



Ontwerpnota

Voor:	Gemeente Heemstede
Van:	A. J. Hillebrink
Bedrijf:	Iv-Infra b.v.
Datum:	11 mei 2021
Referentie:	INFR200915
Onderwerp:	Ontwerpnota SO Van Merlenlaan, Camplaan-west en Valkenburgerlaan-noord

1 Aanleiding

De riolering aan de Van Merlenlaan is aan vervanging toe. Tegelijkertijd met het riool wordt de verharding (het wegdek) vervangen. Daarnaast hebben bewoners actief contact gezocht met de gemeente om op de Van Merlenlaan verkeersmaatregelen te nemen en deze duurzaam veilig in te richten.

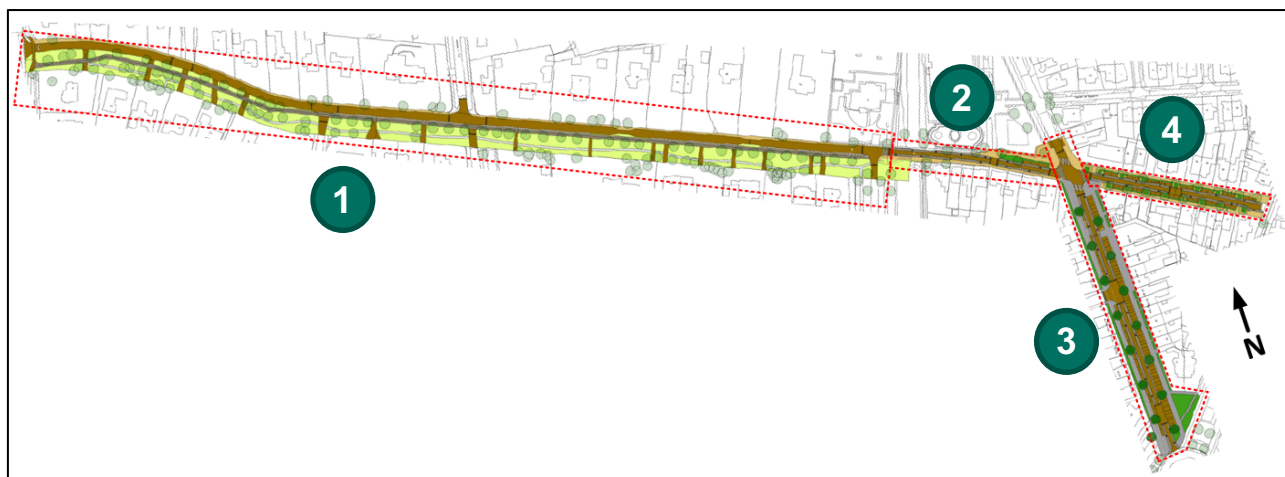
Op 3 november 2020 heeft het college besloten om geld beschikbaar te stellen voor het voorbereiden van rioleringswerkzaamheden in de Van Merlenlaan en het uitwerken van uitgangspunten om te komen tot een duurzaam veilig ontwerp. Dit ontwerp gaat naast de Van Merlenlaan ook over Camplaan-West, Valkenburgerlaan-Noord en de kruising Raadhuisplein/Camplaan/Valkenburgerlaan-Noord.

Bij de keuzes voor de inrichting maakt de gemeente gebruik van ideeën en wensen van bewoners en andere betrokkenen (participatie). Het is de bedoeling daarbij de lokale kennis en ervaring te benutten. Met elkaar zoeken we naar oplossingen om deze wegen veiliger te maken. Zo komen we tot een omgeving die zo goed mogelijk is afgestemd op de wensen van alle gebruikers en omwonenden.

2 Inleiding

Deze ontwerpnota dient ter onderbouwing van de gemaakte keuzes bij het wegontwerp voor de herinrichting van de Van Merlenlaan, Camplaan-West en Valkenburgerlaan-Noord. Hierbij worden de volgende gebieden (zie Figuur 1) afzonderlijk toegelicht:

1. Van Merlenlaan (inclusief kruising met de Vrijheidsdreef)
2. Van Merlenlaan – Raadhuisplein
3. Valkenburgerlaan-Noord
4. Camplaan-West



Figuur 1. Gebieden ontwerpnota

3 Van Merlenlaan

Functie

Met de herinrichting naar 30 km/u wordt de weg minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, maar geheel uitsluiten van niet-bestemmingsverkeer is op dit moment niet mogelijk. Een wens vanuit omwonenden is een vrachtwagenverbod (m.u.v. bestemmingsverkeer). Dit valt echter buiten de scope. De wegcategorie van de Van Merlenlaan wijzigt van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50km/u naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30km/u.

