

Voorlopig Ontwerp
Herinrichting Bloemendaalseweg inclusief Voorbuurt

Nieuw *authentiek* Bloemendaal

VE-R

Voorlopig ontwerp

Herinrichting Bloemendaalseweg inclusief Voorbuurt

Nieuw *authentiek* Bloemendaal

Colofon

Voorlopig Ontwerp

Herinrichting Bloemendaalseweg inclusief Voorbuurt

In opdracht van: Gemeente Bloemendaal

Ontwerp: **VE-R** landschapsarchitectuur & stedenbouw

Verkeersonderzoek: Witteveen+Bos

Bezoekersmonitor: RMC

Maart 2026

Inhoudsopgave

1. Inleiding	6	4.4.4 Plandeel straat met winkels: Plein voor de Albert Heijn	64
2. Analyse en onderzoek	8	4.4.5 Plandeel straat met winkels: Vanaf kruising Zomerzorgelaan tot kruising De Genestetweg	74
2.1 Bestaande situatie	9	4.4.6 Plandeel straat met winkels: Vanaf De Genestetweg tot de Rustenburgherweg	82
2.2 Kwaliteiten en knelpunten	11	4.4.7 Plandeel Rustenburgherweg (oostzijde)	84
2.3 Onderzoek bezoekersmonitor (RMC)	13	4.4.8 Plandeel Vanaf Rustenburgherweg tot Kerkplein	86
2.4 Ontwikkeling in de tijd	14	4.4.9 Plandeel Kerkplein	88
2.5 Verkeersonderzoek (Witteveen+Bos)	15	4.4.10 Plandeel Zomerzorgelaan (oostzijde)	89
3. Wat vooraf ging aan het VO	16	4.4.11 Plandeel Koepellaan	92
3.1 Inleiding	17	4.5 Facetten	94
3.2 De denkrichtingen	18	4.5.1 Voetgangersruimte	96
3.3 Evaluatie van de drie denkrichtingen	23	4.5.2 Voetgangersoversteek- en auto'pauze' plaatsen	98
3.4 Schetsontwerp	24	4.5.3 Fietroute	100
3.4.1 Participatie binnen het schetsontwerp	24	4.5.4 Fietsparkeren	102
3.4.2 Het schetsontwerp	25	4.5.5 Routing autoverkeer (standaard)	104
3.4.3 Rijrichting en parkeren	33	4.5.6 Routing autoverkeer tijdens venstertijden	112
3.5 Evaluatie van het Schetsontwerp	34	4.5.7 Parkeren (bestaande situatie)	114
3.5.1 Conclusie rijrichtingen	35	4.5.8 Parkeren in het plan	116
3.5.2 Conclusie parkeren & Koepellaan	36	4.5.9 Speciale parkeervoorzieningen	118
3.5.3 Conclusie Kerkplein	37	4.5.10 Laden en lossen	120
3.5.5 Input voor Voorlopig Ontwerp	38	4.5.11 Terrassen en uitstallingen	122
4. Het Voorlopig Ontwerp	40	4.5.12 Openbare zitgelegenheden	124
4.1 Inleiding op het ontwerp	41	4.5.13 Bomen	126
4.2 Conceptueel ontwerp	42	4.5.14 Plantenborders	128
4.3 Plankaart	43	4.5.15 Verlichting	130
4.4 Plandelen	50	4.5.16 Nutsvoorzieningen	132
4.4.1 Plandeel Voorbuurt: Vanaf Mollaan tot kruising Dr. Dirk Bakkerlaan	52	Bijlagen	134
4.4.2 Plandeel Voorbuurt: Plein voor het Hemeltje	55	A. Opmerkingenmatrix op het Schetsontwerp	135
4.4.3 Plandeel Voorbuurt: Vanaf kruising Dr. Dirk Bakkerlaan tot kruising Hartenlustlaan	62	B. Parkeerdrukmeting Bloemendaalseweg	177
		C. Modelanalyse voorgestelde wijzigingen verkeerscirculatie centrum Bloemendaal	202

Hoofdstuk 1

Inleiding

In november 2023 heeft de gemeenteraad van Bloemendaal het college gevraagd om een totaalontwerp te maken van de winkelstraat en de Voorbuurt.

Waarom?

De inrichting van de winkelstraat is bijna 25 jaar oud en voldoet niet meer volledig aan de wensen van de gebruikers. Daarnaast moet de riolering in de Bloemendaalseweg worden vervangen. Tevens hebben de winkeliers een pleitnota ingediend met ideeën voor een nieuwe inrichting. Initiatiefnemers uit de voorbuurt hebben de wens aangegeven om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Overige constateringingen zijn:

- Samenhang ontbreekt tussen het Noordelijk en Zuidelijk deel.
- De inrichting van de straat is in de loop der jaren rommelig geworden.
- Veranderend gebruik door de voetganger, de fietser en de automobilist.
- Autoverkeer voor de winkelstraat levert druk op de omliggende straten.

Deze punten hebben ertoe geleid dat de gemeente aan de slag is gaan met de nieuwe inrichting van de winkelstraat en de Voorbuurt.

Doelstelling opgave

Doel is om een integraal ontwerp voor de publieke ruimte van de Bloemendaalseweg te maken die de eenheid van de straat versterkt, een kwaliteitsslag maakt en het verblijfsgebied aangenamer maakt voor ontmoeting en verblijf. Daarbij moet de inrichting beter aansluiten bij de huidige vormen en wensen van gebruik en tegelijkertijd een dorps karakter behouden. Tevens is er de wens om de straat groener en klimaatadaptiever te maken. Dit Voorlopig Ontwerp is een resultaat van deze doelstelling.

Thema's

Bij de herinrichting van de Bloemendaalseweg spelen een aantal thema's, zowel direct gerelateerd aan de

straat zelf als aan de functies en het gebruik dat daar aan grenst:

- Aanbod en voorzieningen
- Verkeer en parkeren
- Landschap en groen
- Cultuur en historie
- Veiligheid
- Duurzaamheid

Het proces

In het voortraject om tot een ontwerp te komen zijn een aantal stappen doorlopen. In elke stap is naast de inbreng van vakkennis door experts ook steeds de ruimte geboden aan brede participatie. Daarin zijn de kerngroep, ondernemersraad en andere belanghebbenden geraadpleegd. Uiteindelijk zijn het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad verantwoordelijk voor het besluit.

In de eerste stap in 2024 is in gesprek met een kerngroep een verkenning gemaakt waarbij de kwaliteiten en uitdagingen van de Bloemendaalseweg naar voren zijn gekomen. Een serie kaarten en beschrijvingen zijn hier het uiteindelijke resultaat van geweest.

Begin 2025 is met deze inzichten een aantal denkrichtingen geschetst die eerst met de kerngroep en vervolgens met een grotere participatiesessie met bewoners, winkeliers en andere belanghebbenden is gedeeld. Na deze sessie is er een periode online de mogelijkheid geboden om reacties op de denkrichtingen te kunnen ophalen.

Medio 2025 is er een ondernemersbijeenkomst gehouden en eind juni is het Schetsontwerp gepresenteerd aan een grote groep belanghebbenden. Dit Schetsontwerp en opties of keuzes op onderdelen is opnieuw voorgelegd voor een periode voor reacties. De uitgebreide oogst van deze ronde van participatie is zorgvuldig afgewogen en meegenomen in zowel beantwoording als in aanpassingen en doorontwikkeling van het

Schetsontwerp tot een Voorlopig Ontwerp. Het resultaat van die doorontwikkeling in het plan is gevat in dit boekwerk.

Het Voorlopig Ontwerp zal door het college van burgemeester en wethouders aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Tevens zal er weer een publieks-informatiemoment worden georganiseerd om het Voorlopig Ontwerp toe te lichten.

Na instemming van de gemeenteraad met het Voorlopig Ontwerp start de Definitief Ontwerp fase, Technisch Bestek en Aanbesteding. In die fase zullen zaken als planning voor de uitvoering, tijdelijke maatregelen tijdens de uitvoering en dergelijke ook aan bod komen en met de omgeving gecommuniceerd worden.

Documentstructuur en leeswijzer

Dit Voorlopig Ontwerp document bestaat uit drie delen na deze inleiding:

- Analyse en onderzoek (hoofdstuk 2)
- Wat voorafging aan het VO (hoofdstuk 3)
- Het Voorlopig Ontwerp (hoofdstuk 4)

De nadruk ligt op hoofdstuk 4 waarin de huidige stand van zaken van het project in het Voorlopig Ontwerp wordt uitgelegd in beeld en woord.

De eerste twee delen in hoofdstuk 2 en 3 zijn ter ondersteuning van de richting van het ontwerp, de weg er naar toe in de stappen die hiervoor ook al kort onder 'Het proces' zijn beschreven, en samenvattingen van de analyse en onderzoeken die gedaan zijn in het ontwerpproces.

Hoofdstuk 2

Analyse en onderzoek

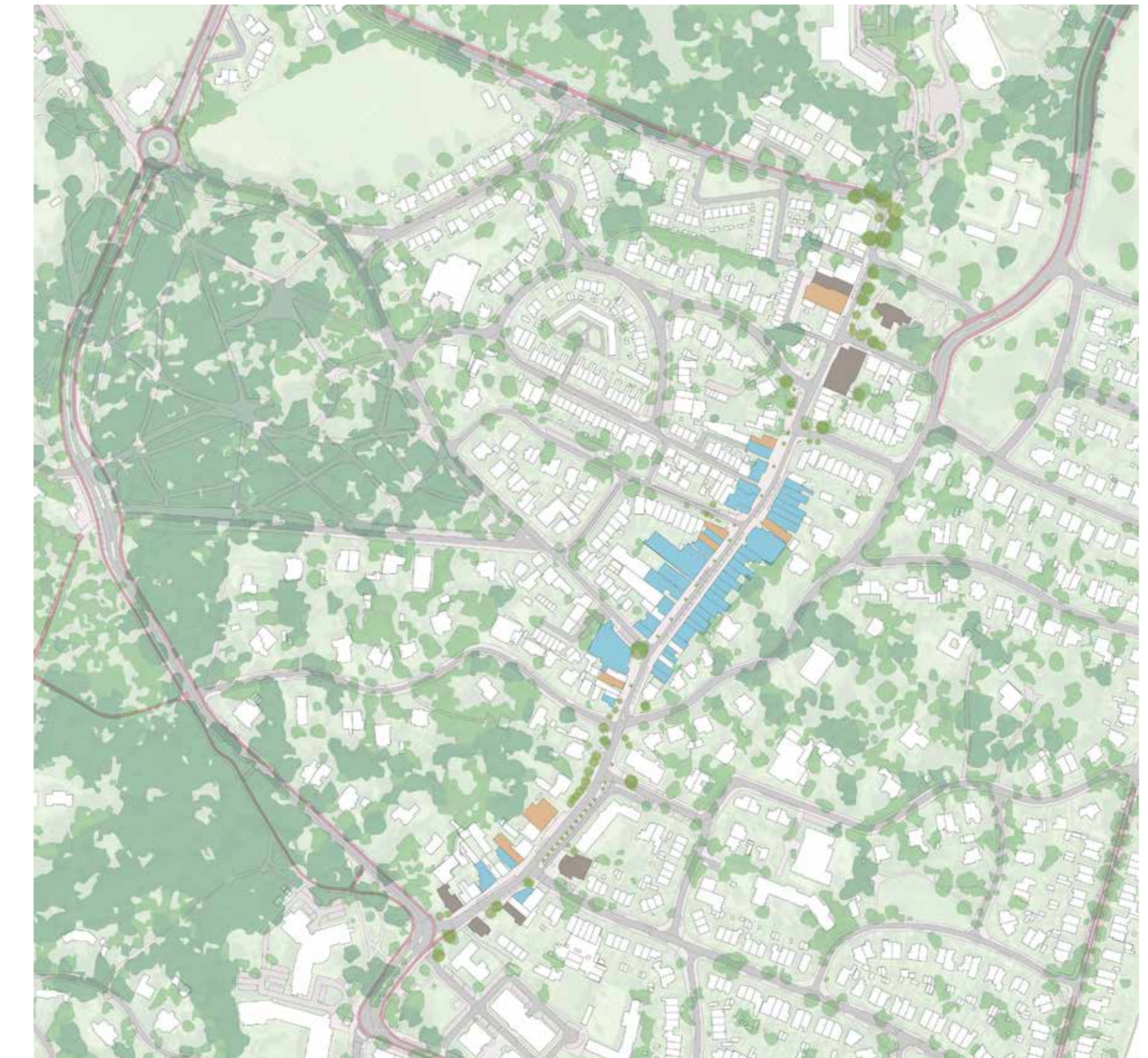
2.1

Bestaande situatie

De Bloemendaalseweg vervult in de huidige situatie een drievoudige functie: het is zowel winkelstraat, woongebied, als verkeersroute. Dit zorgt voor spanning tussen doorstroming van verkeer, woongenot en verblijfskwaliteit. In de Voorbuurt wordt de straat ervaren als stenig en verkeersgericht, terwijl zij historisch juist de statige entree naar het dorpscentrum was.

