer.</p> <p>Versmallingen etc zorgen juist vaak voor wedstijdjes en remmen en optrekken</p>
69	<opmerking gaat over Camplaan> 1-richtingsverkeer, enkelbaansweg	Zie antwoord 64

70	<opmerking gaat over Camplaan> 1-richtingsverkeer vanaf de Dreef overwegen als doorgaand verkeer hoog in aantallen blijft (nb: Raadhuisstraat - Binnenweg blijft daardoor bereikbaar).	Zie antwoord 64
71	Camplaan-west één-richtingsverkeer maken naar het westen toe	Zie antwoord 64
72	De Camplaan wordt 1-richtingsverkeer met een enkelbaans weg.	Zie antwoord 64
73	Eenrichting verkeer op de Camplaan maken in west-oost richting lijkt niet alleen een oplossing om het doorgaande verkeer af te remmen maar ook een oplossing voor het fietspad dat van de Valkenburgerlaan richting Stadhuisstraat gaat wat een nogal onoverzichtlijke punt is omdat de fietsers vanuit een bochtje de weg oprijden. Een rotonde op dat punt zou ook prima werken.	Zie antwoord 64
74	Camplaan eenrichtingsverkeer maken. Hierdoor kan er meer ruimte komen voor fietsers en zal het voor schoolgaande kinderen veiliger worden. Daarnaast zullen oversteekplaatsen overzichtelijker moeten worden gepositioneerd waardoor oversteken veiliger wordt. Bovenstaande zal ook de doorgang van de hulpdiensten verbeteren. De gemeente schermt continu met het feit dat allerlei door ons aangedragen ideeën niet goed zouden zijn voor de doorgang van de hulpdiensten. De huidige inrichting maakt het ons inziens met name tijdens de spitsuren voor hulpdiensten onmogelijk om UBERHAUPT de Camplaan door te kunnen komen aangezien het dan vaak tussen beide kruispunten volledig vaststaat waardoor doorgang HELEMAAL NIET mogelijk is.	Zie antwoord 64
75	Het zou mooi zijn als er een verbod op vrachtwagens komt of de hoeveelheid beperkt wordt door voor vrachtwagens bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer te maken.	De 30 km inrichting maakt de weg minder aantrekkelijk voor vrachtverkeer. Een verbod voor vrachtverkeer wordt niet ingesteld.
76	Eénrichtingsverkeer alleen op de Camplaan-West is geen optie, zolang de VML ook geen eenrichtingsverkeer is.	Zie antwoord 64 De wegen blijven voor verkeer in twee richtingen beschikbaar.
77	<in reactie op een inrichtingswens voor de Camplaan van een andere bewoner: 1-richtingsverkeer, enkelbaansweg>: Dit snap ik niet want het van Merlenlaan verkeer moet ergens naar toe	Inderdaad, dat is een terechte constatering.

78	zorgen dat alle wegen (van merlen, camplaan en valkenburgerlaan)even veel belast blijven worden dus niet een van deze drie één richting maken.	Zie antwoord 76
79	De laatste jaren is er een toenemende last van lawaai en stank van vrachtverkeer. Een verbod voor groot vrachtverkeer in dit mooie woongebied zou kunnen helpen.	De 30 km inrichting maakt de weg minder aantrekkelijk voor vrachtverkeer. Een verbod voor vrachtverkeer wordt niet ingesteld.
80	Het verbieden van vrachtverkeer zou de situatie verbeteren qua verkeersveiligheid en leefbaarheid.	Zie antwoord 79
81	Verbod op vrachtwagens	Zie antwoord 79
82	Van Merlenlaan is ongeschikt voor vrachtverkeer. Regelmatig stopt een vrachtwagen voor een tegenligger, die anders niet te passeren is.	Zie antwoord 79
83	Vrachtverkeer - geen doorgaand verkeer- alleen bestemmingsverkeer Heemstede	Zie antwoord 67 en 79
84	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> vrachtverkeer wat geen bestemming heeft, moet worden vermeden	Zie antwoord 79
85	Afname van doorgaand vrachtverkeer, alleen bestemmings vrachtverkeer ivm de veiligheid	Zie antwoord 79
86	Al het vrachtverkeer definitief over de Spanjaardslaan leiden! Verboden voor vrachtwagens!	Zie antwoord 79
87	Het zware vrachtverkeer waar mogelijk proberen te mijden uit de route Camplaan, Raadhuisplein en Van Merlenlaan. Dit is voor ons een van de grootste problemen de afgelopen tijd. <u>De overlast door het enorm toegenomen hele zware vrachtverkeer dat letterlijk door de straat dendert en het huis laat trillen, schokken en schudden.</u> De voorgenomen metingen betreft ons huis en de schokken door het vrachtverkeer moeten uitslag gaan geven in hoeverre ons huis hier daadwerkelijk schade van ondervindt maar ik ben er niet gerust op.	Zie antwoord 79
88	Het bord op de Herenweg dat de van Merlenlaan aanwijst als verbinding naar Hoofddorp zou daar niet moeten staan. De doorgaande route voor vrachtverkeer via Spanjaardslaan, Heemsteedse Dreef naar Hoofddorp of men maakt al eerder een keuze om via Nieuw Vennep te rijden.	Deze verwijzing zal in het nieuwe routeringsplan verdwijnen

89	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> ANWB-bebording (Hoofddorp en mogelijk ook Centrum) weghalen, voorbeeld": Richting Centrum bij Kerklaan is ook niet in de ANWB-bebording opgenomen.	Deze verwijzing zal in het nieuwe routeringsplan verdwijnen
	Suggesties voet- en fietspaden	
90	Wandelpad vanaf westen verlengen bij oversteek Vrijheidsdreef en aansluiten op wandelpad aan oostzijde van de Vrijheidsdreef.	Is verwerkt in het SO
91	Wandelpad aan zuidzijde herinrichten zodat deze niet gebruik kan worden door de pakketdiensten (ze rijden vaak van huis naar huis over het wandelpad).	Bij de verdere uitwerking zullen we onderzoeken hoe we dit kunnen oplossen om dit te voorkomen.
92	Als mensen via het voetgangerspad over de Van Merlenlaan naar de markt lopen of naar de Binnenweg, hoe dan veilig verder vanaf de kruising Vrijheidsdreef? Lopend over het veel te smalle stoepje aan de zuidzijde van het Raadhuisplein? Wellicht is verbreden van het trottoir zuidzijde Raadhuisplein een optie..?	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Hierbij wordt een minimale maat en een ideale (voorkeursmaat) gegeven. Waar het past, wordt dus gestreefd naar de meest wenselijke / ideale situatie.
93	Bredere voetpaden	Is verwerkt in het SO
94	<opmerking gaat over Camplaan> brede voetpaden	Zie antwoord vraag 93
95	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> Noordzijde weg - shared space toevoegen met duidelijke markeringen tav weggebruik. Dus fietser naast voetganger en beide kunnen uitwijken indien nodig. Heeft als consequentie dat je de weg versmalt.	Shared space is een niet bewezen concept. Veel gemeenten die het ooit toegepast hebben zijn hier ook op teruggekomen. Op veel plekken zijn langzaamaan weer verkeerstekens, markeringen en bebording teruggeplaatst, omdat iedere weggebruiker toch enigszins behoefte aan duidelijkheid heeft. Shared space leent zich met name voor pleinen. Op wegvakken binnen 30 km/uur-zones is feitelijk conform richtlijnen al sprake van een vorm van shared space, aangezien de filosofie van een Duurzaam Veilige weginrichting binnen 30 km/uur-zones uitgaat van het gebruik van één rijbaan voor alle verkeersdeelnemers.