Een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) heeft als functie het bereikbaar maken van verschillende verblijfsgebieden (woonbuurten). Op gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) heeft verkeersdoorstroming (verkeersfunctie) prioriteit boven leefbaarheid (verblijfsfunctie). Een erftoegangsweg (30 km/u) heeft als functie het bereikbaar maken van percelen en uitwisseling van verkeer. Op erftoegangswegen (30 km/u) heeft de verblijfsfunctie prioriteit boven die van de verkeersfunctie.

Wegvakinrichting

- Dwarsprofiel

De breedte van de rijbaan wordt teruggebracht naar 5,8 meter. De minimale breedte van de rijbaan wordt bepaald aan de hand van de breedte en koersafwijking van het maatgevende voertuig. In dit geval is dat een vrachtwagen. Een vrachtwagen heeft een maximale breedte van 2,55 meter en bij 30 km/u wordt rekening gehouden met een koersafwijking van 0,55 meter. Het is bij de bepaling van de minimale rijbaanbreedte niet nodig om tussen twee vrachtwagens ook twee keer de koersafwijking te hanteren. Zodoende is 5,8 meter breedte van de rijbaan voldoende ($2 \times 2,55 + 0,7$ meter) voor twee rijdende vrachtwagens om elkaar te kunnen passeren met een koersafwijking van 0,7 meter. Dit is vastgelegd als ideale breedte voor een erftoegangsweg, in de landelijke richtlijnen (CROW).

- Verharding

De verharding wordt, conform ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, uitgevoerd in klinkerverharding.



- **Wegindeling / Fietspad**

Het fietspad langs de Van Merlenlaan is onderdeel van een hoofdfietsroute (zie Perspectief Fiets). Er is besloten om het in de huidige situatie aanwezige vrijliggende fietspad te handhaven. De motivatie hiervoor is dat er sprake is van relatief (veel) doorgaand (vracht)verkeer. Omwille van de veiligheid is het wenselijk om kwetsbare weggebruikers gescheiden te houden van voertuigen met grote massa en volume. Daarnaast is de Van Merlenlaan een lange rechte weg waar het gevaar bestaat dat gemotoriseerd verkeer de fietsers op de fietsstroken wil gaan inhalen. Tevens kunnen fietsstroken niet veilig aan noordzijde van de straat gerealiseerd worden. Er is daar veel begroeiing op erfgrenzen en bij kruisingen. Een fietsstrook aan de noordzijde is vanwege de zichtbeperking vanaf de erven en aansluitende wegen niet wenselijk inzake de verkeersveiligheid.

- **Voetgangersoversteekplaats**

Bij het kruispunt met de Vrijheidsdreef wordt een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) aangebracht. De locatie van de oversteekplaats is nabij De Meerhorst. (Valuas Zorggroep). De voetgangersoversteekplaats zorgt ervoor dat overstekende voetgangers zich concentreren op deze locatie en dat verkeer op de Van Merlenlaan ook voorrang dient te verlenen aan voetgangers die aangeven van plan zijn over te steken. Dit verhoogt de oversteekbaarheid van kwetsbare verkeersdeelnemers, aangezien de hiaten in de verkeersstroom in beide richtingen, op sommige momenten van de dag te beperkt zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

- **Snelheidsremmende maatregelen**

De kruispuntvlakken worden verhoogd middels een verkeersplateau. Dit verkeersplateau attendeert de weggebruiker op het naderen van een gelijkwaardig kruispunt. Een plateau heft namelijk het allureverschil van aansluitende wegen op. Tevens dient een plateau uiteraard als een snelheidsremmende maatregel op een punt waar conflicten kunnen ontstaan tussen verkeersdeelnemers. Het plateau wordt aangelegd volgens de door de CROW beschreven richtlijnen (ASVV 2012), zodat de hinder door trilling beperkt blijft.

Om te voorkomen dat de rechtstanden te lang wordt, wat het overschrijden van de maximumsnelheid in de hand werkt, worden er twee wegversmallingen aangelegd. De keuze voor wegversmallingen is genomen in overleg met hulpdiensten en na burgerparticipatie. Ter hoogte van de wegversmalling springt de trottoirrand in zodat door de wegversmalling een enkel voertuig tegelijk kan passeren.