De inrichting van de winkelstraat (uit 1996) wordt inmiddels als gedateerd en versleten ervaren. Er zijn problemen met verzakte bestrating, wateroverlast bij stevige regenval en fietsonvriendelijke molgoten.

Daarnaast zorgen fietsparkeren, terrassen en uitstallingen regelmatig voor belemmeringen van de loopruimte. Voor voetgangers is de kwaliteit van de route onvoldoende. Er ontbreekt een obstakelvrije, comfortabele looproute door het gebied, wat met name voor ouderen en gebruikers van rollators en rolstoelen problemen oplevert.





Op sommige plekken wordt het trottoir ineens onderdeel van een terras. Daardoor krijgt het trottoir een minder publiek karakter. Als voetganger ben je even te gast op het terras van een horecagelegenheid. Allerlei attributen versterken dit effect (luifel, parasols, windschermen, reclameborden en bloembakken).



Een scherpe overgang van sfeer bij de kruising met de Hartenlustlaan waarbij de nadruk ineens bij de automobilist komt te liggen door materialisering (asfalt) en rijbaanbreedte.



Sommige winkels hebben een grotere invloed op de sfeer van de winkelstraat dan andere. Wanneer de uitstallingen een steeds groter gebied in beslag nemen en alles in dezelfde primaire kleuren wordt uitgevoerd, dan is het effect op de buitenruimte onevenredig groot.



Een hoogwaardig materiaal als de gebakken klinker kan er op termijn armoedig uit gaan zien als er ten behoeve van markeringen simpelweg overheen geschilderd wordt. Alternatief is bijvoorbeeld witte stenen in te straten. Of een andere kleur gebakken materiaal met een speciale 'niet parkeren' tegel.



Het straatprofiel in de Voorbuurt kent overvloedige ruimte voor de automobilist. Een erfenis uit de tijd dat er nog meer bussen reden en de nadruk op het autoverkeer groter was. Ook de oplossing met de ventweg was daar een gevolg van. Een inrichting die nu weinig passend meer is.



De prachtige plek onder de plataan, met het kunstwerk van de zittende vrouw, staat zwaar onder druk van alle elementen die hier geplaatst zijn. De kruising met de Zomerzorgelaan en de functies daar direct omheen brengen een grotere intensiteit aan gebruik met zich mee dan dat daar nu ruimte voor is.



Aan de oostzijde wordt de winkelstraat gedomineerd door een continue strook met parkeerplaatsen en weinig comfort voor de voetganger of gevoel van verblijfskwaliteit.



Het straatje aan de westkant van het kerkplein is mooi bestraat met gebakken klinkers en het terras afgebakend met een haag, wat bijdraagt aan de kwaliteit. De sfeer en kwaliteit van het huidige Kerkplein wordt ook door veel mensen als goed voorbeeld aangehaald tijdens de verkenning naar 'authentiek' Bloemendaal.

2.2 Kwaliteiten en knelpunten

Tijdens de verkenningfase zijn analyses gedaan naar de kwaliteiten en knelpunten vanuit het perspectief van zowel bewoners, winkeliers, bezoekers als professionele experts. Op deze pagina zijn de belangrijkste kwaliteiten uit die inventarisatie benoemt en gemarkeerd op kaart. Op de volgende pagina de knelpunten.

Meest genoemde kwaliteitsaspecten van de huidige straat zijn: Groene kwaliteit, bredere en goed begaanbare delen van de straat, de combinatie van een goede bezetting van de winkelruimtes met overal wonen daarboven, en steevast de kwaliteit van het Kerkplein als voorbeeld.

*Authentiek dorpslandschap
Sfeervolle straat (Genestetweg)*

*Beeldbepalende bomengroep
Ontmoetingsplek*

Authentiek dorpslandschap

Ruimte voor het hotel met terras

Groene kwaliteit 'de Rijk'

Gevels met hoge erfgoedkwaliteit

Groene kwaliteit Bispinckpark



*Gevels met hoge erfgoedkwaliteit
Het Kerkplein heeft veel kwaliteit*

Breder stuk met horeca en terras

Breed voetgangersdeel

Boodschappenstraat

Beeldbepalende Veldesdoorns

Grote plataan

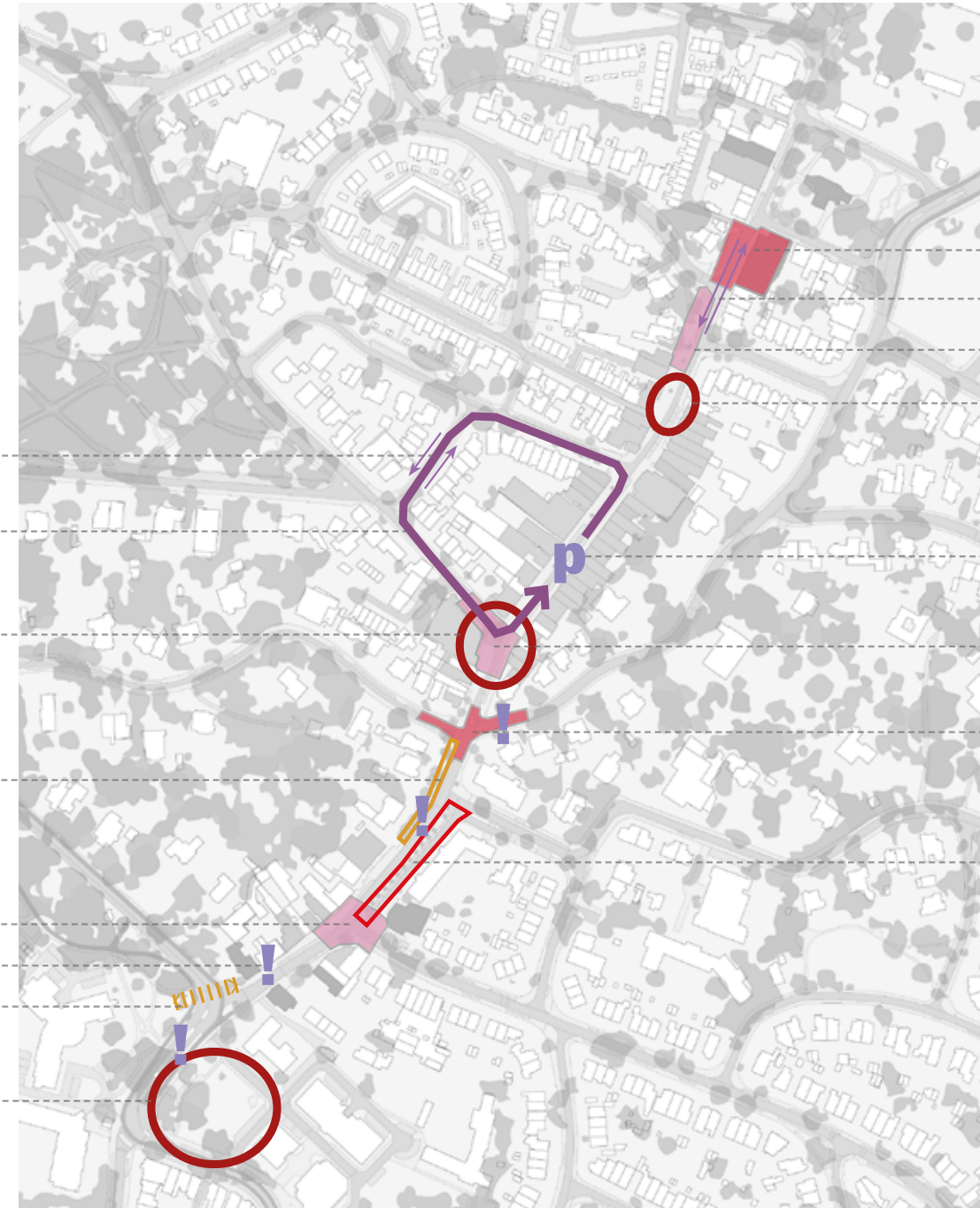
Kenmerkend groen straatbeeld

Overal wordt gewoond

Kwaliteiten Bloemendaalseweg en omgeving

De meest genoemde knelpunten van de huidige straat zijn: Te weinig ruimte voor voetgangers, overlast van circulerend verkeer op zoek naar parkeerplaatsen, rommelige openbare ruimte met veel obstakels en laagwaardige inrichting, overlast van hangjongeren op bepaalde plekken, en te hard rijden.

- Te smal profiel voor tweerichtingen autoverkeer*
- Circulerend autoverkeer op zoek naar parkeerplaats*
- Overlast van hangjongeren en criminaliteit*
- Te weinig ruimte voor voetgangers*
- Gebrek aan publieke verblijfsruimte*
- Te hoge snelheid autoverkeer*
- Oversteekbaarheid van Mollaan*
- Belemmering in gebruik door hangjongeren*



- Haaksparkeren en garage niet passende functies*
- Tweerichtingen autoverkeer*
- Laagwaardige inrichting*
- Belemmering in gebruik door hangjongeren*
- Parkeerdruk / beleving auto-overlast*
- Rommelige openbare ruimte met veel obstakels*
- Kruising is onduidelijk en er wordt te hard gereden*
- Ventweg is overbodig, ruimte anders benutten*

Knelpunten Bloemendaalseweg en omgeving

2.3 Bezoekersmonitor

In het onderzoek is in de straat met behulp van metingen en tellingen bijgehouden:

- hoeveel bezoekers zich in de winkelstraat bevinden;
- waar de klanten van winkeliers vandaan komen;
- wie de klanten van winkeliers zijn;
- wat de klanten van winkeliers besteden.

Tussen 2018 en 2023 is de drukte in winkelstraten veranderd. Ook winkelpatronen en het koopgedrag van consumenten fluctueren. Deze ontwikkelingen hangen mogelijk deels samen met de COVID-19-periode.

Een belangrijke conclusie uit het onderzoek is dat in 2023 meer dan de helft van de bezoekers van de winkelstraat per fiets komt (58%). Daarna volgen bezoekers die met de auto komen (23,4%), voetgangers (12,4%) en grote voertuigen (6,2%).

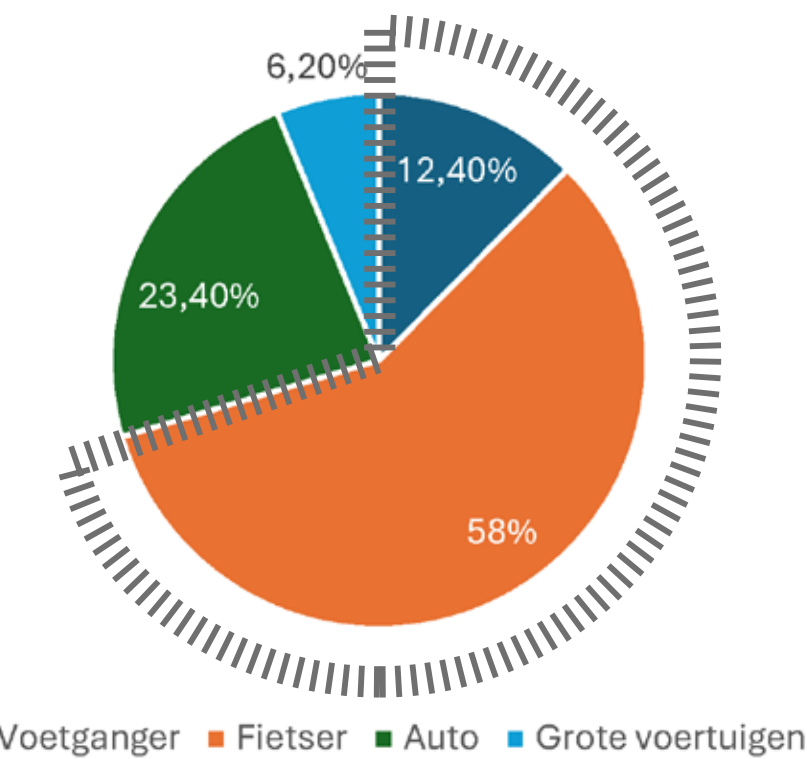
De gemiddelde snelheid van auto's in de winkelstraat bedraagt circa 19 km/u.

Gemiddeld kiezen consumenten voor Bloemendaal vanwege:

- de nabijheid van huis;
- de kwaliteit van het winkelaanbod;
- de aanwezigheid van specifieke winkels.

Daarnaast wordt de bereikbaarheid per fiets en te voet als belangrijk ervaren.

Het onderzoek van de bezoekersmonitor is uitgevoerd door RMC in de periode voorafgaand aan de verkenning en ontwerpfase voor de Bloemendaalseweg.



3/4 van de bezoekers is fietser of voetganger.

2/3 van het openbaar gebied vooral ingericht voor de auto.

