



## Notitie

|             |                                                                       |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Voor:       | Gemeente Heemstede                                                    |
| Van:        | D.A. Blankert                                                         |
| Bedrijf:    | Iv-Infra b.v.                                                         |
| Datum:      | 10 januari 2025                                                       |
| Referentie: | INFR241036                                                            |
| Onderwerp:  | Verkeerskundige toets amendementen Van Merlenlaan en Valkenburgerlaan |

---

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

De riolering in de Van Merlenlaan is aan vervanging toe. Daarom is de Van Merlenlaan opgenomen in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2017-2021 en het Programma groot onderhoud verhardingen. Daarnaast hebben bewoners actief contact gezocht met de gemeente om op de Van Merlenlaan en de Camplaan-West maatregelen te nemen om deze duurzaam veilig in te richten. Met het vaststellen van het projectplan (november 2020) heeft het college de opdracht aangenomen om conform het landelijke beleid en de hiermee samenhangende inrichtingsprincipes het projectgebied 'Duurzaam Veilig' in te richten. Daarbij worden de rioolvervanging (en afkoppeling hemelwaterafvoer) en de herinrichting van het maaiveld integraal opgepakt.

Met dit geplande onderhoud aan de riolering, is het wenselijk om de Van Merlenlaan en daarnaast ook de Camplaan-West, het Raadhuisplein, de Valkenburgerlaan-Noord, af te waarderen van 50 km/uur naar 30 km/uur. Hierdoor kunnen fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer veilig deelnemen aan het verkeer.

Hiervoor dient de weginrichting van deze wegen aangepast te worden. In het besluitvormingsproces voor het definitief ontwerp is veel discussie ontstaan over het behoud van de vrijliggende fietspaden op de Van Merlenlaan en de Valkenburgerlaan-Noord. Bij de vaststelling van het definitief ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord, Van Merlenlaan, tijdens de raadsvergadering op 3 oktober 2024, zijn twee amendementen ingediend.

#### **Amendement Van Merlenlaan (CDA, GroenLinks, HBB)**

*Na aanpassing in het ontwerp waarbij het bestaande voetpad aan de noordkant én een onverplicht fietspad (bestaand) gehandhaafd blijven, in te stemmen met het verhogen van het krediet "Vervangen riolering Van Merlenlaan" met € 1.825.000 en de kapitaallasten van gemiddeld €71.000 per jaar te verwerken in de kadernota 2026-2029 en de financiële gevolgen in een eerste begrotingswijziging voor te leggen.*



### **Amendement Valkeburgerlaan-Noord (GroenLinks, HBB)**

*In te stemmen met het verhogen van het krediet “Vervangen riolering Van Merlenlaan” met € 1.825.000 en de kapitaallasten van gemiddeld € 71.000 per jaar te verwerken in de kadernota 2026-2029, waarbij met betrekking tot de Valkenburgerlaan:*

- *de huidige fietspaden in stand worden gehouden*
- *rechte stoepranden vervangen worden voor schuine stoepranden*

Om het definitieve ontwerp te kunnen vaststellen, is er behoefte aan een verkeerskundige toets op de impact van deze amendementen, met name op verkeersveiligheid van verschillende verkeersstromen.

### **1.2 Verkeerskundige toets**

De verkeerskundige toets op de ingediende amendementen, geeft antwoord op de vraag welke impact de amendementen hebben op de verkeersveiligheid (en openbare ruimte) ten opzichte van het definitief ontwerp.

De Van Merlenlaan heeft een dubbelfunctie, zowel een verkeersfunctie (doorgaand verkeer) als verblijfsfunctie (bestemmingsverkeer). Met het vaststellen van de Wegcategorisering Heemstede eind 2021 is het wegtype Gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) als optie toegevoegd om de verkeersveiligheid te Verbeteren. De GOW30 komt het beste tegemoet aan een weg met een dubbele functie, zoals de Van Merlenlaan.

De Valkenburgerlaan-Noord krijgt de functie van erftoegangsweg (ETW30). De aanwezigheid van voorzieningen als horeca, winkels, woningen direct aan de straat en de weekmarkt op woensdag, maken dat de verblijfsfunctie prioriteit heeft boven de verkeersfunctie. De inrichting tot ETW30 sluit aan bij de verblijfsfunctie op het Raadhuisplein (ETW30).

