

## Reacties op input bewoners en belanghebbenden

In onderstaande tabel staan alle suggesties die via de mail en de website zijn binnengekomen. De suggesties zijn gesorteerd op beleidsterrein. De kleuren groen/rood in de eerste kolom duiden of de suggesties wel/niet zijn verwerkt in het schetsontwerp (SO). Er zijn 99 reacties binnengekomen van 23 belanghebbenden.

Opmerkingen over rijbaan		
1	<p>Is het een idee om op een aantal plekken in de weg met witte het getal 30 in de straat te verwerken? Ik heb daar bijvoorbeeld in Diemen een mooi voorbeeld van gezien. Graag stuur ik daar een foto van</p>	<p>Dit is een maatregel die wordt toegepast als de inrichting van de weg niet geheel duidelijk 30 km/u is, ter herinnering aan de weggebruiker. De nieuwe inrichting wordt duidelijk als 30 km/uur herkenbaar. In principe wordt de snelheid zonaal aangeduid en niet herhaald. Dat 30 km/uur geldt in duidelijk ingerichte woonstraten is bovendien landelijk algemeen bekend. Bij een juiste inrichting van de weg biedt dit voorstel geen meerwaarde.</p>
2	<p>&lt;opmerking gaat over oostelijke arm van kruispunt van Merlenlaan-W.A. de Tellolaan-Burgemeester van Doornkade&gt; verkeersdrempel i.c.m. inrit naar woning. Drempel verder naar oosten verplaatsen. Drempel kan ontoelaatbare trillingen veroorzaken.</p>	<p>Drempels worden conform landelijke richtlijnen aangelegd. Een drempel kan enig licht, geluid en trillingshinder veroorzaken, maar de woningen in de Van Merlenlaan bevinden zich ver buiten de invloedssfeer om trillingen te ervaren. Dit komt zeer beperkt voor in woonwijken waar woningen direct aan de rijbaan staan.</p>
3	<p>Het plaatsen van een plateau ter hoogte van Van Merlenlaan 1/Raadhuisplein 9, zoals in het SO getekend staat, is niet nodig en vinden wij zeer ongewenst. Het zichtbaar maken van de oversteekplaats zal heel goed gedaan kunnen worden met witte vakken en strepen op het wegdek. Wij betwijfelen ten zeerste of een plateau het rijgedrag van de automobilist zal veranderen.... op drukke tijden misschien....op niet drukke tijden zeker niet, want dan wordt er vaak harder gereden, ook al is het uitgangspunt 30 km. Denk alleen al aan de elektrische auto's... Wij rijden zelf in een elektrische auto en ervaren dat je zonder dat je er erg in hebt al snel te hard rijdt.</p>	<p>Dit verkeersplateau is conform richtlijnen Duurzaam Veilig een voorwaarde om de voetgangersoversteekplaats te ondersteunen.. Dit plateau is vanwege de verkeersveiligheid en het remmen van verkeer ter hoogte van het conflictpunt noodzakelijk. Melden dat te snel gereden wordt enerzijds en anderzijds een snelheidsremmende maatregel onwenselijk vinden is tegenstrijdig.</p>
4	<p>&lt;opmerking gaat over aansluiting van Merlenlaan op Raadhuisplein&gt; Een plateau is overbodig. Markeringen op het wegdek zullen ook een gewenst effect bereiken. afremmend verkeer op een plateau vlak voor een woning is onwenselijk.</p>	<p>Dit verkeersplateau is conform richtlijnen Duurzaam Veilig een voorwaarde om de gelijkwaardigheid van de kruising te benadrukken. Hiermee wordt de allure opgeheven van aansluitende wegen. Daarmee is duidelijk dat voorrang aan verkeer van rechts verleend dient te worden. Dit plateau is vanwege de verkeersveiligheid en het remmen van verkeer ter hoogte van het conflictpunt noodzakelijk.</p>

5	<p>Wij begrijpen dat aan een 30 km zone weg bepaalde eisen gesteld worden, waaronder verkeersplateaus op kruisingen. Echter hebben wij bezwaar tegen het verkeersplateau voor onze deur. Het betreft hier geen normaal kruispunt maar een T-kruising waar onze opritten op aan sluiten. Onze opritten liggen zoals alle opritten aan deze zijde van de Van Merlenlaan op straatniveau. Bij het creëren van een verkeersplateau gaat het straatniveau omhoog wat zal betekenen dat vanaf onze oprit gezien de weg hoger komt te liggen dan de opritten wat esthetisch gezien niet mooi is en een probleem zal geven met de afwatering. Daarnaast moeten wij dan vanaf onze oprit het verkeersplateau op rijden. Het is nu al onoverzichtelijk om van de oprit af te rijden en de situatie zal nog onoverzichtelijker en gevaarlijker worden als de voorkant van de auto hoger staat dan de achterkant van de auto, bij het afrijden van de oprit.</p>	<p>De hoogte bij het toegangshek wijzigt niet of nauwelijks. De weg komt op het niveau van het voetpad. Afwatering wordt nader bekeken en zo nodig wordt een extra afvoerkolk geplaatst.</p>
6	<p>Het viel mij op dat halverwege de Camplaan (W) een verkeersplateau is gepland.</p> <p>Ik maak hier bezwaar tegen en wel om de volgende reden:</p> <p>de huizenrij aan de zuidkant van de Camplaan staat 7.85 m. af van de middenas van de weg. In de huidige situatie, dus zonder plateau, hebben de bewoners van de zuidkant al last van trillingen veroorzaakt door zwaar verkeer. Door het enigszins verhoogd gelegen verkeersplateau zullen de trillingen alleen maar toenemen. In de “wensenlijst van bewoners Camplaan-Van Merlenlaan” van februari 2021 staat als laatste regel dikgedrukt: voor de handhaving van 30km het gebruik van chicanes. Bij drempels neemt de geluidsoverlast verder toe.</p>	<p>Klachten in de straat gaan over te snel rijden. Alleen een verkeersdrempel functioneert altijd. Op drukke moment is het nu niet mogelijk om te snel te rijden, dat gebeurt alleen op rustige verkeersmomenten. Juist op die momenten functioneren de chicanes / versmallingen niet. Deze werken enkel bij voldoende verkeer in de tegenrichting. Valt dat weg, dan kan met hoge snelheid de chicane / versmalling bereden worden. Klachten in de straat gaan over te snel rijden. Alleen een verkeersdrempel functioneert altijd. Op drukke moment is het nu niet mogelijk om te snel te rijden, dat gebeurt alleen op rustige verkeersmomenten. Juist op die momenten functioneren de chicanes / versmallingen niet. Deze werken enkel bij voldoende verkeer in de tegenrichting. Valt dat weg, dan kan met hoge snelheid de chicane / versmalling bereden worden.</p> <p>Een wegversmalling lokt onnodig ongewenst gedrag uit. Daar moeten we terughoudend mee zijn. Automobilisten geven vaak extra gas om nog net even sneller / als eerste ter plekke te zijn. Een chicane / wegversmalling functioneert dus in tegenstelling tot verkeersplateaus fors minder effectief.</p> <p>Toch kiezen we in het ontwerp op enkele locaties voor een wegversmalling. Dit doorbreekt de rechtstand en doordat voor en na wél verkeersplateaus aanwezig zijn, is ter plekke de noodzaak het verkeer 100% te remmen minder urgent. Hier accepteren we de 'mindere' werking.</p> <p>We plaatsen ook liever niet onnodig obstakels op de weg (een verkeersdrempel is immers een veel beter alternatief), omdat dit hotspots zijn voor eenzijdige ongevallen met schade en/of letsel (brom)fietsers.</p>

