

Reactie Stichting Veilig Verkeer Heemstede ('SVVH') op amendement d.d. 27 maart 2025

SVVH heeft de afgelopen 5 jaar - in constructief overleg met de gemeente Heemstede - een bijdrage geleverd aan de participatie voor de herinrichting van de Camplaan, Van Merlenlaan, Raadhuisplein en Valkenburgerlaan. Met tevredenheid nemen wij kennis van genoemd amendement, dat in onze ogen 'best of both worlds' verenigt: een veilig gemeente ontwerp ('DO') met behoud van het 2-zijdig vrij-liggende fietspad en de bomen op de Van Merlenlaan.

Voor wat betreft de aanpassingen van het DO, zoals o.a. geformuleerd in het amendement, dragen wij graag de volgende suggesties aan, die de veiligheid verder bevorderen:

- **Kruispunt Van Merlenlaan - Herenweg:** sluit het 2-zijdig vrij-liggende fietspad veilig en recht aan op de oversteek van de Herenweg, zodat fietsers niet 'tegen de richting in' hoeven te rijden.
- **2-zijdig vrij-liggende fietspad van Merlenlaan:** benut de herinrichting om het fietspad (2,80m) te verbreden naar de optimale 3,30m en trek een witte streep om de fietsbanen te scheiden. Bakfietsen en fatbikes kunnen elkaar nu nauwelijks passeren.
- **Oversteek fietsers bij het kruispunt van de Vrijheidsdreef:** het ontwerp van de bewoners voor de oversteek is in 2023 door verkeersexperts van consultancybureau DTV als veilig beoordeeld. Wij sluiten dit rapport bij en verwijzen naar de conclusies op blz. 11 en de tekening op blz. 13.
- **Stoep noordzijde Van Merlenlaan:** bewoners kunnen nu niet veilig over dit trottoir lopen. Hierover is diverse malen ingesproken in de Raad. Ons advies is om de stoep te verbreden naar 1,20m.
- **Kruispunt Raadhuisplein – Valkenburgerlaan:** een veilige aansluiting van de 1-zijdig vrij-liggende fietspaden vanuit de Valkenburgerlaan op het kruispunt.

Daarnaast uiteraard het behouden van alle reeds voorgestelde veiligheidsmaatregelen om te komen tot afdwingbaar 30 km in het huidige gemeente ontwerp('DO'), zoals inrijconstructies, oversteekplaatsen, plateaus (nb: deze zijn in het DO getekend).

Wij spreken de wens uit dat de Raad van de gemeente Heemstede op 27 maart a.s. dit amendement aanneemt en dat de gemeente met voortvarendheid dit dossier ter hand neemt en uitvoert. Als SVVH zijn wij natuurlijk bereid om daarbij onze bijdrage te leveren.

Heemstede, 13 maart 2025

Review wegontwerp Van Merlenlaan

Aan: Stichting Veilig Verkeer Heemstede
Van: Thijs van Vroonhoven, Pleun Smits (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 sluipverkeer 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 gehanteerd¹ 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.

¹ 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 eenrichtingsfietspaden;
- 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 snorfietzers wordt, op basis van de bepaalde bandbreedte, een breedtemaat aanbevolen van 2,70 meter. De aanbevolen minimumbreedte voor een hoofdfietsroute 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.

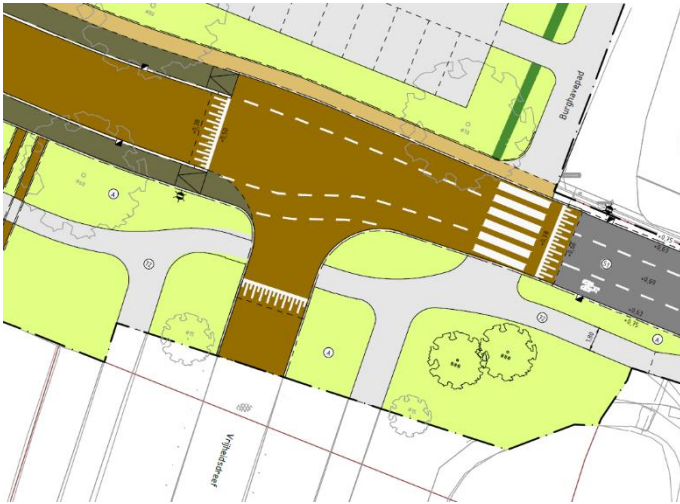
Trottoir

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 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 zebrapad toegepast. Door middel van het toepassen van een zebrapad op één of meerdere kruispuntarmen kan aan voetgangers een vrije doorgang worden geboden. Of dit wenselijk is, hangt af van de omstandigheden. Een zebrapad op een gelijkwaardig kruispunt kan onveilig zijn. Alleen als sprake is van veel overstekende voetgangers, kan een zebrapad worden toegepast. Dit is niet het geval op dit kruispunt, waardoor een zebrapad 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 sluiptroute 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 fiets-fiets 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 wegategoriseringsplan. 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.