De toets op verkeersveiligheid gebeurt aan de hand van de richtlijnen van het CROW. Voor het amendement Van Merlenlaan wordt gebruik gemaakt van de ‘Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, 2023’. Voor het amendement Valkenburgerlaan wordt de ‘ASVV 2021’ gebruikt. In deze documenten worden de richtlijnen voor de inrichting van beide type wegen, respectievelijk een gebiedsontsluitingsweg (GOW 30 km/uur) en een erftoegangsweg (ETW 30 km/uur) beschreven. Een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur heeft zowel een verblijfs- als verkeersfunctie. Een erftoegangsweg 30 km/uur heeft enkel een verblijfsfunctie.

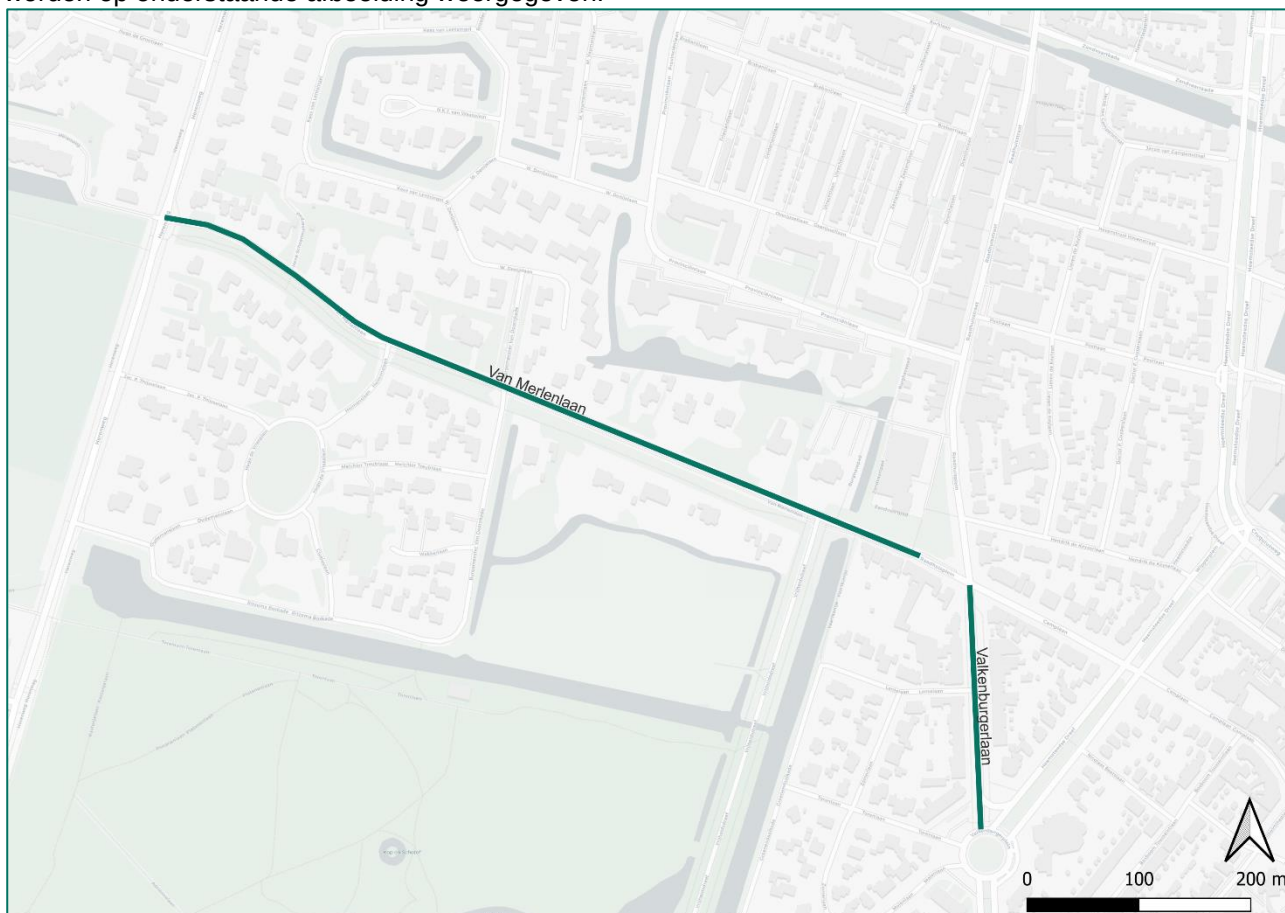
### **1.3 Uitgangspunten**

Voor het uitvoeren van de toets zijn de volgende gegevens / uitgangspunten aangeleverd dan wel gebruikt:

- Concept definitief ontwerp herinrichting Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord, Van Merlenlaan.
- Richtlijnen ‘Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, 2023’.
- Richtlijnen ‘ASVV 2021’

## 1.4 Onderzoeksgebied

De verkeerskundige toets heeft betrekking op de Van Merlenlaan en Valkenburgerlaan (Noord). Deze wegen worden op onderstaande afbeelding weergegeven.



Figuur 1: Onderzoeksgebied



## 2. Van Merlenlaan

### 2.1 Huidige situatie

De Van Merlenlaan is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg. Op een gebiedsontsluitingsweg heeft de verkeersfunctie prioriteit boven de verblijfsfunctie. In de huidige situatie geldt op de Van Merlenlaan een maximum snelheid van 50 km/uur. Er is echter ook sprake van een verblijfsfunctie. De huidige weginrichting komt daarin niet tegemoet. Om zowel de verkeersfunctie als de verblijfsfunctie een plek te geven wordt de weg afgewaardeerd naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Aan de zuidzijde is een vrijliggend verplicht tweerichtingsfietspad en een voetpad aanwezig. Het fietspad is onderdeel van een hoofdfietsroute. Aan de noordzijde ligt een smalle strook. Deze strook is niet geschikt als voetpad, maar lijkt enkel aanwezig te zijn als smalle buffer tussen de percelen en de rijbaan. De strook is niet verkeersveilig te gebruiken door voetgangers. Bovendien zijn in het midden van deze smalle strook bomen en verkeersborden aanwezig.

### 2.2 Definitief ontwerp

Het definitief ontwerp voorziet in de inrichting van de weg naar gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/uur (GOW30).

In het ontwerp maken fietsers gebruik van de rijbaan, conform richtlijnen van een GOW30. Voor de fietsers worden in twee richtingen 2 meter brede fietsstroken aangebracht. Het bestaande vrijliggende fietspad komt te vervallen. Doordat het tweerichtings fietspad wordt opgeheven, kan de rijbaan in zuidelijke richting opschuiven. Hierdoor ontstaat aan de noordzijde ruimte om van de bufferstrook een volwaardig voetpad te creëren.

Maatregelen:

- De weginrichting met een smalle rijloper en de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan, zorgt voor een optisch smalle rijbaan. Dit dwingt 30 km/uur af bij het gemotoriseerd verkeer, omdat er minder ruimte is voor koersafwijking.
- Verkeersplateaus zijn daarnaast aanwezig als fysieke maatregel om de snelheid te verlagen.
- De maatvoering van de fietsstroken voldoet aan de minimum breedte (richtlijn).
- Doordat de weg naar het zuiden verplaatst wordt, kan aan de noordzijde de bufferstrook verbreed worden naar een voetpad. Hierbij ontstaat ook vanaf de uitritten beter zicht op de rijbaan. Het stopzicht van de bewoners, bij het verlaten van het perceel, ligt voorbij de perceelsgrens. Nu is dat grotendeels ervoor en ontnemt begroeiing zicht op aankomend verkeer. Realisatie van een voetpad aan de noordzijde, komt daarmee de verkeersveiligheid voor al het verkeer (ook fietsers) ten goede.
- In het definitief ontwerp kunnen fietsers op de kruispunten met voorrang rechtdoor rijden. De gevaarlijke oversteekmanoeuvre van fietsstrook naar vrijliggend fietspad bij het kruispunt met de Vrijheidsdreef wordt weggenomen. Hier steken nu fietsers over, met naderend autoverkeer in de rug.
- Fietsstroken maken de verkeerssituatie overzichtelijker en komen daarmee de verkeersveiligheid ten goede.