De bezoekers van de Bloemendaalseweg vinden:

Bereikbaarheid: per fiets (31%) en te voet (25%) belangrijker dan per auto (10%) of de parkeermogelijkheden (7%).

De bezoekers van de Bloemendaalseweg komen naar de winkelstraat voornamelijk vanwege:

winkelaanbod (40%) en de specifieke winkels (46%).

2.4 Ontwikkeling in de tijd

Vóór de jaren '90 werd de Bloemendaalseweg volledig gedomineerd door auto's. De trottoirs bestonden uit betonnen tegels van 30 bij 30 centimeter, waren relatief smal en de straat was nog voorzien van asfalt. Daarnaast vond laden en lossen deels plaats op het trottoir.

In de jaren '90 is het winkelgedeelte van de straat heringericht met meer ruimte voor de voetganger en een bomenrij. Een situatie zoals die vandaag de dag nog steeds is. Maar ook in deze situatie neemt de auto nog steeds veel ruimte in beslag op plekken waar het krap is en veel functies strijden om een plek. Wat anders is dan in de jaren '90 is dat het gebruik van de straat is veranderd. Er wordt meer gefietst, er is behoefte aan ruimte voor de voetganger en plekken om te verblijven. In de opgave voor een herinrichting in onze tijd moeten die nieuwe verhoudingen en andere inzichten voor nu en de nabije toekomst uitdrukkelijk meegenomen worden om de straat in balans met de wensen van nu te brengen.



1979
Bron: Noord Hollands Archief



2025

2.5 Verkeersanalyse

Tijdens de winkeluren kent de Bloemendaalseweg een hoge parkeerdruk, waarbij parkeerders gemiddeld kort parkeren. Deze parkeerdruk leidt zichtbaar tot zoekverkeer: voertuigen rijden rondjes via De Genestetweg, Verlengde Koepellaan en Zomerzorgelaan op zoek naar een plek. Parkeerders kijken daarbij ook uit naar parkeerplaatsen in aangrenzende straten, waaronder De Genestetweg, Verlengde Koepellaan en Koepellaan.

Op zondagochtend is het beeld anders. De parkeerdruk is dan hoog op De Genestetweg, Verlengde Koepellaan, Bloemendaalseweg Noord en het Kerkplein, in tegenstelling tot de situatie tijdens winkeluren — het verschil tussen beide momenten is groot.

Wat betreft de verkeerssamenstelling valt op dat er meer fietsers dan automobilisten door het centrum rijden. Het laden en lossen van voertuigen vindt regelmatig op straat plaats, wat soms leidt tot zoekgedrag bij andere weggebruikers. Fietsers wijken in die gevallen soms uit via de voetgangerszone. Daarnaast steken veel voetgangers over op de Bloemendaalseweg.

Parkeerdruk, zoekverkeer en laden en lossen leiden tot een verkeersbelasting die overlast oplevert in de Bloemendaalseweg en in de omliggende straten. Het omlaag brengen van de verkeersintensiteit in de Bloemendaalseweg en het verplaatsen van parkeren kan wellicht voor een oplossing voor deze overlast zorgen. Dit is in het VO verder onderzocht met tellingen en een verkeersmodel. Zie hiervoor paragraaf 4.5.5.

Parkeerdrukmeeting Bloemendaalseweg en aangrenzende straten

Vrijdag 15:30



Parkeerdrukmeeting Bloemendaalseweg en aangrenzende straten

Zaterdag 13:00



Parkeerdrukmeeting Bloemendaalseweg en aangrenzende straten

Zondag 8:15



Hoofdstuk 3

Wat vooraf ging aan het Voorlopig Ontwerp

3.1

Kerngroep overleg over voorbereiding Denkrichtingen

Na de verkenningsperiode van begin 2024 is eind 2024 een aantal denkrichtingen geschetst, die begin 2025 eerst met de kerngroep en vervolgens met een grotere participatiesessie met bewoners, winkeliers en andere belanghebbenden is gedeeld. Na deze sessie is er een periode online de mogelijkheid geboden om reacties op de denkrichtingen te kunnen ophalen.

Kerngroepoverleg

Ter voorbereiding van de publieksbijeenkomst heeft een kerngroepoverleg plaatsgevonden en zijn aandachtspunten, opmerkingen en acties geïnventariseerd die op de denkrichtingen zijn gemaakt. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van die punten zoals begin 2025 opgehaald alvorens met de denkrichtingen naar buiten te gaan naar het grote publiek.

Verkeer

- Brede steun voor het terugdringen van zoekverkeer en het toepassen van eenrichtingsverkeer in enkele straten.
- Rijrichtingomdraaiing in denkrichting 2 blijft gehandhaafd om verschillen tussen de denkrichtingen helder te maken en effecten bespreekbaar te houden.
- Laden en lossen, hulpdiensten en fietsdoorstroming worden erkend als belangrijke aandachtspunten, maar volgen in een latere ontwerpfase.

Parkeren

- Parkeerdruk wordt als groot probleem ervaren, vooral rond winkelstraat en Kerkplein.
- Er wordt gekozen voor transparantie: per variant worden absolute parkeeraantallen genoemd.
- Vooralsnog geen wijziging van het parkeerregime (zoals vergunningen); eerst inzetten op inrichting en verkeersstructuur, daarna monitoren.
- Koepellaan blijft een belangrijk onderdeel van de parkeerstrategie en wordt integraal meegenomen.

Kwaliteit openbare ruimte

- Grote wens voor meer groen, herstel van laanstructuren (met name Koepellaan) en meer verblijfskwaliteit.
- Pleinvorming en vergroening worden positief ontvangen, mits passend bij het dorpse karakter.

Proces en presentatie

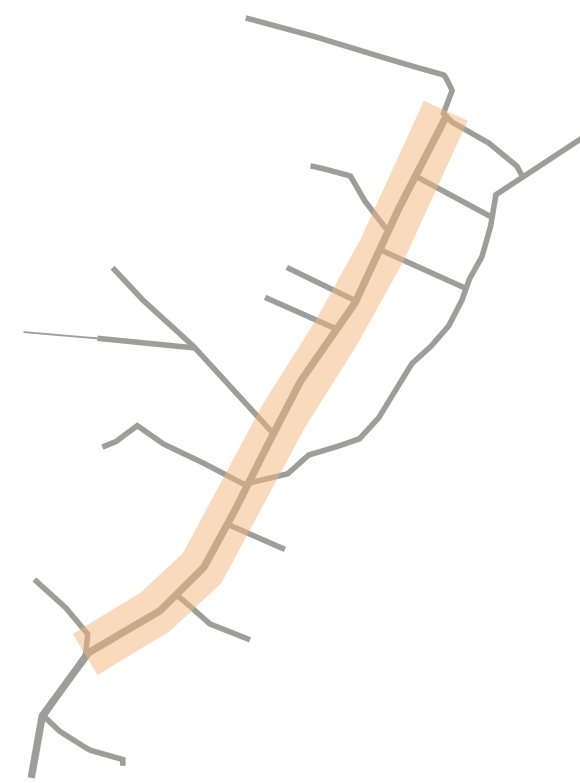
- Tijdens de kerngroep is geen voorkeur uitgesproken voor een denkrichting.
- Vanuit de kerngroep zijn er positieve reacties op inspirerende voorbeelden en het bredere toekomstverhaal.
- Voor de publieksbijeenkomst zijn er duidelijke panelen gemaakt per denkrichting, aangevuld met een aparte hoek voor algemene opmerkingen.
- Na de bijeenkomst is er een online platform via de gemeentelijke website voor enkele weken open geweest om reacties en voorkeuren op te halen.

Conclusie

Het vervolg na het kerngroepoverleg is geweest dat kort daarop een brede publiekspresentatie is gehouden om de denkrichtingen goed uit te leggen, verschillen scherp te tonen en inhoudelijke reacties op te halen. In deze fase is steeds benadrukt dat de denkrichtingen nog geen ontwerp zijn en dat er pas aan een eerste versie van een plan wordt gewerkt in de volgende stap van het Schetsontwerp.

3.2 De Denkrichtingen

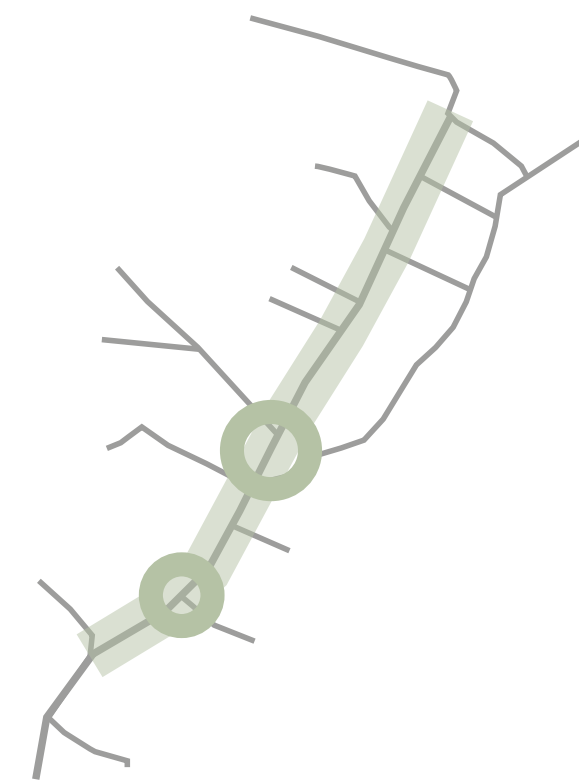
Voor de herinrichting van de Bloemendaalseweg en de Voorbuurt zijn drie denkrichtingen opgesteld. Elke denkrichting gaat anders om met de balans tussen verkeer, verblijfskwaliteit, groen en parkeren. Ze bouwen voort op dezelfde ambities – een aantrekkelijk, toekomstbestendig en samenhangend dorpshart – maar verschillen in de mate waarin ruimte wordt gegeven aan auto, fiets en voetganger.



(1) Eenheid

Hoofdlijn: optimaliseren van de huidige structuur en deze eenduidig vormgeven

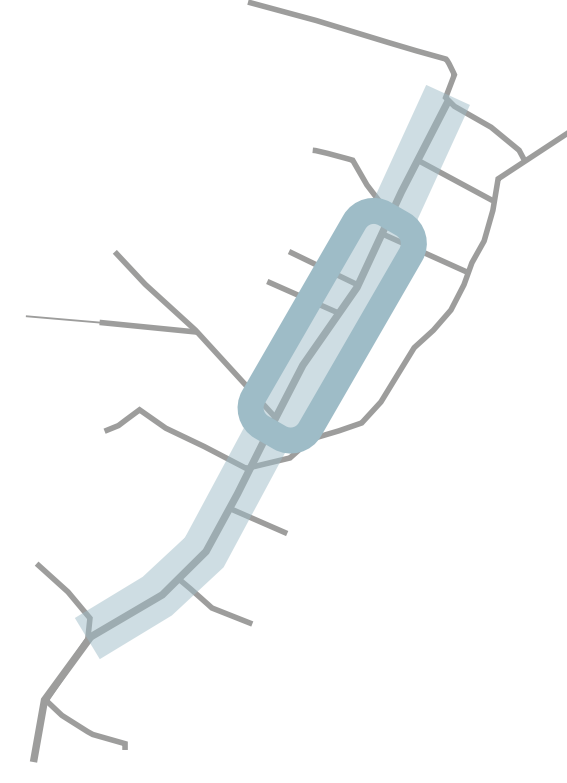
- Eenduidige inrichting van Mollaan tot Kerkplein (één straatbeeld).
- Meer ruimte voor voetgangers, vooral aan de westzijde.
- Auto blijft grotendeels in dezelfde rijrichtingen rijden.
- Aanpassing rijrichtingen (o.a. Zomerzorgelaan éénrichting) om zoekverkeer te beperken. Winkelstraat blijft “auto te gast”.



(2) Pleinen

Hoofdlijn: versterken van centrale plekken door pleinvorming

- Eenduidige inrichting met verbijzonderde pleinen (bij 't Hemeltje, AH en kerk).
- Over de hele straat veel ruimte voor voetgangers.
- Doorgaande fietsroute door het gebied.
- Autoroute via Voorbuurt en Hartenlustlaan; andere rijrichting in winkelstraat.
- Knip in autoroute op centrale plek (fietsers wel doorgang).
- Meer nadruk op verblijf en ontmoeting.



(3) Autovrij

Hoofdlijn: duidelijke keuze voor een autoluwe/autovrije winkelstraat

- Winkelstraat wordt autovrij.
- Veel meer ruimte voor groen, terrassen en verblijf.
- Fietsroute door voetgangersgebied.
- Auto kan tot Albert Heijn komen, maar beperkte doorrijmogelijkheid.
- Sterk accent op verblijfskwaliteit en dorps karakter.

