

## **D66 technische vragen 'Concept definitief ontwerp herinrichting Camplaan West – Raadhuisplein – Valkenburgerlaan Noord – van Merlenlaan'**

1. De Valkenburgerlaan Noord (Vlkblaan) wordt ingericht conform erftoegangsweg (ETW) 30. Waarom is hier gekozen voor een ETW30 en niet een gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30? Is dit gedaan op basis van het afwegingskader ETW/GOW30, of voornamelijk met oog op het optimaliseren van de weekmarkt?

*Antwoord:*

*Dit is gedaan volgens het afwegingskader: verblijven is hier de hoofdfunctie met directe voorzieningen aan de weg (hier valt ook de weekmarkt onder) en wonen past bij de huidige en toekomstige functie van de weg en de huidige verkeersintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer liggen laag genoeg voor een ETW30.*

2. Wordt het gevaar niet groter als fietsverkeer niet op een vrijliggend fietspad voorlangs maar nu op de rijbaan achterlangs dwarsgeparkeerde autos rijdt? Gaan we de auto's verplichten achteruit in te parkeren om vrij zicht te houden op het fiets- en autoverkeer bij het uitrijden?

*Antwoord:*

*Een fietspad achter geparkeerde auto's langs, dat schuin uitkomt nabij het kruispunt met de Camplaan-West/Raadhuisplein ziet het college op advies van verkeerskundigen als gevaarlijker. Het is veiliger wanneer gemotoriseerd verkeer de (brom)fietsers tijdig in het zicht heeft. Tevens wordt de kruising VNoord-Camplaan-VMerlenlaan-Raadhuisstraat een verhoogde en gelijkwaardige 30km kruising en al het verkeer moet voor de verhoging afremmen en kijken. Daarnaast zorgen we voor meer zicht vanuit de parkeervakken door in het ontwerp tussen de rijbaan en parkeervakken een ruime bufferstrook te realiseren. Achteruit inparkeren in haakse parkeervakken kan niet worden verplicht. Iedere automobilist heeft de vrijheid om dit zelf te bepalen. Achteruit inparkeren wordt wel aanbevolen, maar dit geldt voor alle locaties waar haakse parkeervakken aanwezig zijn.*

3. De motie 'Vrijliggende fietspaden' wordt in het voorliggende concept niet gevolgd, op de Vlkblaan noch op de van Merlenlaan (vMlaan). Hoe gaat het college de bewoners het vertrouwen geven dat het opheffen van de vrijliggende fietspaden niet ten koste gaat van (het gevoel van) veiligheid?

*Antwoord:*

*Vrijliggende fietspaden blijven vrijliggend waarbij de gewenste 30km, de passende wegategorisering en de benodigde breedte voor fietsverkeer belangrijke parameters zijn. Deze kunnen echter niet in alle gevallen een vrijliggend fietspad rechtvaardigen.*

4. In reactie op het voorstel van de Stichting Veilig Verkeer Heemstede (SVVH) om chicanes toe te passen verwijst het college naar een negatief advies van verkeersdeskundigen en politie. Wij lezen echter dat de politie slechts aangeeft een voorkeur te hebben voor plateaus boven as-verleggingen (en de brandweer kiest voor minimaal aantal van deze plateaus). Weegt het college een voorkeur hetzelfde als een negatief advies?

*Antwoord:*

*De voorkeur van verkeerskundigen en de kenmerken van het materieel van de hulpdiensten en hun voorkeuren zijn gehoord en meegenomen tijdens het beoordelen van het type snelheidsremmers. Hieruit volgt dat verkeersplateau's tijdens ieder moment van de dag de hoogste effectiviteit hebben. Bij as-verleggingen is het snelheid remmende effect tijdens de rustige momenten van de dag (minder tegemoet komend verkeer) beperkt en onveilig bij ongelijke verkeersstromen zoals bijv. op het kruispunt van de De Tellolaan/VMerlenlaan. De GOW-30 inrichting borgt voorrang voor doorstroomverkeer vanwege de overwegende doorstroomfunctie.*

5. Het huidige vrijliggende tweerichtingsfietspad op de vMlaan is 2,70m breed. Als intensief gebruikte hoofdfietsroute moet deze volgens CROW richtlijnen minimaal 3,50 breed zijn. Is dit nu ook het geval bijv. bij de Leidsevaart en op de Zandvoortselaan (conform intensief eenrichtingsverkeer – Fietsberaad CROW en Breedtetool Fietspaden)?