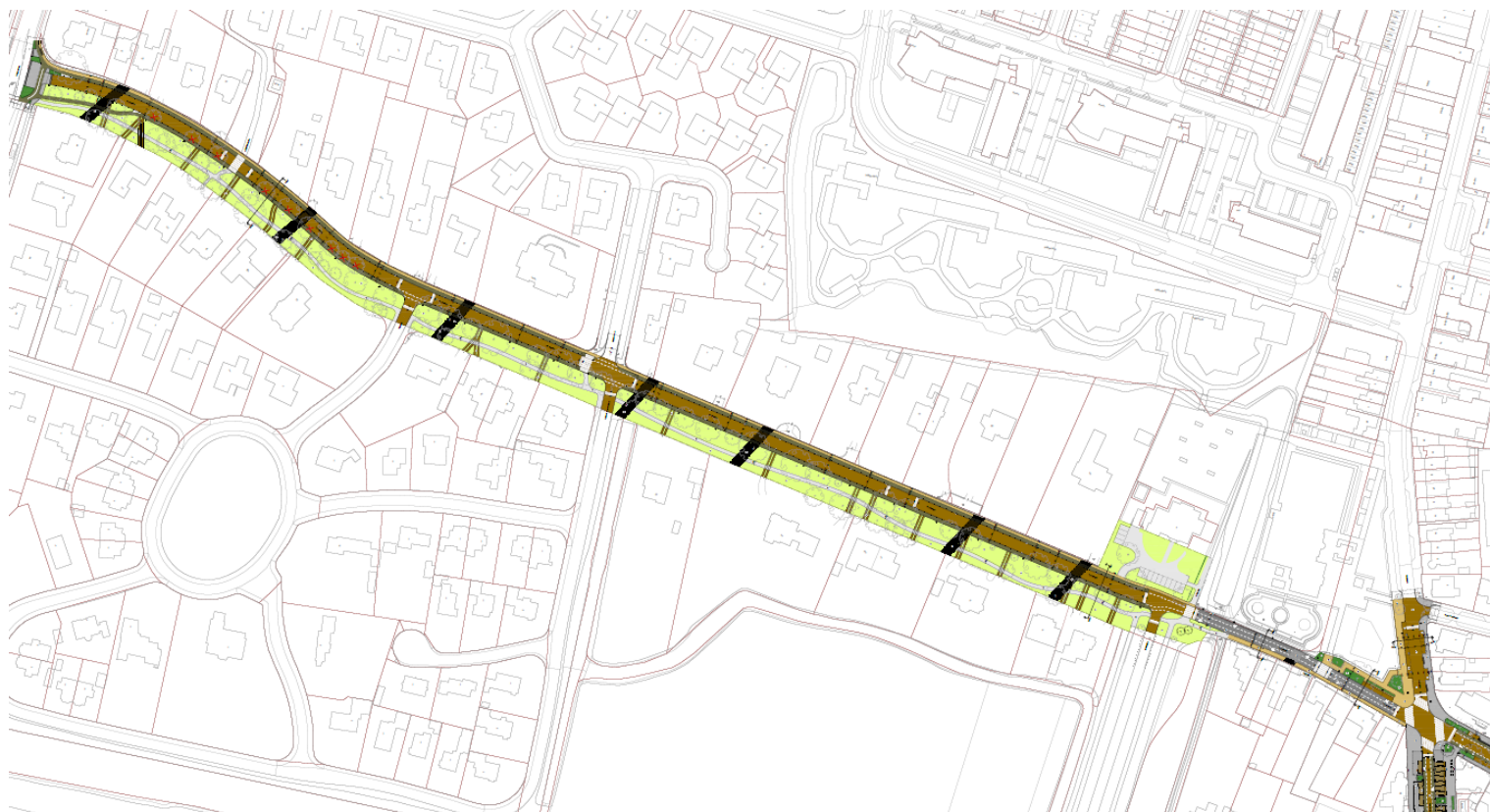
DTV Consultants constateert dat Model 5 in te passen is, in combinatie met aanvullende ingrepen. Er dienen de volgende aanvullende maatregelen genomen te worden, om de verkeersdruk te verminderen:

- 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.

