

Betreft: mogelijk voornemen om de negen eiken te kappen aan de Van Merlenlaan

Gericht aan: de burgemeester & wethouders van Heemstede en de raadsleden

Datum: 03 maart 2025

Geacht College en raadsleden,

Gezien de versnelde procedure om tot een beslissing te komen over de reconstructie van de Van Merlenlaan wil het actiecomité Behoud Vrijliggende Fietspaden Heemstede u het volgende mededelen.

Wellicht bent u op de hoogte van de Bomenkaart 2016 zoals openbaar gepubliceerd op de site: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR402527/1> Deze Bomenkaart is geldend van 13-04-2016 t/m heden. De plaatsing van een boom op de Bomenkaart is een combinatie van één of meer van de volgende redenen:

- de beeldbepalende waarde (*)
- de natuur- en milieuwaarde;
- de landschappelijke waarde;
- de waarde voor stads- en dorpschoon;
- de cultuurhistorische waarde;
- de waarde voor recreatie en leefbaarheid.

Voorwaarde voor plaatsing op de Bomenkaart is dat de boom gezond is en verwacht mag worden dat deze nog vele jaren kan blijven staan zonder een gevaar voor de omgeving te vormen of onacceptabele overlast te veroorzaken.

(*) De criteria (niet cumulatief) die gebruikt zijn om een boom als beeldbepalend aan te merken zijn:

- de omvang en leeftijd van de boom (minimaal 50 jaar oud);
- de boom is belangrijk voor het ruimtelijke beeld;
- het kappen heeft een grote impact op de directe leefomgeving;
- de relatie tussen de boom en de directe omgeving. Indien er in de directe omgeving geen/nauwelijks vergelijkbare bomen aanwezig zijn, is dit een reden om de boom als beeldbepalend aan te merken.
- een specifieke boomsoort of boomvorm.

De regels in de APV voor kappen en ingrijpend snoeien van bomen zijn ook van toepassing op de gemeentelijke bomen. Kappen van gemeentelijke bomen worden altijd gepubliceerd

Het college heeft het voornemen de negen eiken aan de Van Merlenlaan te kappen wanneer de raad het gemeentelijk ontwerp tot reconstructie van de Van Merlenlaan heeft geratificeerd. Anticiperend op dit besluit willen wij, als actiecomité het volgende aangeven:

1. Wij willen het college en de raadsleden wijzen op de regel- en wetgeving van de Bomenkaart 2016.
2. De negen eiken aan de Van Merlenlaan zijn weliswaar niet monumentaal maar vallen onder alle criteria om als beeldbepalend te worden gekwalificeerd.
3. De negen eiken aan de Van Merlenlaan zijn volledig gesitueerd in de zogenaamde Boomzone waardoor de regel- en wetgeving van de Bomenkaart 2016 van toepassing is.
4. De negen eiken aan de Van Merlenlaan zijn nu ook door het college gezond verklaard. Hiervoor verwijzen wij naar de presentatie van de Quick Scan d.d. 13 februari 2025.

5. Tijdens deze presentatie d.d. 13 februari 2025 blijkt dat er geen enkele obstakel is om de betreffende bomen te kappen anders dan de reconstructie van de Van Merlenlaan. De nieuw aan te leggen waterleiding zal een ander route krijgen zodat de aanleg hiervan geen negatief effect heeft op de wortels van de bomen. De oude leiding kan worden opgevuld om verzakking van de bodem tegen te gaan.
6. In overleg met de Haarlemse Boomridders is er geen enkele praktische noodzaak om over te gaan tot het kappen van de negen eiken aan de Van Merlenlaan.

Wanneer het college besluit over te gaan tot het kappen van de negen beeldbepalende eiken aan de Van Merlenlaan dan willen wij het college verzoeken ons hiervoor, conform de regelgeving, een kapvergunning aan te vragen en ons direct hierover te informeren zodat wij een voorziening kunnen aanvragen bij de rechtbank.