7	<p>&lt;opmerking gaat over westelijk deel van Merlenlaan&gt; Drempels zorgen voor nog meer trillingen en geluidsoverlast. Ons huis heeft monumentale status; hierbij is inmiddels zichtbare ontstaan in de vorm van scheuren. De deuren en ramen trillen letterlijk uit de voegen bij voorbij gaan van vrachtwagens of zware</p>	<p>De wegverharding is aan onderhoud toe en leidt nu tot verkeersoverlast (trillingen en geluid). Daarnaast wordt in de nieuwe situatie de snelheid verlaagd en de rijbaan herstraat met nieuw materiaal. Zie verder antwoord 2.</p>
8	<p>De voorgestelde drempels zullen gezien het wegdek alleen maar zorgen voor meer trillingen door met name het vrachtvervoer.</p>	<p>Zie antwoord 7.</p>
9	<p>Van Merlenlaan Oost - Raadhuisplein; noodzaak verkeersplateau ongeloofwaardig</p> <p>In het plan is een verkeersplateau ter hoogte van Raadhuisplein 9 - Van Merlenlaan 1 opgenomen. Hiervoor bestaat geen gefundeerde reden. Het is onze ervaring dat het verkeer zich, op een enkele uitzondering na, aan de snelheid houdt. De veiligheid op dit deeltraject is ruim voldoende; dit onderschrijft u in uw reactie op opmerking #191. Doordat bovendien de voorgestelde (optische) rijwegversmalling de snelheid zo mogelijk verder zal vertragen (#40), kan geconcludeerd worden dat veiligheid hier niet de issue is. En waar u argumenteert (o.a. #30) dat verkeersdrempels en -plateaus er in verschillende uitvoeringen zijn waarbij het voorkomen van trillingen in het ontwerp is opgenomen, lijkt u eraan voorbij te gaan aan reeds geplaatste kanttekeningen en uw reacties daarop dat:</p> <p>#30 Drempels volgens de richtlijnen brengen geen schade toe aan gebouwen, echter:</p> <p>#43 door verzakking kan een drempel niet langer aan de richtlijnen voldoen. Met uw reactie #43 erkent u de hinder die de bewoners van Van Merlenlaan 9 thans ondervinden; verzakking zou een oorzaak kunnen zijn. Echter dit is (nog) niet vastgesteld.</p> <p>#42 De bewoners van Van Merlenlaan 9 ondervinden dag en nacht geluidshinder van het plateau door voorbij rijdende vrachtwagens en auto's met aanhangers.</p> <p>Dit betreft een plateau vervaardigd in klinkers gelegen op een 30km/uur traject; dezelfde situatie die u bij ons wilt toepassen. Terwijl hun huis op ruime afstand van de weg ligt, staan de huizen op ons traject juist kort op de weg. Dit betekent dat geluidsoverlast gegarandeerd is!</p> <p>#28 Vrachtverkeer zal ook na de herinrichting gebruik kunnen blijven van de Van Merlenlaan.</p> <p>Inderdaad, met grote regelmaat worden verzakking veroorzakende 40-tonners over de Van Merlenlaan genavigeerd. Het afwenden van toekomstige verzakkingen lijkt uitgesloten.</p> <p>Deze combinatie van feiten garandeert direct optredende overlast door geluid</p>	<p>Voor verkeersplateaus op kruisingen is wel degelijk een gefundeerde reden . De richtlijnen stellen dat dit noodzakelijk is. Voor verdere uitleg zie antwoord 3. Het plateau is er niet enkel voor de snelheid, ook voor aanduiding gelijkwaardigheid (veiligheid) van de kruising. Wanneer gesteld wordt dat iedereen zich toch keurig aan de snelheid houdt, is er ook geen zorg voor overlast. Aan een verkeersplateau op een kruising is niets ongeloofwaardigs, dit wordt in heel Nederland conform richtlijnen zo toegepast.</p> <p>Het effect op de omgeving van een verkeersplateau ter hoogte van Raadhuisplein 9 – Van Merlenlaan 1, blijft binnen de marge van wat acceptabel is. Een maatregel ter plekke, halverwege een relatief lang wegvak, is in het kader van een geloofwaardige afdwingbare 30 km/uur weg noodzakelijk en dient de verkeersveiligheid. Het plateau ondersteunt ter plekke bovendien de oversteek, omdat daar het voetpad naar het westen stopt en via de zuidzijde van de Van Merlenlaan richting de Vrijheidsdreef gewandeld moet worden. Om automobilisten te attenderen op overstekende voetgangers en met gepaste snelheid te laten passeren, is deze maatregel te onderbouwen.</p> <p>Zie voor schade en drempels antwoord 2.</p> <p>Zie voor verkeersoverlast antwoord 7.</p> <p>Verzakkingen: De Binnenweg krijgt ook veel (bevoorraders)vrachtverkeer te verwerken. De verharding in die straat is na jaren nog in zeer goede staat. Dit is het voorbeeld hoe de Van Merlenlaan ook wordt. Ook het vrachtverkeer zal fors in snelheid minderen. Dit draagt bij aan de afname van belasting van de rijbaan en de levensduur van de verharding.</p> <p>Het woongenot gaat fors verbeteren. De snelheid van verkeer en daarmee gepaard gaande overlast gaat bijna halveren. Zonder verkeersremmende maatregelen verandert er echter niets. Hierin zit een tegenstrijdigheid tussen de wens enerzijds en het niet accepteren van maatregelen anderzijds.</p>

	<p>en trillingen, een door verzakking niet langer aan de richtlijnen voldoende plateau, en daardoor de noodzaak voor regelmatig onderhoud.</p> <p>Behalve dat, zoals beargumenteerd, het woongenot van omwonende aanzienlijk gedrukt wordt, past dit ook niet in uw visie van duurzaamheid. Niet qua onderhoud en ook niet qua milieu. Immers afremmend en optrekkend verkeer creëert extra uitlaatgassen.</p> <p>Zoals al aangetoond, de veiligheid op dit traject staat niet ter discussie. De noodzaak voor het plaatsen van een verkeersplateau is dan ook ongeloofwaardig en plaatsing absoluut onwenselijk.</p>	
10	<p>&lt;opmerking gaat over van Merlenlaan&gt; verhogingen uit het plan halen, vervangen door chicanes</p>	Zie antwoord 6.
11	<p>&lt;opmerking gaat over oostelijke arm van kruispunt van Merlenlaan-W.A. de Tellolaan-Burgemeester van Doornkade&gt; wegversmaller ook op deze plek inzetten, zodat overzicht ontstaat voor in/uitrit. Dit betreft de noordzijde van de vml (hoekhuis)</p>	Zie antwoord 6.
12	<p>&lt;opmerking gaat over oostelijke arm van kruispunt van Merlenlaan-Henk Schoenmakerpad&gt; ook op deze locatie een wegversmalling toepassen.</p>	Zie antwoord 6.
13	<p>Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: wegversmallingen ipv plateau's (traject Herenweg -Tellolaan : 3 extra wegversmallingen en in de bocht as-scheiding/varkensruggetje)</p>	Zie antwoord 6.
14	<p>Tevens willen wij wegversmallingen om het verkeer te ontmoedigen om er een racebaan van te maken. We hebben met de hulpdiensten gesproken en zij zijn net als wij van mening dat drempels voor veel overlast gaan zorgen en zij pleiten ook voor wegversmallingen. Onze huizen staan veel te dicht op de weg en daardoor veroorzaakt het (zware) verkeer veel last van trillingen met de daarbij optredende scheuren.</p>	<p>Wegversmallingen maken er juist een racebaan van. Op tal van andere locaties worden ze weggehaald, omdat ze voor sommigen juist een uitdaging vormen. Zie antwoord 6. Besef dat de wens van chicanes / wegversmallingen bij hulpdiensten juist de voorkeur heeft boven drempels. Dit gaat om de overlast die drempels geven vanuit hun perspectief. Zoals in antwoord 6 al aangegeven. Chicanes en wegversmallingen werken slechts beperkt. Het mag vanzelfsprekend zijn dat de hulpdiensten hier de voorkeur aan geven. In een groot aantal gevallen zullen ze zonder afremmen kunnen passeren. Een drempel leidt bij hen in het voertuig altijd tot discomfort en overlast. Deze moeten altijd met gepaste snelheid gepasseerd worden. Wanneer hulpdiensten in de meeste gevallen vlot en snel kunnen passeren, kunnen automobilisten dat ook. Besef dat het belang van de hulpdiensten haaks staat op dat van u. Hulpdiensten zijn gehouden aan een zo snel mogelijke verplaatsing, i.v.m. opkomsttijden.</p>