- Veiligheid fietspad: In principe stellen de voorlopige richtlijnen dat het niet logisch is om een vrijliggend fietspad te vervangen door fietsstroken. Het bestaande vrijliggende fietspad is echter onvoldoende breed om tweerichtings fietsverkeer verkeersveilig te faciliteren. De twee fietsstroken van het ontwerp zijn breder dan de minimale breedte en zijn samen breder dan het bestaande fietspad.

## 2.3 Amendement

Met een amendement voor de van Merlenlaan wordt voorgesteld om aanpassingen te doen in het ontwerp, waarbij de bestaande bufferstrook aan de noordzijde, ten onrechte als voetpad aangemerkt in het amendement, en het bestaande fietspad behouden blijven.

## 2.4 Voorlopige richtlijnen GOW30, CROW 2023

Voor de toets van het amendement Van Merlenlaan is een aantal voorlopige richtlijnen voor een GOW30 relevant:

- De GOW30 moet een geloofwaardige maximum snelheid van 30km/uur hebben.
- Een GOW30 heeft voorrang ten opzichte van een ETW30. Kruispunten met een ETW30 worden bij voorkeur vormgegeven als uitrit of voorrangskruispunt.
- Een GOW30 moet fietsvoorzieningen hebben. Dit kunnen voldoende brede fietsstroken of (reeds aanwezige) vrijliggende fietspaden zijn. Voor de herkenbaarheid worden fietsstroken aanbevolen, echter is het niet logisch om een reeds bestaand vrijliggend fietspad te vervangen door fietsstroken. Voor fietsstroken geldt een minimale breedte van 1,70 meter.
- Een tweerichtingsfietspad dat onderdeel is van een hoofdfietsroute dient minimaal 3,50 meter breed te zijn. (Actualisatie aanbevelingen voor de breedte van fietspaden, CROW 2022)
- Uitgangspunt is dat de weg een minimale rijbaanbreedte heeft van 5,80 meter, zowel voor een rijbaan met fietsstroken als met een vrijliggend fietspad.

## 2.5 Toets Amendement

- Een vrijliggend fietspad is in principe veiliger dan fietsstroken op de rijbaan, echter is het bestaande fietspad onvoldoende breed om veilig tweerichtings fietsverkeer te faciliteren. Bij herinrichting dient het wegprofiel te voldoen aan de laatste richtlijnen. Er is geen ruimte om het bestaande fietspad te verbreden, conform de richtlijnen.
- De ruimte tussen de rijbaan en een tweerichtings fietspad dient vanwege verkeersveiligheidsredenen conform richtlijnen minimaal 1,00 meter te zijn. Deze ruimte ontbreekt.
- De aanwezigheid van fietsstroken op de rijbaan én daarnaast een onverplicht vrijliggend fietspad, geeft een rommelig wegbeeld. Doordat op de Van Merlenlaan dan fietsers naar zowel fietsstroken als een vrijliggend fietspad verwezen worden, kan verwarring ontstaan.
- Een onverplicht fietspad wordt aangelegd langs een weg, waar de wegbeheerder van mening is dat het veiliger is niet op de rijbaan te fietsen. Zowel fietsstroken als een vrijliggend onverplicht fietspad realiseren, is dan ook tegenstrijdig met elkaar conform de richtlijnen. Bij behoud van het onverplichte (te smalle) fietspad, dienen fietsstroken achterwege te blijven.
- Het niet realiseren van fietsstroken lokt sneller rijden uit, omdat de (optische) versmalling van de rijbaan wegvalt. Bij het ontbreken van fietsstroken, mogen fietsers toch gebruik maken van de rijbaan. Dit vergroot verkeersonveiligheid.