Denkrichting 1 - Eenheid

Kenmerken

- Eenduidige inrichting van het openbaar gebied vanaf de Mollaan tot en met het Kerkplein.
- Vooral langs de gehele westzijde van de straat (zijde van café 't Hemeltje) meer ruimte voor de voetganger.
- De Zomerzorgelaan vanaf de winkelstraat wordt éénrichtingsverkeer. Rondjes rijden door bezoekers op zoek naar een parkeerplaats wordt voorkomen.
- De Koepellaan wordt éénrichtingsverkeer vanaf de Mollaan.
- Ondanks verwijderen enkele parkeerplaatsen toch in totaal meer parkeerplaatsen (12).



Verkeerscirculatie

- Tweerichting
- Eénrichting
- Aangepast



Denkrichting 2 - Pleinen

Kenmerken

- Verbijzondering van de openbare ruimte met pleinen bij café 't Hemeltje, voor de Albert Heijn en bij de kerk.
- Over de gehele lengte van de straat is er ruim baan voor de voetganger en een doorgaande route voor de fietser.
- De route voor de auto gaat door de Voorbuurt en dan over de Hartenlustlaan en dan via het noorden de winkelstraat in.
- Men kan parkeren in de winkelstraat of in de Koepellaan.
- Het aantal parkeerplaatsen neemt toe met 4 plekken (inclusief de aanpassingen in de Koepellaan).



Verkeerscirculatie



Denkrichting 3 - Autovrij

Kenmerken

- Veel ruimte voor de voetganger en fietser, waarbij focus op autovrije winkelstraat
- Meer ruimte voor groen en verblijven in de winkelstraat.
- Eenrichtingslus voor auto via Koepellaan, Zomerzorgelaan en zuidwaarts Bloemendaalseweg (richting de Voorbuurt).
- Het totaal aantal parkeerplaatsen neemt af met 8 plekken (inclusief de aanpassingen in de Koepellaan).



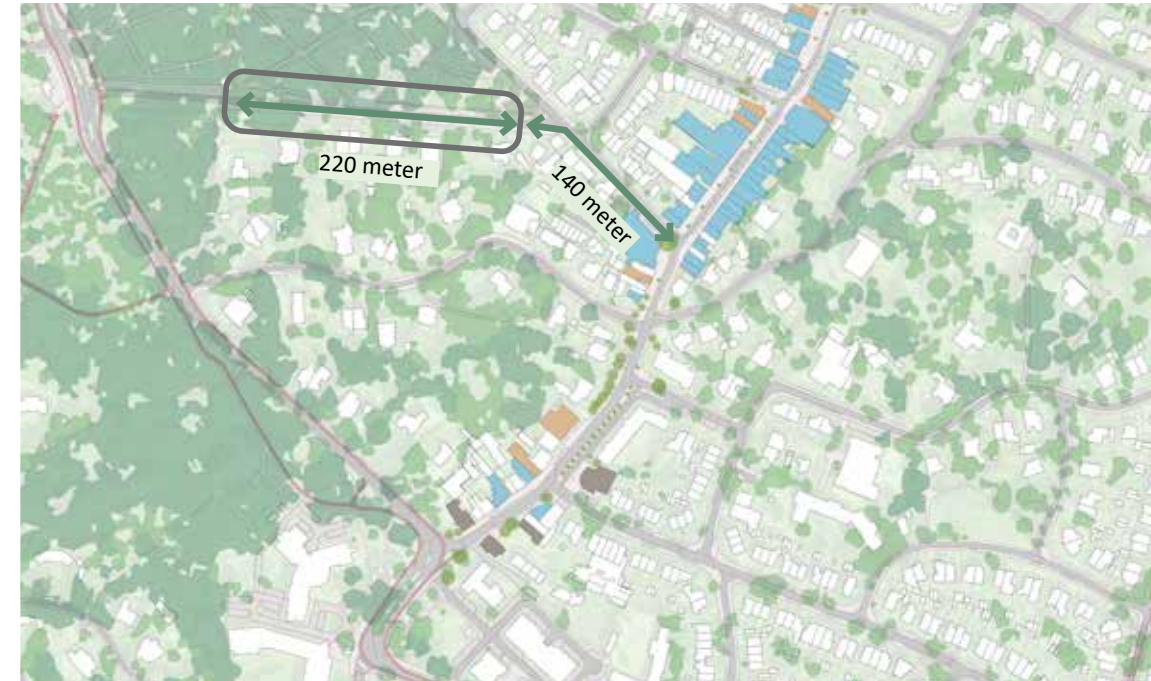
Verkeerscirculatie



Bouwsteen bij elke denkrichting: De Koepellaan

Kenmerken

- Meer groen maken door benutting van smallere rijbaan door éénrichtingsverkeer en smaller trottoir.
- Bosrand kwalitatief aanvullen.
- Meer parkeren: Door diagonaal parkeerplaatsen te maken aan een eenrichtingsstraat kunnen er aan de andere zijde langspaarplaatsen worden toegevoegd.
- Tussen elk groepje parkeerplaatsen bomen planten.
- Afstand tot winkelstraat is 140 meter.
- Het aantal extra parkeerplaatsen in de Koepellaan is 24.



Positie van de Koepellaan en afstand tot de winkelstraat



Schetsimpresie ter illustratie van de Koepellaan heringericht met meer groen, smallere rijbaan en ruimte voor parkeren



Sectie van de Koepellaan

3.3

Evaluatie van de drie denkrichtingen

Inzichten vanuit de brede publieksparticipatie

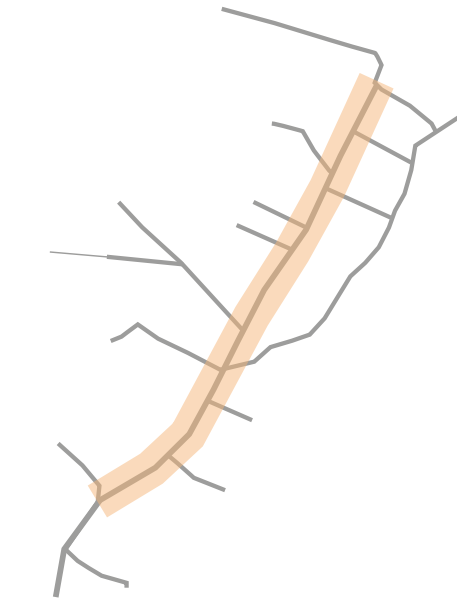
Na de informatieavond begin 2025 en de weken daarna dat online gereageerd kon worden op de drie denkrichtingen, zijn veel reacties opgehaald en heeft dit voor de gemeente en het ontwerpteam veel inzicht opgeleverd.

In globale zin werd Denkrichting 1 door velen gesteund, maar wordt ook vaak aangegeven dat inhoudelijke aanscherpingen nodig zijn om juist de grootste knelpunten uit de analyse ook structureel op te lossen.

Reacties die veel bijval voor Denkrichting 2 geven springen er juist uit door het ondersteunen van de sterke oplossingen voor de bestaande problemen. Tegelijkertijd zijn hier weer vragen over meer uitleg van wat er veranderd en een verdere zorgvuldige afweging van verkeerskundige gevolgen.

De reacties op Denkrichting 3 zijn veelal duidelijk: Een autovrije straat is best mooi, maar niet voor in Bloemendaal.

De gegeven reacties, en vooral die met onderbouwde reacties hebben geleid tot een waardevolle input voor het maken van een plan voor de herinrichting van de straat. In de volgende stap van het proces is dat gedaan door het Schetsontwerp te maken, te presenteren en verder reacties op te halen.



(1) Eenheid

Denkrichting 1 – Eenheid

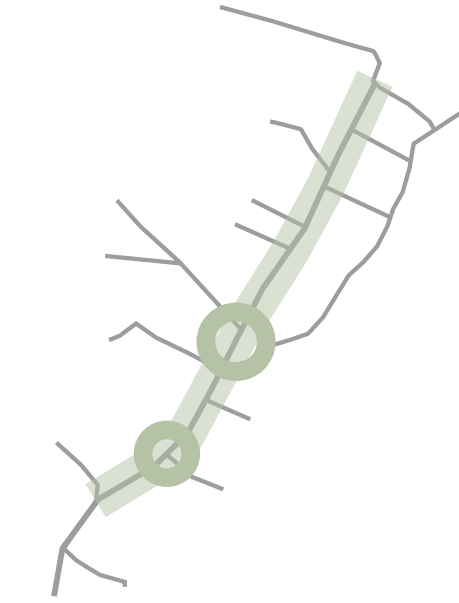
Kern: beperkte ingrepen, verbeteren van kwaliteit binnen het bestaande systeem

Waardering

- Sluit aan bij het karakter van Bloemendaal als boodschappenstraat
- Goede bereikbaarheid voor auto en fiets blijft behouden
- Meer eenheid, groen (bomen) en rust in het straatbeeld
- Minst ingrijpend en daarmee comfortabel voor ondernemers en bewoners

Kritiek / aandachtspunten

- Wordt door sommigen gezien als weinig visionair
- Fietsveiligheid en verkeerscirculatie vragen verre uitwerking
- Parkeerdruk en handhaving blijven belangrijke zorgen



(2) Pleinen

Denkrichting 2 – Pleinen

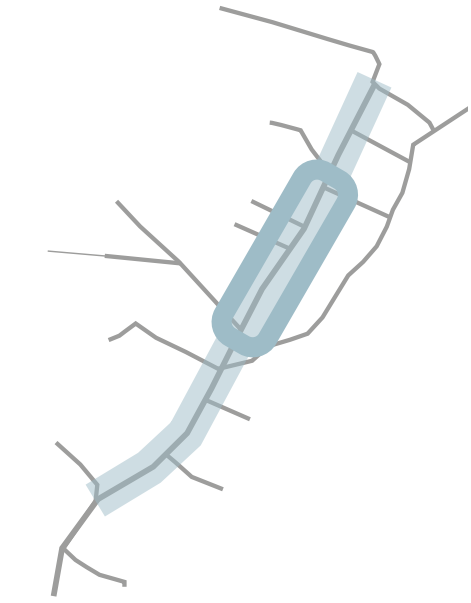
Kern: andere verkeerscirculatie, meer ruimte voor verblijf, fiets en voetganger

Waardering

- Meer verblijfsruimte, pleinen en groen
- Betere veiligheid bij knelpunten (o.a. AH-omgeving)
- Minder zoekverkeer, duidelijkere rolverdeling tussen auto, fiets en voetganger
- Helder ruimtelijk concept met toekomstwaarde

Kritiek / misverstanden

- Verkeerssysteem vaak onjuist geïnterpreteerd, vooral online
- Angst voor extra belasting van zijstraten en omrijden
- Weerstand tegen rijrichtingswijzigingen, los van de ruimtelijke kwaliteit



(3) Autovrij

Denkrichting 3 – Autovrij

Kern: autovrije winkelstraat

Bezwaren

- Past niet bij Bloemendaal als dagelijkse boodschappenstraat
- Grote zorgen over bereikbaarheid voor ouderen, minder validen en ondernemers
 - Verwachte leegstand en verlies aan vitaliteit
 - Voordelen (groen, verblijf) zijn ook haalbaar in andere denkrichtingen

3.4 Schetsontwerp

3.4.1 Participatie richting het Schetsontwerp

Na de evaluatie van de Denkrichtingen en inbreng vanuit de participatie en publieksreacties is een Schetsontwerp opgesteld. De inzichten uit die evaluatie zijn essentiële input voor het ontwerp en de principes die daarin meegenomen zijn.

Principes

Een aantal principes liggen ten grondslag aan het ontwerp:

- Niet kiezen voor één specifieke Denkrichting, maar een nieuw plan op basis van de weging van reacties en de sterke punten uit verschillende richtingen.
- De uniformiteit zoals in Denkrichting 'eenheid' bedoeld is, waarbij wordt uitgegaan van een algehele kwaliteitsimpuls voor de gehele straat.
- Het principe van 'pleinen' lost iets op rond de problematiek van verkeer en parkeren.
- Wanneer het omdraaien van de rijrichting wordt meegenomen voegt dat de Koepellaan actief toe aan het projectgebied.
- Meer groen over de gehele lengte van de straat toevoegen en daarmee het versterken van specifieke plekken.

Kerdoelstellingen voor het Schetsontwerp

- Veiliger: We lossen het verkeersonveilige kruispunt op bij het kruispunt Hartenlustlaan
- Leefbaarder: creëren ruimte, bijvoorbeeld bij het krapste punt bij Albert Heijn
- Toegankelijker: we zorgen voor overzicht en goede plaatsen om over te steken
- Gezelliger: We bieden prettige verblijfsruimte op de pleinen
- Groener en duurzamer, we voegen groen toe en hergebruiken materiaal waar dat kan.