Wij hopen dat wij het college en de raad voldoende hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet ook namens de overige leden van het actiecomité,

c.c. de Haarlemse Bomenridders
c.c. het Haarlems Dagblad
c.c. de Heemsteder

Gemeentelijke variant: aantal overstekende fietsers neemt aanzienlijk toe

Huidige situatie met vrijliggend fietspad:

Verkeersbeweging van West naar Oost (Herenweg naar Camplaan):

- Fietsers die richting de Tellolaan gaan, dienen over te steken vanuit het vrijliggende fietspad.
- Fietsers richting Camplaan dienen de Vrijheidsdreef te passeren

Verkeersbeweging van Oost naar West (Camplaan naar Herenweg):

- Fietsers dienen bij de Vrijheidsdreef over te steken richting vrijliggend fietspad/Groenendaal
- Fietsers die richting de Tellolaan gaan dienen over te steken vanuit het vrijliggende fietspad.

Situatie gemeentelijke variant met fietsstroken op de rijbaan:

Verkeersbeweging van West naar Oost (Herenweg naar Camplaan):

1. Fietsers die richting de Tellolaan gaan dienen over te steken vanuit de fietsstrook/rijbaan.
2. Fietsers richting Camplaan dienen de Vrijheidsdreef te passeren

Verkeersbeweging van Oost naar West (Camplaan naar Herenweg):

1. Fietsers dienen bij de Vrijheidsdreef over te steken richting Groenendaal vanuit de fietsstrook/rijbaan.
2. Fietsers richting Burgemeester van Doornkade dienen over te steken vanuit de fietsstrook/rijbaan.
3. Fietsers richting Heimanslaan dienen over te steken vanuit de fietsstrook/rijbaan.

Verkeersbeweging vanuit de Vrijheidsdreef:

4. Fietsers vanuit de Vrijheidsdreef richting Grotstuk en Rivierenbuurt (Oost – West) dienen over te steken bij de Vrijheidsdreef en gaan vervolgens weer oversteken ter hoogte van de Burgemeester van Doornkade of Heimanslaan en vervolgen, als sluipverkeer, hun route richting rivierenbuurt.

Conclusie:

- De oversteek bij de Vrijheidsdreef in de gemeentelijke variant blijft bestaan voor fietsers richting Groenendaal.
- Er komen meerdere oversteekplaatsen: zie punt 2, punt 3 en punt 4. Bovendien:
- Afslaand fietsverkeer op de rijbaan is voor de fietser maar ook voor de automobilist niet duurzaam veilig. Stilstaande fietsers op de rijbaan die willen oversteken, roepen irritatie op. Afslaand verkeer op het vrijliggende fietspad is veel veiliger.

Voorstel:

De huidige oversteek bij de Vrijheidsdreef is verouderd. In de gemeentelijke variant blijft deze oversteek bestaan voor fietsverkeer richting Groenendaal. Deze oversteek moet dus hoe dan ook worden aangepast aan de huidige verkeersrichtlijnen. Hierbij kan gedacht worden aan betere belijning op rijbaan, betere kleurstelling rijbaan en het aanbrengen van zogenaamde kattenogen.

Bijlage: Wanneer wij de aantallen fietsers analyseren, komen we tot het volgende:

Uit het SWECO rapport “Van Merlenlaan - Vervolg toets ontwerpen - 6 september 2023”:

Evaluatie fietstelling project Van Merlenlaan (week 1)

Tussen 11 oktober 2021 en 17 oktober 2021 zijn fietstellingen uitgevoerd voor het project Van Merlenlaan. De fietstellingen zijn uitgevoerd op de volgende zes* locaties:

1. Richting 1: Heimanslaan – Henk Schoenmakerpad
Richting 2: Henk Schoenmakerpad – Heimanslaan
2. Richting 1: Vrijheidsdreef – Burgemeester van Doornkade
Richting 2: Burgemeester van Doornkade – Vrijheidsdreef
3. Richting 1: Vaarkantje – Vrijheidsdreef
Richting 2: Vrijheidsdreef - Vaarkantje
4. Vaarkantje – Vrijheidsdreef
5. Lentelaan – Camplaan
6. Camplaan – Lentelaan

