

## **Toelichting bewoners comite t.a.v.**

**BBV concept definitief ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein,**

**Valkenburgerlaan-Noord en Van Merlenlaan**

## **Uitgangspunt & Voorgeschiedenis**

Donderdag 9 november 2023 staat het Concept Definitief Ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord en Van Merlenlaan in Heemstede op de agenda van de Commissie Ruimte van de gemeenteraad. Na bijna 4 jaar lijkt er eindelijk zicht op een definitief besluit ten aanzien van deze herinrichting.

Deze lange periode werd helaas gekenmerkt door een aantal vertragingen; onder meer door het wachten op een nieuw wegcategoryeringsplan, tussentijdse verkiezingen, vele personeelwisselingen en lang openstaande vacatures binnen de gemeente en recentelijk nog het onderzoek naar het weren van doorgaand vrachtverkeer in Heemstede.

Er is ook veel tijd gestoken in vele bijeenkomsten en overleg met de bewoners, waarbij de gemeente het door haarzelf gedefinieerde participatie proces van bewoners ruim heeft geïnterpreteerd. Dit werd en wordt door de bewoners, vertegenwoordigd in het comité Camplaan-Van Merlenlaan, zeer op prijs gesteld. De intentie is ook altijd geweest te komen tot een gemeenschappelijke inrichting. En bovenal om de kennis en ervaring van bewoners ten aanzien van de wegen en haar gevaren en overlast, mee te nemen in een gezamenlijk ontwerp.

Ten aanzien van een aantal punten verschillen de gemeente en de bewoners echter van mening, daarbij aan beide kanten gesteund door 2 professionele verkeerskundigen en 2 onafhankelijke verkeersadvies bureaus. De verwachting was dan ook dat het proces uiteindelijk zou eindigen met 2 gelijkwaardig uitgewerkte varianten; in de Commissie Ruimte is door de raadsleden dan ook uitgesproken dat er aan het slot van dit hele proces Samenspraak met raadsleden zou plaats vinden, waarbij beide varianten nog eenmaal de revue zouden passeren, voor er een definitief besluit zou worden genomen.

De wethouder heeft, in een overleg met het comité, toegezegd dat de 2 varianten gelijkwaardig van niveau uitgewerkt zouden worden, waarvoor de gemeente Heemstede, in overleg met het comité, zorg zou dragen.

In het voorjaar van 2023 is het proces (inclusief het tekenen aan een definitieve bewonersvariant) tijdelijk stil komen te liggen, in afwachting van het rapport t.a.v. het weren van het doorgaande vrachtwagenverkeer.

## **Onregelmatigheden in het proces**

Nadat het vrachtverkeer rapport in augustus 2023 afgerond was en de voorlopige conclusies bekend waren, heeft de gemeente eenzijdig besloten de laatste fase van dit proces anders in te richten dan eerder met Commissie Ruimte overeen was gekomen en aan het comité is beloofd.

Aan de bewoners werden 2 oudere bewonersvarianten voorgelegd, met de vraag welke van deze 2 hun 'laatste' variant was. Het comité heeft uitdrukkelijk aangegeven dat 1 van deze varianten als uitgangspunt kon worden genomen, maar niet als definitief kon worden gezien (er moesten nog een aantal cruciale zaken door de gemeente, in samenspraak met het comité verder uitgewerkt worden). Desondanks heeft de gemeente, zonder nader overleg of verdere uitwerking, deze variant gebruikt in een vergelijkende toetsing door haar bureau Sweco.

Uit deze toetsing kwam vervolgens een beeld naar voren dat de (wel nog gewijzigde!) gemeente variant voldeed aan CROW richtlijnen en de incomplete en deels foutieve bewoners variant veel minder. Met die zeer onevenwichtige toetsing van bureau Sweco is vervolgens het college geïnformeerd (deels ook nog op basis van foutieve argumenten), waarop een concept collegebesluit

van 3 oktober 2023 is genomen. Dit concept besluit zou, voor zover wij weten, 6 november 2023 verder worden toegelicht aan raadsleden in een technische sessie.

De bewoners gingen er van uit dat op 6 of 9 november 2023 er sprake zou zijn van de beloofde Samenspraak met de raadsleden van de Commissie Ruimte. Daartoe is zelfs nog een 'Save the Date' mail gestuurd door de gemeente. Echter, navraag door de bewoners bij de griffie over het definitieve tijdstip en de structuur van de Samenspraak leverde het volgende op: Er zal helemaal geen sprake zijn van Samenspraak. "Omdat het een college besluit betreft, waar de Raad verder niet over gaat, heeft Samenspraak geen zin." Ook is er geen behoefte aan een toelichting op de bewonersvariant door de bewoners en haar verkeersadviseur in het technisch overleg. Volgens de griffie "voldoet de bewoners variant niet aan de CROW normen" en heeft een voordracht en verduidelijking van deze variant door de bewoners sowieso geen nut meer. (NB: er wordt dus nu al niet meer gesproken over richtlijnen die geïnterpreteerd moeten worden gegeven de situatie maar zogenaamde normen waaraan je wel of niet voldoet).

### **Koppeling besluit vrachtverkeer**

Tot slot berust het hele besluit op een aanneming die niet strookt met een toezegging door de wethouder op een Commissie Ruimte vergadering in het voorjaar, een vergadering waar bewoners hun zorgen hadden geuit over het mengen van zwaar vrachtverkeer met kwetsbare jonge fietsers en kwetsbare ouderen.

Het proces omtrent de inrichting is toen stil gelegd door de wethouder om de uitkomst af te wachten van een door haar gevraagd onderzoek naar het weren van doorgaand zwaar vrachtverkeer. In het nu voorliggende concept besluit wordt echter melding gemaakt van een loskoppeling; OF en hoe het vrachtverkeer geweerd kan worden moet begin 2024 worden bezien, het gemeente ontwerp (met schoolgaande fietsers op de rijbaan) is daar onafhankelijk van, zo stelt het college.

Dat betekent dat men ook voor deze inrichting is (met fietsers op de rijbaan), zelfs als het zware vrachtverkeer er op blijft. En dat betekent dus ook dat het proces blijkbaar niet had te hoeven worden stil gelegd, want er is toch geen verband.

Het comité onderstreept haar standpunt dat uitgangspunten eerst helder moeten zijn voordat een ontwerp definitief vastgesteld kan worden. Het al dan niet toestaan van zwaar vrachtverkeer via deze route heeft juist wel consequenties op het ontwerp. Het ontwerp wordt zonder zwaar vrachtverkeer net iets anders. Wegvakken krijgen een andere maatvoering en op kruispuntniveau werkt het ook door omdat met kleiner gemotoriseerd verkeer rekening gehouden kan worden in de detailuitwerking.

Wat de bewoners betreft is dit een klassiek geval van het paard achter de wagen spannen. **Er zou eerst sprake moeten zijn van een besluit op basis van het rapport Vrachtwagenverkeer en dan zou er een besluit moeten worden genomen over de definitieve herinrichting.** Maar een eventueel besluit over het vrachtverkeer wordt nu dus vooruit geschoven door de gemeente, opdat het proces van de inrichting doorgezet kan worden, met alle gevolgen van dien.

## Samenvatting

Helaas is dus in de allerlaatste fase van dit proces niet de zorgvuldigheid betracht die wij dachten te mogen verwachten, zeker gelet op de toezeggingen gedaan t.a.v. deze laatste stappen.