96	Vanaf de Meerhorst een stoep naar hoek Raadhuisplein-Raadhuisstraat	Dit zou de ideale situatie zijn. Hier is helaas geen ruimte voor.
97	Breed voetpad aan de gehele noordzijde. Vanaf de Meerhorst een stoep naar hoek Rhplein-RH straat	Zie antwoord vraag 96
98	Vanaf de Meerhorst een stoep naar hoek Raadhuisplein(tuinzijde Gemeentehuis aan de Van Merlenlaan)	Zie antwoord vraag 96
99	Wij zouden het op prijs stellen als de smalle stoep aan onze zijde van de straat, breder kan worden. Nu kan je er geen gebruik van maken, dat is veel te gevaarlijk.	Het verbreden van het voetpad aan de noordzijde van de Van Merlenlaan is niet mogelijk. De vrijgekomen ruimte door het versmallen van de rijbaan is toegevoegd aan het fietspad aan de zuidzijde om deze zoveel mogelijk aan de richtlijnen te laten voldoen. Als het fietspad namelijk wordt verbreed richting de zuidzijde staan de bomen in de weg.
100	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> breed voetpad aan de gehele noordzijde. Vanaf de Meerhorst een stoep naar hoek Raadhuisplein	Zie antwoord vraag 99
101	Trottoir noordzijde verbreden over gehele laan	Zie antwoord vraag 99
102	Gewoon ruim trottoir aan noordkant	Zie antwoord vraag 99
103	Verbreden trottoir noordzijde	Zie antwoord vraag 99
104	Breed voetpad aan de gehele noordzijde	Zie antwoord vraag 99
105	Wandelpad noordzijde verbreden.	Zie antwoord vraag 99
106	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> 0,20 meter breder trottoir langs noordzijde ten koste van breedte rijbaan	Zie antwoord vraag 99
107	<opmerking gaat over noordzijde Van Merlenlaan> Graag een brede stoep langs deze zijde van de weg, in plaats van de smalle strook die er nu is	Zie antwoord vraag 99
108	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> De bewoners van de noordzijde moeten altijd meteen bij hun huis oversteken. De stoep is te smal om veilig aan de noordkant te blijven lopen. De auto's razen te hard voorbij.	Zie antwoord vraag 99
109	<opmerking gaat over opritten Van Merlenlaan 4 en 4B> Vanwege het snelle doorgaande verkeer en de smalle stoep is het gevaarlijk om vanuit mijn oprit de weg op te draaien.	Zie antwoord vraag 99

110	Het trottoir aan de noordzijde dient te worden verbreed voor de kruising met de Herenweg. Dit gedeelte is nu erg smal en dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties voor voetgangers. Met wat snoeiwerk is er voldoende ruimte om er 2 meter bij te leggen.	Zie antwoord vraag 99
111	trottoir aan noord-zijde	Zie antwoord vraag 99
112	geen stoep/fietspad aan noordkant van de van merlenlaan	Zie antwoord vraag 99
115	De Camplaan krijgt brede stoepen en fietspaden.	<p>Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Hierbij wordt een minimale maat en een ideale (voorkeursmaat) gegeven. Waar het past, wordt dus gestreefd naar de meest wenselijke / ideale situatie.</p> <p>Feit is dat de Camplaan-West bij een reconstructie naar 30 km/uur fors versmald dient te worden. Uiteraard betekent dit dat ruimte voor ander gebruik vrij komt en dat we deze waar mogelijk ten gunste van het voetpad zullen verbreden.</p>
116	Losliggende fietspad aan de noordzijde, fietspad zuidzijde 1-richting maken	Er zijn meerdere varianten bestudeerd en conclusie is dat het fietspad in 2 richtingen aan de zuidzijde het beste voldoet in deze situatie
117	Losliggende fietspad aan de noordzijde, fietspad zuidzijde 1-richting maken	Zie antwoord vraag 116
118	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> losliggende fietspad aan de noordzijde, fietspad zuidzijde 1-richting maken	Zie antwoord vraag 116
119	Fietspad aan noord en zuidzijde-een richtingsverkeer	Zie antwoord vraag 116
120	Losliggend fietspad aan de noord – en zuidzijde.	Zie antwoord vraag 116
121	<opmerking gaat over Camplaan> losliggende fietspaden zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde	Zie antwoord vraag 116
122	Fietspaden VML handhaven	Zie antwoord vraag 116
123	Fietspad en voetgangerspad aan zuidzijde behouden	Zie antwoord vraag 116
124	Verbreden en veiliger maken voetpad aan zuidzijde Van Merlenlaan bij woningen nr 1-7 naar Raadhuisplein	Zie antwoord vraag 116
127	Breder fietspad, meer afgebakend, ter verbetering van verkeersveiligheid fietsers en verbeteren gevoel van veiligheid.	Zie antwoord vraag 115. Bredere fietsstroken zijn verwerkt in het SO

128	Breder fietspad, meer afgebakend, ter verbetering van verkeersveiligheid fietsers en verbeteren gevoel van veiligheid.	Zie antwoord vraag 115. Bredere fietsstroken zijn verwerkt in het SO
129	Betere markering van fietspaden en voorsorteervakken voor fietsers	Zie antwoord vraag 115. Bredere fietsstroken zijn verwerkt in het SO.
130	Bredere, duidelijker zichtbare fietspaden maken	Zie antwoord vraag 115. Bredere fietsstroken zijn verwerkt in het SO.
<i>Suggesties kruisingen en oversteken</i>		
131	In overleg met onze verkeerskundige uitwerken nadat profielen van de wegvakken zijn bepaald Snelheid bij deze punten moet laag zijn, waar nodig stroom opwaarts een snelheidsremmende maatregel nemen als bij uitwerking snelheid op de kruising hoog wordt ingeschat Overzichtelijkheid en begrijpelijkheid moet zeer goed zijn "Prioriteit bij ontwerpen van een inpassing moet zijn: 1) voetganger 2) fiets 3) gemotoriseerd verkeer"	Zie antwoord vraag 32
132	Fietspad Valkenburgerlaan/Camplaan overzichtelijker maken, zodat de fietsers duidelijker te zien zijn en niet ineens op de weg uitkomen.	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Hierbij wordt een minimale maat en een ideale (voorkeursmaat) gegeven. Waar het past, wordt dus gestreefd naar de meest wenselijke / ideale situatie. Uw suggestie nemen we mee ter overweging in het ontwerp.
133	<opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan> overstekend fietspad verleggen richting Camplaan. Arceren	In het huidige ontwerp is de situatie aangepast en zijn er fietsstroken aangelegd op de Valkenburgerlaan waarmee het probleem is opgelost.
134	<opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan> voorsorteervakken voor fietsers + markering fietspad dat de Camplaan kruist	Het is niet geheel duidelijk welk fietspad u bedoelt. Kruisingen dienen, conform richtlijnen, gelijkwaardig te worden uitgevoerd. Dit betekent dat de kruising wordt voorzien van een plateau. De voorrang is er ongeregeld, wat betekent dat aan verkeer van rechts voorrang verleend dient te worden. Voorsorteervakken horen bij een voorrangregeling en passen niet binnen een 30 km/uur zone.