*In het onderzoek zijn zowel tweerichtingsfietspaden als gescheiden fietspaden meegenomen



Locatie 1:

Richting	Werkdaggem.	Weekdaggem.	Weekenddaggem.
24 uur richting 1	538	499	399

Locatie 2:

Richting	Werkdaggem.	Weekdaggem.	Weekenddaggem.
24 uur richting 1	834	774	624
24 uur richting 2	899	836	679
24 uur 2 richtingen	1733	1610	1302

Locatie 3:

Richting	Werkdaggem.	Weekdaggem.	Weekenddaggem.
24 uur richting 1	208	191	148
24 uur richting 2	630	591	492
24 uur 2 richtingen	838	781	640

Locatie 4:

Richting	Werkdaggem.	Weekdaggem.	Weekenddaggem.
24 uur richting 1	-	-	-
24 uur richting 2	333	314	268
24 uur 2 richtingen	333	314	268

In de huidige situatie steken gemiddeld **505** fietsers/per dag over van “Vaarkantje richting Vrijheidsdreef”. Deze getallen zijn locatie 4 (314) en locatie 3 richting 1 (191) opgeteld!

In de huidige situatie rijden **774** fietsers/dag veilig over het vrij liggende fietspad van “Vrijheidsdreef naar Burgemeester van Doornkade”. Deze getallen komen uit Locatie 2, richting 1

In de gemeentelijke variant gaan de **774** fietsers oversteken van “Vrijheidsdreef” richting Burgemeester van Doornkade i.p.v. de 505 fietsers in de huidige situatie de andere kant op. De oversteek is op exact dezelfde locatie en blijkt de ene kant op levensgevaarlijk te zijn en de andere kant op niet (...).

Bovendien heb je 2 extra oversteekplaatsen, te weten bij de Burgemeester van Doornkade en Heimanslaan.

Verder: van die 774 fietsers gaan **275** fietsers (774-499 – zie Locatie 1) weer terug oversteken bij de Burgemeester van Doornkade / Heimanslaan. Deze oversteek heb je niet met een vrij liggend fietspad!

Conclusie: IN DE GEMEENTE VARIANT ZIJN MEER DAN TWEE KEER ZOVEEL OVERSTEKENDE FIETSERS DAN IN HET VRIJLIGGENDE FIETSPAD VARIANT, namelijk 505 vs 1049 (774+275)
... ELKE DAG WEER...niet echt duurzaam veiliger.

N.B. 1. Er zijn geen telgegevens over de Tellolaan en de Vrijheidsdreef zodat bovenstaande aantallen richtinggevend zijn.

N.B. 2. De oversteek vrijheidsdreef blijft ook in de gemeentelijke variant bestaan. Immers er gaan fietsers richting Groenendaal.

Geachte raadsleden,

Wellicht kent u het informatieplatform Binnenlands Bestuur. Het Binnenlands Bestuur verzorgt nieuws en achtergronden over bestuur, organisatie, ruimte, milieu en sociale zaken binnen de overheid. Daarnaast geeft het Binnenlands Bestuur een tweewekelijkse tijdschrift uit en de informatie wordt aangevuld door een website.

Ervaringen die zijn opgedaan door medebestuurders worden gedeeld zodat wij door uitwisseling van deze ervaringen onze deskundigheid tot besluitvorming kunnen vergroten. Voor de besluitvorming over de Van Merlenlaan is wellicht onderstaand artikel van belang:

<https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/herinrichting-textelse-rondweg-stilzwijgend-teruggedraaid>

De Eilandstrijd om Emmalaan – Texel Den Burg

De herinrichting van de Emmalaan in het Texelse Den Burg was feitelijk veilig, maar voor het gevoel niet. Daarom kwam een her-herinrichting.