Recapitulerend:

- De wethouder is niet haar belofte nagekomen de bewoners te helpen met het laten uitwerken van een volwaardige definitieve bewonersvariant.
- De gemeente was op de hoogte van de incomplete status van de laatste tekeningen maar heeft deze toch gebruikt voor een zogenaamd faire, onafhankelijke toetsing, die dat niet is. Het comité is van mening dat daarmee het college, commissie en raad onjuist wordt geïnformeerd.
- In de laatste gemeentevariant zijn eerdere, door raadsleden en wethouder (in Commissie Ruimte vergaderingen) gedane toezeggingen over bijvoorbeeld een oversteekplaats (toevoegingen projectscope) niet meegenomen in de definitieve uitwerking van de gemeente variant.
- In het onderbouwende stuk worden argumenten die horen bij de gemeente variant gebruikt tegen de bewoners variant (het stuk bevat dus feitelijke fouten)
- Het college is naar onze mening deels verkeerd ingelicht en ook de raad werd op 6 november 2023 van informatie voorzien die niet kloppend is, waardoor het onmogelijk is voor de raad haar controlerende functie uit te oefenen.
- Er komt geen belofde Samenspraak. De bewoners krijgen alleen nog 5 minuten spreektijd in de Commissie Ruimte vergadering van 9 november 2023, mochten ze dit nog willen. De door de Commissie Ruimte voorgestelde Samenspraak is eenzijdig van tafel geveegd.
- De ingelaste pauze over de herinrichting was niet nodig, de gemeente Heemstede is voornemens kwetsbare fietsers op de lange rijbaan te laten, ongeacht het al dan niet aanwezig zijn van vrachtverkeer.

## Volgende stappen

De bewoners hadden er de voorkeur aan gegeven om in gezamenlijkheid met de projectleden van de gemeente de twee varianten (beide op gelijkwaardig niveau uitgewerkt) toe te lichten in een technische sessie (samenspraak). Dan kon puur gefocust worden op inhoudelijke (verschil)punten, waarna er een besluit kon worden genomen, waarbij iedereen zich dankzij dit open en transparante proces zou schikken in de uitkomst, ongeacht welke keuze er gemaakt zou worden. Liever hadden we het niet meer gehad over het proces, dat al veel te lang heeft geduurd. De handelwijze van de gemeente in deze laatste fase, noopt ons echter alsnog een andere route te bewandelen omdat toezeggingen niet worden nagekomen, er niet meer vanuit gezamenlijkheid wordt gewerkt en bewoners en comité worden verrast met de handelwijze van het gemeentelijke project en haar betrokken wethouder.

Ons rest dan ook niets anders dan middels dit kleine dossier onze eigen variant toe te lichten, bij monde van onze verkeersadviseur (zie bijlage 1), een overzicht van de helaas niet opgenomen wijzigingen (bijlage 2) en verwijzingen naar een rapport van een onafhankelijk verkeersadvies bureau DTV (zie bijlage 3).

Middels deze correspondentie hopen wij u completer beeld kunnen geven, zodat de raad haar controlerende functie daadwerkelijk kan uitvoeren en het college op basis van de juiste argumenten kan kiezen voor de gemeente of bewoners variant.

Wij hopen dat wij hiermee een gedeelte van de verstoorde procesgang nog enigszins recht kunnen zetten en daarmee recht kunnen doen aan de tijd, moeite en energie die bewoners de afgelopen 4 jaar in dit proces hebben gestoken.

Mocht u daartoe nog vragen hebben dan zijn wij beschikbaar.

Met vriendelijke groet,

Namens het comité Camplaan-van Merlenlaan

## Bijlage 1

### Aandachtspunten analyse van                      , verkeersadviseur namens het comité Camplaan-Van Merlenlaan.

- De aan u verstrekte bewonersvariant is niet de juiste. Een verkeerde versie is in het dossier bijgesloten.
- De bewoners en het Comité beschikken (nog) niet over een gelijkwaardige variant. Enige vergelijking is nu niet te maken. Verzoek aan Commissie Ruimte is de wethouder te houden aan haar toezegging gelijkwaardige uitwerking varianten.
- Gemeente stelt op een verkeerde variant dat de bewonersvariant conform CROW-richtlijnen niet kan. De gemeentelijke projectgroep beschikt al geruime tijd over informatie van het externe verkeerskundige bureau DTV (zie bijlage 4) die aangeeft dat toenmalige beide varianten CROW-technisch konden. Nadere uitwerking van een definitieve variant was echter nodig, wat vooralsnog niet heeft plaatsgevonden vwb de bewoners variant.
- Om tot een duurzame veilige weginrichting te komen moeten keuzes gemaakt worden. DTV onderstreept dit ook. Door alles te blijven faciliteren (bijvoorbeeld doorgaand zwaar vrachtverkeer) wordt het er, met fietsers op een smallere 30 km/uur GOW **niet** veiliger op.
- Dus: maak definitieve keuzes omtrent het vrachtverkeer en doorloop het ontwerpproces een laatste keer!
- Op het thema verkeersveiligheid moet niet gepolderd worden. Maak afwegingen kenbaar! Haaks parkeren is niet gewenst in een drukke straat waar veel fietsers en overige verkeersbewegingen zijn. Als de hoeveelheid parkeerplaatsen boven verkeersveiligheid gaat, geef dat dan objectief en transparant aan. Haaks parkeren gaat hier problemen geven op het thema verkeersveiligheid, ook met de getroffen maatregel. Als de gemeente dat bestuurlijk accepteert dan ligt dat vast. Er kan ook gekozen worden om wel verkeersveiligheid hoog te houden en iets in te boeten in het aantal parkeerplaatsen door langsparkeren, conform overig deel Raadhuisstraat-Binnenweg ook hier toe te passen. De nieuwe plantvakken kunnen iets naar achteren zodat voorlangs de nieuwe bomen geparkeerd kan worden. Het levert veel verkeersveiligheid op en ja dat kost parkeerplaatsen. Haaks parkeren is daarom niet gewenst en fietsers op een fietspad is veiliger dan op een weg waar veel doorgaand en zwaar gemotoriseerd verkeer zit.
- Op veel wegvakken en kruispunten ontlopen beide varianten elkaar niet. Op aandringen van het comité zijn in de gemeentelijke varianten wijzigingen terecht gekomen zodat fietsers nu wel wachtende auto's kan passeren (bv: aansluiting Camplaan op de Heemsteedse Dreef).
- Het comité kiest duidelijk voor de positie van langzaam verkeer, ook op de Van Merlenlaan. Meng fietsers niet met zwaar vrachtverkeer als dat niet nodig is, maar laat ze op het vrijliggende fietspad als dat al aanwezig is. Zelfs als de maten van het fietspad niet maximaal zijn (maar nog altijd ruim boven de minimale CROW breedte) is dit veiliger dan op de rijbaan. Zeker gezien in het licht van een enorm lange rechtstand waar onderlinge snelheidsverschillen ertoe gaan doen.
- Notie hebben van de omgeving en zien dat er lange afstanden te overbruggen zijn tussen de kruispunten ontbreekt in de gemeentelijke uitwerking. Het is een route voor jonge kinderen tussen wijken, hun basisschool, het bos, het zwembad en sportvelden. Deze route loopt over een oude duinpan. Dat geeft een nog groter snelheidsverschil tussen langzaam verkeer en het veel aanwezige doorgaand gemotoriseerd (zwaar vracht)verkeer.