135	Wanneer je op de fiets van de raadhuisstraat linksaf naar de camplaan wil afbuigen is dat erg lastig /gevaarlijk door geen goed voorsoortevak en een bocht/versmalling in de rechtdoorgaande weg richting de valkenburgerlaan. in de	De kruising dient, conform richtlijnen, gelijkwaardig te worden uitgevoerd. Dit betekent dat de kruising wordt voorzien van een plateau. De voorrang is er ongeregeld, wat betekent dat aan verkeer van rechts voorrang verleend dient te worden. Voorsorteevakken horen bij een voorrangregeling en passen niet binnen een 30 km/uur zone.
136	Graag een rechte straathoek, zo kunnen auto's vanuit de Camplaan de fietsers vanuit de Valkenburgerlaan beter zien aankomen.	Zie antwoord vraag 133
137	Het kruispunt met de Valkenburgerlaan krijgt voorsorteevakken voor fietsers en een duidelijk markering voor het fietspad dat de Camplaan kruist. Het overstekend fietspad wordt verlegd richting Camplaan.	Zie antwoord vraag 135
138	Het Fietspad Valkenburgerlaan/Camplaan is UITERST gevaarlijk. Dit kruispunt heeft een absurde inrichting en is zeer onoverzichtelijk ook al zonder de aanwezigheid van hetvreemd gelokaliseerde fietspad in de richting Valkenburgerlaan naar Raadhuisplein. Als automobilisten denken eindelijk veilig over te kunnen steken richting Camplaan West, ongeacht vanaf welke richting ze komen, komt er ineens plotseling een fietser vanaf het betreffende fietspad. Logischer is om haaiantanden te maken op dit fietspad, zodat de fietsers ZELF kunnen bepalen wanneer ze veilig over kunnen steken en niet zomaar voorrang krijgen. Een andere optie is eenzelfde soort verlichting te creëren zoals bij oversteekplaatsen omdat het dan iig zichtbaar is DAT er een fietser aankomt.	Zie antwoord vraag 135. De kruising wordt compleet heringericht.
139	Fietsers komend van Valkenburgerlaan naar kruising Van Merlenlaan zijn tot het laatst onzichtbaar achter de auto's en komen door de slinger van fietspad plotsklaps op de rijbaan. Zo gevaarlijk, ook al ken je de kruising.	De kruising en aansluitende wegen worden compleet heringericht. Uw zorg heeft de aandacht van de gemeente.
140	<opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan> Fietspad komend vanaf Valkenburgerlaan richting Raadhuisstraat eerder op de rijweg laten uitkomen; de huidige situatie is levensgevaarlijk (fietsers worden veel te laat zichtbaar) of op het fietspad iets van haaiantanden voor het kruispunt	Zie antwoord vraag 139

141	En de bocht vanaf de rotonde de Valkenburgerlaan op, voor de fietsers ruimer maken. Nu 'belanden' fietsers vaak op de weg, hier zijn de fietsers moeilijk zichtbaar en dit is zeer onveilig.	Zie antwoord vraag 139
142	Verbeteren fietsersoversteekplaats van noord naar zuid ter hoogte van de Meerhorst. Een meer dwingende maatregel nemen want het is helaas niet voor iedereen duidelijk dat je hier over MOET steken. Het is natuurlijk ook wel ingewikkeld met een voetpad vanachter het stadhuis vandaan een oversteekplaats en de Vrijheidsdreef en een tweetal inritten naar t fietspad toe net na de verhoging van het 30 km stuk van de Stadhuisstraat.	Zie antwoord vraag 139
143	<p>Het oversteekpunt bij de Meerhorst voor voetgangers en fietsers. Beangstigend om te zien hoe vooral oudere mensen hier pogingen doen veilig over te steken en hoe kinderen hier vaak levensgevaarlijk plotseling oversteken.</p> <p>Veel fietsers komend vanaf het Raadhuisplein begrijpen en zien ook niet dat het de bedoeling is over te steken bij de Meerhorst en verder te fietsen op het fietspad aan de overzijde wat voor 2-richtingen bedoeld is, men fietst gevaarlijk door over de weg aan de noordzijde.</p> <p>Mijn idee zou zijn om hier lig duidelijkheid te creëren, een veilig oversteekpunt voor voetgangers en de bewoners van de Meerhorst, misschien een veilig fietspad aan beide zijden van de van Merlenlaan.</p>	De kruising en aansluitende wegen worden compleet heringericht. Uw zorg heeft de aandacht van de gemeente. Een mogelijkheid om hier een veilige voetgangersoversteek te realiseren, is in onderzoek.
144	Zebra- oversteekplaats bij de Meerhorst (kruising Van Merlenlaan / Vrijheidsdreef)	Een mogelijkheid om hier een veilige voetgangersoversteek te realiseren, is in onderzoek.
145	Geen fietsoversteek bij Meerhorst	Zie antwoord vraag 144
146	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan ter hoogte van de Vrijheidsdreef> Het realiseren van een veilige oversteekplaats zou de situatie verbeteren qua verkeersveiligheid en leefbaarheid.</p>	Zie antwoord vraag 143
147	Oversteekplaats op verschillende plekken	Zie antwoord vraag 148