Ondernemersbijeenkomst

Alvorens het Schetsontwerp te presenteren aan een breed publiek is in mei 2025 een ondernemersbijeenkomst geweest om nogmaals het ondernemersperspectief op de denkrichtingen en herinrichting in het algemeen te horen en tevens om het Schetsontwerp verder voor te bereiden. Enerzijds werd er in deze sessie veel steun voor denkrichting 2 'pleinen' gegeven. Anderzijds waren er goede gesprekken over de afwegingen tussen ruimte voor parkeren en verblijven.

Publieksbijeenkomst schetsontwerp

In juni 2025 heeft een publieksbijeenkomst plaatsgevonden over het opgestelde Schetsontwerp. Hierin werden de volgende opgaven voor de herinrichting besproken:

- Algemene doelstellingen: Zoals samenhang, kwaliteitsverbetering en veiligheid.
- Thema verkeer: Voetgangers, fietsers en auto's.
- Thema parkeren: Fiets en auto, gehandicapten-parkeren en laden & lossen.
- Thema groen: Bomen (bestaand, nieuw) en overige beplanting.
- Thema verharding: materialisering van de straat.
- Thema inrichtingselementen: Verlichting, afvalvoorzieningen, uitstallingen/terrassen, reclame-uitingen en kunstwerken.
- Thema riolering: Nieuw vuilwaterriool en gescheiden regenwater.

In de navolgende pagina's wordt een samenvatting van het schetsontwerp weergegeven ter naslag en achtergrond, met tot slot een toelichting op de opgehaalde reacties en de inzichten en verbeterpunten voor het Voorlopig Ontwerp.

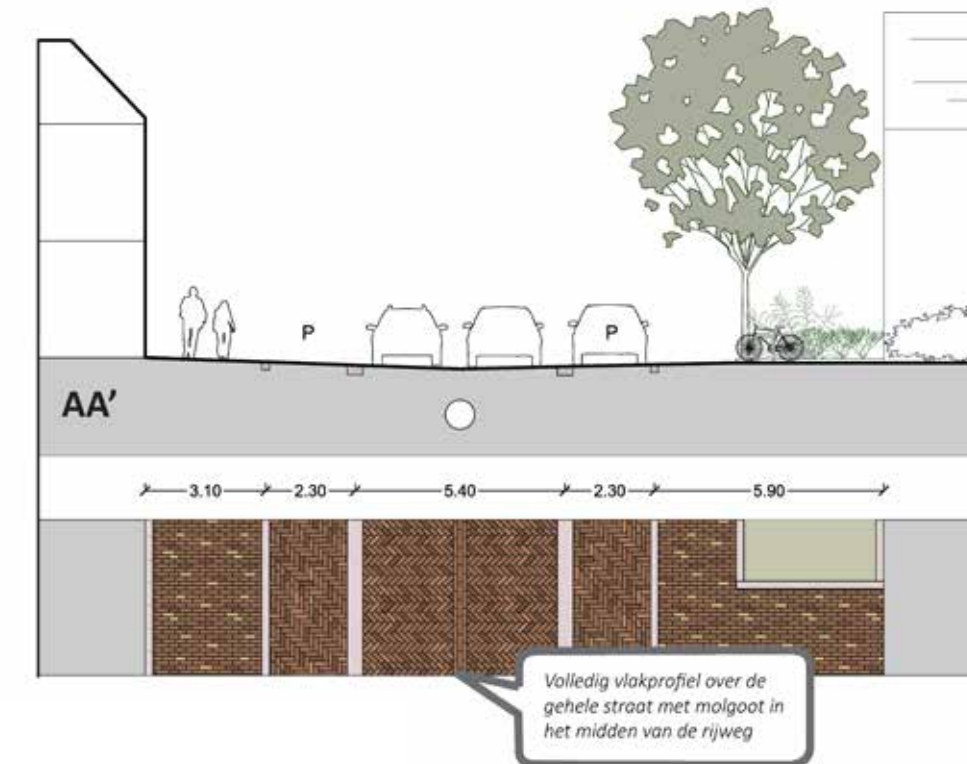
3.4.2 Het Schetsontwerp

Op deze pagina is de plankkaart van het Schetsontwerp van het gehele gebied vanaf Mollaan links tot en met Kerkplein rechts in één overzicht weergegeven. In de pagina's hierna wordt plandeel voor plandeel toelichting gegeven op de voorgestelde inrichting van het Schetsontwerp voor de Bloemendaalseweg.



Van Mollaan tot 't Hemeltje

In de entree van de Voorbuurt krijgt de straat een volledig vlak profiel met een centrale molgoot in het midden van de rijweg. Als hoofdmateriaal wordt baksteen toegepast, met op de pleinen en beplantingsborders een verbijzondering in natuursteen. Langs de rijweg worden brede banden aangebracht, zodat fietsers voldoende uitwijkruimte hebben. Daarnaast wordt aanzienlijk meer groen toegevoegd. Het kruispunt bij 't Hemeltje wordt ingericht als plein, met extra groen en meer ruimte voor verblijf.

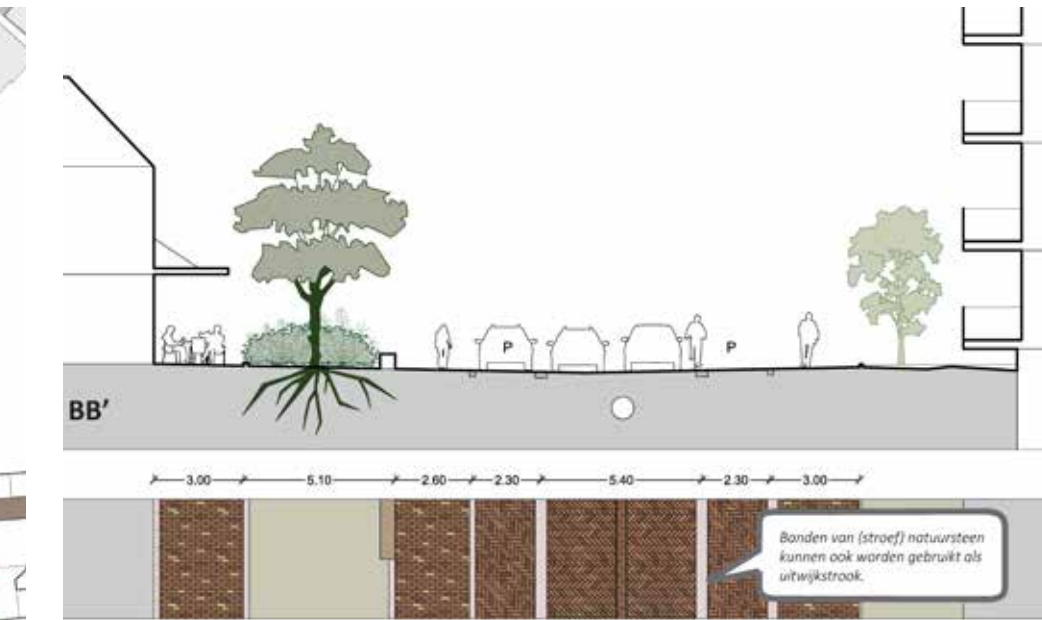


Schetsimpressie ter illustratie van het plein in de Voorbuurt ter hoogte van café 't Hemeltje

Van Dr. Dirk Bakkerlaan tot Vijverweg

In dit deel van de Voorbuurt verdwijnt de ventweg waar in de huidige situatie wordt geparkeerd. Hierdoor ontstaat aanzienlijk meer ruimte voor voetgangers. De bomen die als gevolg van deze ingreep moeten wijken, worden waar mogelijk elders in de straat hergebruikt. Om voldoende parkeergelegenheid te behouden, wordt langs beide zijden van de rijweg langsparkeren ingevoerd. Ook aan de Vijverweg wordt de ventweg verwijderd en vervangen door schuinparkeren.

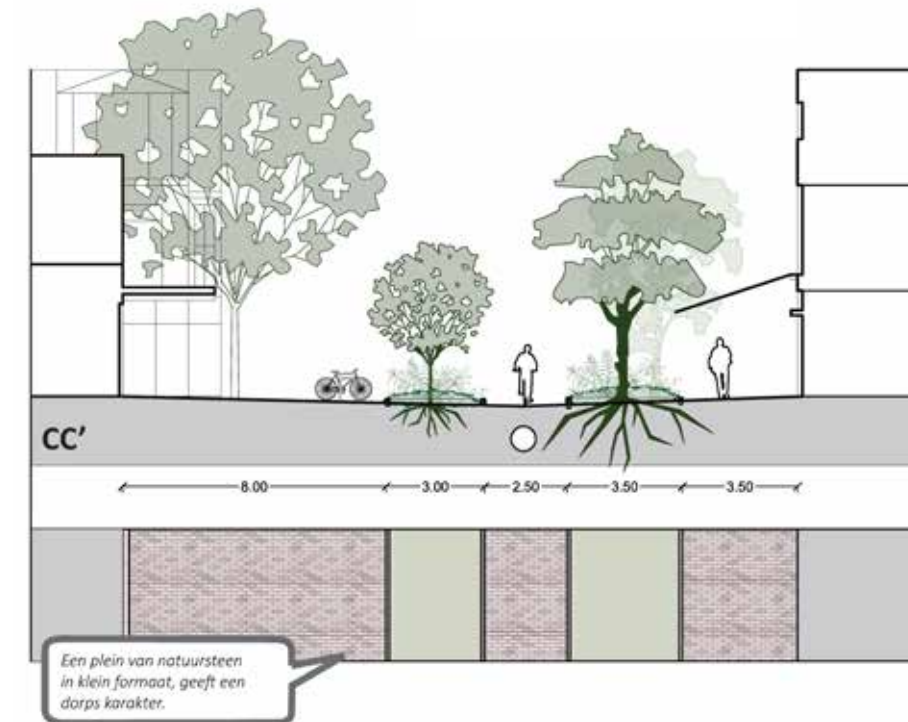
Bij het kruispunt met de Hartenlustlaan worden automobilisten door middel van een groene beplantingsborder gedwongen hun snelheid te verlagen. Dit vergroot de verkeersveiligheid en maakt het voor fietsers veiliger om rechtdoor te rijden op de Bloemendaalseweg.



Schetsimpressie ter illustratie van de Voorbuurt ter hoogte van Hotel Bleeker

Kruising Hartenlustlaan en het plein

Het plein bij de Albert Heijn wordt autovrij. Fietzers en hulpdiensten kunnen het plein wel blijven betreden. Het plein krijgt een uitgesproken verblijfskarakter, met een hoogwaardige inrichting in natuursteen en veel groen.