- Het CROW schrijft niet voor om bij 30 km uur géén fietspaden meer toe te passen. Het CROW stelt: Vanaf 30 **kan** een fietser veiliger op de weg **mits!**.....
- Bovendien: CROW richtlijnen zijn **richtlijnen en geen normen of wetten**. De situatie ter plekke is het belangrijkste gegeven om het ontwerp op te baseren; richt de weg in gegeven de situatie en gewenste optimalisatie, gebruik de richtlijn als handvat als niet alles mogelijk is en er keuzes gemaakt moeten worden.
- Er is sprake van lange rechtstand en een groene omgeving met veel doorgaand verkeer. Dit geeft ongewenst gedrag. Doorbreek de visuele rechtstanden op kruispunten. Omliggende gemeentes gingen Heemstede daarin voor. Zij hadden eerst een ontwerp conform voorliggende gemeentelijke variant aangelegd en zijn daar nu van teruggekomen en hebben inmiddels aanpassingen al weer moeten doorvoeren. Een van deze aanpassingen was op kruispunten het doorbreken van de rechtstanden/ lange zichtlijnen. Het projectteam van de gemeente geeft aan u aan dat dit niet kan, maar het kan wel. Buurgemeentes hebben recent deze ombouw moeten doorvoeren om een doorgaande 30 GOW route veiliger te maken.

## **Bijlage 2**

### **Overzicht van de wijzigingen (en acceptaties) die helaas niet meer doorgevoerd konden worden a.g.v. het door de gemeente gewijzigde proces:**

#### **Bewoners omarmen:**

- inrit constructie Herenweg
- plateau H. Schoenmakerpad (i.p.v. versmalling nu aangegeven op tekening)\*
- verwijderen zebepad Schoenmakerpad
- plateau Heimanslaan (i.p.v. zichtplateau nu aangegeven op tekening)\*
- rechtstand kruispunt Heimanslaan (i.p.v. as-verlegging nu aangegeven op tekening)\*
- plateau Tellolaan (i.p.v. zichtplateau nu aangegeven op tekening)\*
- indeling korte stuk naast Raadhuis van Merlenlaan (was reeds zo)
- plateau midden in de Camplaan (i.p.v. zichtplateau nu aangegeven op tekening)\*

\*) onder voorbehoud van en alleen als gevolg van besluit weren vrachtverkeer en onder voorbehoud van 30km sinus helling op de plateaus

#### **Bewoners houden, omwille van de veiligheid vast aan:**

- Tweerichting fietspad van 3 mtr in de Van Merlenlaan (ivm lange rechtstanden en duin)
- Een oversteek constructie bij de Meerhorst middels een bochtconstructie (zie DTV rapport, pagina 7, figuur 6, in tekening model 5)
- Lichte as-verlegging Tellolaan, ivm doorbreken lange rechtstand van halve kilometer (zie voorbeelden in omgeving Bennebroekerweg thv huisnummer 884 en 920 of Bloemendaalseweg thv huisnummer 163.
- Zebra-pad Tellolaan, zoals ooit toegezegd in de raad
- Wegbreedte van 5.80 mtr op het hele traject (sluit aan op korte stuk naast Raadhuis van Merlenlaan) en ligt in lijn met CROW zonder zwaar vrachtverkeer.
- Handhaving oude voetpad aan de zuidzijde Van Merlenlaan
- Handhaving bomen in de van Merlenlaan (dus geen 10 bomen kappen)
- Asfalt met klinker print of klinkers op de van Merlenlaan
- Asfalt met streetprint in de Camplaan, net zoals het korte stuk naast Raadhuis Van Merlenlaan
- Losliggende fietspaden in Valkenburgerlaan handhaven of langsparkeren opnemen en plantvakken bomen meer het trottoir in schuiven.



## **Bijlage 4: Separate bijlage DTV rapport**

# Review wegontwerp Van Merlenlaan

**Aan:** Stichting Veilig Verkeer Heemstede  
**Van:** (DTV Consultants)  
**CC:**  
**Datum:** 18 januari 2023

## 1 INLEIDING

De gemeente Heemstede is bezig met de voorbereiding van de herinrichting van de Van Merlenlaan, de Camplaan en de Valkenburgerlaan. Eén van de uitgangspunten voor het ontwerp is een duurzaam veilige 30 km/h inrichting. Dit is een complexe opgave, omdat de intensiteiten op dit traject hoog zijn én er rekening gehouden moet worden met de beschikbare breedte van het totale wegprofiel. Inmiddels zijn er door de gemeente en bewoners een tweetal varianten uitgewerkt, welke door een extern adviesbureau (Sweco) zijn voorzien van een verkeersveiligheidsbeoordeling. Deze varianten onderscheiden zich in het profiel op de Van Merlenlaan (figuur 1). De Camplaan en de Valkenburgerlaan zijn in deze varianten in fietsstructuur onderscheidend van elkaar.



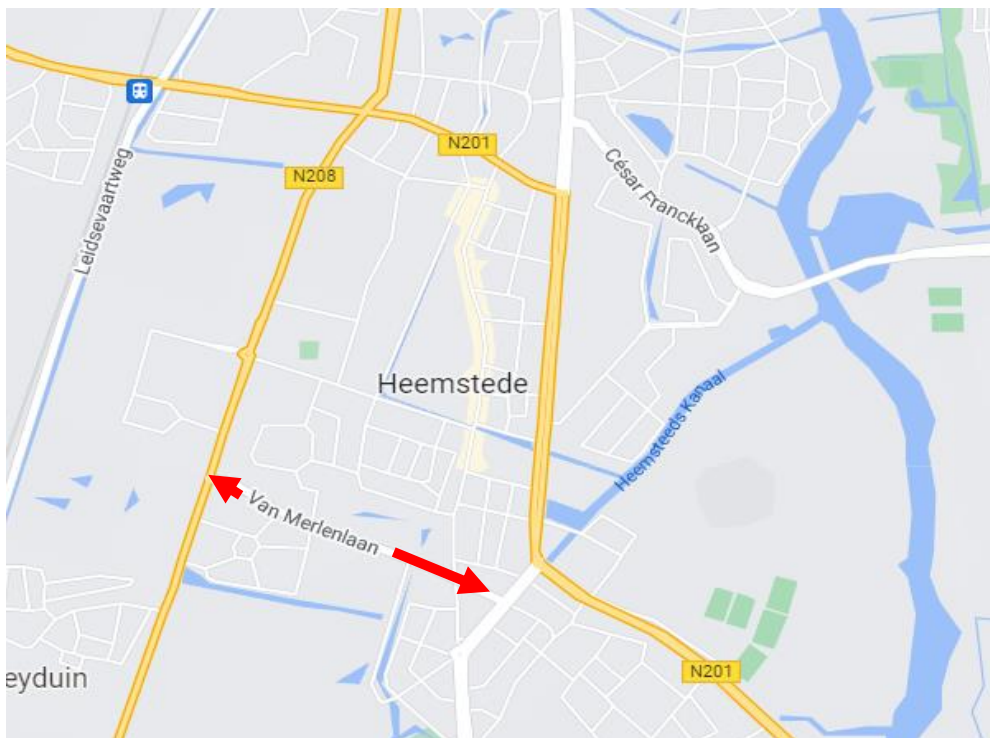
*Figuur 1. De huidige inrichting van de Van Merlenlaan. Bron: Google Maps.*

De Stichting Veilig Verkeer Heemstede (SVVH) heeft DTV Consultants gevraagd om advies te geven over de voorgestelde dwarsprofielen (van beide varianten) en op basis daarvan te adviseren over mogelijke maatregelen om de kwaliteit voor de weggebruiker en omgeving te optimaliseren. Onderdeel hiervan is een advies over de maatregelen die benodigd zijn om de snelheid van 30 km/h voldoende afdwingbaar en geloofwaardig te laten zijn. Hierbij wordt voortgeborduurd op de rapportage "Toets ontwerpen Van Merlenlaan" van Sweco, welke op 1 november 2022 is vastgesteld.