148	Een veilige voetoversteekvoorziening over de Van Merlenlaan t.h.v. de Tellolaan en van Doornkade	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. Binnen 30 km/uur-zones dient de voorrang niet geregeld te zijn. Op kruisingen dient aan verkeer van rechts (standaard verkeersregel) voorrang verleend te worden. Een voetgangersoversteekplaats is een voorrangsregeling en hoort daarom niet thuis in 30 km/uur gebied, waar alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig zijn. Een uitzondering kan zijn bij scholen, centra en/of ouderenvoorzieningen. Op de genoemde kruisingen wordt om deze redenen geen voetgangersoversteekplaats gerealiseerd
149	Oversteekplaats bij de Meerhorst en tussen de Tellolaan en van Doornkade	Zie antwoord vraag 148
150	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> oversteekplaats bij de Meerhorst en tussen de Tellolaan en van Doornkade	Zie antwoord vraag 148
151	Voor voetgangers is het nog veel moeilijker om vanaf de Tellolaan de Van Merlenlaan over te steken. Waarschijnlijk zou een zebrapad bij dat kruispunt het probleem kunnen oplossen of verminderen.	Zie antwoord vraag 148 en 152
152	<opmerking gaat over kruispunt Van Merlenlaan-W.A. de Tellolaan-Burgemeester van Doornkade> zeer gevaarlijke oversteek plaats en zeer onveilig voor kinderen. Oplossing; Zebrapad	Zie antwoord vraag 148
153	Veilige oversteek kruising Burg. Van Doornkade en W.A. de Tellolaan	Zie antwoord vraag 148
154	Onveilige fiets-oversteekplaats met Vrijheidsdreef, Raadhuisplein, Camplaan. Er is een onlogische situatie gecreëerd door het fietspad twee richtingen verkeer te maken. Ook hebben we bezwaar tegen het vele vrachtverkeer dat door onze straat rijdt.	Een van de varianten die onderzocht wordt, is de fietsers aan weerszijden van de rijbaan te faciliteren. Het wel of niet weren van vrachtverkeer valt buiten de scope van dit project.
155	De bocht van Dreef naar Camplaan West wordt aangepast zodat deze minder snel genomen kan worden.	Zie antwoord vraag 156

156	Straal bocht aanpassen van Dreef naar Camplaan West. Een haaksere bocht zorgt ervoor dat de bocht met minder snelheid genomen kan worden en automobilisten zich beter kunnen voorbereiden op het zebrapad, direct na de bocht. Dit levert dagelijks-nog steeds- veel gevaarlijke en onwenselijke situaties op;	De straal is recent verkapt. Op dit moment is een verdere verkleining van de bochtstraal niet aan de orde. Wanneer de Camplaan-West naar 30 km/uur wordt ingericht, dient conform richtlijnen een uitritconstructie te worden toegepast op deze kruising. Een uitritconstructie wordt haaks (90 graden) aangesloten op de Heemsteede Dreef.
157	Bocht aanpassen van Dreef naar Camplaan West. Een haaksere bocht zorgt ervoor dat de bocht met minder snelheid genomen kan worden en automobilisten zich beter kunnen voorbereiden op het zebrapad, direct na de bocht. Dit levert dagelijks-nog steeds- veel gevaarlijke en onwenselijke situaties op;	Zie antwoord vraag 156
158	Oversteekplaats voor de crèche verplaatsen, meer de Camplaan in en rechtdoor ipv schuin. Wat voor veiligere situaties leidt voor overstekende ouders/kinderen en overige voetgangers.	De gemeente neemt uw suggestie mee. Een voetgangersoversteekplaats dient zoveel mogelijk in de looprichting te liggen, wil deze effectief / goed gebruikt worden. Verder van de kruising betekent dat de oversteekplaats minder goed gebruikt wordt, i.v.m. omloopafstanden.
159	De oversteekplaats voor de crèche wordt dieper in de Camplaan verplaatst en recht geplaatst in plaats van schuin.	Zie antwoord vraag 158
160	Ter hoogte van het kinderdagverblijf moet een veilige oversteekvoorziening komen over de Camplaan-West heen	Zie antwoord vraag 158
161	Overstekend fietspad verleggen naar de Camplaan.	Zie antwoord vraag 133.
162	Aanpassing van het kruispunt voor meer overzicht.	De kruising en aansluitende wegen worden compleet heringericht.
163	We wens ik betere wegmarkering op de kruising met de Vrijheidsdreef. Zo is het oversteekpunt van fietsers en voetgangers beter en eerder zichtbaar.	Zie antwoord 61. De gemeente volgt de richtlijnen voor bebakening en markering.
164	<opmerking gaat over kruising Van Merlenlaan-Herenweg> De kruising haaks inrichten, zodat dit snelheid er uithaalt en betere doorstroming voor fietsers en voetgangers. Tevens voorzien van een drempel op de VML	Wanneer de Van Merlenlaan naar 30 km/uur wordt ingericht, dient conform richtlijnen een uitritconstructie te worden toegepast op deze kruising. Een uitritconstructie wordt haaks (90 graden) aangesloten op de Herenweg
165	Zebrapaden met signalering zodra iemand wil oversteken.	De gemeente neemt uw suggestie mee.
166	Een veilige voetoversteekvoorziening over de Van Merlenlaan naar het voetpad op de Vrijheidsdreef	Een mogelijkheid om hier een veilige voetgangersoversteek te realiseren, is in onderzoek.

167	<opmerking gaat over kruising Van Merlenlaan-Vrijheidsdreef> Maken van verbeterde oversteek (met name voor ouderen en kwetsbare personen, bewoners Merelhorst) bijvoorbeeld door zebrapad of verlichting (kattenogen).Dit heeft betrekking tot oversteken van de staat t.a.v noord - zuid en oost -west verbinding.	Zie antwoord vraag 166
168	veilige situatie voor wandelaars en fietsers. Het traject en de oversteekplaatsen (4x) worden veel gebruikt door schoolgaande- en sportende jeugd en wandelaars naar Groenendaal alleen bestemmings vrachtverkeer ivm geluidsoverlast en schade aan huizen. In beide lanen wordt > 60 dcb gemeten	Geen vraag
169	Een veilige voetoversteekvoorziening over de Van Merlenlaan t.h.v. Henk Schoenmakerpad	Zie antwoord vraag 148
170	<opmerking gaat over Van Merlenlaan t.h.v. Henk Schoenmakerpad> Hier ook zebra voor kinderen en fietsers die willen oversteken	Zie antwoord vraag 148
171	Het plaatsen van een additionele oversteekplaats bij de Heimanslaan in het plan van SVVH (aannemende dat op het Schoenmakerpad ook een oversteekplaats komt omdat je nu als wandelaar uit dit pad bent overgeleverd aan de bestuurders)	Zie antwoord vraag 148
172	<opmerking gaat over Valkenburgerlaan> Goede aansluitingen bij kruispunten op andere wegprofielen ontwerpen. Nu wordt dit vlak voor of op een kruising opgelost wat onveilige situaties geeft vanwege de onoverzichtelijkheid.	Dit heeft te maken met de functie van de weg en is conform de landelijke richtlijnen. Op voorrangswegen dient het verkeer eventueel (indien nodig) met drempels vóór de kruising geremd te worden. Op gelijkwaardige kruisingen gebeurt dit op het kruisingsvlak zelf. Het kruispuntplateau geeft die gelijkwaardigheid aan, door het opheffen van het allureverschil van de aansluitende wegen. Dit principe kan dus niet toegepast worden op kruisingen die niet gelijkwaardig zijn, omdat een kruispuntplateau gelijk staat aan gelijkwaardigheid. Binnen 30 km/uur zones zijn kruispunten in principe gelijkwaardig en worden kruispuntplateaus toegepast.
173	Signalering op de kruising Van Merlenlaan / Vrijheidsdreef	Het is onduidelijk wat u precies bedoeld. Deze kruising wordt in ieder geval niet met verkeerslichten uitgerust. Wegen binnen een 30 km/uur zone zijn gelijkwaardig. Er is dus geen voorrang geregeld. Voorrangswegen lokken sneller rijden uit bij weggebruikers en dienen daarom in principe niet in een 30 km/uur zone voor te komen.