*Antwoord:*

*Ruimtegebrek bij herinrichting levert vaak beperkingen in opties. Bij een GOW 50 zijn gescheiden fietspaden voorgeschreven, juist om een verschil te maken met de GOW-30 inrichting. Op de Leidsevaartweg ten zuiden van het station Heemstede-Aerdenhout voldoet de breedte voor een tweerichtingsfietspad niet, aangezien er beperkte ruimte is tussen het spoor en de vaart. De richtlijnen geven wel nadrukkelijk aan dat een fietspad voor GOW-50 wegen buiten de komgrens (zoals dit gedeelte van de Leidsevaartweg) aanwezig moet zijn, omdat de maximumsnelheid hier hoger ligt dan 30 km per uur.*

*Op de Zandvoortselaan voldoen de eenrichtingsfietspaden nog niet, omdat deze weg nog een oudere weginrichting heeft. Het toepassen van veilige fietspaden volgens de meest recente richtlijn wordt nadrukkelijk meegenomen in de uitvoering van het WCP.*

6. Tussen het vrijliggende fietspad en de doorgaande vMlaan ligt een berm waarbij de richtlijnen voorschrijven dat deze minimaal 1m breed moet zijn, waaraan niet voldaan kan worden. Welke richtlijnen worden bedoeld en handhaven we die ook elders in het dorp?

*Antwoord:*

*Dit betreft een CROW richtlijn, te vinden op paragraaf 14.2.2 van de ASVV. De ASVV betreft een bundeling van verkeerskundige ontwerprichtlijnen voor het inrichten van wegen in stedelijk gebied. De ruimte van 1 meter of meer tussen het fietspad en een rijbaan zijn toegepast in het verleden of passen we in principe toe als sparke is van een herinrichting. Zie bijvoorbeeld de fietspaden van de nieuwe ontwerpen van de Cesar Francklaan en ook bij de Zandvoortselaan,.*

7. Hoe beoordeelt het college de veiligheid van de vMlaan als hoofdfietsroute en met huidige intensief fietsverkeer als deze zich op een weg bevindt gedeeld met auto/vrachtverkeer?

*Antwoord:*

*De snelheid gaat van 50 km per uur naar 30 met een GOW-30 profiel. Dit profiel met(brom)fietsers op brede fietsstroken op de rijbaan beoordeelt het college als meest veilig. Door de stroken te volgen hoeven fietsers niet schuin over te steken en de brede fietsstroken staan verschillende fietssnelheden toe. Het huidige vrij liggende fietspad heeft een te kleine breedte voor een veilige twee richting. Ook wordt de openbare verlichting op een GOW-30 conform 'verblijfsverlichting' waarbij lichtbronnen lager bij het wegdek komen ipv hoog bij GOW-50 (zie de richtlijnen).*

*Tevens ligt het in de lijn om het doorgaande zware vrachtverkeer in de VMerlenlaan te weren, tegelijk met de andere wegen in Heemstede waar zwaar doorgaand (sluip) vrachtverkeer gewerd kan worden. De GOW30 functie is daarmee passend gegeven het aantal auto's en verkeer dat per etmaal er doorheen komt tov een ETW30 (overheersend wonen en verblijf en aanpalende voorzieningen).*

8. Er is wortelgroei in het riool gevonden en wortelschade beperkt de levensduur van de bomen. Zijn deze karakteristieke bomen zodanig aangetast dat ze een gevaar vormen en nu verwijderd moeten worden? Is het niet mogelijk het riool (enigszins) te verplaatsen?

*Antwoord:*

*In het riool wordt een inliner aangebracht die geheel dicht is en waarbij geen wortel ingroei mogelijk is. De bomen ondervinden geen schade door de wortel ingroei in het riool. Dit is namelijk de voeding voor de bomen. Door het toepassen van inliner is het verplaatsen van het riool dus niet nodig.*

9. In het verleden maakten fietsers gebruik van de rijbaan. Dit leverde gevaarlijk situaties op m.n met het uit de uitritten komend verkeer aan de noordkant en langrijdend verkeer (dit is wat wordt bedoeld met het spaaningsveld?). Dit leidde ertoe dat het huidige vrijliggende fietspad werd aangelegd. Gaat het voorliggende concept niet eigenlijk voor een groot deel terug naar die situatie of is het verbreden van die uitermate smalle stoepand voldoende?