## 2 BESCHOUWING WEGFUNCTIE

### 2.1 POSITIE IN HET NETWERK

De Van Merlenlaan en Camplaan zijn gepositioneerd tussen de twee provinciale wegen N201 en N208 (figuur 2). Door deze positie is het een aantrekkelijke verbinding tussen deze twee belangrijke stroomwegen. Dit leidt tot sluipeerkeer en vertaalt zich voor dit type weg naar relatief hoge intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer. Op basis van de tellingen in november 2019 zijn de gemiddelde intensiteiten op de van Merlenlaan 6500 motorvoertuigen per etmaal.



Figuur 2. Positie van de Van Merlenlaan in het netwerk. Bron: Google Maps.

Daarnaast wordt de Van Merlenlaan veelvuldig gebruikt door fietsverkeer (1733 fietsbewegingen per etmaal). Zoals reeds benoemd in het rapport van Sweco, vormt de Van Merlenlaan - Camplaan de laatste zuidelijke schakel tussen de verschillende wijken en voorzieningen zoals scholen, zwembad, voetbal- en hockeyverenigingen en het Groenendaalse bos. Dit is daarmee een belangrijke verbinding in het netwerk voor fietsers.

## 2.2 WEGFUNCTIE IN RELATIE TOT DIRECTE OMGEVING

De wegcategorie van de Van Merlenlaan is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De gemeente heeft aangegeven dat de wegcategorie niet wijzigt; een erftoegangsweg (ETW30) is het uitgangspunt voor de herinrichting. Aan beiden zijden van de straat bevinden zich (inritten naar) vrijstaande woningen. De straat is bedoeld om lokaal verkeer naar de provinciale weg te leiden. Echter, door de positie in het netwerk wordt deze straat veelvuldig gebruikt door verkeer dat geen bestemming heeft in de directe omgeving. De verkeersintensiteiten liggen daarom hoger dan bij een 'normale' woonstraat. De huidige verkeersintensiteit voldoet niet aan de richtlijnen van een erftoegangsweg. In het Handboek Verkeersveiligheid dat door het CROW is uitgegeven, wordt een aantal vuistregels gegeven voor intensiteiten op stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen die kunnen worden toegepast op verreweg de meeste wegen. Het CROW geeft daarbij aan dat de opgegeven intensiteiten indicatieve ervaringscijfers zijn, intensiteiten waarbij de functie van een weg redelijkerwijs tot zijn recht kan komen. Voor erftoegangswegen wordt in het Handboek Verkeersveiligheid een maximale intensiteit van 4.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal genoemd. Daarmee is een intensiteit van 6500 motorvoertuigen op de Van Merlenlaan te veel voor een erftoegangsweg. De gemeente Heemstede heeft aangegeven dat in de nabije toekomst de N201 noordwaarts wordt verplaatst, waardoor dit alternatief (de beoogde route) nog minder aantrekkelijk zal worden. Zonder aanvullende maatregelen voor het terugdringen van doorgaand verkeer via de Van Merlenlaan – Camplaan ligt het in lijn der verwachting dat de intensiteiten eerder hoger dan lager worden.



*Figuur 3. De Van Merlenlaan bevindt zich in een straat met vrijstaande woningen en groen. Bron: Google Maps.*

Als verder wordt ingezoomd op het straatbeeld van de Van Merlenlaan, valt op dat er een groenstrook met bomen aanwezig is, ten zuiden van de rijbaan (zie figuur 4). De gemeente Heemstede heeft aangegeven dat bomen in het groen beeldbepalend zijn. Het behouden van de bomenstructuur is een randvoorwaarde binnen het ontwerp.



*Figuur 4. Aan de zuidzijde van het wegprofiel bevindt zich een beeldbepalende bomenrij. Deze bomenrij bevindt zich kort op het naastgelegen tweerichtingsfietspad. Bron: Google Maps*

## 2.3 CONCLUSIE

De eigenlijke functie van de weg is een erftoegangsfunctie, maar het werkelijke gebruik (door het aanwezige doorgaand verkeer) maakt het nagenoeg onmogelijk om de weg als een ETW30 in te richten. Idealiter moet eerst bekeken worden of en in hoeverre het mogelijk is om het gebruik aan te laten sluiten bij de functie, door bijvoorbeeld de doorgaande functie te verminderen. Wanneer wordt gekeken naar het gebruik van de weg dan ligt de inrichting als erftoegangsweg minder voor de hand.

CROW heeft een afweegkader laten maken om de wegcategorie te bepalen. Dit afweegschema is opgenomen in bijlage 3. Op basis van het CROW-schema is de conclusie dat aanvullende maatregelen genomen moeten worden op reductie gemotoriseerd verkeer om de weg ook qua gebruik een ETW30 te laten zijn. Zoals te zien is in stap 1 van dit schema, wordt geadviseerd om te onderzoeken of er op netwerkniveau maatregelen genomen kunnen worden, zodat de weg een duidelijke en geloofwaardige ETW30 categorie krijgt.

De gemeente Heemstede heeft als uitgangspunt gehanteerd<sup>1</sup> dat de Van Merlenlaan dient te worden ingericht als een ETW30. Conform de vastgestelde projectopgave behoort een reductie van 500 tot 2500 voertuigen per etmaal tot de projectdoelstellingen. Daar komt bij dat de verlegging van de N201 in de nabije toekomst tot een extra toename kan leiden in het aantal motorvoertuigen. Volgens de CROW-richtlijnen betekent een ETW30 inrichting dat er een gemengd profiel en snelheidsremmers worden toegepast. Bij de huidige intensiteiten van 6500 mvt/etmaal is dit niet realistisch. Dit betekent dat er maatregelen getroffen moeten worden om de intensiteiten terug te dringen tot een intensiteit die past bij een ETW30.

---

<sup>1</sup> Bron Projectplan d.d. 29 september 2020

## 3 BENODIGDE RUIMTE IN HET DWARSPROFIEL

### 3.1 RICHTLIJNEN

De benodigde ruimte voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is vastgesteld op basis van CROW-publicatie ASVV 2021. Deze ruimte is nodig om veiligheid en kwaliteit te bieden aan alle weggebruikers.

#### 3.1.1 Wegbreedte gemotoriseerd verkeer

Paragraaf 11.2 van de ASVV 2021 beschrijft het minimaal profiel voor een erftoegangsweg met tweerichtingsverkeer voor personen- en vrachtauto's. Voor een wegprofiel waar vrachtauto's elkaar kunnen passeren is het minimale profiel 6,20 meter. Voor een wegprofiel waar een vrachtauto en een personenauto elkaar kunnen passeren is het minimale profiel 5,50 meter. De rapportage van Sweco verwijst tevens naar dezelfde richtlijn (Rapportage Sweco, p14.).