23 maart 2023



De Emmalaan ligt weer open

De Raad voor het Openbaar Bestuur droeg de Texelse Emmalaan aan als voorbeeld van waar het wringt tussen burgers en gemeente. Hoe kon de herinrichting van de weg zo uit de hand lopen? Hoe moet het verder nu de Emmalaan wordt her-heringericht? Binnenlands Bestuur toog naar Texel.

Projectleider JGZ

JS Consultancy

Concernmanager Openbaar Gebied

Zeelenberg in opdracht van Gemeente Harderberg

Hoofdpijndossier

Zeg het woord 'Emmalaan' en de gezichtsuitdrukking van de gemiddelde Den Burger verandert naar schamper lachend, soms wat verbeten en al hoofdschuddend. **Een hoofdpijndossier** mag je het met recht noemen. En dat niet alleen. De Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) koos het als een van de drie casestudies van de verkenning 'Gezag van de overheid'. Hun reportage heet: **Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald?**.

Her-herinrichting

De ROB constateerde dat besturen steeds vaker uitdraait op een conflict. Hoe komt dat? **Waarom wantrouwen mensen hun overheid steeds vaker?** Hoe valt de relatie tussen overheid en burger te herstellen? *Binnenlands Bestuur* reisde af naar Texel: wat is er geleerd van het proces naar de herinrichting van de Emmalaan? En hoe ging het proces naar de her-herinrichting? (Want dat gebeurde namelijk.)

Shared space

Waar gaat het om? De Emmalaan is het zuidelijke deel van de rondweg om Den Burg, **een doorgaande route voor veel verkeer, een ontsluitingsweg. Daarnaast lagen losliggende fietspaden.** De komst van twee nieuwe scholengebouwen noopte het gemeentebestuur van 2014-2018 tot herinrichting van dat deel van de rondweg tot *shared space*. **Automobilisten zouden rekening houden met fietsende schoolgaande kinderen en minder hard gaan rijden. Fietsers en automobilisten waren 'gelijkwaardige weggebruikers'. Inhalen was toegestaan. Een veilige weg, vonden de door de gemeente ingehuurd experts.** Ook de raad liet zich overtuigen. Op twee oudere raadsleden na: de inmiddels overleden Dries Veltkamp van PvdA Pro Texel en VVD'er Jur Schuiringa.



Fietsgoot

Veltkamp ontvangt al vroeg signalen van verontruste ouders. Het leidt in december 2017 tot het unaniem indienen van een amendement: op een later moment beslissen over de definitieve (infrastructurele) inrichting gebied Emmalaan. Dat amendement wordt later nog vaak aangehaald. Veltkamp en Schuiringa dienen een alternatief plan in, dat feitelijk neerkomt op een terugkeer naar de oude situatie. Maar op wat kleine wijzigingen na wordt het eerste plan uitgevoerd. Na de

verkiezingen krijgt wethouder Edo Kooiman (Texels Belang) het plan in de schoot geworpen. **Als mensen de weg in het voorjaar van 2021 in gebruik nemen, vangt hij de klappen op. De weg mag objectief veilig worden bevonden, een gevoel van veiligheid is er allerm minst, blijkt uit een enquête onder gebruikers van het wegdek. Driekwart voelt zich onveilig in de 'fietsgoot'.**

Geen invoelsvermogen

De Fietzersbond komt in het geweer en lokale activisten roeren zich op Facebook. Er volgen enkele aanpassingen, maar de toon is gezet. **Als in november 2021 een amendement om weer losliggende fietspaden aan te leggen unaniem wordt aangenomen,** moet de wethouder daarin mee. Echter, die kans wordt hem niet gegund door zijn eigen partij die een motie van wantrouwen indient. Kooiman zou 'geen invoelsvermogen' hebben met de gemeenschap. Een meerderheid van de raad steunt de motie, coalitiepartijen PvdA Pro Texel en VVD stemmen tegen. Kooiman stapt op en burgemeester Michiel Uitdehaag neemt het dossier tijdelijk over. De grote vraag is: hoe ging het participatieproces naar de her-herinrichting?