15	Verbeteringssuggestie - Eenrichtingsverkeer of versmallingen met maar plek voor een auto	Eenrichtingsverkeer is niet mogelijk i.v.m. ontstaan van verkeerscirculatieproblemen elders. Eenrichtingsverkeer wordt enkel toegepast als tussen de bebouwing geen ruimte is voor een rijbaan met verkeer in twee richtingen. Op bredere wegen is eenrichtingsverkeer niet wenselijk. Het uitblijven van verkeer in de tegenrichting lokt sneller rijden uit.
16	<opmerking gaat over van Merlenlaan tusen Henk Schoenmakerpad en Heimanslaan> Er moet een weg versmalling komen	De gemeente kiest voor een verkeersplateau boven een wegversmalling op deze locatie. Zie antwoord 6.
17	<opmerking gaat over kruising van Merlenlaan-Henk Schoenmakerpad> Graag een wegversmalling op deze plek en geen drempel. Het zware vrachtverkeer op dit traject wordt op geen enkele manier afgeremd (ook niet bij de inrit Herenweg) en zal dus met dezelfde snelheid als nu over deze drempels rijden.	De gemeente kiest voor een verkeersplateau boven een wegversmalling op deze locatie. Zie antwoord 6. Tal van andere maatregelen gaan ervoor zorgen dat het verkeer langzamer gaat rijden dan nu het geval is.
18	Hoe gaan de voorgestelde versmallingen eruit zien? Wordt het zoals bv op de Bronsteeweg waarbij voorrang verleend moet worden? Of komt er een groen voorziening of komt er slechts een optisch afwijkende top laag op het asfalt. Als de breedte < 5.00 meter is zal er pas werkelijk een afremmende werking zijn.	Voorstel op deze locatie is een versmalling (geen chicane) met opsluitbanden en invulling met groen. Er komt geen voorrangsregeling. Dat is niet conform de richtlijnen binnen 30 km/uur. Dus degene die het eerst bij de versmalling is, dient voorrang te krijgen. Vandaar dat deze maatregel soms tot ongewenst gedrag kan leiden. De chicane in de Bronsteeweg is dus een slecht voorbeeld van een chicane / wegversmalling in een 30 km/uur zone. Er gebeuren regelmatig ongelukken mee. Overigens wordt richting het voorlopig ontwerp ook een variant uitgewerkt met fietsstroken op de rijbaan en zonder versmallingen. Een keuze hierin is nog niet gemaakt.
19	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: wegbreedte van 4,80m	We hanteren de richtlijnen Duurzaam Veilig 30 km/u. Die stellen 5,80 meter als ideale breedte. Dit is gebaseerd op ontwerpvoertuig auto. Wegbeheerders dienen de ideale situatie na te streven, tenzij door ruimtegebrek het niet anders kan. Dan kan opgeschoven worden richting het absolute minimum van 4,80 meter. Het is niet zo dat een weg 2x de breedte van een auto moet zijn. Er dient ook rekening gehouden te worden met koersafwijkingen bij 30 km/u en schrikafstanden tot de randen van de weg.
20	De voorgestelde versmallingen zijn niet in het eerste gedeelte voorzien. In het gedeelte tussen Herenweg en van Doornkade zou het verkeer ook afgeremd moeten worden met minimaal 1 liever nog 2 versmallingen. Ter aanvulling op de twee in het gedeelte tussen de van Doornkade en Vrijheidsdreef.	Zie antwoord 6.

21	Tot onze teleurstelling wordt er bij de uitgangspunten niet (meer) gesproken wordt over de wens van de bewoners de overlast, die veroorzaakt is door het afsluiten van andere routes, de Van Merlenlaan als de verbindingsweg aan te merken ondanks dat deze weg hiervoor niet geschikt is gezien de monumentale bomen en klinkers. Gevolg is dat het zware vrachtvervoer veel geluidsoverlast geeft en nog vervelender trillingen zoals u bekend zal zijn. Wat is de reden dit niet op te nemen?	We hebben als gemeente een zeer beperkt netwerk van oost-west verbindingen. Het afsluiten van routes en het weren van vrachtverkeer, is geen onderdeel van de scope van dit project maar van het wegcategoryeringsplan en nota vrachtverkeer.
22	Tevens zou het vrachtverkeer van Aalsmeer naar Hillegom/Sassenheim via Nieuw Vennep en de daar aanwezige verbindingsweg geleid moeten worden.	Dit valt buiten de invloed die de gemeente Heemstede heeft.
23	Verbeteringssuggestie - Verbod op vrachtwagens	Dit valt buiten de scope van deze herinrichting. Een verbod op vrachtverkeer is ook nadelig voor sommige aanwonenden zelf. Denk aan leveringen aan huis en verhuizingen.
24	<opmerking gaat over van Merlenlaan> Verbied vrachtwagens! Vrachtwagens zorgen voor veel gevaarlijke situaties met oversteken. En voor veel herrie! Maak vluchteilanden voor overstekers en evt. vernauwingen. Geen drempels ajb; die zorgen voor nog meer herrie en trillingen.	Vluchteilanden zijn een kenmerk voor gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur en horen niet thuis in de (toekomstige) woonstraat. In een woonstraat kan en mag overal overgestoken worden.
25	Doelstelling herinrichting <ul style="list-style-type: none"> <li>• De Raad van Heemstede heeft besloten om dit traject in te richten als een veilige, afdwingbare 30km weg met een verblijfsfunctie</li> <li>• Het weren/ontmoedigen van het doorgaande vrachtverkeer zou binnen de scope van de herinrichting moeten vallen.</li> </ul>	1) De Raad van Heemstede heeft dit besluit nog niet genomen. Het wegcategoryeringsplan, nog formeel vast te stellen, gaat uit van 30 km/uur duurzaam veilige inrichting op de Camplaan-West, Van Merlenlaan en de Valkenburgerlaan-Noord. Dat is het uitgangspunt voor dit project. 2) Dit valt niet binnen de scope. Zie antwoord 21.
26	<opmerking gaat over oostelijke deel van Merlenlaan> Momenteel is dit stuk weg voor auto's in mijn optiek te smal, dit oogt niet als een verbreding.	Een verbreding is niet voorzien. Het oostelijk deel van de Van Merlenlaan (30 km/uurwegvak) is, afhankelijk van de locatie, tussen de 5,8 en 6,8 meter breed. De ideale breedte van een erftoegangsweg (30 km/uur) is 5,8 meter breed. Op termijn wordt de breedte over het gehele wegvak 5,8 meter breed.
27	<opmerking gaat over van Merlenlaan> Ik zie niet in hoe een versmalling bijdraagt aan de veiligheid. De weg is al aan de smalle kant, een verbreding zou beter zijn.	Een smalle weg zorgt ervoor dat verkeer in twee richtingen dichter op elkaar passeert. Dit heeft een snelheidsremmend effect. Een te brede weg met veel overzicht, lokt sneller rijden uit.
28	<opmerking gaat over van Merlenlaan> Momenteel is 50 de limiet. Dat zie ik graag zo blijven.	Het wegcategoryeringsplan, nog formeel vast te stellen, gaat uit van 30 km/uur op de Camplaan-West, Van Merlenlaan en de Valkenburgerlaan-Noord.

29	<opmerking gaat over kruising van Merlenlaan-Valkenburgerlaan-Camplaan-Raadhuisplein> Waarom geen rotonde?	Een rotonde vraagt teveel ruimte. De gemeente is het eens dat dit een mooie oplossing zou zijn. Bij een rotonde rijdt het verkeer om het feitelijke kruisingsvlak heen. Dit vraagt tweemaal zoveel ruimte als een gewone kruising. Deze ruimte is niet beschikbaar.
30	<opmerking gaat over van Merlenlaan> We zien graag een verkeersspiegel bij de uitrit van nummer 28A, aangezien het van beide kanten moeilijk te zien is of er verkeer aankomt (we zitten in een bocht). Verder gaarne een veilige overgang creëren voor overstekende voetgangers (en kinderen!)	Met een spiegel wordt uiterst terughoudend omgegaan, omdat deze namelijk tot schijnveiligheid kan leiden. Op dagen met mist, neerslag en vorst / condens of tijdens duisternis is de spiegel niet / minder betrouwbaar. Van een afstand is in zo'n geval niet altijd in de spiegel te zien of er geen verkeer is, of dat het verkeer niet zichtbaar is als gevolg van omstandigheden. Ook het niet opmerken van verkeer in de spiegel kan leiden tot een hogere snelheid. Men ziet immers al eerder en vanaf grotere afstand dat niet geremd hoeft te worden. In het geval de spiegel geen betrouwbaar beeld geeft, is dit juist extra gevaarlijk. De bolling van de spiegel geeft bovendien ook nog een vertekend beeld van de afstanden en dit kan ook tot verkeersonveiligheid leiden. Een verkeersspiegel wordt daarom uitsluitend als laatste redmiddel toegepast, als zicht op elkaar niet mogelijk is of door geen enkele andere maatregel het zicht op elkaar te verbeteren valt. Elkaar moeilijk kunnen waarnemen is geen reden. Binnen 30 km/uur zones worden conform richtlijnen geen voetgangersoversteken toegepast. Dit is namelijk een voorrangregeling. Zebrapaden zijn een kernmerk van 50 km/uur wegen. In een woonstraat kan en mag overal overgestoken worden. uitzonderingen zijn er wel, als er sprake is van continu overstekende voetgangers en een slechte oversteekbaarheid. Meestal binnen 30 km/uur zones is dit bij kruisingen in centra, bushalten, ziekenhuizen en ouderenvoorzieningen.
31	snelheidsbeperkende maatregelen tussen hoek herenweg/vaan merlenlaan en huisnr 30	Er is een verkeersplateau voorzien halverwege het wegvak. Zie ontwerp.
32	<opmerking gaat over van Merlenlaan 30> Gevaarlijke situatie bij de flauwe bocht voor ons huis. Er is geen bord om snelheid te matigen of een bord dat er een gevaarlijke situatie is, auto's rijden hard door de bocht zonder zicht op onze uitrit. Dit levert een gevaarlijke situatie op. Uitrijden met de auto is vaak ondoendelijk door drukte en slecht zicht is het god zegene de greep en langzaam achteruit rollen, vaak tot onbegrip van het verkeer die toeteren of nog even snel om je heen gaan wat tot gevaarlijke situaties leidt.	Na herinrichting ligt de gereden snelheid lager en worden snelheidsremmende maatregelen getroffen