#### 3.1.2 Fietspadbreedte

De notitie 'Actualisatie aanbevelingen voor de breedte van fietspaden V2' (juni 2022) van het CROW/Fietsberaad is de meest recente bron voor de maatvoering van fietspaden. Deze wordt daarom gehanteerd voor de beoordeling van beide varianten. Ook de rapportage van Sweco heeft deze actuele richtlijnen gehanteerd en bestaat er hierin geen verschil met deze rapportage. Uit de gemeten fietsintensiteiten op de Van Merlenlaan in oktober 2021 komt de volgende bandbreedte voort (volgens tabel uit paragraaf 2.1. CROW/Fietsberaad):

- 150 - 250 fietsers/uur voor éénrichtingsfietspaden;
- 250 - 350 fietsers/uur voor een tweerichtingsfietspad.

##### **Eénrichtingsfietspad**

Deze notitie beveelt aan om de breedte van een éénrichtingsfietspad, ongeacht de fietsintensiteit minimaal 2,30m te laten zijn. De ASVV 2021 hanteert een maatvoering van 2,00 meter, maar CROW Fietsberaad adviseert een bredere maatvoering, vanwege de ongevalsrisico's bij te smalle fietspaden. Bij een breedtemaat van 2,30m kunnen twee fietsers veilig en comfortabel naast elkaar fietsen.

##### **Tweerichtingsfietspad**

Zonder aanwezigheid van snorfietsers wordt, op basis van de bepaalde bandbreedte, een breedtemaat aanbevolen van 2,70 meter. De aanbevolen minimumbreedte voor een hoofd fietsroute is breder, namelijk 3,50 meter.

##### **Tussenberm (tussen rijbaan en fietspad)**

Volgens de ASVV 2021 dient de berm tussen rijbaan en fietspad bij een tweerichtingsfietspad minimaal 1,00 meter te bedragen en bij een éénrichtingsfietspad minimaal 0,35 meter.

#### 3.1.3 Trottoirbreedte

Het trottoir dient volgens paragraaf 14.1.1 van de ASVV 2021 een breedte te hebben van minimaal 2,00 meter. Vanaf een breedte van 1,80 meter kan een rolstoel een tegemoetkomende rolstoel, scootmobiel of kinderwagen passeren.

## 3.2 BESCHOUWING DWARSPROFIEL VARIANTEN

Er zijn door de gemeente twee varianten uitgewerkt, welke getoetst worden aan de verkeersveiligheid en richtlijnen.

- Ontwerp gemeente (Model 4b)
- Ontwerp bewoners (Model 5)

### 3.2.1 Beschouwing dwarsprofiel

Deze paragraaf vergelijkt en beoordeelt de kwaliteit van beide varianten.

#### **Wegprofiel gemotoriseerd verkeer**

De twee varianten kennen hetzelfde wegprofiel voor gemotoriseerd verkeer. Zowel Model 4b als Model 5 heeft een wegprofiel van 5,30 meter. Beide ontwerpen voldoen niet aan het minimale profiel van 6,20 meter van de ASVV 2021. Voor beide ontwerpen heeft dit gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bij Model 4b heeft het wegprofiel tot gevolg dat tegemoetkomend (vracht)verkeer moet uitwijken om elkaar te passeren. Dit leidt tot het kapotrijden van de opsluitband van het aanliggende fietspad en tot mogelijke conflicten met het fietsverkeer wat verkeersonveilige situaties kan geven. Bij Model 5 heeft het wegprofiel tot gevolg dat tegemoetkomend (vracht)verkeer elkaar helemaal niet kan passeren en tot stilstand komt. Er moet worden uitgeweken naar de berm of het trottoir. Dit brengt schade aan de trottoirband. Dit onderstreept de constatering in de rapportage van Sweco.

#### **Fietsverkeer**

De twee varianten kennen een verschillende vormgeving van de fietsinfrastructuur. Model 4b gaat uit van aanliggende fietspaden van 1,70 breed. Dit is te smal en verkeersonveilig; zoals vermeld in paragraaf 3.1.2 moet een éénrichtingsfietspad minimaal 2,30 meter zijn.

Model 5 gaat uit van een vrijliggend tweerichtingsfietspad. Deze is 3,00 meter breed en voldoet daarmee aan de (minimale) richtlijn. Echter, gezien de huidige fietsintensiteiten, en de mogelijke toename hiervan, heeft het de voorkeur om een minimale breedte van een hoofdfietsroute (= 3,50 meter) aan te houden. De maatvoering van de vrijliggende en aanliggende fietspaden zijn in beide varianten te smal om een hoofdfietsroute te faciliteren.

#### **Tussenberm (tussen rijbaan en fietspad)**

De eenrichtingsfietspaden in Model 4b liggen allen gescheiden door een smalle trottoirband aanliggend langs de rijbaan. Daarmee heeft de tussenberm onvoldoende maat.

Het tweerichtingsfietspad in Model 5 heeft een te smalle tussenberm tot aan de rijweg.

#### **Trottoir**

De twee varianten kennen een verschillende vormgeving van het trottoir. Volgens de rapportage van Sweco wordt het trottoir aan de noordzijde van de Van Merlenlaan niet of nauwelijks gebruikt door voetgangers. Het trottoir in de groenstrook kent een maatvoering van 1,80 meter en is voldoende breed. Bij Model 5 behoudt de huidige breedte en ligging.

### 3.2.2 Beschouwing kruispunten met Vrijheidsdreef en W.A. de Tellolaan

#### Kruispunt met de Vrijheidsdreef

Het kruispunt Van Merlenlaan - Vrijheidsdreef is in beide varianten verschillend vormgegeven. Model 4b (figuur 5) laat de voorrangssituatie op de Van Merlenlaan – Vrijheidsdreef ongewijzigd, terwijl Model 5 (figuur 6) de Van Merlenlaan vanuit oostelijke richting laat afbuigen richting de Vrijheidsdreef.



Figuur 5. Kruispunt Van Merlenlaan - Vrijheidsdreef in Model 4b.



Figuur 6. Kruispunt Van Merlenlaan - Vrijheidsdreef in Model 5.

#### Model 4b

In Model 4b is sprake van een gelijkwaardig kruispunt met een grote hoeveelheid verkeer. Dit past bij een ETW30, maar niet bij de huidige intensiteit van de Van Merlenlaan. Daarnaast is de markering van het fietspad is over het kruispunt doorgetrokken. Dit kan suggereren dat fietsverkeer voorrang heeft. Dit is onwenselijk op een gelijkwaardig kruispunt.

Fietsers uit westelijke richting komen zonder rugdekking vanuit het éénrichtingsfietspad op de rijbaan terecht. Daar komt bij dat de rijbaan te smal is en in oostelijke richting verder versmalt. Dit leidt ertoe dat er te weinig ruimte is bij het invoegen van het fietsverkeer met het autoverkeer. Dit kan gevaarlijke situaties teweegbrengen.

Tevens is een zebepad toegepast. Door middel van het toepassen van een zebepad op één of meerdere kruispuntarmen kan aan voetgangers een vrije doorgang worden geboden. Of dit wenselijk is, hangt af van de omstandigheden. Een zebepad op een gelijkwaardig kruispunt kan onveilig zijn. Alleen als sprake is van veel overstekende voetgangers, kan een zebepad worden toegepast. Dit is niet het geval op dit kruispunt, waardoor een zebepad overbodig is. Dit geldt ook voor Model 5.