*Antwoord:*

*Daar waar de snelheid 50 is en was, gaat deze in het voorgestelde ontwerp terug naar 30-km per uur. In het GOW-30 profiel komen brede fietsstroken en het weren van zwaar vrachtverkeer ligt in de lijn. Een breder trottoir langs de noordzijde is onderdeel van veilige wegingdeling voor voetgangers en uitritten aan de noord kant. In het verleden veroorzaakte het kleine trottoir voor de uit de uitrit komende auto's risico's voor de fietsers. Nu het trottoir wordt verbreed, de fietser voldoende tijd heeft om uit te wijken en auto's 30 km/uur rijden verwachten we dit knelpunt uit het verleden opgelost te hebben.*

*Ook heeft een GOW-30 weg voorgeschreven lage openbare verlichting. Door de volledigheid van deze GOW30 inrichting is een eventuele schuine fietsoversteek richting een onvoldoende breed tweerichtingsfietspad aan de zuidkant in de optiek van het college een onveiligere optie.*

*Het voorgestelde ontwerp is bij elkaar is voor het college veiliger mede omdat er meer zicht op het verkeer wordt gerealiseerd ook op de kruispunten. Het is uiteraard net als in de huidige situatie nog steeds goed opletten wanneer men vanaf de noordzijde de Van Merlenlaan op wil rijden.*

10. Worden alle wegen in dit concept uitgevoerd met klinkers op de rijbanen en rood asfalt voor de fietsstroken, of alleen in de vMlaan?

*Antwoord:*

*De Van Merlenlaan en Camplaan-West worden uitgevoerd met klinkers en rood asfalt op de fietsstroken.*

*De Valkenburgerlaan-Noord wordt uitgevoerd in klinkers conform een ETW30 profiel zonder fietsstroken. En de "flessenhals" (tussen kruispunt Raadhuisplein tot aan de Meerlhorst) in asfalt met streetprint, overeenkomstig met de huidige situatie.*

11. De voorliggende inrichting staat los van het besluit of en hoe vrachtwagens worden geweerd. Waarom worden beide zaken niet integraal maar los van elkaar bekeken?

*Antwoord:*

*De voorgestelde weginrichting van de VMerlenlaan naar een GOW-30 is dusdanig dat een vrachtverkeerverbod aan de hand van verkeersbesluiten en het plaatsen van borden ingevoerd kan worden. Het besluit om vrachtwagens te weren hangt uiteraard samen met de andere wegen in Heemstede. De invoering is daarmee niet afhankelijk van keuzes in dit wegontwerpbesluit op de Van Merlenlaan. Het vrachtwagencirculatieplan wordt voorbereid en keuzes over bestemmingsverkeer voor het centrum en een balans over de toe en afvoer van het centrum worden daarin meegenomen. In de planning komt het vrachtwagencirculatieplan ruim voor de afronding van de herinrichting. In het algemeen kunnen over een GOW30 ontwerp vrachtwagens rijden, maar de route wordt minder aantrekkelijk door de verkeersplateau's en in- en uitritten bij de Herenweg en Heemstedse Dreef.*

### **Politieke vragen:**

1. Het college hoopt en verwacht een voldoende positieve zienswijze om het definitieve ontwerp daarna vast te kunnen stellen. Indien dat niet het geval is, houdt het college vast aan dit concept omdat het een B&W bevoegdheid is?

*Technische antwoord:*

*Het college neemt de zienswijzen mee terug en neemt vervolgens een definitief besluit. Voor het college zijn veilige richtlijnen en verkeersadviezen het uitgangspunt voor beleidsvoorstellen.*

2. Amsterdam en andere steden voeren alvast 30km zones in waar de wegen (voorlopig nog) niet voldoen aan de CROW richtlijnen. Is het mogelijk dezelfde aanpak te volgen en ondertussen de raad eventueel om een herevaluatie van de kaders te vragen die bij het eerdere raadsbesluit vastgelegd zijn?

*Technische antwoord:*

*Eerder zijn door de raad eerder twee moties ingediend: de motie '30 km borden' van 5 november 2021 en de motie 'innovatieve snelheidsmaatregelen' van 5 november 2021. Op 23 augustus 2022 heeft het college besloten om de enige in Heemstede geschikte wegen met beperkte maatregelen af te waarderen naar 30 km*

*per uur. Dit betreft de Camplaan-Oost en de wijk bij de De Nijslaan. De commissie Ruimte heeft een positieve zienswijze gegeven waarmee tevens de moties zijn afgedaan. Geen andere weg of straat komt in aanmerking om met een simpel bord af te waarderen.*