- Handhaven van het onverplichte fietspad naast de rijbaan, zorgt voor een slechtere oversteekbaarheid dan de situatie die het Definitief Ontwerp voorstelt. Bij het oversteken van de Van Merlenlaan moet zowel de rijbaan als het fietspad, met verkeer in twee richtingen, in één keer overgestoken worden. Er is hier geen ruimte voor een middensteunpunt om het oversteken te faseren / vergemakkelijken. Deze situatie heeft een negatieve invloed op de oversteekbaarheid.
- In het amendement is voorgesteld de Van Merlenlaan vanuit de richting Raadhuisplein met een bocht aan te sluiten op de Vrijheidsdreef als doorgaande route. De Van Merlenlaan ten westen van de Vrijheidsdreef is in het amendement ondergeschikt aangesloten in die bocht. De doorgaande route (de grootste verkeersstroom) loopt echter via de Van Merlenlaan en niet via de Vrijheidsdreef. De Vrijheidsdreef is bovendien een erftoegangsweg, de Van Merlenlaan kruist deze als een gebiedsontsluitingsweg. Verkeer op de (gehele) Van Merlenlaan dient conform richtlijnen voorrang te krijgen van verkeer uit ondergeschikte aansluitende wegen en daarmee ook van verkeer uit de Vrijheidsdreef. Hiermee wordt verwarring en verkeersonveiligheid voorkomen. Op het kruispunt met de Vrijheidsdreef dient dus óók de voorrang geregeld te zijn, ten voordele van verkeer op de Van Merlenlaan, conform het Definitief Ontwerp.
- De voorgestelde aansluiting van het vrijliggende fietspad op de Vrijheidsdreef is onlogisch en leidt tot gevaarlijke manoeuvres, waarbij fietsers al eerder de Van Merlenlaan oprijden. Met de in het amendement voorgestelde inrichting maken fietsers een onlogische lus, die ze kunnen afsnijden door eerder de fietsstrook op te rijden. Dit kan onverwacht zijn voor de weggebruikers. Ook moeten zij voorrang geven aan verkeer van de Vrijheidsdreef.
- Doordat de bufferstrook aan de noordzijde niet verbreed kan worden naar een voetpad, is er aan deze zijde van de weg geen verkeersveilig en toegankelijk voetpad aanwezig. Ook blijft er dan bij het verlaten van de uitritten zeer beperkt zicht mogelijk op de rijbaan. Hierdoor zijn de fietsers kwetsbaarder voor verkeer vanuit de uitritten.

## 2.6 Advies / afweging

Het fietspad is in de huidige situatie onvoldoende breed voor een verkeersveilige afwikkeling in twee richtingen. Er is geen ruimte om dit te verbreden, als gevolg van de aanwezige monumentale bomen. Dit mede gelet op de huidige fietsintensiteiten en de toename van elektrische fietsen. Voldoende ruimte dient gereserveerd te worden voor fietsverkeer in twee richtingen (tussen beiden), om te zorgen dat tegemoetkomend fietsverkeer elkaar veilig passeren kan. Een hogere snelheid (elektrische fietsen) vraagt bovendien om meer ruimte als gevolg van grotere koersafwijking. Een vrijliggend onverplicht fietspad zorgt in combinatie met de fietsstroken voor onduidelijkheid voor de fietser, waar nu het beste gefietst kan worden. Daarnaast heeft het vrijliggende fietspad een onlogische en gevaarlijke aansluiting / oversteek op de Vrijheidsdreef, terwijl fietsers in het definitief ontwerp met voorrang rechtdoor kunnen fietsen op de kruispunten. Ook de oversteekbaarheid is niet gebaat bij het handhaven van het onverplichte fietspad. De rijbaan en het vrijliggende onverplichte fietspad kunnen niet gefaseerd overgestoken worden.

Bij de keuze voor een vrijliggend fietspad, dienen de fietsstroken achterwege te blijven. Het Definitief Ontwerp toont een weginrichting (met fietsstroken) die voldoet aan de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, 2023'. Het bestaande fietspad voldoet niet aan de richtlijnen. Daarnaast leidt het handhaven van het fietspad tot andere verkeersonveiligheidsissues (onduidelijkheid, oversteekbaarheid, onlogische voorrang en onzichtbaarheid van fietsers die onverwachts de weg op rijden vanaf het fietspad).



Het realiseren van een voetpad aan de noordzijde, zoals voorzien in het definitief ontwerp, verhoogt de zichtbaarheid van de uitritten op de rijbaan en zorgt voor beter zicht op aankomend verkeer vanaf de uitritten. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

In principe is een vrijliggend fietspad, zoals voorgesteld in het amendement, veiliger voor het fietsverkeer dan fietsstroken op de rijbaan. Daar zijn echter wel voorwaarden aan verbonden. Aan deze voorwaarden (richtlijnen) wordt in de Van Merlenlaan niet voldaan. Daarnaast leidt het handhaven van het vrijliggende fietspad juist tot extra onnodige potentiële conflictpunten en verkeersonveiligheid elders, ten opzichte van fietsstroken. Gelet hierop, is het ontwerp met fietsstroken, zonder vrijliggend onverplicht fietspad daarnaast, verkeersveiliger.