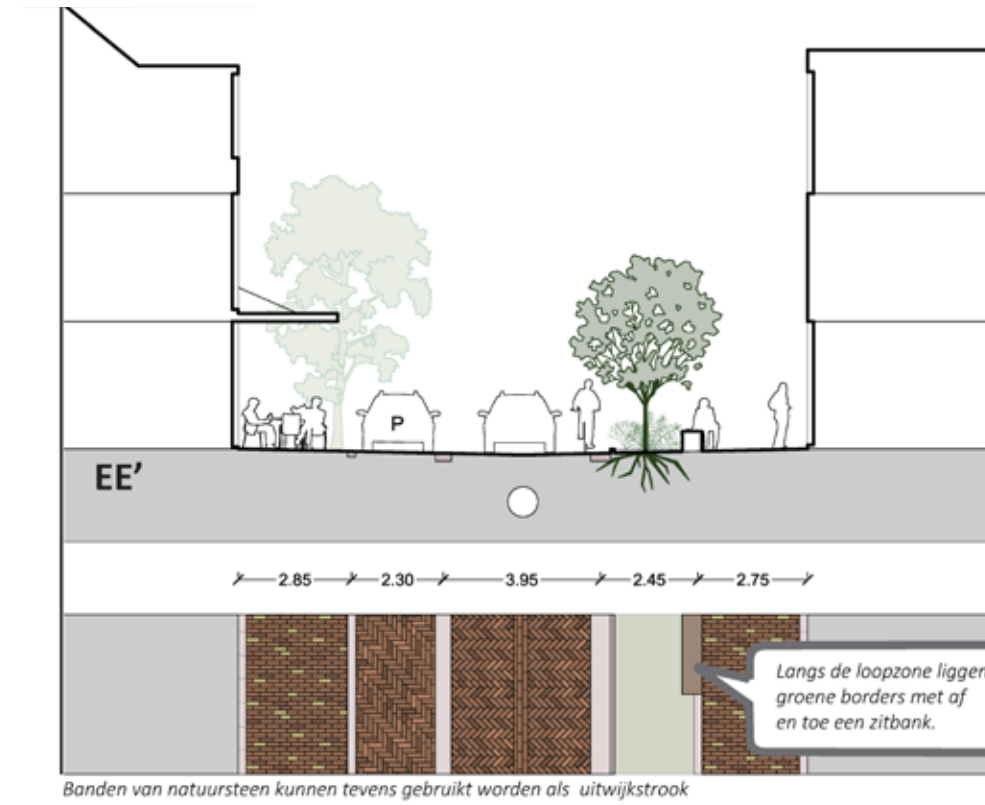
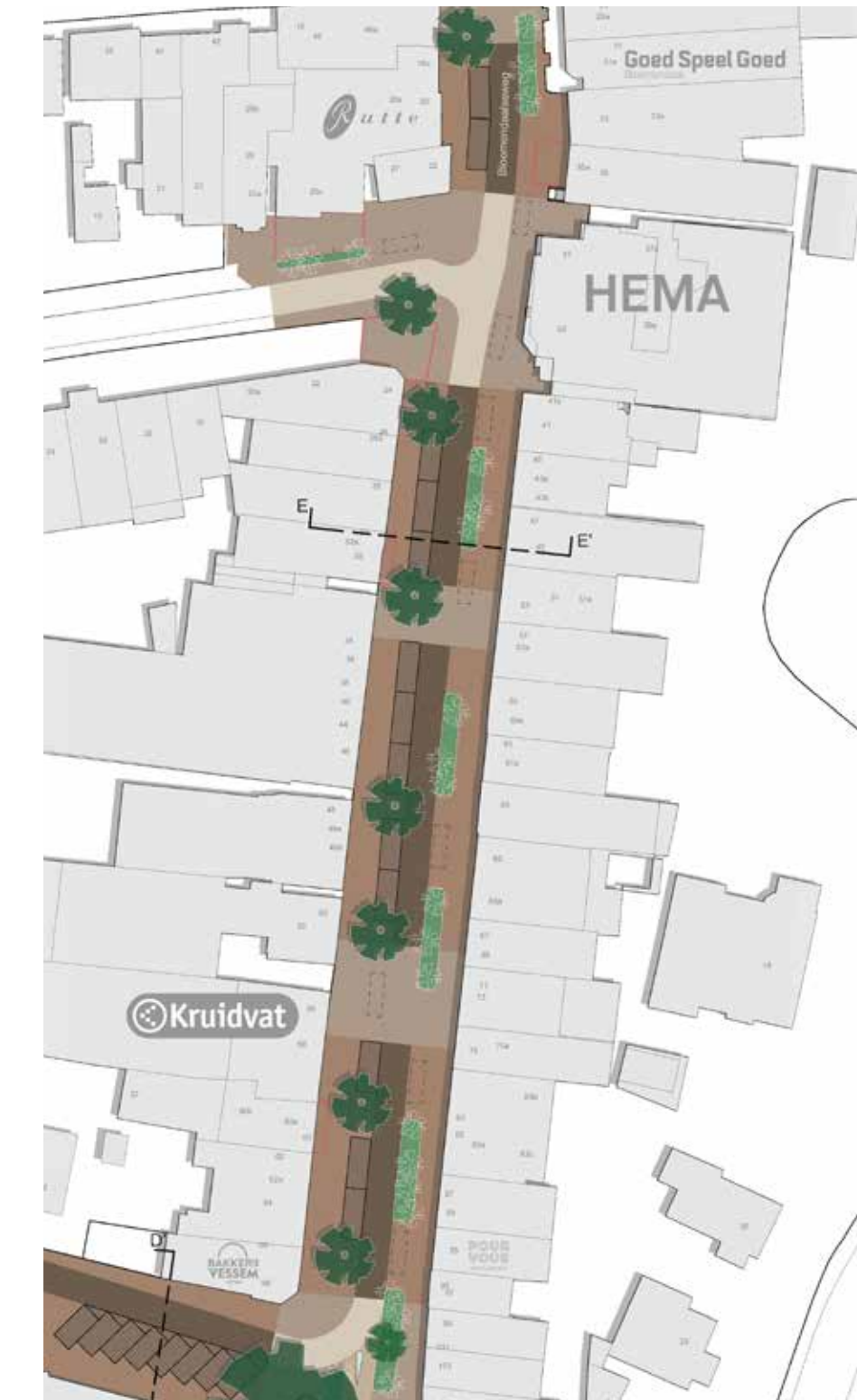


Schetsimpressie ter illustratie van het voetgangers- en fietsersgedeelte voor de Albert Heijn

Het winkelgedeelte van de straat

De rijrichting in de winkelstraat wordt omgekeerd, waardoor de parkeerplaatsen naar de tegenoverliggende zijde van de straat worden verplaatst. De bestaande bomen blijven behouden en worden geïntegreerd tussen de parkeervakken. Aan de andere zijde van de straat wordt extra groen toegevoegd in de vorm van beplantingsborders. Langs de beplantingsborders worden zitranden gerealiseerd, die het verblijfskarakter versterken.

Als hoofdmateriaal wordt baksteen toegepast, aansluitend op de Voorbuurt, met variatie in verbanden en kleurmengsels. Op enkele plekken worden verbijzonderingen in de vorm van pleintjes en 'pauzes' in de straat geïntroduceerd in natuursteen. Deze zorgen ervoor dat automobilisten hun snelheid aanpassen en zich bewuster zijn van hun omgeving. Tegelijkertijd verbeteren deze plekken de oversteekbaarheid van de straat.



Banden van natuursteen kunnen tevens gebruikt worden als uitwijkstrook



Van Rustenburgherweg naar Kerkplein

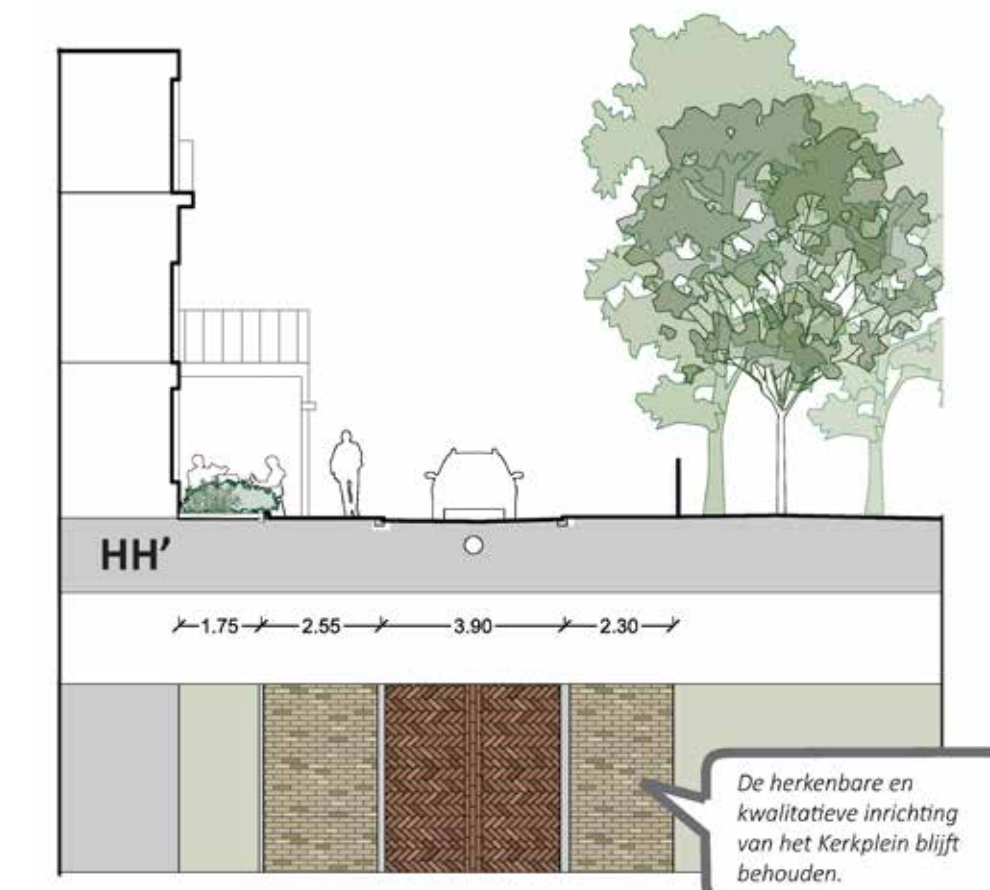
Het deel tussen de Bloemendaalseweg en het Kerkplein is in de huidige situatie rustiger qua vervoersbewegingen, doordat er minder winkels zijn gevestigd. In dit gedeelte wordt de materialisering van de winkelstraat doorgezet, zodat een samenhangend straatbeeld ontstaat. Het parkeren blijft gehandhaafd zoals in de huidige situatie. De looproute van de winkelstraat naar het Kerkplein wordt verbeterd door een doorlopend trottoir aan te leggen. Waar mogelijk worden extra beplantingsborders toegevoegd om de straat groener en aantrekkelijker te maken.



Op het Kerkplein

De materialisering van het Kerkplein blijft ongewijzigd, aangezien deze door veel belanghebbenden hoog wordt gewaardeerd. Wel wordt aan de westzijde van het plein extra trottoirruimte gecreëerd, zodat er meer plaats ontstaat voor groen, wandelen en verblijf.

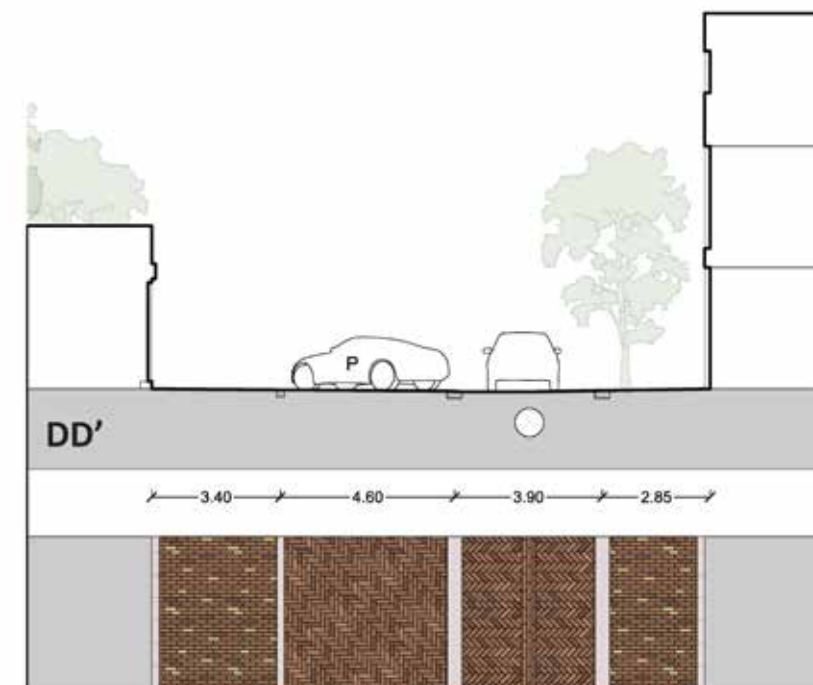
De parkeerplaatsen die hierdoor vervallen, worden gecompenseerd aan de noord- en zuidzijde van het Kerkplein.



Van Zomerzorglerlaan naar Koepellaan

Om voldoende parkeergelegenheid voor de winkeliers te garanderen, wordt extra parkeerruimte gerealiseerd in de Koepellaan. Door de Koepellaan in te richten als eenrichtingsstraat en schuinparkeren toe te passen, kan dit worden bereikt zonder dat bomen hoeven te wijken.

Het is daarbij wel van belang om de wandelroute van de Koepellaan naar de Bloemendaalseweg te verbeteren, onder meer door bredere trottoirs en een inrichting die aansluit bij de uitstraling van de winkelstraat.