33	Verbeteringssuggestie - Diverse waarschuwborden	<p>Waarschuwborden worden enkel geplaatst indien daar aanleiding toe is. Hiervoor zijn regels vastgesteld. Dit ter voorkoming van het plaatsen van onnodige verkeersborden. Onnodige verkeersborden leiden weggebruikers ook onnodig af. Indien conform de eisen en richtlijnen zich situaties voordoen waarbij waarschuwborden toegepast moeten / kunnen worden, dan zal de gemeente dat niet nalaten.</p>
----	---	---

## Opmerkingen over fietspaden

34	<p>&lt;opmerking gaat over aansluiting van Merlenlaan op Raadhuisplein&gt; Fietsstrook in flessenhals noordzijde voldoet. Het verplaatsen van de fietsstrook voor de boom langs zal m.i. geen verbetering zijn van de fietsveiligheid.</p>	<p>Binnen 30 km/uur zones maken alle verkeersdeelnemers conform richtlijnen gebruik van dezelfde rijbaan. Uitzonderingen zijn mogelijk. De huidige situatie is niet vergelijkbaar met de toekomstige situatie.</p>
35	<p>Fietsers hebben te weinig ruimte, dus fietspaden moeten veiliger en breder. Nu toeteren de automobilisten als er twee fietsers naast elkaar rijden en zij er niet even snel langs kunnen.</p>	<p>We hanteren hiervoor de landelijke richtlijnen en stemmen af met de Fietsersbond. De fietstroken worden 1,70 meter breed. Een fietsstrook (dus met fietssymbolen!) geeft een juridische status aan fietsers. Indien de strook gescheiden is van de rijbaan met een onderbroken streep, mag de automobilist enkel op de strook rijden als daarbij geen fietsers gehinderd worden.</p>
36	<p>Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: fietspaden in Camplaan verhoogd aanleggen binnen wegbreedte 4,80 m ( of fietsstraat van maken, auto te gast, 4,80 m )</p>	<p>Dit is gevaarlijk in verband met ongevallen / letsel als gevolg van het rijden over de randen door fietsers. Automobilisten kunnen de controle verliezen door de oneffenheden in de lengterichting.</p> <p>Ook geheel geen realistisch voorstel. Besef dat 2x1,70 meter (3,40 meter) gereserveerd wordt voor fietsers. Uw suggestie, binnen 4,80 meter breedte, impliceert een ruim van 1,40 meter voor auto's in twee richtingen. Eén auto is al 1,80 meter breed. Rijdend met 30 km/uur heeft deze 2,10 meter nodig.</p> <p>Binnen 30 km/uur zones maken alle verkeersdeelnemers conform richtlijnen gebruik van dezelfde rijbaan. Uitzonderingen zijn mogelijk.</p> <p>Een wegbreedte van 4,80 meter is geheel niet aan de orde. De fiets-intensiteiten voldoen niet aan het criterium 'fietsstraat'.</p>



37	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: fietspaden in Valkenburgerlaan verhoogd aanleggen binnen wegbreedte 4,80 m ( of fietsstraat van maken, auto te gast, 4,80 m )	Zie antwoord 36.
----	---	------------------

Opmerkingen over voetpaden		
38	<opmerking gaat over westelijk deel van Merlenlaan> fietspad niet verbreden. Is breed genoeg. Stoep noordzijde iets breder maken ten koste van breedte rijbaan.	Aan de noordzijde is sprake van een verharde reststrook. Dit om de rijbaan op voldoende afstand van de erfgrenzen te leggen. Deze strook is <b>niet bedoeld als trottoir</b> . In het schetsontwerp is per abuis aan sommige restruimten, de kleur gegeven van het trottoir. Aan de noordzijde is geen voetverbinding voorzien. Hier ontbreekt de ruimte voor een volwaardig trottoir conform richtlijnen. In overweging is deze ruimte te vergroenen. Voetgangers dienen aan de zuidzijde van de Van Merlenlaan te wandelen op het voetpad. Er is geen verplichting aan twee zijden een trottoir te faciliteren. Bij een herinrichting van wegen worden breedtes gehanteerd, conform de dan geldende landelijke richtlijnen.
39	Het voetpad aan de noordzijde is in 2008 verdwenen om ruimte te maken voor de fietser. Ook is een tuinarchitect ingeschakeld om de gemeente tuin te verfraaien. Een voetpad aan de noordzijde van de flessenhals terug plaatsen gaat wederom ten koste van de ruimte voor het verkeer. De bewoners van de Merelhorst kunnen op een veilige manier het Burghavepad gebruiken dat langs de parkeerplaats /zijkant Merelhorst loopt om naar het Raadhuis of de Binnenweg te lopen. Wellicht zal een andere verharding van het pad gewenst kunnen zijn.	In een voetpad tussen de Meerlhorst en het gemeentehuis (+ tuin) aan de noordzijde van de Van Merlenlaan, is (in dit schetsontwerp) voornamelijk geen voetpad / trottoir voorzien. In het schetsontwerp is per abuis aan sommige restruimten, de kleur gegeven van het trottoir. Mogelijkheden hiervoor, zonder aan ruimte voor verkeer in te leveren (!) worden nog onderzocht. In het voorlopig ontwerp is er wel een goede verbinding gerealiseerd die het mogelijk maakt voor voetgangers om van de Merelhorst richting gemeentehuis te wandelen.  Suggestie voor een andere verharding van het Burghavepad, geven we door aan het onderhoudsteam. Dit pad valt buiten de scope.
40	er is ter hoogte van de merelhorst een goede mogelijkheid om via het pad langs het parkeerterrein van gemeentehuis naar het centrum te lopen. voetpad noordzijde is niet wenselijk. ruimte kan beter gebruikt worden voor fietsstroken.	Zie antwoord 39.
41	<opmerking gaat over aansluiting van Merlenlaan op Raadhuisplein> Een stoep aan de noordzijde van Flessenhals is overbodig. Het is niet gewenst om het groen van de gemeentetuin aan te tasten. Stoep aan de zuidzijde verbreden is betere optie.	Dit is verwerkt in het ontwerp.