Kruispunten

De kruispunten op de Van Merlenlaan worden gelijkwaardig ingericht, conform richtlijn van het CROW beschreven richtlijnen (ASVV 2012). Zie snelheidsremmende maatregelen. Dit betekent dat aan het verkeer van rechts voorrang gegeven dient te worden.

De aansluiting met de Herenweg wordt als een uitritconstructie uitgevoerd. Dit attendeert de weggebruiker erop dat er een overgang is van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg, met de daarbij gepaarde verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van de functie van de weg en het daarmee verwachte gedrag. Uiteraard komt ter hoogte van de uitritconstructie ook een poortconstructie die de 30 km/u zonegrens aangeeft.



Ter hoogte van het kruispunt met de Vrijheidsdreef blijft de fietsoversteek, waar fietsers vanaf de fietsstrook oversteken naar het vrijliggende tweerichtingsfietspad, gehandhaafd. Bij de herinrichting wordt de locatie van deze oversteek enigszins naar voren gehaald zodat de oversteek ter hoogte van het kruispunt komt te liggen. In de huidige situatie is de oversteek na het kruispunt met de Vrijheidsdreef.

4 Van Merlenlaan – Raadhuisplein

Functie

De functie van de weg was voor de reconstructie al een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. De functie blijft ongewijzigd. Zie functiebeschrijving onder 3. Van Merlenlaan voor een nadere toelichting op functies gebiedsontsluitingsweg versus erftoegangsweg.

Wegvakinrichting

- Dwarsprofiel

De breedte van de rijbaan wordt na de reconstructie teruggebracht naar 5,8 meter.

- Verharding

Er is een asfaltverharding met streetprint, deze wordt vervangen door een klinkerverharding conform ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig.

- Parkeervakken

De langsparkeervakken aan de noordzijde van het Raadhuisplein blijven gehandhaafd. Tussen de langsparkeervakken en de fietsstrook komt een schrikstrook. De functie van de schrikstrook is om bufferruimte creëren ten behoeve van de veiligheid van fietsers ter plaatse van geparkeerde voertuigen.

- Wegindeling / Fietsstroken

Het vrijliggende fietspad langs het Raadhuisplein wordt bij de reconstructie weggehaald. De fietsstroken komen terug aan de rand van de rijloper. De vrijgekomen ruimte wordt voor voetgangers ingericht. De breedte van de fietsstroken betreft 170 centimeter. Dit is conform de aanbeveling die het CROW doet in het document '*Aanbeveling fiets- en kantstroken*' (2015). Deze breedte wordt als voldoende verkeersveilig geacht in combinatie met de lagere rijsnelheid omdat het kruispunt met de Valkenburgerlaan-Noord genaderd wordt. In het midden van de weg, tussen de twee fietsstroken, bevindt zich dan een strook met een breedte van 240 cm.

Snelheidsremmende maatregelen

Om te voorkomen dat de rechtstanden te lang wordt, wat het overschrijden van de maximumsnelheid in de hand werkt, worden er een verkeersplateau toegepast. Deze wordt ter hoogte van de doorsteek naar het gemeentehuis geplaatst.

5 Valkenburgerlaan-Noord

Functie

De wegcategorie van de Valkenburgerlaan wijzigt van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Verder is de weg onderdeel van de hoofd fietsroute richting het centrum, deze functie blijft behouden. Daarnaast blijft de weg gebruikt worden



voor de markt op woensdagen. Zie functiebeschrijving onder 3. Van Merlenlaan voor een nadere toelichting op functies gebiedsontsluitingsweg versus erftoegangsweg.

Wegvakinrichting

- Dwarsprofiel

De breedte van de rijbaan wordt na de reconstructie teruggebracht naar 5,8 meter.

- Verharding

De verharding van de weg wordt, conform ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, uitgevoerd in klinkerverharding.

- Parkeervakken

Zowel de haaks- als langspaarkeervakken aan de Valkenburgerlaan-Noord blijven gehandhaafd. Tussen de haaksparkeervakken en de fietsstrook komt een tussenstrook. Het CROW adviseert om bij haaksparkeervakken een tussenstrook te passen. Deze strook zorgt voor bufferruimte tussen het parkeervak en in dit geval de fietsers.

Tussen de langspaarkeervakken en de fietsstrook komt een schrikstrook. De functie van de schrikstrook is om bufferruimte creëren ten behoeve van de veiligheid van fietsers ter plaatse van geparkeerde voertuigen.

