

## **Aan de leden van de raadscommissie Ruimte van de gemeente Heemstede**

Onderwerp: Herinrichting Van Merlenlaan e.o. moet en kan anders

Op 13 maart 2025 staat het definitief ontwerp voor de herinrichting van Camplaan-West, Raadhuisplein, Valkenburgerlaan-Noord en Van Merlenlaan ter bespreking op de agenda van de Commissie Ruimte. Dit plan beoogt de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren en noodzakelijk onderhoud uit te voeren. Dit zijn doelen waar vrijwel iedereen achter staat.

Toch zien wij twee cruciale punten die beter kunnen. Ten eerste moet het vrijliggende fietspad blijven in plaats van fietsers op fietsstroken op de weg te laten rijden. Ten tweede kunnen de gezonde bomen behouden blijven in plaats van ze te kappen.

Het college beroept zich op wetenschappelijke inzichten als onderbouwing voor het laten vervallen van de vrijliggende fietspaden. Een wetenschappelijke basis is essentieel bij verkeersveiligheidsvraagstukken, maar de vraag is: wat zegt de wetenschap nu eigenlijk?

Onderzoek van Jan Hendrik van Petegem (SWOV) toont aan dat op wegen met alleen gemarkeerde fietsstroken twee keer zoveel fietsongelukken plaatsvinden als op wegen met fysiek gescheiden fietspaden.<sup>1</sup> Ook de Handreiking GOW30 adviseert uit oogpunt van verkeersveiligheid bestaande fietspaden te behouden bij een herinrichting.<sup>2</sup> Bovendien concludeert een recent promotieonderzoek van Teun Uijtdewilligen (november 2024) dat fietsers op wegen met een 30 km/uur-limiet met fietsstroken, een hogere ongevalskans hebben dan op vrijliggende fietspaden langs 50 km/uur-wegen.<sup>3</sup>

SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is een gerenommeerd kennisinstituut dat onderzoek doet naar verkeersveiligheid en adviezen verstrekt aan beleidsmakers. Het op het promotieonderzoek gebaseerde SWOV-advies van december 2024 is helder: "Investeer in veilige fietsinfrastructuur, met name in infrastructuur die fietsers scheidt van gemotoriseerd verkeer."<sup>4</sup>

De gemeente stelt dat fietsstroken in combinatie met een snelheidsverlaging naar 30 km veilig genoeg zijn, maar dat is strijdig met de voorliggende wetenschappelijke rapporten en adviezen. Wij pleiten daarom dan ook voor behoud van het vrijliggende fietspad op de Van Merlenlaan. De bezwaren, zoals onvoldoende breedte en een smalle tussenberm, zijn bekend. Sweco, de adviseur van de gemeente, beoordeelde een eerder plan met handhaving van het bestaande 2,70 meter brede fietspad en de smalle tussenberm als acceptabel. Sweco stelt zelfs dat een tweerichtings-fietspad veiliger is.<sup>5</sup> Er is overigens nog ruimte voor een kleine verbreding.

Verbetering van de fietsoversteek bij de Vrijheidsdreef verdient zeker aandacht, maar is volgens deskundigen mogelijk. Ideaal zal het niet worden maar het gaat uiteindelijk om een integrale afweging van de verkeersveiligheid op de gehele Van Merlenlaan! En dan slaat de balans echt door naar het vrijliggende fietspad met een geoptimaliseerde fietsoversteek tegenover het gedwongen meefietsen tussen het drukke autoverkeer.

We denken dat de bomen op de Van Merlenlaan met enige creativiteit en een andere afweging kunnen blijven staan: de beide waterleidingen kunnen ongebruikt blijven liggen en het te creëren trottoir aan de noordzijde waarvoor de weg ruim een meter in zuidelijke richting moet opschuiven, is niet meer nodig voor een goed uitzicht op de langsrijdende fietsers als die op het vrijliggende fietspad rijden. En rijden auto's er straks significant langzamer dan nu.

Het plan voor de Valkenburgerlaan vraagt eveneens heroverweging. Hoewel deze als erftoegangsweg is aangemerkt, functioneert de weg feitelijk als een stroomweg richting het centrum. De verkeersintensiteiten zijn hoog. Dit roept de vraag op of hier niet beter een GOW30-profiel met vrijliggende fietspaden past. Iv-Infra erkent dat vrijliggende fietspaden veiliger zijn, maar wijst ze hier af vanwege de onhandige aansluiting op de Van Merlenlaan – Camplaan. Toch is hier een veilig alternatief mogelijk. Ook hier kunnen bomen behouden blijven door de huidige opstelling van marktkramen aan te houden en snelheidsremmende maatregelen te treffen.

Wij roepen de gemeente op om de vrijliggende fietspaden op de Van Merlenlaan en de Valkenburgerlaan te behouden en de bomen te sparen. Dit is niet alleen veiliger, maar ook beter voor de leefbaarheid van de wijk. De beschikbare ruimte en mogelijke aanpassingen maken dit een haalbare oplossing die recht doet aan zowel verkeersveiligheid als het karakter van de lanen.

De neiging bestaat om na vijf jaar eindelijk een beslissing te nemen, ongeacht de uitkomst. Dit is begrijpelijk, maar juist dat emotionele argument zou een slechte reden zijn om nu akkoord te gaan met het huidige voorstel, terwijl wetenschappelijk is aangetoond dat een veiligere oplossing mogelijk is.

(inwoner) en

(inwoner en verkeerskundige), 6 maart 2025

#### Bronnenlijst

1. J.W.H. (Jan Hendrik) van Petegem (ea), (2021) [The safety of physically separated cycle tracks compared to marked cycle lanes and mixed traffic conditions in Amsterdam](#),
2. CROW (2023), [Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30: Eindrapport](#)
3. Dr. (Teun) Uijtdewilligen (2024) [Road safety of cyclists in Dutch cities](#)
4. SWOV (2024), [Aanbevelingen voor beleidsmakers en wegbeheerders](#), R-2024-12  
SWOV - Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
5. Iv-Infra (2025). [Verkeerskundige toets amendementen Van Merlenlaan en Valkenburgerlaan](#). Gemeente Heemstede, Iv-Infra b.v., 10 januari 2025. Referentie: INFR241036.
6. Sweco Nederland B.V. (2023). [Vervolg toets Van Merlenlaan](#). Gemeente Heemstede, 6 september 2023. Documentnummer: NL23-648800269-61691. Pagina 9.