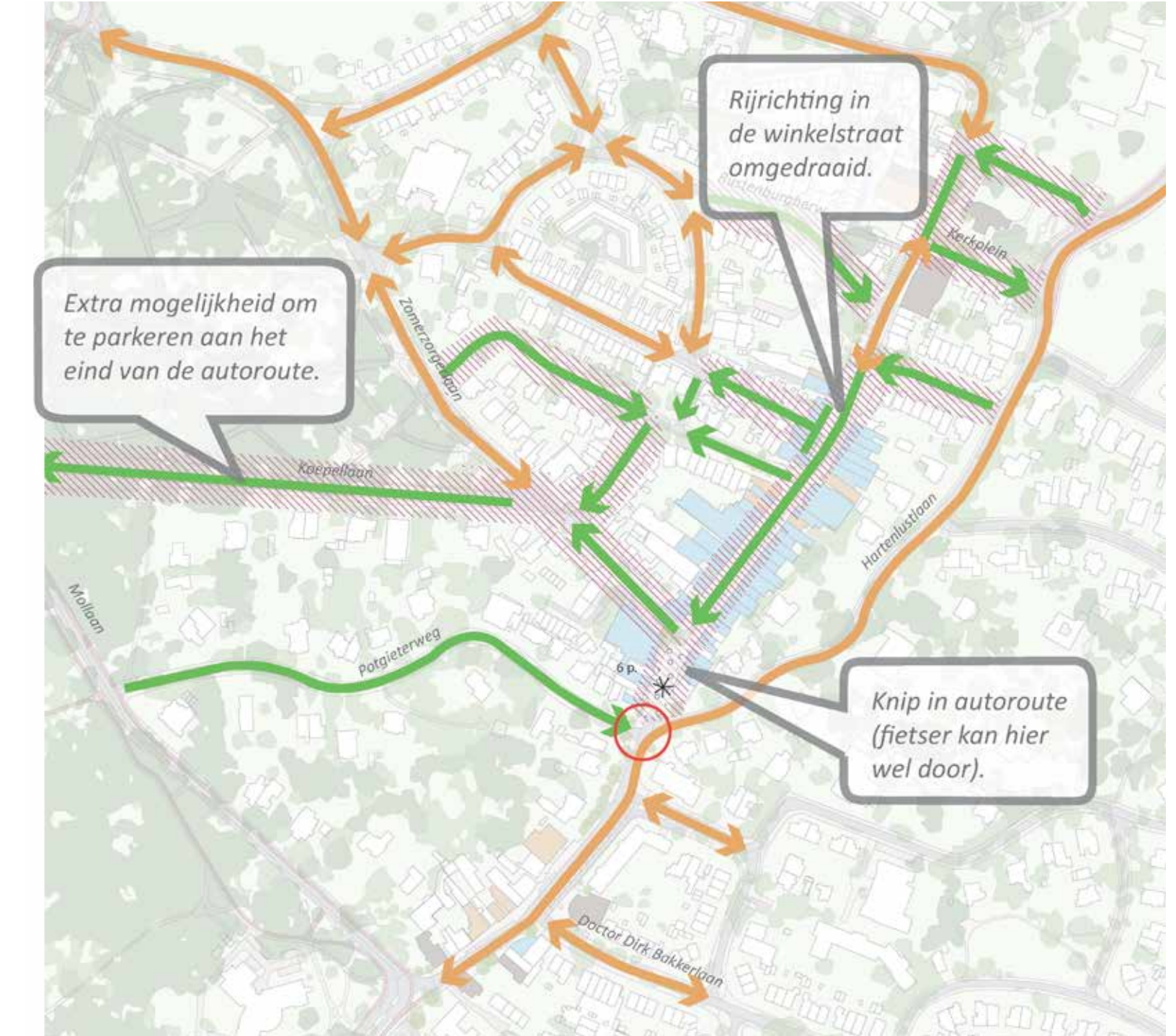
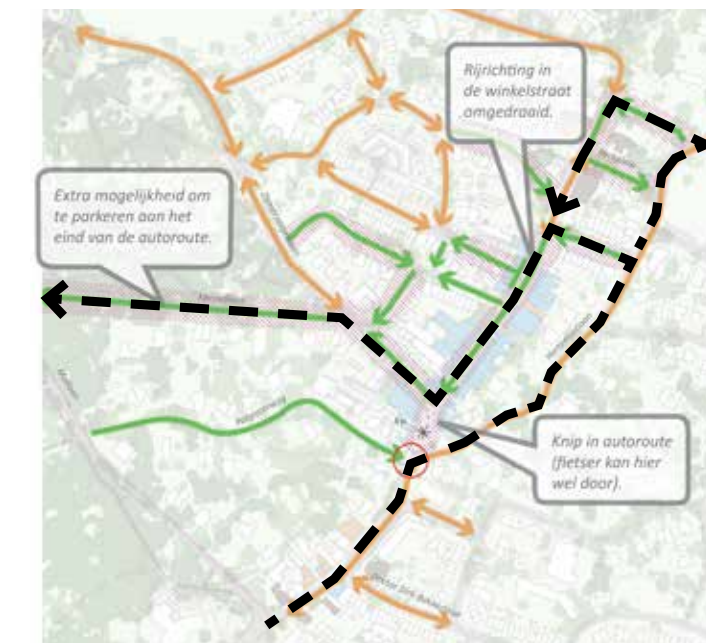


Schetsimpresie ter illustratie van de Koepellaan heringericht met meer groen, smallere rijbaan en ruimte voor parkeren

3.4.3 Rijrichting en parkeren

Een specifiek aspect in het Schetsontwerp was de keuze om de rijrichting in het winkeldeel van de Bloemendaalseweg om te draaien, een knip voor autoverkeer voor te stellen ter hoogte van de Albert Heijn en een aantal rijrichtingen in omliggende straten om te draaien om het rondrijden op zoek naar parkeerplaatsen te voorkomen. Op de kaart hiernaast is de beoogde rijrichting in het Schetsontwerp weergegeven. Belangrijkste effect van dit ontwerpvoorstel is dat de automobilisten de winkelstraat voortaan via de Rustenburgherweg of het Kerkplein in rijden en uit via de Koepellaan. Daar is bovendien extra parkeergelegenheid beschikbaar voor wie in de winkelstraat zelf geen parkeerplaats kan vinden.

In de winkelstraat zelf worden minder parkeerplaatsen gemaakt, omdat er aan de andere kant van de straat wordt geparkeerd tussen de bomen en om meer ruimte te maken voor groen, voetgangers en fietsparkeren. Er worden parkeerplaatsen toegevoegd aan de voorbuurt en de Koepellaan. In totaal stelt het Schetsontwerp een stijging van het aantal parkeerplaatsen voor binnen het projectgebied van 173 nu naar 175 straks.



3.5 Evaluatie van het schetsontwerp

Na de publieksbijeenkomst en de overige reacties die online zijn gegeven, zijn de opmerkingen gebundeld in een opmerkingenmatrix met daarbij de beantwoording en eventuele acties voor het Voorlopig Ontwerp-proces. De opmerkingenmatrix heeft tot doel om een overzicht te bieden van alle gegeven input door derden, het geven van antwoord op vragen en het inzichtelijk maken welke zaken meegenomen worden in onderzoek tijdens het Voorlopig Ontwerp.

De Opmerkingenmatrix heeft de volgende onderdelen:

1. Ingediende formulieren (schriftelijk op 27 juni)
2. Opmerkingen op 27 juni op kaart en posters geplakt
3. Ingediende reacties via de website (tot en met 15 augustus)
4. Opmerkingen op 7 oktober tijdens ondernemers bijeenkomst
5. Overzicht van opmerkingen en beantwoording van alle opmerkingen gecategoriseerd

Van de hoofdlijn van opgaves en verwerking in het Voorlopig Ontwerp is een grafische weergave gemaakt. Deze wordt aan het slot van dit hoofdstuk behandeld en is richtlijn voor het ontwerpen van het Voorlopig Ontwerp geweest. Bij detail aspecten tijdens de uitwerking is de gehele opmerkingenmatrix gebruikt om na te slaan en af te wegen.

Alvorens de hoofdlijn uit commentaren met acties en/of zoekrichtingen voor het Voorlopig Ontwerp te behandelen wordt in de komende pagina's eerst stilgestaan bij de opmerkingen en conclusies rond de thema's rijrichtingen, parkeren en Koepellaan en het Kerkplein.

3.5.1 Conclusie rijrichtingen

Het voorstel in het Schetsontwerp is om de rijrichting voor al het autoverkeer om te draaien voor de winkelstraat. Dit is het deel vanaf de Rustenburgherweg tot en met de kruising met de Zomerzorglerlaan.

Uit de opmerkingen zijn diverse zorgen op te maken onder omwonenden en andere belanghebbenden. Deze zijn kort samengevat:

- De toename van verkeer in bepaalde straten of straatdelen.
- De onbereikbaarheid per auto van bepaalde aanliggende straten.
- De problemen in de doorstroming.
- Het omrijden voor automobilisten.

Antwoord: Het omdraaien van de rijrichting is bedoeld om doorgaand verkeer te verminderen. In het Voorlopig Ontwerp wordt de huidige situatie met de voorgestelde rijrichting doorgerekend en vergeleken.

Actie in het Voorlopig Ontwerp

- Beide verkeersvarianten doorrekenen (huidige situatie en omgedraaide rijrichting);
- Kruisingen gedetailleerd ontwerpen;
- Bochtstralen modelleren, testen en afdoende inpassen in het ontwerp;
- Effecten op laden/lossen, winkeliers en bereikbaarheid onderzoeken.
- De rijrichting in de Zomerzorglerlaan is in de huidige situatie tweerichtingen. Voorstel in het Schetsontwerp is om dat voor het deel vanaf de Bloemendaalseweg tot de kruising met de Koepellaan en Verlengde Koepellaan eenrichting te maken voor al het autoverkeer. Door voortschrijdend inzicht uit de opmerkingen en diverse gesprekken wordt in het VO een aanpassing onderzocht waarbij de Zomerzorglerlaan tweerichtingen blijft tot aan de inrit van nr 24 t/m 48. Dit houdt deze adressen volledig bereikbaar vanuit de Zomerzorglerlaan, eveneens blijft de mogelijkheid bestaan voor het laden en lossen van AH om via de

Zomerzorglerlaan te komen en gaan, zoals nu ook het geval is.

- Afweging maken of het plein voor de Albert Heijn ook zou kunnen met behoud van autoverkeer als de huidige rijrichting wordt gehandhaafd. Daarbij van belang dat de aanpassingen van de Zomerzorglerlaan (eenrichtingsdeel langs AH) blijft en het aantal parkeerplaatsen bij omdraaiing terug naar de huidige zijde identiek blijft aan wat er in het Schetsontwerp zit om aspecten als vergroening en fietsparkeren sterk te kunnen realiseren in het ontwerp. In deze afweging speelt de verkeerstelling/onderzoek van Witteveen+Bos een belangrijke rol om te zien of er in één van de routes in de omgedraaide rijrichting onhandelbare aantallen ontstaan.

3.5.2

Conclusie parkeren & Koepellaan

Opmerkingen over het parkeren zijn er veel gemaakt. Een aantal mensen spreken hun zorg uit over het aantal. Een aantal geven ook aan blij te zijn met minder nadruk op de auto. Er ligt een continue opgave om het autoparkeren in een goede balans in het plan te hebben.

Antwoord: Het ontwerp streeft naar balans tussen autotoegankelijkheid en verblijfskwaliteit. Extra capaciteit wordt voorzien op logische uitlooplocaties. Tellingen worden in het VO geverifieerd.

Actie in het Voorlopig Ontwerp

- Parkeertellingen actualiseren en corrigeren: Nogmaals natellen van bestaande plekken in het veld en check met dat wat op tekening staat. Daarnaast tijdens de stappen van het VO de parkeerbalans rond het resultaat van ‘evenwicht’ houden. Met de meest recente afwegingen verhoudt zich dat voor het plangebied+Koepellaan in de bestaande situatie 173 parkeerplaatsen versus het plan van het Schetsontwerp met 175 parkeerplaatsen. Per saldo een toename van 3 binnen het gehele plangebied. Plus of min is geen streven zoals eerder besproken, maar het evenwicht van om en nabij dit aantal binnen een kwalitatief hoogwaardig plan is het doel.
- Definitief plan voor Koepellaan binnen kaders (geen kap bos/struweel);
- Afweging blauwe zone / vergunningparkeren maken;
- Parkeeroptimalisaties onderzoeken.

Koepellaan

De opmerkingen betreffen bijna allemaal de 11 parkeerplaatsen die in het meest noordwestelijke deel zijn gesitueerd in het plan in een deel van het groen. Er is gekeken in het ontwerp om deze plaatsen te kunnen realiseren zonder bomen te hoeven kappen. Meest recente inzicht is echter dat vanuit het bestuur is aangegeven dat hier zowel geen bomen als struiken wijken voor parkeren. Dat betekent dat deze 11 parkeerplaatsen niet kunnen worden gerealiseerd, ook al geeft het plan aan dat door enkele struiken te

verwijderen over de hele linie van de laan vele bomen kunnen worden aangeplant en zo de laan weer ‘heel’ gemaakt kan worden. Dat vooruitzicht telt vooralsnog minder zwaar dan de eerdere belofte, daarmee moet het ontwerp voor de Koepellaan worden aangepast.

Actie in het Voorlopig Ontwerp

- Koepellaan voorstel aanpassen aan bovenstaande opmerkingen en inzichten. Afweging is om de gehele haaksparkeerstrook te handhaven om toch het aantal parkeerplaatsen gelijk te kunnen houden in het plan. Daarbij moet goed gekeken worden naar de breedte van de straat en inpassing langsparkeren tegenover (een deel van) het haaksparkeren.

3.5.3

Conclusie Kerkplein

Opmerkingen zijn er veel en vaak gemaakt over het voorstel om het parkeren naar de noordzijde van het Kerkplein te verplaatsen. Men vindt dit in de breedte geen goed idee vanwege de beloopbaarheid vanuit het verzorgingstehuis richting de Hartenlustlaan, de krapte van deze noordzijde en, in mindere mate, het ontbreken van parkeerplaatsen voor de functies aan de westzijde van het Kerkplein.