Wat betreft veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt geadviseerd het definitief ontwerp te realiseren.

Bijkomend voordeel is dat de rijbaan iets verder van de gevels komt te liggen, wat de eventuele hinder (trilling en geluid) als gevolg van de verharding en verkeersremmende maatregelen (verkeersplateaus), doet afnemen.





## 3. Valkenburgerlaan

### 3.1 Huidige situatie

De Valkenburgerlaan is in de huidige situatie een gebiedsontsluitingsweg. Op een gebiedsontsluitingsweg heeft de verkeersfunctie prioriteit boven de verblijfsfunctie. Op de Valkenburgerlaan geldt nu een maximum snelheid van 50 km/uur. Aan beide zijden van de weg ligt een vrijliggend fietspad. Aan de westkant van de rijbaan bevinden zich langspaarkeervakken en aan de oostkant van de rijbaan haakspaarkeervakken. Eén dag in de week (woensdag) is de Valkenburgerlaan afgesloten voor alle verkeer vanwege de weekmarkt.

### 3.2 Definitief ontwerp

De Valkenburgerweg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg (30 km/uur). Op een erftoegangsweg heeft de verblijfsfunctie prioriteit boven de verkeersfunctie. Op dergelijke wegen geldt daarom een maximum snelheid van 30 km/uur. Om aan de verblijfsfunctie prioriteit te kunnen geven, maakt al het verkeer (alle soorten weggebruikers, m.u.v. voetgangers) gebruik van dezelfde rijbaan. De bestaande vrijliggende fietspaden komen daarom te vervallen in het ontwerp en fietsers worden verplaatst naar de rijbaan. Verder worden de bestaande haakspaarkeervakken aan de oostzijde van de rijbaan aangepast naar langspaarkeerhavens, vanwege de verkeersveiligheid. In het ontwerp wordt meer ruimte geboden voor groen en voetgangers.

#### Maatregelen:

- De inrichting van het definitief ontwerp voldoet aan de richtlijnen die gelden voor een ETW30. De aanwezigheid van fietsers op de rijbaan attendeert weggebruikers op de verblijfsfunctie en dwingt daarmee de noodzakelijk lagere snelheid van autoverkeer af.
- Langsparkeren verhoogt de zichtbaarheid op fietsers ten opzichte van het bestaande haaksparkeren. Doordat de zichtbaarheid op de rijbaan verbetert, bij het langsparkeren, wordt het risico op gevaarlijke situaties sterk gereduceerd, ten opzichte van het haaksparkeren.
- Bij langsparkeren in havens bestaat er voor fietsers een risico van openslaande portieren. Wel wordt dit risico verkleind door de goede zichtbaarheid van fietsers.
- Het verplaatsen van fietsers naar de rijbaan zorgt ervoor dat fietsers beter zichtbaar zijn op het kruispunt met de Van Merlenlaan / Raadhuisplein - Camplaan. In de huidige situatie rijden fietsers onverwacht het kruisingsvlak op.
- De kruising met de Lentelaan wordt gelijkwaardig ingericht. De voorrang wordt op deze kruising niet geregeld.

### 3.3 Amendement

Met het amendement Valkenburgerlaan wordt voorgesteld om de huidige vrijliggende fietspaden in stand te houden en de rechte stoepranden te vervangen door schuine (vergevingsgezinde) stoepranden.

### 3.4 Richtlijnen ETW30 (ASVV, CROW 2021)

Voor de toets van het amendement Valkenburgerlaan is een aantal richtlijnen voor een ETW30 relevant:

- Een ETW30 met tweerichtingsverkeer auto en fiets heeft een minimaal profiel van 4,80 meter breed en een ideaal profiel van 5,80 meter breed. Wegbeheerders dienen het ideaal profiel na te streven.
- Op de weg zijn geen (aparte) voorzieningen voor fietsverkeer aanwezig





- Op kruisingen tussen ETW30-wegen onderling, is de voorrang niet geregeld.