Jammer

Die vraag leeft niet bij het Texelse college. Men wil niet aan de reportage van *Binnenlands Bestuur* meewerken. 'Geen meerwaarde', is het argument. Dat wordt ook naar de raadsleden toe gemaild. Het weerhoudt Anneke Visser-Veltkamp, fractievoorzitter van collegepartij PvdA Pro Texel, er niet van om aan het artikel mee te werken. Dat het college er anders over denkt, vindt ze 'jammer'.

Weggegooid geld

Eerst maar eens kijken bij de afgesloten Emmalaan. Half februari begonnen de werkzaamheden voor de her-herinrichting, half mei moet de weg weer open zijn. De straat is omheind, een graafmachine rijdt op en neer. Het gaat inderdaad maar om een paar honderd meter, hooguit. Aan de weg liggen twee grote schoolgebouwen die nog maar kort in gebruik zijn. 'De Skool' huisvest vijf basisscholen

(600 leerlingen) en daarnaast staat de middelbare school. Het is de vrijdag voor de voorjaarsvakantie. Op het schoolplein verzamelen ouders zich om hun kroost op te halen. **‘Weggegooid geld’ en een ‘dom besluit’ noemen sommige van hen de eerste herinrichting.**

Dramadossier

Bij de lunch bevestigt Anneke Visser-Veltkamp dat de her-herinrichting van de Emmalaan acht ton kost. Met dat extra geld heeft ze moeite, ‘maar veiligheid is belangrijker’. En het plan van (mede) haar vader wordt nu postuum uitgevoerd. ‘Die fietsstraat bleek niet geschikt met vrachtverkeer, en voor automobilisten was het wennen.’ Haar vader en Schuiringa hadden er op voorhand geen goed gevoel bij. ‘Ik weet niet of dat terecht was.’ Zelf voelde zij zich er wel veilig, maar omdat dit niet bij iedereen het geval was, steunde ze toch het besluit in oktober 2022 voor ‘variant 4’ met de losliggende fietspaden, mede omdat zo het unanieme raadsbesluit van december 2021 werd uitgevoerd. ‘De gemeente heeft het geld, maar het is wel een dramadossier.’

Het komt door de eigenzinnige ambtenaren. Dit is gewoon slecht of zelfs geen bestuur.

Jur Schuiringa, VVD-commissielid Texel

Jongste bediende

De val van wethouder Kooiman was wrang. Hij kon niet beloven dat de her-herinrichting voor de zomer van 2022 af zou zijn. ‘Dat tijdpad was ook onmogelijk.’ De variantenstudie was in maart af. Met een nieuwe raad en college duurde het dus tot oktober 2022 voor erover werd gestemd. Keuzes maken als raadslid blijkt moeilijker dan Visser-Veltkamp had verwacht. **Ze begrijpt dat de oude gemeenteraad op bureaus en experts heeft vertrouwd. ‘Het staat of valt toch met de informatie die je krijgt.’** Soms heeft ze het idee dat voor een kleinere gemeente ‘de jongste bediende’ van het onderzoeksbureau op de klus wordt gezet. ‘Die twijfels had ik eerder niet.’

Geen bestuur

Haar vader, een markante Texelaar, was begaan met jongeren. ‘Daarom werd hij veel benaderd door ongeruste ouders en bestuurders van sportverenigingen.’ Een geliefd raadslid dat goed was met wegen en veiligheid, vertelt ze. ‘Een van de aanzwengelaars van de maximumsnelheid van 60 km/u op het eiland.’ De twee oudgedienden voelden goed aan dat er ‘een gat zit tussen veilig zijn en veilig voelen’. Huidig VVD-commissielid Jur Schuiringa noemt het ‘te triest voor woorden’ dat het dossier-Emmalaan heeft kunnen plaatsvinden, vertelt hij aan de telefoon. **‘Het komt door de eigenzinnige ambtenaren. Dit is gewoon slecht of zelfs geen bestuur.’**

Wij hopen dat Heemstede bovenstaande ervaring niet hoeft mee te maken. Ervaringsdeskundigen zoals de vele fietsers die dagelijks het vrijliggende fietspad gebruiken, beleven de Groene Corridor, zoals de Van Merlenlaan, niet alleen als veilig maar ook als een uitzonderlijk weldadige natuurervaring.