42	<opmerking gaat over stoep aan zuidzijde van oostelijke deel van Merlenlaan> De huidige breedte van de stoep is onvoldoende. Ook in dit ontwerp lijkt daar niet veel aan te veranderen. Ouders en kinderen kunnen nauwelijks naast elkaar lopen. Ongewenst ivm nabijheid Groenendaal.	We zetten in op een zo breed mogelijk trottoir. Waar het kan passen we de volgende landelijke richtlijnen toe voor breedtes: 1) minimaal 1,80 meter. 2) voor een lengte tot 10 meter: 1,20 meter en 3) bij puntvernauwingen (lantaarn / verkeersbord): 0,90 meter. Op sommige locaties is op basis van historisch gegroeide situatie deze ideale situatie niet haalbaar. We streven ernaar die, gezien de krappe situatie, zoveel als mogelijk te benaderen.
43	<opmerking gaat over aansluiting van Merlenlaan op Raadhuisplein> Huidig bestraaete breedte stoep: 1,5m. Vanwege overhangende haag effectief 1,1m. De voorgestelde versmalling naar 1,3m wordt effectief 0,9m. De hulst-haag VMlaan 1-5 is beschermd dorpsgezicht; kan niet smaller. Derhalve versmalling uitgesloten.	Hier is waarschijnlijk sprake van een misverstand of het verkeerde dwarsprofiel geraadpleegd. In het schetsontwerp is een trottoirbreedte voorzien van: 1,60 meter en geen versmalling naar 1,30 meter. Beschermd dorpsgezicht betekent overigens niet dat aan de haag geen onderhoud (terugsnoeien) mag plaatsvinden.
44	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: voetpad verbreden aan zuidzijde Van Merlenlaan /Raadhuisplein huidige 30-km wegdeel	Zie antwoord 42.
45	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: voetpad noordzijde doortrekken Meerlhorst /Van Merlenlaan/Raadhuis huidige 30-km wegdeel	Zie antwoord 38 & 39.
46	<opmerking gaat over westelijke deel van Merlenlaan> Gevaarlijke situatie door gebrek aan trottoir. Aan onze kant (noordkant) is er geen volwaardig trottoir aanwezig, hier lopen doe je met gevaar voor eigen leven. - Geen oversteekplaats. Nergens in de buurt van ons huis is een oversteekplaats -	Zie antwoord 38. In de toekomstige situatie is sprake van een erftoegangsweg 30 km/uur. Binnen 30 km/uur zones worden conform richtlijnen geen voetgangersoversteken toegepast. Dit is namelijk een voorrangsregeling. Zebapaden zijn een kernmerk van 50 km/uur wegen. In een woonstraat kan en mag overal overgestoken worden. uitzonderingen zijn er wel, als er sprake is van continu overstekende voetgangers en een slechte oversteekbaarheid. Meestal binnen 30 km/uur zones is dit bij kruisingen in centra, bushaltes, ziekenhuizen en ouderenvoorzieningen.  Voetgangersoversteken maken de verkeerssituatie niet per definitie verkeersveiliger. Soms zelfs verkeersonveiliger. Voetgangersoversteekplaatsen worden primair gerealiseerd wanneer de oversteekbaarheid slecht is, niet per definitie ter bevordering van de verkeersveiligheid van voetgangers. De oversteekbaarheid op de straks 30 km/uur Van Merlenlaan is niet slecht.
47	met behoud van bomen stoep aan noordzijde doortrekken (bijvoorbeeld door het park). Zodat ouderen een goede verbinding krijgen richting raadhuisplein.	Zie antwoord 38 & 39.
48	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: voetpad noordzijde Van Merlenlaan ( wegdeel Meerlhorst – Herenweg) verbreden en veiliger maken	Zie antwoord 38.

49	aan de noordkant van de van merlenlaan aan de westzijde is geen stoep. Dit levert hele gevaarlijke situaties op aangezien mensen met een rollator/wandelwagen/postbezorgers enz op de straat moeten lopen. een stoep van 1 meter breedte zou voldoende zijn.	Zie antwoord 38.
50	<opmerking gaat over westelijke deel van Merlenlaan> Gevaarlijke situatie door gebrek aan trottoir. Aan onze kant (noordkant) is er geen volwaardig trottoir aanwezig, hier lopen doe je met gevaar voor eigen leven. Er moet een bredere stoep komen.	Zie antwoord 38.
51	De trottoirs aan deze zijde op dit deel (VML West) zijn te smal en niet veilig als trottoirs. Graag verbreden naar normale breedte waaraan een trottoir dient te voldoen.	Zie antwoord 38.

## Opmerkingen over oversteken

52	<p>Op 03-09- 2020 en 07-03-2021 hebben wij u geschreven over de verkeerssituatie voor voetgangers en ook fietsers (soms met kinderzitje of honden) en over de oversteekplaatsen bij de Vrijheidsdreef en (voor ons en vele anderen) de oversteekplaats van de W.A. de Tellolaan naar het wandelpad van de van Merlenlaan en naar de van Doornkade in de richting van Groenendaal.</p> <p>Aan beide zijden van de W.A. de Tellolaan is een goed wandelpad dat uitkomt op de van Merlenlaan, waar zich een zeer smal trottoirtje bevindt, waardoor men geen uitzicht heeft op het autoverkeer.</p> <p>Als het lukt de van Merlenlaan over te steken dan komt men vrijwel zonder afscheiding onmiddellijk op het fietspad met tweerichtingsverkeer. Hierop rijden elektrische fietsen met hoge snelheid en brommers met een nog hogere snelheid. Eenmaal overgestoken is er zoals genoemd geen aansluiting links naar het wandelpad en rechts al helemaal niet.</p> <p>Zelf zijn wij boven de tachtig en hebben wat last van knieën en enige instabiliteit, zelfs met wandelstok, bij het oversteken van de van Merlenlaan en tweerichting fietspad, en dat geldt voor meer ouderen en ook jongeren.</p> <p>De aansluitingen zouden verbeterd/aangepast moeten worden en op de weg moeten zebrapaden komen.</p> <p>Dit geldt natuurlijk ook voor de oversteek bij de Vrijheidsdreef en andere</p>	<p>Zie antwoord 38 en 46. De gemeente zorgt na herinrichting dat looproutes aansluiten op elkaar, bij de W.A. de Tellolaan is een voetgangersoversteekplaats voorzien in het voorlopig ontwerp..</p> <p>Bij de Vrijheidsdreef (Meerlhorst) is een voetgangersoversteekplaats voorzien. Hier is een mogelijkheid gebruik te maken van een uitzonderingssituatie, als gevolg van de ouderenvoorziening.</p> <p>Vergeet niet dat we van een situatie 50 km/uur, naar een situatie 30 km/uur gaan.</p> <p>Overigens wordt richting het voorlopig ontwerp ook een variant uitgewerkt met fietsstroken op de rijbaan. Dit verbetert de oversteekbaarheid en dit voorkomt dat voetgangers direct na het oversteken op een fietspad uit te komen. Een keuze hierin is nog niet gemaakt.</p>
----	--	---

	<p>oversteekplaatsen. Met veel geluk is het tot nu toe goed gegaan.</p> <p>Onze vraag is gevoegd bij die van de bewoners van de van Merlenlaan om deze zebapaden bij de herinrichting aan te brengen, maar ook om nu reeds de zebapaden zo spoedig mogelijk te laten aanbrengen.</p>	
53	<p>&lt;opmerking gaat over aansluiting Valkenburgerlaan op rotonde&gt; Geachte Medewerker Heemstede. Er is op dit moment geen zebapad op deze locatie en de situatie is erg ingewikkeld. Graag zien wij in het plan een duidelijke veilige plek om over te steken op de Valkenburgerlaan Noord aan de kant van de rotonde.</p>	<p>Zie antwoord 46. Na herinrichting ligt de gereden snelheid lager en worden snelheidsremmende maatregelen getroffen. Daarnaast straalt de weg de verblijfsfunctie uit, tegenover de verkeersfunctie die de weg nu heeft. Weggebruikers zijn er dan veel meer op geattendeerd dat voetgangers overal kunnen oversteken. Dat kan dan ook veilig.</p>
54	<p>Wij zien geen verandering in de gevaarlijke oversteek situatie voor wandelaars en fietsen ter hoogte van de Vrijheidsdreef.</p>	<p>Zie antwoord 52. Voor de fietsers is nog een andere variant uitgewerkt. Daarin wordt uitgegaan van fietsstroken op de rijbaan. Indien de keuze op deze variant valt, verdwijnt de onhandige oversteek voor fietsers ter hoogte van de Vrijheidsdreef.</p>
55	<p>Er zijn meer veilige oversteekplaatsen nodig: met name bij de oversteek Burgemeester van Doornkade - W.A. De Tellolaan om de voetgangers en fietsers op weg naar Park Groenendaal over te kunnen laten steken.</p>	<p>Zie antwoord 46 en 52.</p>
56	<p>Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: oversteekplaatsen/zebra's ter hoogte van de Tellolaan en het Schoenmaker pad ( laatste in combinatie met wegversmalling)</p>	<p>Zie antwoord 46 en 52.</p>
57	<p>Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: fietsoversteek ter hoogte van Meerlhorst veiliger maken</p>	<p>Zie antwoord 54.</p>
58	<p>&lt;opmerking gaat over van Merlenlaan t.h.v. Vrijheidsdreef en Burghavepad&gt; Waarom wordt de zebra niet in het verlengde van het voetpad langs de (verlengde) van Merlenvaart geplaatst? Het zebapad komt nu nergens op uit!</p>	<p>De voetgangersoversteek ligt óf in het verlengde van het voetpad langs de Vrijheidsdreef, óf in het verlengde van het Burghavepad. Het is niet mogelijk de voetgangersoversteek schuin aan te leggen en direct aan te sluiten aan beide paden. De kruising is nu eenmaal a-symetrisch. Uiteraard zorgt de gemeente bij de realisatie / uitwerking voor een goede aansluiting en verbinding aan beide zijden op de bestaande infrastructuur voor voetgangers.</p>

59	<opmerking gaat over van Merlenlaan t.h.v. Vrijheidsdreef en Burghavepad>Wat gebeurt hier met de fietsstrook? De huidige oversteeksituatie wordt zelden gebruikt. Hier is meer denkwerk voor nodig.	Zie antwoord 54.
60	Het per fiets, komend vanaf het Raadhuisplein richting Herenweg moeten oversteken, is een onveilig punt.	Zie antwoord 54.
61	veilige voetgangersoversteekplaats thv Henk Schoemakerpad	Zie antwoord 46 en 52.
62	Verbeteringssuggestie - Oversteekplaats op verschillende plekken	Zie antwoord 46 en 52.
63	<opmerking gaat over van Merlenlaan tussen Henk Schoemakerpad en Heimanslaan> Geen oversteekplaats - en geen zebra pad-onveilig voor kinderen maar ook voor volwassenen	Zie antwoord 46 en 52.