### 3.5 Toets amendement

#### Verkeersveiligheid amendement

- De afwezigheid van fietsers op de rijbaan en daarmee de link naar de verblijfsfunctie, lokt sneller rijden uit van gemotoriseerd verkeer.
- In principe zijn vrijliggende fietspaden voor fietsers veiliger dan het gebruik maken van de rijbaan, echter is de zichtbaarheid van fietsers die het kruispunt met de Van Merlenlaan / Camplaan oprijden onvoldoende in de huidige situatie en maakt dit de vrijliggende fietspaden mogelijk zelfs onveiliger dan fietsen via de rijbaan. Daarnaast is het ruim voldoende verkeersveilig, dat al het verkeer gebruik maakt van dezelfde rijbaan op erftoegangswegen. Dat is het principe (en gebruikelijk) op erftoegangswegen.

#### Voorstel schuine stoepranden

- Schuine stoepranden zijn voor fietsers veiliger dan rechte stoepranden wanneer zij de rand raken. Wanneer fietsers op de rijbaan fietsen heeft dit geen invloed op de veiligheid omdat fietsers niet in aanraking komen met de stoepranden. Voor de situatie waarin vrijliggende fietspaden aanwezig zijn hebben de schuine stoepranden een positieve invloed op de veiligheid. Bij de keuze voor fietsers op de rijbaan, is het toepassen van schuinen banden irrelevant.
- Door marktkoopliden wordt hinder ondervonden van de rechte stoepranden. Door deze te vervangen door schuine stoepranden kunnen zij beter gebruik maken van de openbare ruimte. De keuze tussen schuine of rechte stoepranden heeft verder geen invloed op de inpassing in het definitief ontwerp.

### 3.6 Advies / afweging

Het definitief ontwerp met fietsers op de rijbaan is geheel conform de richtlijnen van een ETW30. Op een ETW30 wordt in Nederland principieel geen onderscheid gemaakt in verkeerstromen en rijden conform richtlijnen alle verkeersdeelnemers op dezelfde rijbaan. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van het wegtype en welk gedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Richtlijnen zijn gebaseerd op gedragsbeïnvloeding van de weggebruiker. Hiervan afwijken, betekent een groot risico op ongewenst gedrag.

Wanneer fietsers niet op de rijbaan rijden, ervaart de weggebruiker minder risico bij sneller rijden. Door de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan wordt bij gemotoriseerd verkeer dus beter afgedwongen om zich aan de maximum snelheid van 30 km/uur te houden. Ook hoeven fietsers richting het noorden niet langer met aankomend verkeer in de rug bij de kruising met de Van Merlenlaan / Raadhuisplein – Camplaan van het vrijliggende fietspad de weg op te rijden. Dit is verkeersonveiliger dan de fietsers bij 30km / uur over het hele wegvak met het verkeer te laten meerijden.

Geadviseerd wordt het huidige definitief ontwerp met fietsers op de rijbaan te realiseren, om echt onderscheid te maken met de verblijfsfunctie ten opzichte van de verkeersfunctie en de maximumsnelheid van 30 km/uur af te dwingen.



Waar fietsers op de rijbaan fietsen, zijn vergevingsgezinde trottoirbanden (schuine stoepranden) niet nodig voor de veiligheid van fietsers. Op erftoegangswegen mag over het gehele wegvak overgestoken worden. Deze schuine stoepranden kunnen op erftoegangswegen, zoals de Valkenburgerlaan, de oversteekbaarheid vergroten voor o.a. mindervaliden of personen met een wandelwagen. Ook kunnen de voorgestelde schuine stoepranden op de Valkenburgerlaan worden toegepast zodat marktkooplieden beter gebruik kunnen maken van de openbare ruimte.

Op gebiedsontsluitingswegen (Van Merlenlaan) geldt dat niet. Afgeraden wordt daar gebruik te maken van schuine stoepranden. Hiermee worden voetgangers die willen oversteken, gestuurd naar kruisingen, waar de uitwisseling van verkeer op gebiedsontsluitingswegen dient plaats te vinden.