174	<p><opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan></p> <p>Verkeer vanaf van Merlenlaan rechtsaf de Valkenburgerlaan op en dan ev. via rotonde de Dreef weer op (op de marktdagen kan dat een dag via de Vrijheidsdreef geleid worden)</p>	<p>Alle wegen binnen de scope van dit project blijven voor verkeer in twee richtingen beschikbaar. Dit voorstel is niet praktisch danwel realistisch uit te voeren.</p> <p>Het is bovendien onacceptabel om ten gunste van het comfort van bewoners in de ene straat een afname van leefbaarheid te creëren in de bewoners van andere straten.</p>
175	<p>Is het een optie om van het drukke en ook onoverzichtelijke kruispunt van Raadhuisplein en Valkenburgerlaan Noord een rotonde te maken?</p>	<p>Rotondes zijn de meest veilige kruispuntoplossingen. Een rotonde op het Raadhuisplein zou dan ook de ideale situatie zijn. Rotondes vragen echter fors meer ruimte dan een kruising. Deze ruimte is helaas niet beschikbaar.</p>
176	<p><opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan></p> <p>Rotonde zou het beste zijn, maar daar is ,geloof ik, geen ruimte voor</p>	<p>Zie antwoord 175</p>
177	<p>Kruising Heimanslaan / Van Merlenlaan aan passen- is momenteel onoverzichtelijk. Regelmatig (bijna) ongevallen.</p>	<p>De kruising en aansluitende wegen worden compleet heringericht.</p>
178	<p>Kruising Herenweg / Van Merlenlaan voor fietsers aanpassen- voor afslaan de fietsers is het niet overzichtelijk</p>	<p>Uw suggesties nemen we mee ter overweging in het ontwerp.</p>
179	<p>een rotonde op de onoverzichtelijke van de Burgemeester van Doornkade en de DeNijslaan werkt niet alleen snelheidsbelemmerend maar komt ook de overzichtelijkheid ten goede het is voor veel mensen met een hond de toegang naar Groenendaal.</p>	<p>Rotondes zijn de meest veilige kruispuntoplossingen. Een rotonde ter hoogte van de Burgemeester van Doornkade – W.A. de Tellolaan zou dan ook de ideale situatie zijn. Rotondes vragen echter fors meer ruimte dan een kruising. Deze ruimte is helaas niet beschikbaar. De aanwezige bomen mogen niet wijken voor de herinrichting.</p>
	<p><i>Suggesties materiaalgebruik</i></p>	
180	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan></p> <p>Goed gefundeerde straat die smal is. Geluidsvriendelijke materialisering tav bestrating < 60 DB (hoe minder, hoe beter). Van toepassing op de gehele straat.</p>	<p>Uitgangspunt is de van Merlenlaan te reconstrueren naar 30 km/uur en daarbij een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.</p>
181	<p>Minder lawaaiig wegdek</p>	<p>Zie antwoord vraag 180</p>
182	<p>Wegdek-klinkers vervangen door stil asfalt</p>	<p>Zie antwoord 28</p> <p>Bij 30 km/uur past geen asfalt en stil asfalt geeft bij die snelheid geen geluidsvoordeel.</p>

183	rood zeer open asfaltbeton met steenprint over de gehele Van Merlenlaan	Zie antwoord vraag 28
184	Graag de fietspaden asfalteren.	In het schetsontwerp is er voor gekozen om het fietspad uit te voeren in een verharding van gebakken klinkers. Het aanbrengen van een fietspad van asfalt zou zorgen voor schade aan het oppervlakkig wortelstelsel van de Beukenbomen.
185	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> Beter wegdek	Het uitgangspunt van de reconstructie is dat de gehele rijbaan opnieuw bestraat zal worden op een vlakke ondergrond. In het ontwerp is uitgegaan van nieuwe klinkers welke voldoende comfort moeten geven.
186	Wij willen graag weten of het deel van de van Merlenlaan, dat met printasfalt bedekt is opnieuw opengebroken en (print) geasfalteerd zal worden. Zo ja, dan hebben wij enkele leerpunten. Huidige situatie (op het smalle gedeelte) is naar tevredenheid.	Zie antwoord vraag 28. In de meeste gevallen wordt voor een inrichting voor 30 km uitgegaan van klinker voor het wegdek. Voor dit moment wordt in het schetsontwerp uitgegaan van nieuwe klinkers welke voldoende comfort moeten geven. Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp naar het voorlopig en definitief ontwerp wordt dit nader uitgewerkt en wordt hierin een nadere keuze in gemaakt.
187	aanpassen van wegdek naar 'asfalt klinkers' met de bijpassende geheide ondergrond	Zie antwoord vraag 28 en 185

Suggesties parkeren

188	<p>Het Comité Camplaan-Van Merlenlaan heeft inmiddels de verkeersproblematiek duidelijk onder de aandacht gebracht. En het dringt aan op snelheidsbeperking, als volgt: '30 km en erftoegangswegen Camplaan – Van Merlenlaan'.</p> <p>Dat ondersteun ik van harte, evenals het streven naar één richting op dit traject.</p> <p>Maar ik wil aanvullend, in goed overleg met het Comité, aandacht vragen voor een aanpalende kwestie – de parkeerproblematiek.</p> <p>Die is nijpend (zie hieronder voor een toelichting), en het aanpakken daarvan past goed bij de oplossing die het Comité voor ogen staat.</p> <p>Ik zie drie opties voor het verminderen van de parkeerproblemen: optie 1:</p>	<p>Middels een parkeerdrukmeting kan aangetoond worden of de parkeerdruk (on)acceptabel is. De gemeente heeft niet eerder signalen hiervan opgevangen.</p> <p>Eenrichtingsverkeer wordt alleen toegepast wanneer de ruimte ontbreekt voor tweerichtingen verkeer. De wegbeheerder (gemeente) moet zoveel als mogelijk de vrijheid van verkeer waarborgen. Er is geen noodzaak of geloofwaardige reden, eenrichtingsverkeer in te stellen. Bovendien lokt eenrichtingsverkeer sneller rijden uit bij de automobilist. Deze hoeft namelijk geen rekening te houden met verkeer in de tegenrichting en heeft meer overzicht en ruimte. Daarbij worden dusdanige omrijd afstanden noodzakelijk, dat het risico groot is op het negeren van de ingestelde richting. Eenrichtingsverkeer is dus onverstandig.</p>
-----	--	---

voer 30 km in en creëer, als in woonerven, schuine insteek als parkeergelegenheid (of parkeervakken),

optie 2:

voer betaald parkeren of vergunning parkeren in op de Camplaan,

optie 3 (voorkeursoptie):

een combinatie van bovenstaande opties.