#### Model 5

Een voorrangssituatie past goed bij de intensiteit van de Van Merlenlaan. Verkeer in oostelijke richting moet voorrang verlenen aan verkeer vanuit en naar de Vrijheidsdreef. Deze kruispuntvorm zal de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de Van Merlenlaan verminderen. Dit kan de aantrekkelijkheid van de Van Merlenlaan als sluiproute verminderen. Het is niet duidelijk in hoeverre dit leidt tot een afname van de intensiteiten. Het nadeel van dit kruispuntontwerp is dat fietsverkeer in westelijke richting de Van Merlenlaan moet oversteken naar de zuidzijde van de Van

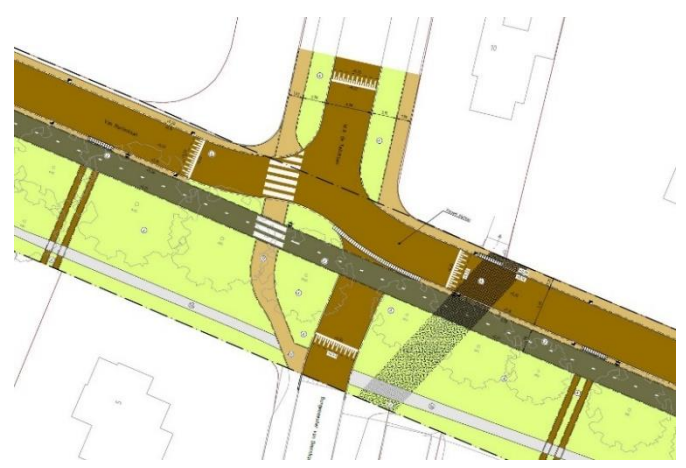


Merlenlaan. Daar staat tegenover dat de voorrangssituatie hier wel duidelijk is. Fietsverkeer in westelijke richting heeft voorrang op het gemotoriseerd verkeer in oostelijke richting.

Het ontwerp maakt het mogelijk dat fietsers een stuk kunnen afsnijden. Het is korter om diagonaal over te steken in plaats van via het fietspad. In de praktijk gebeurt dit wellicht weinig, aangezien fietsers lastige manoeuvres moeten maken en door de berm moeten fietsen.

### Kruispunt met de W.A. de Tellolaan

Ook het kruispunt Van Merlenlaan - W.A. de Tellolaan is in beide varianten anders vormgegeven. In Model 4b (figuur 7) loopt de markering voor het fietsverkeer aan beide zijden van de weg door. In Model 5 (figuur 8) loopt het tweerichtingsfietspad ook door en is sprake van een asverspringing van de westelijke kruispunttak. Vanaf het Henk Schoenmakerpad tot aan het kruispunt met de W.A. de Tellolaan loopt de Van Merlenlaan een stuk naar beneden. Door het lichtelijk hoogteverschil van dit weggedeelte kan de naderingssnelheid richting het kruispunt met de W.A. de Tellolaan hoger zijn. Door de toepassing van plateau's kan dit, in combinatie met hoge intensiteiten, trillingsoverlast en geluidshinder veroorzaken. Dit is een aandachtspunt voor het ontwerp.



Figuur 7. Kruispunt Van Merlenlaan - W.A. de Tellolaan in Model 4b. Figuur 8. Kruispunt Van Merlenlaan - W.A. de Tellolaan in Model 5.

Beide kruispunten passen binnen de wegcategorie ETW30. Echter, de kruispunten sluiten niet aan bij het huidige gebruik en intensiteiten. Model 5 werkt meer ontmoedigend voor gemotoriseerd verkeer dan Model 4b. Dit komt door de asverspringing die de rechtstand op de Van Merlenlaan onderbreekt. In het ontwerp is het onduidelijk of de W.A. de Tellolaan hetzelfde of afwijkend is vormgegeven wat betreft verhardingssoort en kleur. Model 4b suggereert hier een voorrangssituatie, door het verschil in verhardingssoort. Daarnaast is het doortrekken van de fietsmarkering niet wenselijk. Fietsverkeer verwacht dat ze voorrang hebben, terwijl dit niet het geval is. Dit kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Als er vanuit de gemeente de ambitie er is om minder verkeer toe te laten, past Model 5 beter bij die ambitie. Door het (te) smalle wegprofiel heeft het kruispunt een ETW30 uitstraling. Echter, moet bij nadere uitwerking van dit kruispunt goed gekeken worden naar de rijcurves van maatgevende voertuigen. In het huidige

kruispuntontwerp kan vooralsnog niet een combinatie van vrachtverkeer én overig gemotoriseerd verkeer in tegengestelde richting afgewikkeld worden.

Er is daarnaast een zebra­pad toegepast (evenals bij het kruispunt met de Vrijheidsdreef). Zoals vermeld is een zebra­pad mogelijk op locaties met een grote voetgangers­stroom. Gemotoriseerd verkeer moet een overstekende voetganger kunnen verwachten. Anders wordt te weinig overgestoken en wordt er daarvoor schijn­veiligheid gecreëerd. Daarom wordt ook op het kruispunt Van Merlenlaan – W.A. de Tellolaan het gebruik van zebra­paden afgeraden.

### 3.3 CONCLUSIE VARIANTEN

Het totale benodigde weg­profiel voor Model 4b bedraagt minimaal 13,5 meter. Voor Model 5 is een minimaal weg­profiel van 12 meter nodig; dit is minder dan Model 4b, omdat het twee­richtings­fiets­pad minder ruimte kost dan twee één­richtings­fiets­paden. Beide varianten hebben concessies in het ontwerp gedaan. In Model 4b zijn voor alle weg­gebruikers concessies gedaan aan de maatvoering, terwijl in Model 5 vooral concessies zijn gedaan aan de maatvoering van het gemotoriseerd verkeer. Tevens wordt in Model 4b de bomenrij gekapt op het gedeelte vanaf Herenweg tot aan de Heimanslaan.

In Model 5 zijn de fietsers beter gescheiden van het gemotoriseerd verkeer, wat de verkeers­veiligheid bevordert. Daarbij komt wel een groter risico op fiets­fiets conflicten omdat het twee­richtings­fiets­pad niet de maatvoering heeft die een hoofd­fiets­route zou moeten hebben. Model 5 is met het doorvoeren van enkele aan­passingen verder te optimaliseren. Model 4b valt vanwege de beperkte ruimte af voor verdere uitwerking.

## 4 MOGELIJKHEDEN VOOR KWALITEITSVERBETERING MODEL 5

Uit de analyse hierboven blijkt dat er in beide varianten onvoldoende ruimte is om voldoende kwaliteit te bieden aan alle weg­gebruikers. Dit sluit aan bij de conclusies van de rapportage van Sweco. Echter, de rapportage van Sweco gaat niet verder in op de vervolgstappen en oplossings­richtingen. De rapportage van Sweco beveelt een verandering van weg­categorie naar een GOW30 aan; een gebieds­ontsluitings­weg met snelheids­regime 30 km/h. De zijwegen verlenen met deze nieuwe weg­categorie voorrang aan de Van Merlenlaan. Dit is een afwijking van het door het college vast­gestelde project­scope ETW duurzaam veilige 30km in­richting en het vast­gestelde weg­categoriserings­plan. Hoewel een GOW30 beter past bij het huidige gebruik van de Van Merlenlaan, kent een GOW30 ook nadelen. Een GOW30 faciliteert doorgaand verkeer en zorgt mogelijk voor een toename hiervan. Daarnaast is er weinig ruimte om een GOW30 goed te faciliteren. Dit is daarom een discutabele maatregel voor dit type weg en draagt niet bij aan een reductie van de intensiteiten.