## Opmerkingen over materialisatie

64	<p>Zeer onaangenaam verrast zijn wij over de plannen om het printasfalt te vervangen door klinkers.</p> <p>In 2008 is de 'flessenhals' ( het smalle deel van de Van Merlenlaan/Raadhuisplein) voorzien van een verharde onderlaag en printasfalt toplaag.</p> <p>Jarenlang zijn wij in gesprek geweest met ambtenaren en wethouders om hen te overtuigen dat niet alleen geluidsoverlast van het verkeer maar ook zeker de trillingsoverlast , veroorzaakt door vrachtverkeer, via het klinkerwegdek groot was.</p> <p>Nadat verkeersambtenaren en ook de toenmalige wethouder van verkeer de situatie zelf hadden ervaren door een bezoek te brengen aan de bewoners is men bij de gemeente gaan inzien dat het serieuze klachten waren!</p> <p>Vanaf het moment dat het printasfalt er lag is het voor de bewoners aan het deel van de flessenhals zoveel ontspannender geworden, omdat men nu kon wonen zonder te schudden in bed en zonder trillingen in de woning. De woningen staan heel dicht bij de rijbaan.</p> <p>Nu lezen we tot grote schrik dat in het SO verwijdering van het printasfalt is bedacht en dat het wegdek weer zal worden voorzien van klinkers. Buiten het feit om dat wij daar zeer ontstemd over zijn zien wij dat het ook zo onnodig is. Het is kapitaalvernietiging, het wegdek vertoont geen gebreken en zal nog vele jaren goed zijn. Putdeksels zijn met zorg en aandacht bonkvrij gemaakt.</p>	<p>De riolering is hier al vervangen, de weg vertoont geen schade. In het voorlopig ontwerp is de huidige asfaltverharding in het smalle deel bij het raadhuis met straatprint gehandhaafd. Wel is in het plan versmalling van de rijbaan opgenomen.</p>
----	--	--

	<p>Klinkers is voor ons een echte teruggang in het woonplezier. Het printasfalt is mooi, er komen geen kuilen in en wordt door velen onder ons als zeer goed ervaren. Het is bewezen dat het opgewassen is tegen zwaar verkeer, dit in tegenstelling tot de klinkers.</p> <p>Wij hopen dat onze input U een andere kijk geeft op het SO. Het geld dat bespaart kan worden door het printasfalt te behouden kan elders in de laan weer goed besteed worden aan ook printasfalt. Wij hebben begrepen van de bewoners aan het brede deel dat zij ook heel graag printasfalt willen.</p>	
65	<p>In 2008 is de flessenhals voorzien van Printasfalt en verharde onderlaag. Dit is vooral tot stand gekomen om de huizen trillingsvrij te laten zijn. Het resultaat is zeer naar tevredenheid. Wij vinden het absoluut onwenselijk om terug te gaan naar klinkers. terug van printasfalt naar klinkers is absoluut onwenselijk.</p> <p>Trillingen ( door vrachtverkeer ook bij 30 km ) zullen worden terugkomen bij de woningen . Wij zijn zeer tevreden met het resultaat van het printasfalt. Het printasfalt weghalen is zo zonde van het geld dat in 2008 uiteindelijk besteedt is aan het verbeteren van de woonsituaties in de flessenhals. De hele van Merlenlaan zou moeten voorzien van printasfalt. hele v.Merlenlaan voorzien van Printasfalt. Vrachtwagens die door de straat rijden zullen deuken in klinkers veroorzaken . Ik gun het de hele van merlenlaan om printasfalt te ervaren.</p> <p>Vooraf trillingsvrij wonen is van groot belang ! eerder onze vraag(186) antwoord gemeente( zie vr.28) waren wij in de veronderstelling dat er niet aan het wegdek iets zou veranderen.Vandaar onze grote onrust nu . wij hebben veel geld besteed aan geluidwerendglas aan ons pand en door printasfalt zijn wij verlost van de trillingen door het verkeer.Putdeksels zijn met zeer veel aandacht en tijd ( lees ook geld) bonkvrij gemaakt. Laat printasfalt SVP ! liggen . en laat plan plateau vervallen. maak markeringen op oversteekplaats. in het verleden zijn er diverse ambtenaren van verkeer in onze woning geweest om zich te laten overtuigen van de trillingsoverlast. de geluidsoverlast is verminderd mede omdat wij geluidwerende beglazing hebben. Trillingsoverlast was het heikele punt. Nu weg weer opengooien en klinkers terugbrengen is echte kapitaal en materiaalvernietiging. Het geld dat kan worden bespaart kan gevoegd worden bij printasfalt gehele van Merlenlaan</p>	Zie antwoord 64
66	<p>&lt;opmerking gaat over oostelijke deel van Merlenlaan&gt; Als het onderscheid tussen auto- en fietspad/strook wordt gerealiseerd met een variatie van materiaal, dan gaat dit extra geluid veroorzaken. Auto's rijden over de fietsstrook als er geen fietsers zijn.</p>	Zie antwoord 64

<p>67 Van Merlenlaan Oost - Raadhuisplein; behoud printasfalt</p> <p>essentieelUitgangspunt is dat om het ontwerp te realiseren slechts het wegdek aanpassing behoeft; vervanging van de in 2007/2008 reeds vernieuwde riolering is onzinnig. Indien dit incorrect is, dan horen wij dit graag.In het plan is de vervanging van het huidige printasfalt door gebakken klinkers opgenomen. Dit betekent voor ons deeltraject terug naar af, terug naar de situatie van voor de herinrichting van 2007-2008. Destijds zijn weloverwogen beslissingen genomen die geleid hebben tot de keuze van de gemeente om printasfalt aan te brengen. Wellicht kunt u voor uw informatie de redentatie hierachter in uw archieven nalezen.Het behoud van dit asfalt is mede in het belang van de gemeente. Tezamen vormen de huizen aan dit traject het beschermd dorpsgezicht, ensemble Raadhuisplein/Van Merlenlaan. De gemeente heeft daarom de plicht om prioriteit te geven aan het vermijden van schade door trillingen. Het huidige printasfalt wordt door velen niet herkent als asfalt en past in het karakter van het beschermd dorpsgezicht. De keuze voor printasfalt is destijds door de gemeente zelf gemaakt. Aanpassing van de toplaag aan het onderhavige ontwerp lijkt dan ook de meest geschikte keuze. Namelijk, uit onderstaande argumenten blijkt dat het een zekerheid is dat herbestrating met klinkers de trillingsoverlast van weleer zal doen herleven. Dit is niet acceptabel!Uw reactie op opmerking #28 luidt: Vruchtverkeer zal ook na de herinrichting gebruik kunnen blijven van de Van Merlenlaan. Dat is correct. Het weren van vruchtverkeer valt buiten de scope van dit project (#154) en een verbod voor vruchtverkeer wordt niet ingesteld (#75). Door algemene bekendheid met deze doorgaande route en bij gebrek daaraan het typisch gebruik van navigatie, zal aanpassing van de bewegwijzering zoals voorgesteld in #88 en #89, hier geen impact op hebben. Vermindering van de aantrekkelijkheid van deze route door een 30km inrichting is dan ook een ongeloofwaardige voorstelling van zaken. Geconcludeerd kan worden dat, reëel gezien, het verkeer niet zal verminderen. Dit is hier ook niet de inzet.#234 De bewoners van Van Merlenlaan 9 geven aan trillingsoverlast te ondervinden welke (slechts) verergert door het verkeersplateau. Dit ondanks dat het huis van de weg af staat. De huizen aan ons deeltraject staan pal aan de weg en zijn daardoor significant meer onderhevig aan trillingen. Dit was bij de herinrichting in 2007/2008 een doorslaggevende reden om de klinkers te vervangen door (print)asfalt.#222 U geeft aan geen zekerheid te kunnen geven dat de gecombineerde snelheidsbeperkende maatregelen een positief effect zullen hebben op de ervaren geluids- en trillingsoverlast; dit is slechts een aanname. Bovendien geldt dit alleen voor de Van Merlenlaan West. Immers op ons deeltraject geldt al een</p>	<p>Zie antwoord 64</p>
---	------------------------