Wat betreft de parkeerproblematiek wil ik u daarbij nog het volgende melden.

A

Het is de gemeente bekend dat in de loop der jaren het aantal woningen aan de Camplaan is uitgebreid.

Door vertrek van bedrijven en winkels, en door het splitsen van panden in meer woningen.

Het aantal woningen overtreft daardoor inmiddels het aantal parkeerplaatsen.

Waarmee, voor zover mij bekend, de parkeernormen van de gemeente zijn overschreden – maatregelen zijn dus, ook formeel, noodzakelijk.

Maar de parkeerproblematiek in de Camplaan is in werkelijkheid nog veel dringender.

Allereerst is het gemiddeld aantal auto's per woning nogal wat groter dan één.

Daarnaast veroorzaakt de markt (op de woensdag), de kerkgang (op willekeurige tijdstippen), en de kinderopvang (op werkdagen) piekdruktes in het parkeren.

Voor velen is er vaak geen andere optie dan (onveilig) dubbelparkeren - uiteraard tijdelijk, maar het gebeurt dus heel frequent.

Een en ander veroorzaakt absoluut risicovolle situaties – lijkt me duidelijk.

B

Het parkeerprobleem in Heemstede is uiteraard niet beperkt tot de Camplaan.

	<p>Hetgeen betekent dat maatregelen in de Camplaan ook voor andere belanghebbenden positief uitpakken! Mooi meegenomen, toch?</p>	
189	<p>(tijdelijke) parkeerplekken, schuingeplaatst voor ouders die hun kinderen willen afzetten.</p>	Zie antwoord vraag 188
190	<p>de parkeersituatie in het stuk Valkenburgerlaan Noord, aan de kant vd even huis nummers. Mijn suggestie is de parkeervakken schuin te maken, zodat er maar van 1 kant (komende vanuit Valkenburgerplein) in- en uit geparkeerd kan worden. Deze suggestie doe ik omdat het nu vaak zeer precair is achteruit (maar ook voor uit) het parkeervak uit te rijden. Er staan vaak lange busjes of auto's met geblindeerde achterraamen naast mijn auto, dus je ziet niets totdat een aankomende auto bijna op je zijkant inrijdt zit. Achteruit inparkeren is in deze straat niet altijd een optie vanwege snel rijdend en druk verkeer en dus lastig te doen en bevordert daardoor ook niet de verkeersveiligheid. Met schuininparkeren wordt achteruit inparkeren niet meer mogelijk en wordt het hele parkeer proces mijn inziens overzichtelijker en minder gevaarlijk. De parkeervakken kunnen ook wat langer worden, want nu staan geparkeerde busjes soms een stuk over het fietspad heen.</p>	<p>Met de herinrichting naar 30 km/uur ontstaat meer ruimte en mogelijkheden het parkeren anders vorm te geven. Uw suggestie nemen we mee in het ontwerp.</p>
191	<p>De 3 parkeerplaatsen tegenover Raadhuisplein 5 en 7 worden permanent gebruikt door Garage van Turenhout om occasions aan te prijzen. Ik zou zeggen: doek die plekken op. Dan ontstaat er ruimte om iets veilig te creëren naar het kruispunt toe.</p>	<p>Deze parkeerplaatsen blijven gehandhaafd in het nieuwe ontwerp. Het vrijliggende fietspad in de richting van de Van Merlenlaan gaat verdwijnen. Op de rijbaan komt hiervoor een fietsstrook terug. Er ontstaat meer ruimte voor voetgangers op het plein. Er is op dit moment overigens geen sprake van verkeersonveiligheid op dit wegvak waar reeds 30 km/uur is ingesteld.</p>
192	<p><opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan></p> <p>De verkeersveiligheid op het kruispunt moet worden verbeterd door het wegnemen van parkeerplekken ten noorden en zuiden van het kruispunt. Hierdoor meer overzicht van oversteken. Met is dit nodig als je van west naar oost gaat.</p>	<p>Met de herinrichting naar 30 km/uur ontstaat meer ruimte en mogelijkheden het parkeren anders vorm te geven. Uw suggestie nemen we mee in het ontwerp.</p>

Suggesties groenvoorzieningen

193	<p>Ervan uitgaande dat het nu 30 kilometer weg gaat worden het volgende: Graag willen we het beeld van de laan behouden, in casu: de laan heeft beukenbomen en klinkers. Uit eerdere gesprekken met de gemeente bij de laatste grote verandering in 2004 bleek dat het verwijderen van de klinkers en daarvoor (geluidsdempend) asfalt te leggen geen optie was. Beukenbomen zijn erg gevoelig voor veranderingen in de bodem en een oppervlakkig wortelstelsel. Deze enorme wortels van de monumentale bomen kunnen voor veel onderhoud zorgen omdat die het asfalt omhoog duseren en daarmee claims naar de gemeente zouden geven. (dat was ook de reden het toen het fietspad te betegelen ipv te asfalteren). Het is eigenlijk mooi dat de natuur zo zelf bepaald in welke richting keuzes gemaakt moeten worden.</p>	<p>In het schetsontwerp is uitgegaan van nieuwe gebakken klinkers. Hiermee wordt het dor u geschetste beeld van de laan behouden. Het uitgangspunt is om het bestaande groen te behouden en te beschermen tijdens de werkzaamheden.</p>
194	<p>Als laatste zou ik toe willen voegen vooral de mooie, oude uitstraling en het groene historische karakter van de Van Merlenlaan zoveel mogelijk in stand te houden. Het is een ontzettende geliefde route voor wandelaars en fietsers. Behoud en bescherming van de oude bomen, van het vele groen. Behoud van de prachtige klinkertjes. Pas alstublieft op met overdaad aan schreeuwende verkeersborden. Mocht er nieuwe verlichting moeten worden aangeschaft, zou ik ook hier het mooie oude karakter mee laten spelen.</p>	<p>Zie antwoord vraag 193</p>
195	<p>Ondanks deze problemen is de Van Merlenlaan een prachtige groene straat en is het van het grootste belang dat die, ondanks noodzakelijke aanpassingen zo goed mogelijk behouden blijft. Ik hoop dat er een veilige creatieve oplossing komt, waarbij de prachtige oude bomen en de karakteristieke uitstraling van de laan bewaard blijft.</p>	<p>Het uitgangspunt is om het bestaande groen te behouden en te beschermen tijdens de werkzaamheden.</p>
196	<p>Het groene karakter van de wegen niet aantasten, eerder versterken en uitbreiden met meer groen.</p>	<p>Zie antwoord vraag 195</p>
197	<p>het groene karakter van de Van Merlenlaan en de Camplaan mag niet worden aangetast</p>	<p>Zie antwoord vraag 195</p>
198	<p>Het groene karakter van de Van Merlenlaan mag niet worden aangetast.</p>	<p>Zie antwoord vraag 195</p>