Met vriendelijke groet, ook namens de overige leden van het actiecomité Behoud Vrijliggende Fietspaden Heemstede

Onverplicht fietspad

De gemeente, daarin gesteund door Iv-infra is van mening dat een onverplicht fietspad voor verwarring zorgt, auto's weten niet waar ze aan toe zijn. Het is derhalve onveilig om ze te handhaven bij de aanleg van GOW30 wegen met fietsstroken. Andere deskundigen, waaronder de Fietzersbond, CROW en Mobycon (èchte mobiliteitsdeskundigen) denken hier anders over. Zie onderstaand stuk. Volledig van toepassing op de voorgenomen GOW30 vernieuwing van de Van Merlenlaan. Als bijkomend voordeel: de fietser die van Oost naar West fietst hoeft geen oversteek te maken ter hoogte van de Vrijheidsdreef als hij die gevaarlijk vindt. Met name de Fatbikes, Pedelects en snelle E-bikes zullen daardoor zeker op de fietsstrook blijven. Daardoor wordt het op het onverplichte fietspad een stuk rustiger, waardoor dit ook niet verbreed hoeft te worden. Automobilisten hebben ruim zicht op alles, ze rijden maar 30 km/u, ze zien de fietsers op de fietsstroken en worden niet verrast door overstekende fietsers, komend vanuit een vrij liggend fietspad, zoals Iv-Infra beweerde. De huidige oversteek zou dan niet ingrijpend veranderd hoeven te worden. Alle monumentale bomen kunnen blijven staan, de kosten gaan aanzienlijk omlaag, geachte raadsleden, leg deze optie niet zomaar naast u neer. Lees onderstaand artikel.



GOW30 en een Duurzaam Veilige positie van de fietser

Drukte op het fietspad loopt op; is de grens bereikt?

Uit de CROW-publicatie 'Afwegingskader 30 km/h' blijkt dat een GOW30 zowel zonder als met fietspad kan voorkomen. CROW is op dit moment bezig met het uitwerken van de inrichtingskenmerken voor GOW30. Hoe kan een GOW30 er dan uit zien en welke positie krijgt de fietser?

Alex Roedoe, Mobycon

Op basis van de drukte op een GOW30 wordt een voorzet gedaan voor de inrichting. De positie van de fietser kan een cruciale rol spelen in de herkenbaarheid en geloofwaardigheid van het 30 km/uur-regime. Ook ontstaat er een mogelijkheid om de drukte op het fietspad te verminderen en de fietser meer ruimte te bieden: het onverplichte fietspad.

Wanneer is een onverplicht fietspad toepasbaar?

In november 2021 is de CROW-publicatie 'Afwegingskader 30 km/h' verschenen. Dit

42

afwegingskader maakt duidelijk in welke gevallen tot een keuze voor het nieuwe wegtype GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h) kan worden gekomen. In het afwegingskader is aangegeven dat het gaat om wegen met:

- Een onoplosbare dubbele functie (verblijfsfunctie én verkeersfunctie) waarbij de verkeersfunctie het belangrijkste is én
- Waar redenen zijn om een snelheid van 30 km/uur in te stellen vanwege bijvoorbeeld schoolomgeving, leefbaarheid en oversteekbaarheid.

In de publicatie staat ook: Het ontbreken van vrijliggende fietspaden kan een reden zijn om te kiezen voor GOW30, in plaats van GOW50. Dat wil nog niet zeggen dat bestaande fietspaden opgeheven moeten worden als gekozen wordt voor een GOW30.