	<p>maximum snelheid van 30km/uur. In uw reactie op #28 geeft u aan dat een geluidsreducerend wegdek met klinkers niet, maar met asfalt wel mogelijk is. NB geluid = trilling. Hiermee erkent u dat door teruggang naar klinkers de trillingsoverlast zal stijgen. Uit uw reactie op #186 blijkt dat bestrating van een 30km weg met klinkers niet in alle gevallen het uitgangspunt is. Uitzonderingen zijn dus mogelijk. Tenslotte maken wij u erop attent dat sinds de aanleg van het printasfalt in 2007/2008 geen onderhoud nodig is gebleken. Het asfalt heeft daarmee bewezen een duurzame oplossing te zijn. Wij zijn erg blij met de solide, stabiele, trillingdempende onderlaag die ongeschonden al menige 40-tonner heeft doorstaan. Aanpassing van de toplaag aan het onderhavige ontwerp lijkt dan ook de meest geschikte keuze.</p>	
68	<p>&lt;opmerking gaat over van Merlenlaan tussen Henk Schoenmakerpad en Heimanslaan&gt; geen klinkers maar asfalt met klinker print</p>	<p>Er is geen reden om hier voor streetprint te kiezen. De snelheid wordt teruggebracht naar 30 km/uur en daar past een klinkerweg bij. Geluidsoverlast is dan niet meer aan de orde.</p>
69	<p>Op de Camplaan is nu asfalt wat er sinds 1997 ligt. Daar hebben de bewoners hard voor gestreden omdat de klinkers die er eerst lagen voor veel overlast en trillingen zorgden. Nu wordt er weer gesproken over klinkers en daar zijn we faliekant op tegen. Asfalt met klinkerprint, zoals op het Raadhuisplein is daarom een goed alternatief als de weg de uitstraling moet krijgen van een 30 km gebied.</p>	<p>Oude en ongelijk liggende klinkerverharding zorgt voor overlast. Op dit stuk worden nieuwe klinkers gebruikt vergelijkbaar met de binnenweg. Doordat de snelheid omlaag gaat en er nieuwe klinkerverharding met een goede fundering wordt toegepast wordt dit probleem voorkomen.</p>
70	<p>Met belangstelling heb ik kennis genomen van het schetsontwerp voor een duurzaam veilige inrichting van de van Merlenlaan enz. Volgens het ontwerp wordt de rijbaan van de Van Merlenlaan herstraat met klinkers. In 2007 is dat ook gebeurd met oude klinkers met als resultaat dat het wegdek er even beroerd bij is komen te liggen als voordien. Mijn vraag is of er bij de komende reconstructie van de laan nieuwe klinkers worden gebruikt waarmee wel een vlak wegdek kan worden bereikt, zoals bijvoorbeeld op de Binnenweg het geval is.</p>	<p>Voor de nieuwe weg worden nieuwe klinkers gebruikt, vergelijkbaar met de Binnenweg.</p>
71	<p>Mijn tweede vraag is waarom geen asfalt met steenprint wordt toegepast, zoals sinds 2007 ter hoogte van het raadhuis. Ik kan mij niet voorstellen dat dat duurder is dan de aanschaf van nieuwe klinkers en het arbeidsintensieve straten van de gehele Van Merlenlaan.</p>	<p>Voor de uitstraling van de weg is gebruik van klinkers beter. De klinkers komen op een goede fundering. Daarnaast is bij de snelheid van 30 km/uur het passender om klinkerverharding toe te passen. Daarnaast is het toepassen van asfalt duurder in aanschaf/aanleg en onderhoud (kortere levensduur).</p>
72	<p>Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: asfalt met klinkerprint en goede fundering voor gehele traject (asfalt met klinkerprint Van Merlenlaan /Raadhuisplein huidige 30-km wegdeel handhaven)</p>	<p>Zie antwoord 64 en 71</p>



73	<p>&lt;opmerking gaat over van Merlenlaan ter hoogte van Henk Schoenmakerpad&gt; Klinkers geven lawaai overlast maar zorgen er ook voor dat wij bij de bocht geen verkeer horen aankomen door het lawaai van verkeer dat van de andere richting komt. Graag asfalt met klinkerprint zoals op de VML Oost.</p>	<p>Voor de nieuwe weg worden nieuwe klinkers gebruikt, vergelijkbaar met de Binnenweg. De nieuwe klinkerverharding zal veel minder geluid en trillingen veroorzaken dan de bestaande, door toepassing nieuw materiaal op een goede fundering.</p>
74	<p>Verbeteringssuggestie - Minder lawaaiig wegdek</p>	<p>Voor de nieuwe weg worden nieuwe klinkers gebruikt, vergelijkbaar met de Binnenweg. De nieuwe klinkerverharding zal veel minder geluid en trillingen veroorzaken dan de bestaande, door toepassing nieuw materiaal op een goede fundering.</p>
75	<p>Tenslotte ontgaat het mij waarom het fietspad een klinkerverharding moet krijgen. Dat kan toch gewoon een tegelpad blijven, of een verharding met rood asfalt.</p>	<p>Om de bomen te beschermen die karakteristiek zijn voor de Van Merlenlaan is destijds bij de aanleg van dit fietspad gekozen voor een elementen verharding ipv asfalt. Ook in dit project kiezen we voor deze oplossing waarbij we zijn uitgegaan van klinkerverharding in elleboog verband. Dit vanwege de sfeer en uitstraling.</p>
76	<p>Ik zou graag nadrukkelijk willen verzoeken om de bestrating met geluid/tril-dempende klinkers te doen. Van alle klachten is het tril en geluidsoverlast verreweg voor ons en ik weet voor diverse andere bewoners het meest pregnante probleem. Het verpest voor een zeer groot deel het leefklimaat op de van merlenlaan.</p>	<p>Voor de nieuwe weg worden nieuwe klinkers gebruikt, vergelijkbaar met de Binnenweg. De nieuwe klinkerverharding zal veel minder geluid en trillingen veroorzaken dan de bestaande, door toepassing nieuw materiaal op een goede fundering.</p>
77	<p>In mijn hoedanigheid als boomkweker ( RMTS/HOTA Boskoop) en als oud directeur Empelen en van Dijk ( boomkwekerijen, groenvoorziening ) verzoek ik u het wegdek, momenteel bestaand uit straatklinkers na de renovatie van het rioolsysteem te vervangen door asfalt.Mijn motivatie hiertoe is als het volgt:* Grenzend aan het wegdek staan veel bomen op de gemeente grond maar, pal aan de weg, staan er eveneens veel bomen in de aangrenzende tuinen. Zoals u bekend zal zijn veroorzaken de wortels van de bomen door de groei vaak een opwaartse werking welk een verstoring( hobbel) geeft aan het klinker wegdek, met als gevolg geluidsoverlast. Het herstel van het wegdek met klinkerbestrating veroorzaakt, in tegenstelling van herstel met asfalt, vaak verzakking welk weer moeilijk is te herstellen.* De motivatie dat asfaltering, t.o.v. klinkerbestrating, niet waterdoorlatend is kan opgeheven worden met het z.g.n. hemelwater-infiltratiesysteem. Dit door gekoppeld aan de straatkolken infiltratiekoffers te plaatsen zodat een groot deel van het hemelwater niet direct wordt afgevoerd maar in de grond wegzakt en gunstig is voor de bomen en het grondwaterpeil.</p>	<p>Voor de nieuwe weg worden nieuwe klinkers gebruikt, vergelijkbaar met de Binnenweg. De nieuwe klinkerverharding zal veel minder geluid en trillingen veroorzaken dan de bestaande, door toepassing nieuw materiaal op een goede fundering. Daarnaast zijn de geconstateerde schadebeelden niet veroorzaakt door bomen en/of boomwortels. Het herstellen van schades is overigens bij een klinkerverharding beter te herstellen dan asfalt met streetprint. Herstel hiervan is altijd zichtbaar, visueel niet fraai en kostbaar.</p>