199	<p>Ik kreeg uw mail-adres na mijn vraag aan de gemeente over de herplant van een boom.</p> <p>In het krantje, de Heemsteder, zag ik een lijst met bomen die in Heemstede herplant gaan worden.</p> <p>Voor mijn huis stond een boom die helaas na een auto-ongeluk (tegen deze boom) het niet gehaald heeft en deze herfst is verwijderd. (ter hoogte van Valkenburgerlaan 69).</p> <p>Voor deze boom stond in de lijst geen herplant gepland(?).</p> <p>Daarom deze mail; klopt dat? of kan er toch een boom herplant worden op deze plek? Ik hoop het van harte! en als ik een wens zou mogen doen, is de Ginkgo mijn absolute favoriete boom...:-) Ik lees het graag.</p>	<p>Bomen die dood zijn gegaan of om welke reden dan ook zijn verwijderd, worden herplant zolang de locatie (boven- en ondergronds) dat toelaat. Past het niet, zal in de directe omgeving een nieuwe boom worden geplant.</p>
200	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan t.h.v. nummer 17></p> <p>plaats alvast nieuwe beukenbomen tussen de bestaande beukenbomen, zodat deze alvast kunnen groeien.</p>	<p>Deze optie nemen we zeker mee. Eerst moet in beeld worden gebracht waar de werkzaamheden exact zullen plaatsvinden.</p>
201	<p>Beukenlaan- waar mogelijk meer jonge aanplant beuken om (mogelijk in de toekomst) open vallende plekken aan te vullen. Nieuwe aanplant, waar mogelijk, dicht bij het voetpad plaatsen</p>	<p>Zie antwoord vraag 200</p>
202	<p><opmerking gaat over Valkenburgerlaan></p> <p>Wij willen graag de bomen weg hebben.</p>	<p>In het schetsontwerp wordt voorgesteld om de bomen te vervangen. De huidige bomen zijn van een invasieve soort en in het SO zijn deze bomen (24 st) vervangen voor nieuwe bomen (14 st). Hierbij is er met de plaatsing van de bomen meer rekening gehouden met de markt.</p>
<p>Overige en algemene suggesties</p>		
203	<p><opmerking gaat over Van Merlenlaan></p> <p>Duidelijke keuze maken in belangrijkheid weggebruikers en functies op wegvak deel Van Merlenlaan (tussen Vrijheidsdreef en Raadhuisstraat).</p> <p>"Voorstel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Te denken valt aan een fietsstraat maken - Auto te gast - Fietspad (vanaf Herenweg) loopt in vormgeving logisch door in fietsstraat - Gemotoriseerd verkeer vanuit Vrijheidsdreef of Van Merlenlaan moeten een afslaande beweging bewust maken om hun weg te vervolgen." 	<p>Zie antwoord op vraag 12</p>

204	<p><opmerking gaat over Camplaan-West> Duidelijke keuze maken in belangrijkheid weggebruikers en functies. Te denken valt aan een fietsstraat maken "Voorstel: - Fietsstraat - brede parkeervakken achter trottoirband a niveau met trottoir - meer ruimte voor trottoir en groen"</p>	Zie antwoord vraag 12
205	<p><opmerking gaat over Valkenburgerlaan > 3de generatie Duurzaam Veilig Verkeer inrichten</p>	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de 'meest actuele' principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven.
206	<p><opmerking gaat over Raadhuisplein> 3de generatie Duurzaam Veilig Verkeer inrichten</p>	Zie antwoord vraag 205
207	<p><opmerking gaat over oprit bij Van Merlenlaan 19/21> Graag de doorgang verbreden op de locatie. Bij uitrijden naar rechts rij je via de stoep het wegdek op. Dit uitrijvlak tussen de stoepanden is te smal, graag minder stoeprand terugplaatsen of evt weglaten.</p>	Wordt meegenomen in ontwerp
208	<p>Veiliger maken van onoverzichtelijke uitrij-situatie vanaf voorterrein Meerlhorst (parkeerterrein gemeente Heemstede)</p>	Het voorterrein is in eigendom / beheer van de gemeente. Uw opmerking is doorgestuurd aan de afdeling groen. Aangezien het vermoeden bestaat dat de onoverzichtelijke situatie mogelijk met de haag te maken heeft.
209	<p>Meepraten over de herinrichting van de Valkenburgerlaan (markt straat)</p>	Dit vindt plaats door deel te nemen met dit participatieproces en via de vertegenwoordiging van de marktcommissie.
210	<p>Het zou fijn zijn als er wat ruimte komt zodat we makkelijker onze verkoopwagens neer kunnen zetten. Het gaat hier dan om minder bomen en obstakels. En vooral een gelijke weg dus geen verhoogde fietspaden. En als dan toch alles opengaat betere stroompunten.</p>	Hier is rekening mee gehouden in het schetsontwerp (SO)
211	<p><opmerking gaat over Valkenburgerlaan> We zouden graag grondankers geplaatst zien zodat de kraam verankerd kan worden.</p>	Meenemen in DO en wordt in Marktvisie verwerkt
212	<p>Duurzaam verharderen voorterrein (nu gedeeltelijk onverhard en modderig bij slecht weer)</p>	Valt buiten de scope van dit project, melding is doorgegeven aan de afdeling.
213	<p>Rolstoel en rollator vriendelijk maken van het voorterrein om naar de weg te kunnen komen.</p>	Zie antwoord vraag 212