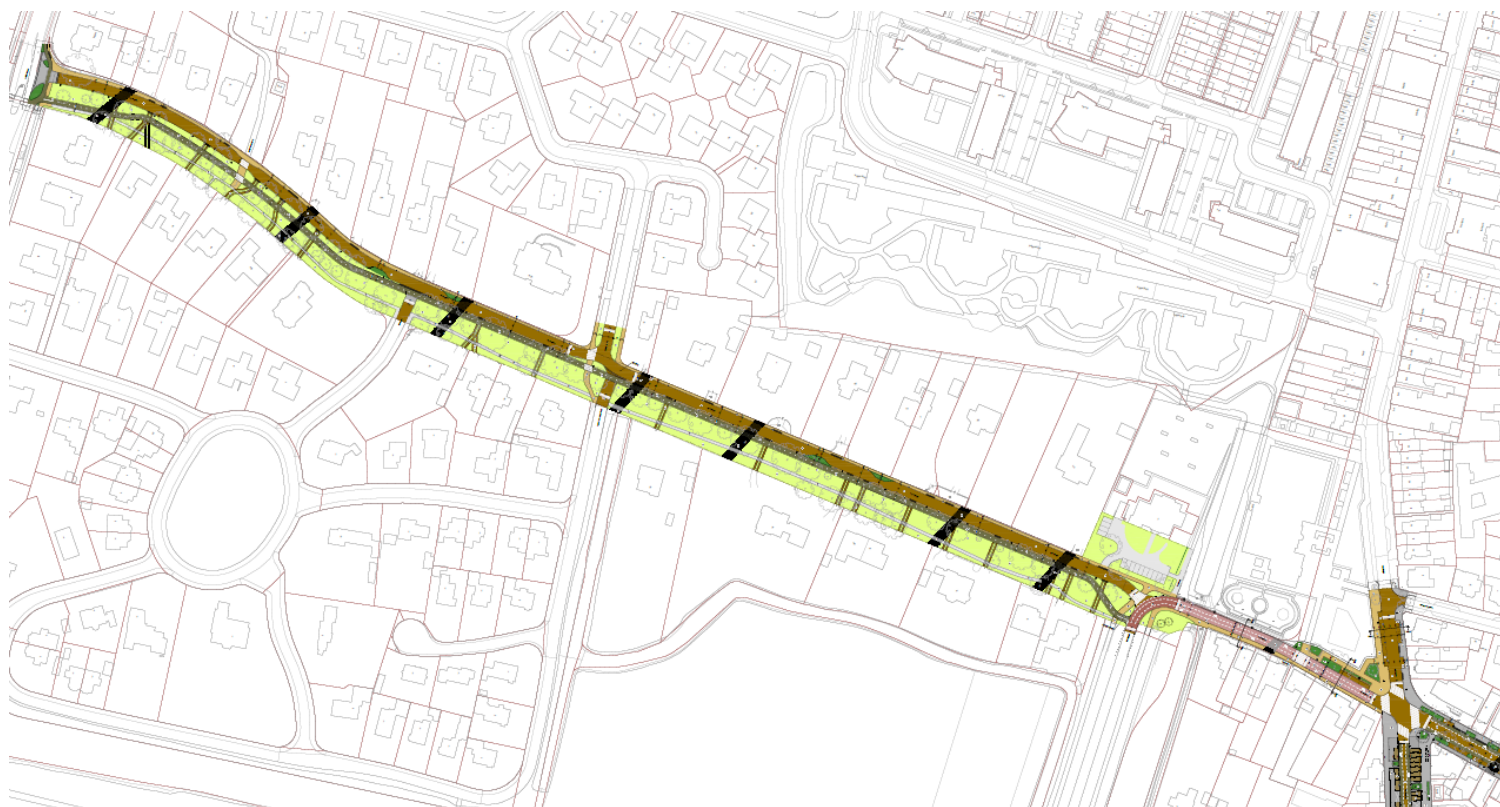
Naar verwachting wordt het meeste effect bereikt als er gekozen wordt voor een combinatie van fysieke maatregelen op de Van Merlenlaan zelf met netwerkmaatregelen om het verkeer te sturen en bepaalde doelgroepen op de Van Merlenlaan te weren.