78	Is het zo dat er nieuwe inzichten zijn tav klinkers-monumentale bomen versus geluidsdempend asfalt - monumentale bomen. Hetgeen bij de vorige verandering van het wegdek leidde tot klinkers op de van Merlenlaan en geluidsdempend asfalt op de Raadhuisplein. De Beukenbomen zijn te gevoelig voor verandering water toevoer en asfalt op de wortels. De wortels kunnen daarbij ook het asfalt omhoog duwen wat weer meer onderhoud aan het wegdek tot gevolg heeft.	Het asfalt met streetprint is in het Raadhuisplein / de Van Merlenlaan-oost toegepast vanwege oude bebouwing dicht op de weg, waarbij ook enige trillingshinder van zwaar verkeer werd voorzien. Voor het overige deel van de Van Merlenlaan geldt dit niet.
79	<opmerking gaat over van Merlenlaan> Overlast geluid; (1) wegdek moet vervangen worden door geluidsdempend asfalt (mogelijk in look en feel van gebakken steentjes). Verzakkingen leiden tot veel herrie van auto's, los materiaal op trailers etc	Zie antwoord 73.
80	Kunt u mij informeren wat wandelpad, half-verharding is? Wat komt er in de praktijk op de grond.	In het voorlopig ontwerp zijn we uitgegaan van een halfverharding (Nobre Cal).

### Opmerkingen over verlichting

81	In het SO is er ook sprake van vervanging van de straatverlichting. In 2008/2009 is er zeer veel aandacht aan de verlichting besteed . De straatlantaarns zijn afgestemd op de omgeving van het gemeentehuis en er is rekening gehouden met de woningen .Omdat de lantaarnpalen korter zijn schijnt het licht in de woningen. Vaak een ongewenste situatie voor de bewoners maar samen met de gemeente zijn we tot een oplossing gekomen, die naar ieders tevredenheid is en dus behouden moet blijven.	Het verlichtingsplan dient nog nader te worden uitgewerkt. Bij het plaatsen van de nieuwe verlichting zal dit aspect opnieuw de aandacht krijgen.
82	verlichting flessenhals/raadhuisplein. Er in het korte verleden zeer veel moeite gedaan om optisch een mooi geheel te verkrijgen rondom raadhuis. Iedereen zeer tevreden. verlichting is veel besproken in het verleden . Wij zien geen reden waarom dat zal moeten veranderen.De afstand van de lantaarns in de woningen is minimaal.Ook de sfeer van het licht is zoooo belangrijk warm classic. Er is in het verleden alle moeite geda	Het verlichtingsplan dient nog nader te worden uitgewerkt. Bij het plaatsen van de nieuwe verlichting zal dit aspect opnieuw de aandacht krijgen.
83	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: lage ledlantaarns, zoals op de Van Doornkade	Het verlichtingsplan dient nog nader te worden uitgewerkt. Bij het plaatsen van de nieuwe verlichting zal dit aspect opnieuw de aandacht krijgen.

### Opmerkingen over groenvoorzieningen

84	Geachte Medewerker Heemstede. Wat is de ruimte tussen de groenstrook en de erfscheiding van de woningen aan de valkenbugerlaan noord in het ontwerp. Zijn deze breed genoeg om over te lopen?	De strook tussen de erafscheiding en de groenstrook is breed genoeg om overheen te kunnen lopen.
----	---	--

85	<opmerking gaat over Valkenburgerlaan 30A> Geachte Medewerker Heemstede. Er is geen opgang voorzien bij de toegang tot mijn woning, de strook moet iets korter worden op het aangegeven punt. Dank	Bij de detailuitwerking wordt dit aangepast.
86	Kunt u ons informeren welke boomsoort geplant gaat worden op de valkenburgerlaan noord?	Er is nog geen definitieve keuze voor een boomsoort gemaakt. We gaan uit van robuuste soorten die passen op de locatie.
87	<opmerking gaat over aansluiting van Merlenlaan op Raadhuisplein> Het ontwerp lijkt hier een hap te nemen uit de tuin van het Raadhuis en een van de door de tuinarchitect geplaatste hoekstenen te verwijderen. Klopt dit? Zo ja, wat is de reden om dit vrij recent gerealiseerde ontwerp aan te passen?	De inrichting van de tuin van het gemeentehuis wordt niet gewijzigd.
88	De bomen lijken bij het ontwerp op een andere plek te staan. Ik hoop echt dat er geen gezonde bomen gekapt en vervangen gaan worden?	In de Campiaan blijven de bestaande bomen staan, ook aan de Van Merlenlaan blijven de bestaande (en gezonde) bomen gehandhaafd. De bomen aan de Valkenburgerlaan worden vervangen. De huidige bomen zijn door de Europese Unie aangemerkt als 'invasief'. Dit betekent dat deze plantensoorten binnen de EU niet meer mogen worden gekweekt, verhandeld en toegepast. Daarom vervangen we ze voor beter passende boomsoorten.
89	<opmerking gaat over ruimte voor restaurant HOF van Heemstede> Graag geen groenstrook voor de deur, dit i.v.m. het terras	Wordt aangepast in de definitieve tekening.
90	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: meer groen en verduurzamen: de kans om dit traject in 1x toekomstgericht in te richten	Het nieuwe ontwerp biedt meer ruimte voor groen en zal het oppervlak bestrating verminderen. Daarmee werken we naar meer klimaatadaptatie in de wijk.

## Overige opmerkingen

91	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: eventueel uitwijkplaatsen voor vrachtverkeer/autoverkeer creëren	Dit is niet nodig en lokt ongewenst gedrag uit (sneller rijden).
92	Gewenste aanpassing op het voorgestelde SO ontwerp: glasvezel aanleggen KPN, etc	Project wordt gemeld aan de Nutspartijen zodat zij in gelegenheid worden gesteld hun kabelwerkzaamheden te combineren of vooruitlopend uit te voeren.
93	<opmerking gaat over oostzijde Valkenburgerlaan> Bij uitrijden parkeervakken loodrecht op rijbaan is er weinig overzicht op verkeer en met name fietsers. Parkeervakken schuin plaatsen levert meer overzicht bij het uitrijden.	Nee. Dat leidt niet tot een beter zicht op aankomende fietsers. Het maakt het voor verkeer van of naar de richting waarin de vakken niet makkelijk toegankelijk zijn, ook noodzakelijk extra verkeersmanoeuvres te doen. We realiseren een reststrook tussen de haaksparkeervakken en de fietsstrook. Hierdoor rijdt een auto bij het uitrijden nog niet direct de strook op. Op dat moment is het zicht beter ook beter op elkaar.
94	<opmerking gaat over oostzijde Valkenburgerlaan> Is het voor de veiligheid van fietsers niet beter als de parkeervakken schuin geplaatst worden?	Zie antwoord 93.

95	<opmerking gaat over oprit Herenweg 56> Ten gevolge van het lommerrijke groen op het 2e voorstel, kon ik niet goed zien of mijn oprit aan de van Merlenlaan intact blijft ?	Deze blijft intact.
96	Op het ontwerp is de ontsluiting van ons perceel verdwenen. Wij hebben samen met de bewoners van Herenweg 52 een gezamenlijke inrit naar onze respectievelijke garageinritten.	Dit is inmiddels aangepast en gecorrigeerd in het voorlopig ontwerp.
97	Geacht Team, de stoep van de Valkenburgerlaan moet tijdens de markt vrijgehouden worden voor brandweer en ambulance, vandaag lukt dat niet, de markt zet zich steeds breder op en er kan geen voertuig langs. Kan hier rekening mee gehouden worden.	Dit is gemeld aan de marktmeester.
98	<opmerking gaat over Burghavepad t.h.v. Meerlhorst> Het zou goed zijn om hier een doorgang in het hek te maken, zodat bewoners van de Merelhorst niet de van Merlenlaan hoeven over te steken om naar de Binnenweg of het Raadhuis te gaan.	Is verwerkt in het voorlopig ontwerp.
99	Trillingen. Door de kuilen en het harde rijden van de vrachtwagens trilt het hele huis, dit gebeurt ook al vanaf 's ochtends vroeg en is soms angstaanjagend. We zijn bang dat er structurele schade aan het huis is ontstaan.	De nieuwe klinkerverharding zal veel minder geluid en trillingen veroorzaken dan de bestaande, door toepassing nieuw materiaal op een goede fundering.