214	We willen graag dat onze aangetrokken verkeerskundige meeloopt in de uitwerkingsfase van het "3e generatie Duurzaam Veilig Verkeer" maaiveldontwerp.	De door uw aangetrokken verkeerskundige is betrokken bij het ontwerpproces.
215	Duurzame openbare verlichting (LED) met een beter eenduidig verlicht maaiveld zodat ook langzaam verkeer en kruispunten beter worden uitgelicht.	Vervanging van de verlichting wordt meegenomen als onderdeel van het project
Overige reacties/ reacties zonder suggestie		
216	voor ons huis Camplaan 24 werkt de riolering niet zodat er vrijwel altijd een plas water staat op de weg.	Melding is doorgegeven aan het serviceteam
217	Ook is de stoep aan de zijde van de even nummers aan de Camplaan-West zeer gevaarlijk met scheef liggende en hoogstaande tegels.	Melding is doorgegeven aan het serviceteam
218	Wij vinden de markt gezellig en leuk voor de deur, wel graag de wegen veilig houden door te controleren op gaten	Geen vraag/wens
219	<opmerking gaat over Van Merlenlaan t.h.v. nummer 31> In deze onoverzichtelijke bocht hebben de afgelopen 5 jaar al 2 aanrijdingen plaatsgevonden tussen auto's, waarvan 1 bijna frontaal. het probleem is dat de auto's niet hun weghelpt aanhouden en te hard rijden.	Het uitgangspunt vanuit de gemeente is een inrichting volgens de principes van Duurzaam Veilig (30 km/uur zone) zoveel als mogelijk na te streven. De afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur en de bijbehorende snelheidsbeperkende maatregelen, hebben naar verwachting een sterk positief effect op de verkeersveiligheid.
220	Trillingen van vrachtverkeer zijn voelbaar in het huis. De glazen rinkelen in de kast en de ruiten trillen in hun sponningen. Ik wordt 's morgens wakker van het zware vrachtverkeer in de straat.	De afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur en de bijbehorende snelheidsbeperkende maatregelen, hebben naar verwachting een sterk positief effect op de ervaren geluids- en trillingsoverlast.
221	<opmerking gaat over Van Merlenlaan> Vanwege het langsrazende verkeer, waaronder zwaar vrachtverkeer, is het gevaarlijk voor kinderen en ouderen om veilig over te steken.	De afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur en de bijbehorende snelheidsbeperkende maatregelen, hebben naar verwachting een sterk positief effect op de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
222	gedreun van vrachtverkeer	De afwaardering van 50 km/uur naar 30 km/uur en de bijbehorende snelheidsbeperkende maatregelen, hebben naar verwachting een sterk positief effect op de ervaren geluids- en trillingsoverlast.
223	Het smalle gedeelte van de Van Merlenlaan-Raadhuisplein, de z.g. 'flessenhals' is in de periode 2007 - 2008 geheel vernieuwd (nieuwe riolering, aparte hemelwaterafvoer, asfalt met streetprint, fietsstroken, bij het gemeentehuis aansluitende straatverlicht	Situatie is uiteraard bekend bij de wegbeheerder (gemeente). De melding / vraag / suggestie lijkt onvolledig en kan dan ook niet beantwoord worden.

224	Met name het fietspad dat vanaf het valkenburgerplein langs de valkenburgerlaan bij de kruising met de Camplaan opeens op de weg komt levert onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties op.	De kruising en aansluitende wegen worden compleet heringericht. Uw zorg heeft de aandacht van de gemeente.
225	Op de Camplaan west wordt tussen de beide kruispunten regelmatig erg hard gereden: even flink optrekken en doorrijden. Dit heeft met de indeling (breedte) van de weg te maken en het feit dat het een doorgaande route is.	Wanneer de Camplaan-West naar 30 km/uur wordt ingericht, dient conform richtlijnen smaller te worden uitgevoerd en voorzien van een uitritconstructie op de kruising met de Heemsteedse Dreef. Daarnaast is in het SO halverwege een plateau voorgesteld. Een uitritconstructie wordt haaks (90 graden) aangesloten.
226	<opmerking gaat over Van Merlenlaan t.h.v. Burghavepad en Vaartkantje> gevaarlijke oversteek zonder duidelijke aanwijzing	De situatie ter plekke wordt verbeterd tijdens de herinrichting.
227	<opmerking gaat over kruispunt Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisstraat-Van Merlenlaan> Geen zicht voor automobilisten én fietsers wanneer fietser van apart fietspad naar de gecombineerde weg moet net voor het grote kruispunt (met vaak veel te hoge snelheden van beide). Heel gevaarlijk punt.	Zie antwoord vraag 133
228	<opmerking gaat over Valkenburgerlaan> uitparkeren uit de parkeervakken gevaarlijk door slecht zicht andere auto's én hardrijden verkeer	Met de herinrichting naar 30 km/uur ontstaat meer ruimte en mogelijkheden het parkeren anders vorm te geven. Uw suggestie nemen we mee in het ontwerp.
229	<in reactie op een inrichtingswens voor de Camplaan van een andere bewoner: <i>losliggend fietspad aan de noord-en zuidzijde</i> >: Fietspaden in een andere kleur asfalt lijken genoeg en de huidige voetgangerspaden lijken me voldoende	Geen vraag/wens
230	- Het fietspad aan de zuidzijde voldoet m i prima qua breedte. - Een fietspad aan de noordzijde zou de situatie voor de fietsers alleen maar gevaarlijker maken om weer met de auto's op de rijbaan te rijden (en wat doe je dan bij de versmallingen? - Om uit de uitrit te komen is het nu al lastig genoeg als er auto's zonder licht rijden (heel vaak) en er dan ook nog fietsers tussen zitten . En dan heb ik het nog niet over het veelvuldig aantal malen dat er inhaal manoeuvres plaatsvinden. Die de hele situatie nog onoverzichtelijker maken.	Geen vraag/wens

231	<p><in reactie op een inrichtingswens voor de Van Merlelaan van een andere bewoner: <i>breed voetpad aan de gehele noordzijde. Vanaf de Meerlhorst een stoep naar hoek Rhplein-RH straat</i>>: Ik denk dat een breed voetgangerspad aan de noordzijde niet nodig is en onnodige aanleiding vormt om het huidige dietspad aan de andere kant van de rij bomen te plaatsen hetgeen als zeer onwenselijk wordt ervaren.</p>	Geen vraag/wens
232	<p>Het prachtige wandel/voetgangerspad op de Merlenlaan zoals het nu is voldoet naar mijn mening meer dan ruimschoots aan alles waar een veilig voetpad aan moet voldoen.</p> <p>Een 2e voetgangerspad of een extra trottoir creëren aan de noordzijde Van Merlenlaan dient naar mijn mening geen enkel nut, het is overbodig, zonde van de ruimte die hiermee in/weggenomen wordt en heeft voor mij als bewoner eigenlijk alleen maar nadelen.</p>	Geen vraag/wens
233	<p>voor ons als bewoners van nr 9 (witte huis, hoek vrijheidsdreef) dat de verkeersdrempel op dit kruispunt bij passeren van vrachtwagens, maar vooral ook auto's met aanhanger heel veel herrie geeft. Geeft enorme bonken. Dag en nacht!</p>	Geen vraag/wens
234	<p>Naast geluidsoverlast, doet het vele en met name zware verkeer ons huis trillen, ook al staat het niet pal aan de weg. De drempel ter hoogte van de Vrijheidsdreef lijkt dit te verergeren doordat zwaar of te hard rijdend verkeer extra harde klappen geeft bij het op- en afgaan van de drempel.</p>	Geen vraag/wens