### 4.1 MOGELIJKE MAATREGELEN

Op basis van deze rapportage wordt geconcludeerd dat beide varianten niet geschikt zijn om, zonder aanvullende ingrepen, op een verkeers­veilige manier in te passen. Om voldoende kwaliteit te bieden en een profiel te ontwerpen dat past binnen de CROW-richtlijnen, moet er óf een breder profiel worden gehanteerd óf moet de verkeers­intensiteit fors naar beneden óf bepaalde doel­groepen worden geweerd. De maatregelen die overwogen kunnen worden zijn:

- **Weren van vrachtverkeer door middel van een vrachtverbod**  
Door het instellen van een vrachtverbod in beide richtingen kan het minimaal weg­profiel worden teruggebracht naar 4,80 meter. Model 5 heeft het meeste baat bij deze

maatregel, omdat hier een vrijliggend fietspad is toegepast, wat minder ruimte inneemt dan de éénrichtingsfietspaden in Model 4b. In dat geval kan (in Model 5) de tussenberm voor het tweerichtingsfietspad worden verbreed tot een breedte die voldoet aan de richtlijn. Bij een vrachtverbod in één richting is een minimale breedte van 5,50 meter benodigd, maar dan blijft er te weinig ruimte over voor de tussenberm.

- **Maatregelen in de verkeerscirculatie**  
Eénrichtingsverkeer voor al het gemotoriseerd verkeer. Wanneer er éénrichtingsverkeer wordt ingesteld, kan de rijloper versmald worden en ontstaat er ruimte voor andere modaliteiten. Het ontwerpen van éénrichtingsverkeer is een ingrijpende maatregel, en wijkt sterk af van beide modellen. Dit geeft meer ruimte aan andere weggebruikers, maar heeft wel impact op het omliggende netwerk van Heemstede, omdat het verkeer naar andere straten wordt 'geduwd', die daar mogelijk niet op ingericht zijn. Een eventuele keuze voor éénrichtingsverkeer dient breder dan de scope van de Van Merlenlaan te worden bekeken door de gemeente Heemstede. Daarom wordt deze maatregel op dit moment niet geadviseerd.
- **Maatregelen ter ontmoediging van doorgaand verkeer**  
Er bestaan verschillende (infrastructurele) maatregelen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen, zoals het toepassen van snelheidsremmers. Snelheidsremmende maatregelen worden hoofdzakelijk ingezet om de verkeersveiligheid te vergroten. Plateau's en asverspringingen zorgen voor een lagere snelheid en maakt het onaantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Deze versmallingen zijn aanwezig in Model 5, maar kunnen ook in Model 4b van meerwaarde zijn. Plateau's zijn wellicht minder wenselijk; een plateau kan leiden tot extra geluids- en trillingsoverlast. Zeker gezien de intensiteit gemotoriseerd verkeer is een plateau niet op alle kruispunten standaard toepasbaar. Er moet goed gekeken worden naar de weginrichting en aansluitingen van zijrichtingen.
- **Verleggen van fietsvoorziening naar zuidzijde van de bomenrij**  
Een mogelijke maatregel is het verleggen van het fietspad naar de zuidzijde van de bomenrij. Hierdoor ontstaat meer ruimte om een wegprofiel aan te leggen dat voldoet aan de richtlijnen. Op voorhand lijkt dit niet onhaalbaar. Het lijkt erop dat de (meeste) bomen kunnen worden gehandhaafd, maar uiteraard heeft dit gevolgen voor de hoeveelheid vierkante meters groen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit een goede maatregel, omdat er dan voldoende breedte is voor het fietspad en rijbaan en er voldoende ruimte is tussen het fietspad en de rijbaan. Echter, de gemeente heeft aangegeven dat deze maatregel niet haalbaar is; het geeft te veel inbreuk op het open grote groene karakter van de weg en leidt naar verwachting tot een kortere levensverwachting van de beeldbepalende bomen.

## 4.2 ADVIES

Uit de conclusie blijkt dat het wegprofiel in beide modellen te krap is om voldoende kwaliteit te bieden aan alle weggebruikers en een verkeersveilig profiel in te passen. Ervan uitgaande dat de beeldbepalende bomenrij vanuit verschillende disciplines moet blijven staan, moeten er concessies gedaan worden in het wegprofiel. Niet alle CROW-richtlijnen voor de beoogde ETW30 inrichting kunnen daardoor ingewilligd worden. Er is maatwerk nodig.

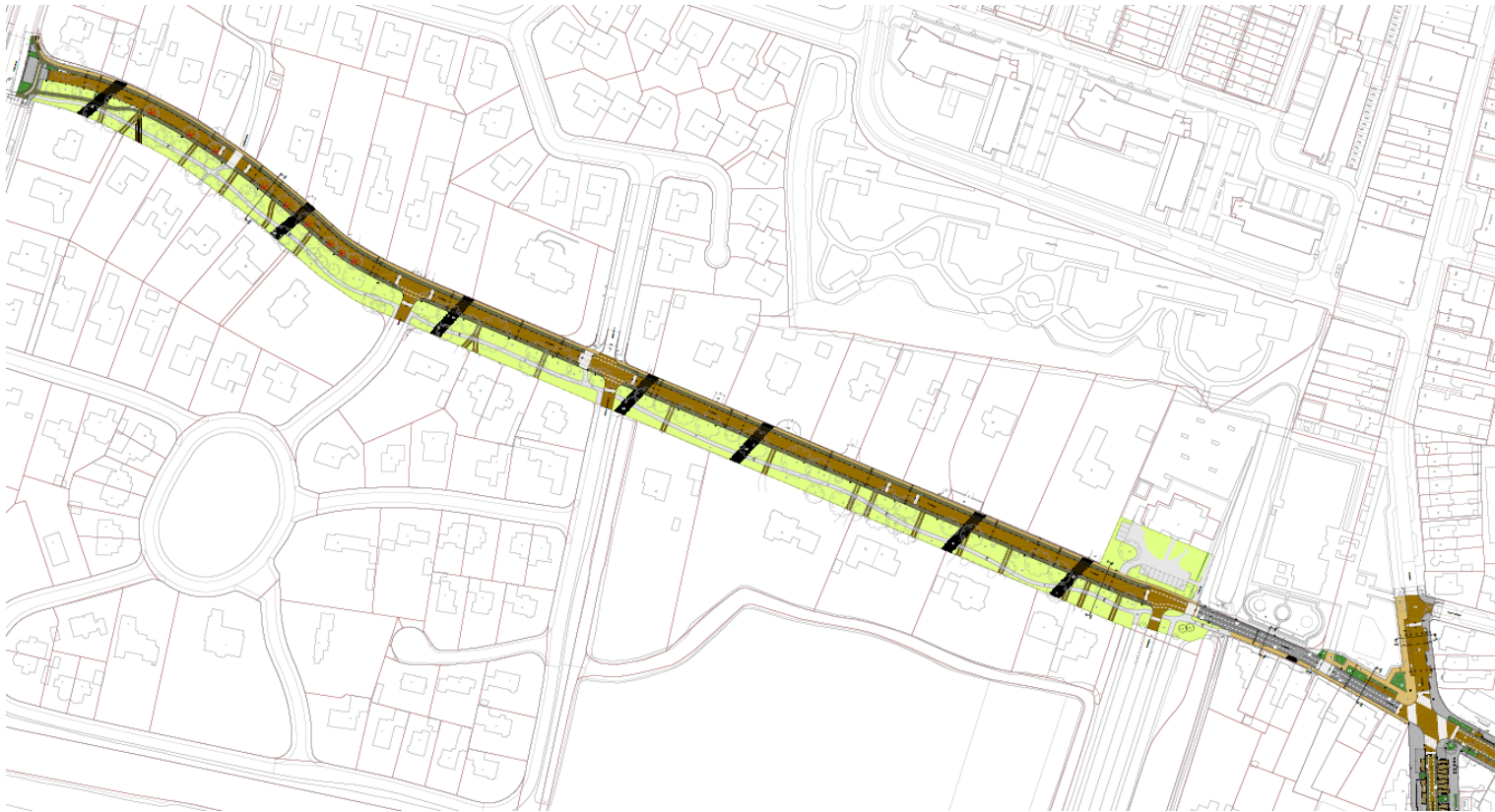
DTV Consultants constateert dat Model 5 in te passen is, in combinatie met aanvullende ingrepen. Er dienen de volgende aanvullende maatregelen genomen te worden, om de verkeersdruk te verminderen:

- Weren van vrachtverkeer door middel van een vrachtverbod in 2 richtingen, waardoor een smallere rijbaan acceptabel is, of;
- Overwegen om de rijbaan iets smaller te maken, ten voordele van de tussenberm (tussen rijbaan en tweerichtingsfietspad). Dit kan alleen in combinatie met een maatregel die het gebruik van de Van Merlenlaan ook ontmoedigt, zoals het instellen van éénrichtingsverkeer, een verkeersknip of een vrachtverbod in twee richtingen.
- Fysieke maatregelen op het wegvak zelf zoals bijvoorbeeld wegversmallingen, asverspringingen, op kruispuntoplossingen zoals op de W.A. de Tellolaan kunnen eveneens bijdragen aan een passend gebruik. Daarnaast is het wenselijk om de alternatieven (zoals de N201) aantrekkelijker te maken voor het doorgaand verkeer.

Naar verwachting wordt het meeste effect bereikt als er gekozen wordt voor een combinatie van fysieke maatregelen op de Van Merlenlaan zelf met netwerkmaatregelen om het verkeer te sturen en bepaalde doelgroepen op de Van Merlenlaan te weren.

# BIJLAGEN

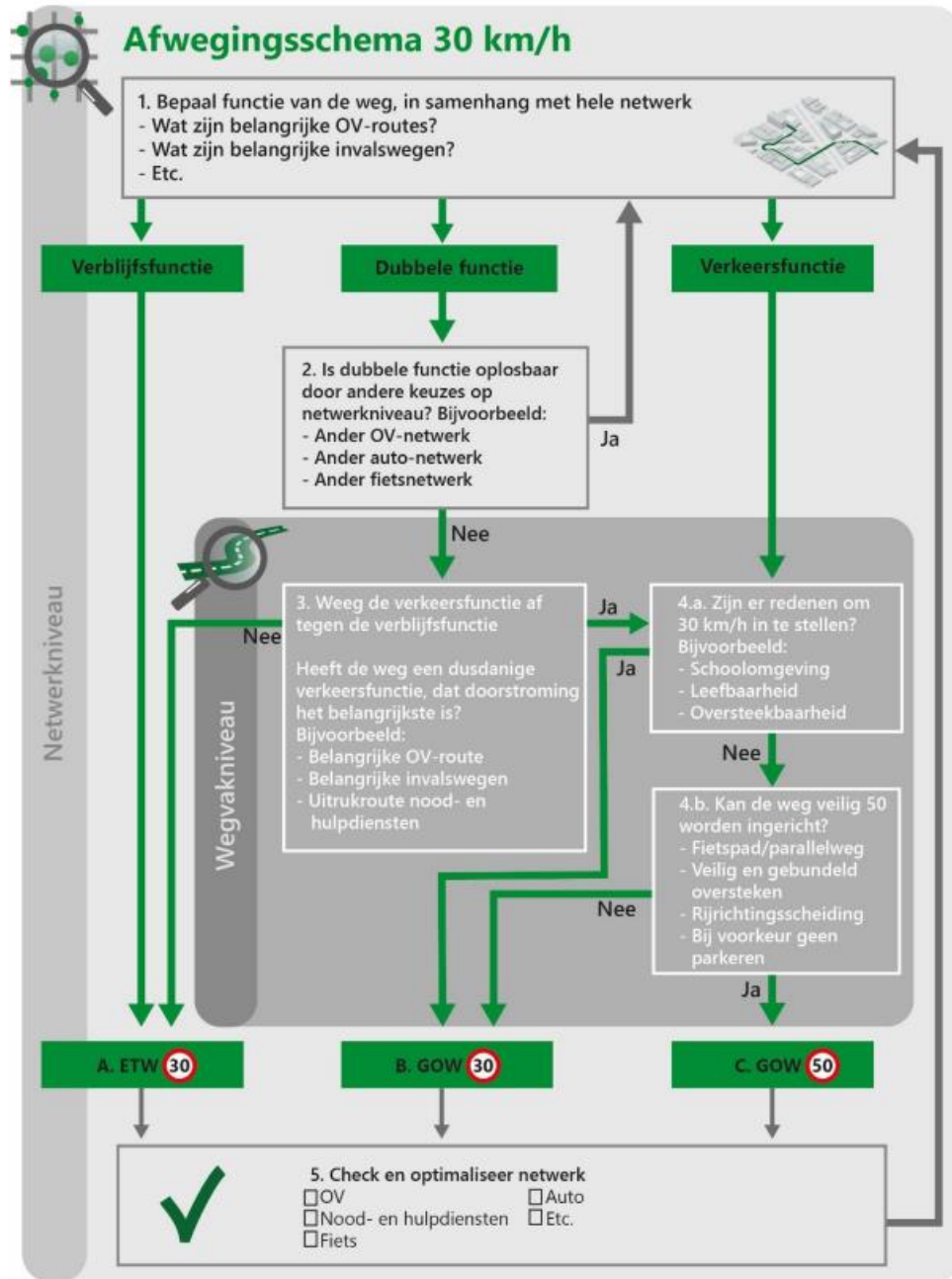
## Bijlage 1: Ontwerp gemeente (Model 4b)



## Bijlage 2: Ontwerp bewoners (Model 5)



### Bijlage 3. Afwegingsskader 30 km/u (CROW, 2021)



## Bronnenlijst

1. Sweco (november 2022). Definitief rapport Van Merlenlaan Sweco NL. *Toets ontwerpen Van Merlenlaan.*
2. CROW (2021). *ASVV 2021; Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom.* Publicatie 740. CROW, Ede.
3. CROW/Fietsberaad (juni 2022). *Actualisatie aanbevelingen voor de breedte van fietspaden V2.* Utrecht.
4. CROW (2021). *Afwegingskader 30 km/h.* Ede