BIJLAGEN

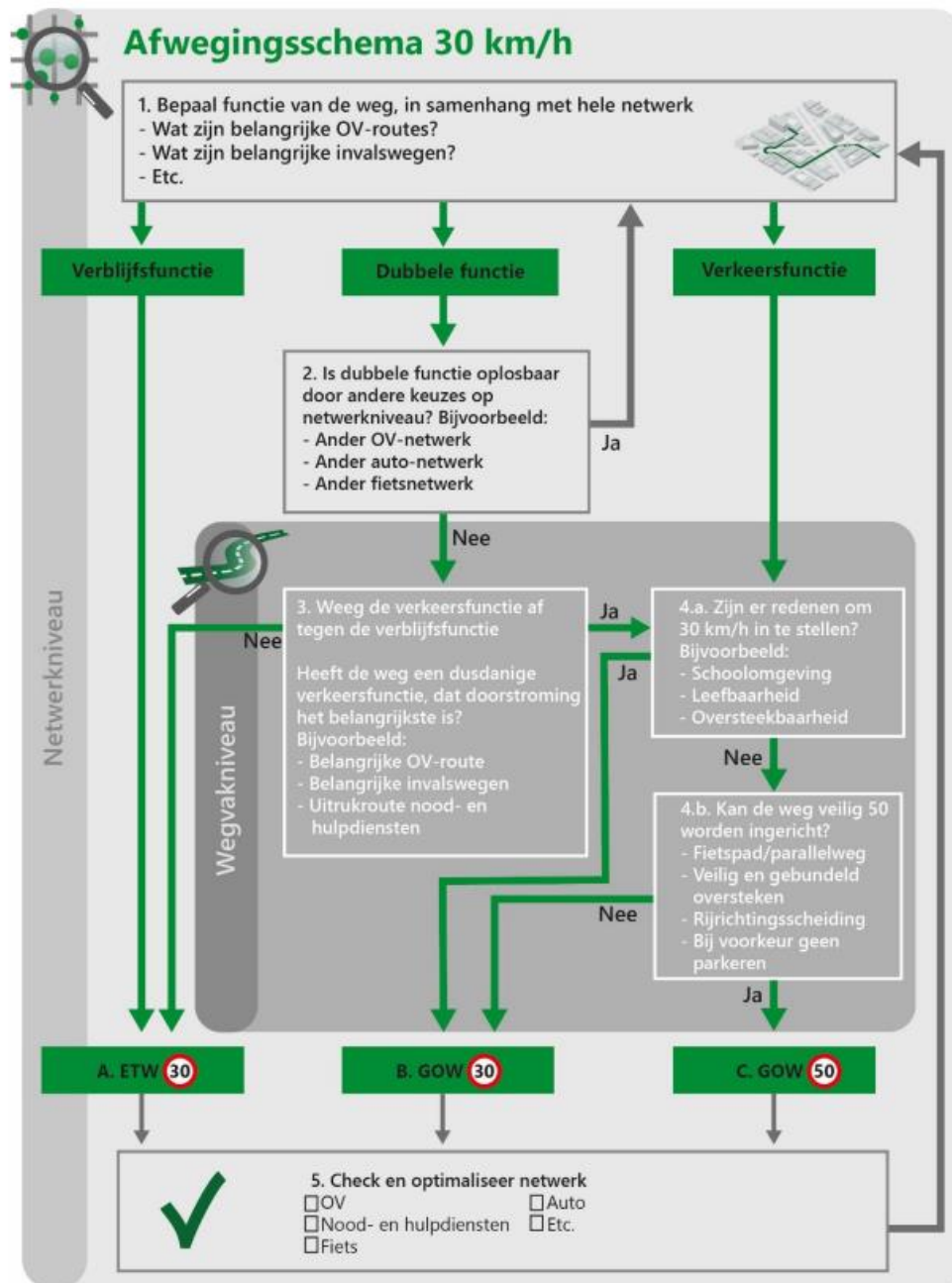
Bijlage 1: Ontwerp gemeente (Model 4b)



Bijlage 2: Ontwerp bewoners (Model 5)



Bijlage 3. Afwegingskader 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

Heemstede, 13 maart 2025

Beste Raadsleden van de Commissie Ruimte,

Mijn naam is _____ en ik spreek in namens Stichting Veilig Verkeer Heemstede. Deze stichting is de afgelopen 5 jaar sparringpartner geweest van de gemeente Heemstede inzake de herinrichting Camplaan – Van Merlenlaan – Raadhuisplein– Valkenburgerlaan.

Wij zijn verheugd met het voorliggende amendement dat door alle politieke partijen wordt gesteund. In onze ogen combineert dit best of both worlds van zowel het gemeente ontwerp als het bewoners ontwerp: een veilige, afdwingbare 30 Km weginrichting voor alle gebruikers gecombineerd met behoud van het 2-zijdig fietspad en de 9 bomen. Voor verdere invulling van het wegontwerp verwijs ik graag naar onze ingezonden reactie van 11 maart 2025 + bijlage van het rapport van DTV dd. 18 januari 2023.

Vervanging van het riool op de Van Merlenlaan staat sinds 2019 op de agenda. Haast is nu geboden met de herinrichting. De afgelopen maand zijn er 2x lekkages geweest in de waterleiding van de Van Merlenlaan, waarbij delen van de weg moesten worden afgezet.

Daarnaast hebben wij als bewoners de afgelopen jaren meer dan 25 ongelukken met fietsers 'geturfd' met een ambulance op de diverse kruispunten op dit traject.

In het amendement wordt geen timing aangegeven voor wat betreft de afronding van deze herinrichting. Wij roepen de politieke partijen dringend op om de gemeente op dat gebied een kader mee te geven en de voortgang hiervan te monitoren.

Dank voor uw aandacht

Stichting Veilig Verkeer Heemstede