- Wegindeling / Fietsstroken

De vrijliggende fietspaden verdwijnen met de herinrichting. Fietsers krijgen de beschikking over fietsstroken op de rijbaan. De breedte van de fietsstroken betreft 170 centimeter. Dit is conform de aanbeveling die het CROW doet in het document *'Aanbeveling fiets- en kantstroken' (2015)*. Deze breedte wordt als voldoende verkeersveilig geacht in combinatie met de lagere maximumsnelheid, wat geaccentueerd wordt door het wijzigen van het wegprofiel en de klinkerverharding. In het midden van de weg, tussen de twee fietsstroken, bevindt zich dan een strook met een breedte van 240 cm.

Kruispunt/Rotonde

De overgang naar de rotonde op het Valkenburgplein wordt middels een uitritconstructie uitgevoerd. De bocht vanaf de Heemsteedsedreef wordt met de reconstructie opgeheven. Hiermee wordt de Valkenburgerlaan-Noord onaantrekkelijker gemaakt voor doorgaand verkeer. Dit benadrukt dat de Valkenburgerlaan-Noord geen gebiedsontsluitingsweg meer is. Op de vrijgekomen ruimte komt beplanting.

De voorrangssituatie op het kruispunt met de Camplaan-West (Raadhuisplein) en het kruispunt met de Lentelaan wordt bij de reconstructie gewijzigd naar een gelijkwaardig kruispunt. Om dit te benadrukken en daarnaast de naderingssnelheid te verlagen komt het kruispuntvlak op verkeersplateau te liggen.

6 Camplaan-West

Functie

De wegcategorie van de Valkenburgerlaan wijzigt van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Verder is de weg onderdeel van



de hoofdfietsroute vanaf de Van Merlenlaan, deze functie blijft behouden. Zie functiebeschrijving onder 3. Van Merlenlaan voor een nadere toelichting op functies gebiedsontsluitingsweg versus erftoegangsweg.

Wegvakinrichting

- Dwarsprofiel

De breedte van de rijbaan wordt na de reconstructie teruggebracht naar 5,8 meter.

- Verharding

De verharding van de weg wordt, conform ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, uitgevoerd in klinkerverharding

- Parkeervakken

De langsparkeervakken aan de Camplaan-West blijven gehandhaafd. Tussen de langsparkeervakken en de fietsstrook komt een schrikstrook. De functie van de schrikstrook is om bufferruimte creëren ten behoeve van de veiligheid van fietsers ter plaatse van geparkeerde voertuigen.

- Wegindeling / Fietsstroken

De breedte van de fietsstroken betreft 170 centimeter. Dit is conform de aanbeveling die het CROW doet in het document 'Aanbeveling fiets- en kantstroken' (2015). Deze breedte wordt als voldoende verkeersveilig geacht in combinatie met de lagere maximumsnelheid, wat geaccentueerd wordt door het wijzigen van het wegprofiel en de klinkerverharding. In het midden van de weg, tussen de twee fietsstroken, bevindt zich dan een strook met een breedte van 240 cm.

- Wegindeling / Voetpaden

De rijbaan aan de Camplaan-West wordt versmald. De vrijgekomen ruimte wordt voor voetgangers ingericht.

Snelheidsremmende maatregelen

Om te voorkomen dat de rechtstanden te lang wordt, wat het overschrijden van de maximumsnelheid in de hand werkt, worden er een verkeersplateau toegepast. Deze wordt halverwege de Camplaan-West geplaatst.

Aansluiting Heemsteedsedreef

De aansluiting met de Heemsteedsedreef wordt als een uitritconstructie uitgevoerd. Dit attendeert de weggebruiker erop dat er een overgang is van een gebiedsontsluitingsweg naar een erftoegangsweg, met de daarbij gepaarde verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van de functie van de weg en het daarmee verwachte gedrag. Uiteraard komt ter hoogte van de uitritconstructie ook een poortconstructie die de 30 km/u zonegrens aangeeft.

7 Raadhuisplein (H. De Keyserlaan – kruising)

De kruising van de Hendrik de Keyserlaan met het Raadhuisplein is momenteel een geregelde kruising voor wat betreft de voorrang. De richtlijnen stellen dat binnen 30 km zones de kruisingen gelijkwaardig zijn voor al het verkeer. De gelijkwaardigheid wordt met kruispunt plateaus aangegeven, deze heft namelijk het allure verschil op.



Op dit moment is een kruispuntplateau én een voorrangregeling aanwezig, wat strijdig is met elkaar. De voorrangssituatie wordt daarom opgeheven aangezien tegenstrijdigheid tot verwarring kan leiden hetgeen verkeersonveilig is.