CROW is op dit moment bezig met het uitwerken van de inrichtingskenmerken voor GOW30. De bedoeling is dat de GOW30 qua inrichting onderscheidend is van een echte ETW30 of GOW50. Er kan zoals gezegd sprake zijn van GOW30 wegen met en zonder fietspaden. Maar hoe kan een GOW30 er dan uit zien en welke positie krijgt de fietser?

Wat is wijsheid?

De inrichting van GOW30 kan afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer op verschillende wijze worden aangepakt:

- Druk met autoverkeer: meer dan 4.000 à 5.000 motorvoertuigen per etmaal
- Rustig met autoverkeer: minder dan 4.000 à 5.000 motorvoertuigen per etmaal

Voor GOW30 met en zonder fietspad is hieronder een voorzet gedaan voor de inrichting van de drukke en rustige variant.

GOW30 zonder fietspad:

- Druk met autoverkeer: Extra benadrukken kwetsbare positie van fietsers op de rijbaan door middel van fietsstroken (extra juridische status fietser).
- Rustig met autoverkeer: Benadrukken positie van fietser niet nodig en alleen geloofwaardigheid 30 km/uur benadrukken (klinkers, snelheidsremmers, geen lengtemarkering, voorkomen idee van twee rijstroken)

GOW30 met fietspad:

- Druk en rustig met autoverkeer: Geloofwaardigheid 30 km/uur benadrukken (klinkers, snelheidsremmers, geen lengtemarkering, voorkomen idee van twee rijstroken). Omdat een fietspad de indruk kan wekken van een 50 km/uur

weg zijn extra maatregelen nodig om de 30 km/uur te benadrukken (hoog inrichtingsniveau, geen standaardmaterialen, gespreide elementen langs weg).

Wat is nu de positie van de fietser op een GOW30?

Simpelweg op de rijbaan of fietsstrook als er geen fietspad is en op het fietspad als dat er wel is? Het wordt namelijk steeds drukker op fietspaden (meer verschillende gebruikers, maar ook meer fietsers). Bovendien is 30 km/uur in principe een veilige snelheid om fietsverkeer en autoverkeer te mengen. Is het misschien mogelijk om de fietser meer ruimte te bieden door deze ook de mogelijkheid te geven om de rijbaan te gebruiken bij aanwezigheid van een fietspad? Dit zou kunnen door het toepassen van een onverplicht fietspad in plaats van een verplicht fietspad.

Welke afweging zou je kunnen maken bij het wel of niet toepassen van een onverplicht fietspad op een GOW30:

- Bij een rustige GOW30 lijkt een onverplicht fietspad mogelijk een draagt dit door de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan bovendien bij aan het beeld van een 30 km/uur regime in plaats van een 50 km/uur regime.
 - Bij een drukke GOW30 zou een onverplicht fietspad eveneens kunnen worden toegepast. De fietser kan namelijk altijd zelf bepalen of deze het prettig vindt of niet om op de drukke rijbaan te rijden. Er is geen verplichting voor de fietser om op de rijbaan te rijden.
 - De toepassing van een onverplicht fietspad op een drukke GOW30 met fietspad zou je ook af kunnen laten hangen van de hoeveelheid fietsverkeer op het vrijliggende fietspad en de kwaliteit van het fietspad:
 - Verplicht fietspad: bij wel voldoen aan de benodigde breedtemaat van het fietspad bij de betreffende hoeveelheid fietsverkeer (wel volgens CROW-richtlijn)
 - Onverplicht fietspad: bij niet voldoen aan de benodigde breedtemaat van het fietspad bij de betreffende hoeveelheid fietsverkeer (niet volgens CROW-richtlijn)
- Dit heeft als voordeel dat je de fietsers niet verplicht om op te smalle fietspaden te blijven.

Beste oplossing

Een onverplicht fietspad kan een waardevol kenmerk zijn voor een GOW30 met fietspaden. Door voor andere bordjes te kiezen geven we meer ruimte voor fietsers bij drukke fietspaden op GOW30.