Actie Voorlopig Ontwerp

- Het verplaatsen van het parkeren aan de westzijde van het Kerkplein naar de noordzijde is geen ‘must’. In het Voorlopig Ontwerp zal worden overwogen om de situatie qua inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde te houden.
- Ook bij gelijkblijvende indeling van de inrichting zal de gehele verharding moeten worden verwijderd voor het vernieuwen van het riool. Afweging maken welk effect dat heeft op materiaal en detailprofiel van het Kerkplein.

3.5.4

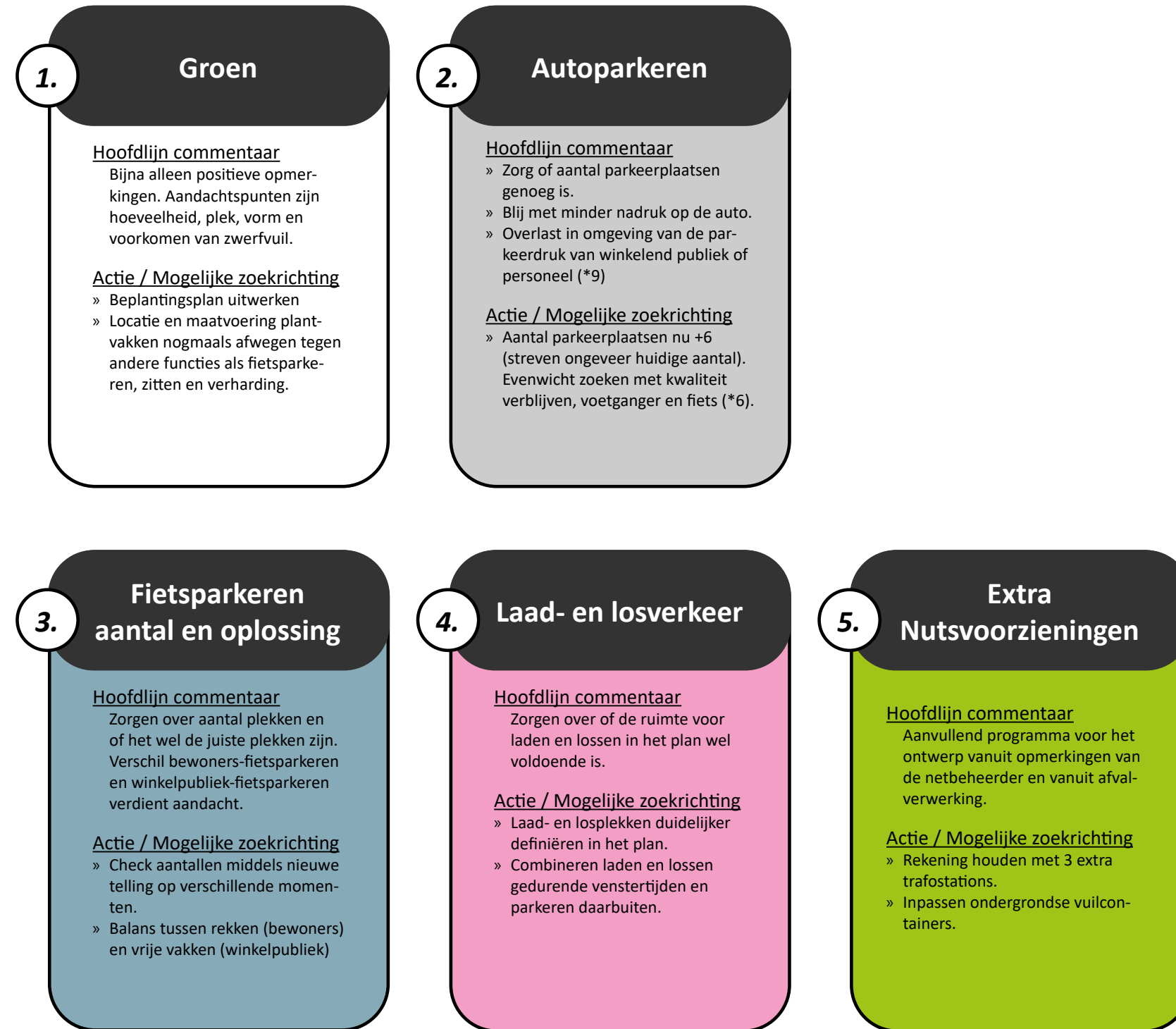
Input voor Voorlopig Ontwerp

Opmerkingen op het Schetsontwerp zijn allemaal bestudeerd, individueel beantwoord, maar ook gecategoriseerd en gebundeld tot algemene punten van input voor het Voorlopig Ontwerp.

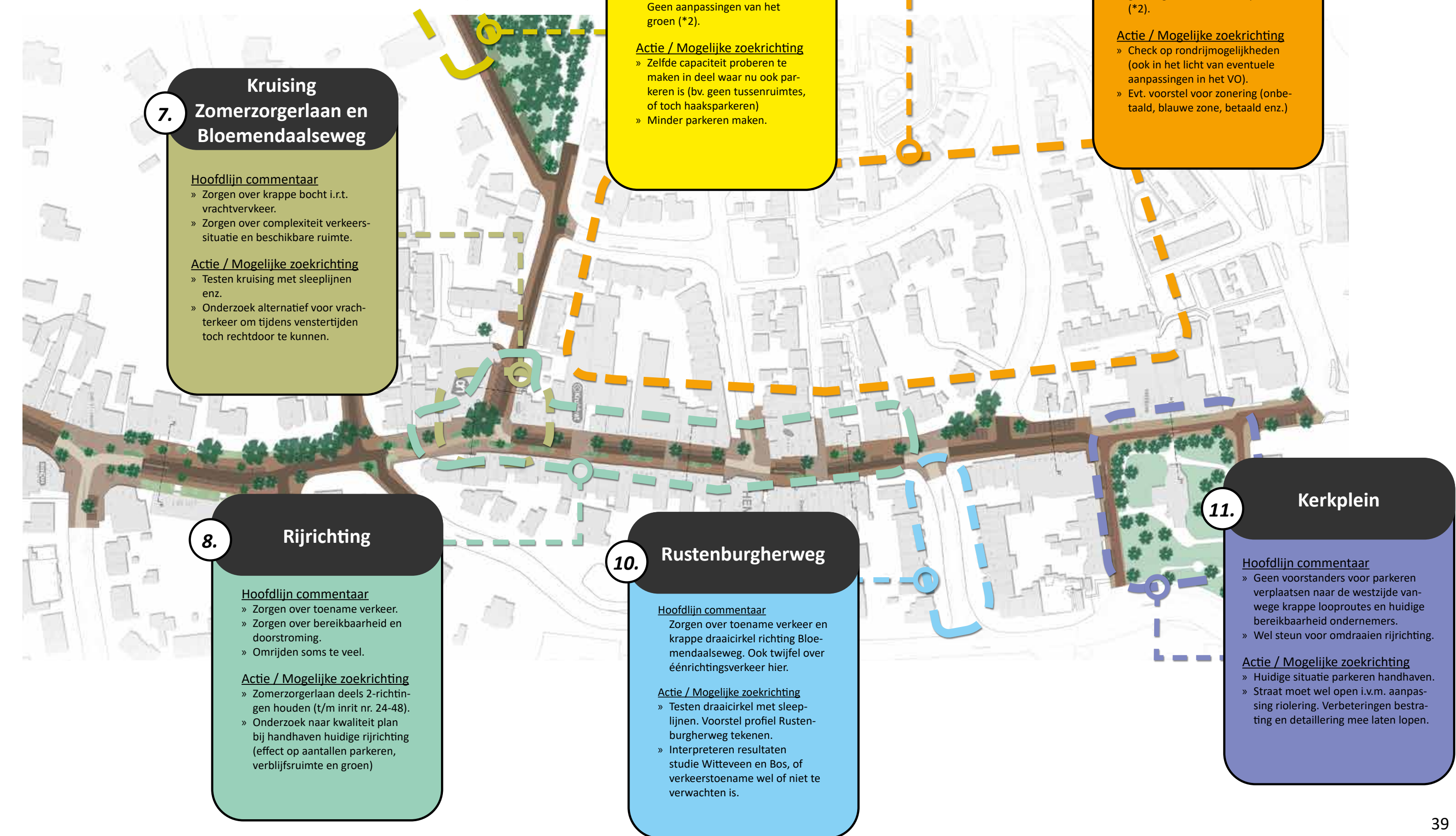
Hiernaast staan de elf categorieën van opmerkingen die samen de hoofdlijn vormen van kanttekeningen, opmerkingen en suggesties. Vijf zijn er algemeen en niet plek specifiek. Zes zijn specifiek gericht op een plek in het plan.

Natuurlijk worden alle punten uit de opmerkingenmatrix op het Schetsontwerp meegenomen en gewogen in het Voorlopig Ontwerp, maar deze hoofdlijn van 11 categorieën dient echt als fundamentele input voor het Voorlopig Ontwerp. Per hoofdlijn is er steeds eerst een samenvatting van het commentaar uit de opmerkingen gegeven, en daaronder in het kort wat de acties en/of mogelijke zoekrichting voor de ontwerplossing kan zijn in het kader van dit plan.

Hoofdlijn van onderwerpen uit commentaren met acties en/of zoekrichtingen voor Voorlopig Ontwerp: ALGEMEEN



Hoofdlijn van onderwerpen uit commentaren met acties en/of zoekrichtingen voor Voorlopig Ontwerp: SPECIFIEKE PLEK



Hoofdstuk 4

Het voorlopig ontwerp

4.1

Inleiding op het Voorlopig Ontwerp

In dit hoofdstuk wordt het Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van de Bloemendaalseweg inclusief de Voorbuurt gepresenteerd en toegelicht. Zoals in de vorige hoofdstukken aangegeven is er een ontwerp- en participatietraject aan het ontwerp voorafgegaan. De inzichten daaruit zijn meegenomen in de doorontwikkeling tot dit Voorlopig Ontwerp.

Achtereenvolgens wordt het conceptuele ontwerp (4.2) toegelicht, daarna de plankaart (4.3), gevolgd door de plandelen (4.4) en tot slot de facetten (4.5). Bij de facetten wordt ingegaan op hoe met keuzes is omgegaan voor specifieke aspecten die uit de hoofdlijn van de opmerkingen voortkomen. Zo is daar bijvoorbeeld de uitgebreide toelichting op het verkeersonderzoek in relatie tot de rijrichtingen voor het autoverkeer.

Planproces, participatie en besluitvorming

Zoals in de inleiding in hoofdstuk 1 al is aangegeven in het kort zal het Voorlopig Ontwerp door het college van burgemeester en wethouders aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Daarnaast zal er weer een publieksinformatiemoment worden georganiseerd om het Voorlopig Ontwerp toe te lichten en vragen te beantwoorden. Dit document wordt online beschikbaar gemaakt voor naslag en reactie. Deze zullen als notitie worden toegevoegd aan de Voorlopig Ontwerp documentatie die aan de gemeenteraad wordt aangeboden ter besluit. Na het besluit zal de Definitief Ontwerp fase starten. Eventuele opmerkingen op het Voorlopig Ontwerp die tot wijzigingen kunnen leiden worden in de Definitief Ontwerp fase meegenomen voor afweging tot ontwerpkeuzes en beantwoording.

4.2 Conceptueel ontwerp

Voor de herinrichting van de Bloemendaalseweg zijn drie primaire lagen gedefinieerd in het ontwerpproces: De vloer als verblijfsruimte; Het patroon van groene elementen; en, De structuur van verkeersbewegingen.

De nieuwe vloer van de straat maakt de eenheid en creëert een continue kwaliteit in materiaal en detail met subtiele variaties van materialisering die de verbanden legt tussen bijvoorbeeld het Kerkplein en het nieuwe plein voor het Hemeltje, terwijl elke plek ook zijn duidelijk eigen herkenbaarheid behoudt. Daarbij springen de verbijzondering van het plein voor het Hemeltje en het plein voor de Albert Heijn eruit in verschijning en gebruik.

Behoud van het bestaande groen, maar zeker ook uitbreiding van het groen in alle delen van de straat, zorgen voor een robuuste toevoeging van meer en diversere beplanting en bomen in een patroon dat door de gehele straat gaat.

Het verkeersaspect is enorm belangrijk voor de Bloemendaalseweg, daarom is in het ontwerp een centrale rol weggelegd voor een verandering waarbij de nadruk op de voetganger en fietser wordt gelegd, maar de auto nog altijd wordt toegelaten, maar wel in een veel minder nadrukkelijke rol.

Samen vormen deze drie de kern van het conceptueel ontwerp dat in alle facetten van het Voorlopig Ontwerp nadrukkelijk is terug te vinden.



De vloer als verblijfsruimte
Een hoogwaardige materialisering met verbijzonderde verblijfsplekken met pleinen ter hoogte van de Albert Heijn (roze vlakken) en het Hemeltje (geel stippen grid).



Het patroon van groene elementen
Groene eilanden op de pleinen en lineaire plantenborders in de straat, en bomen van begin tot het eind.

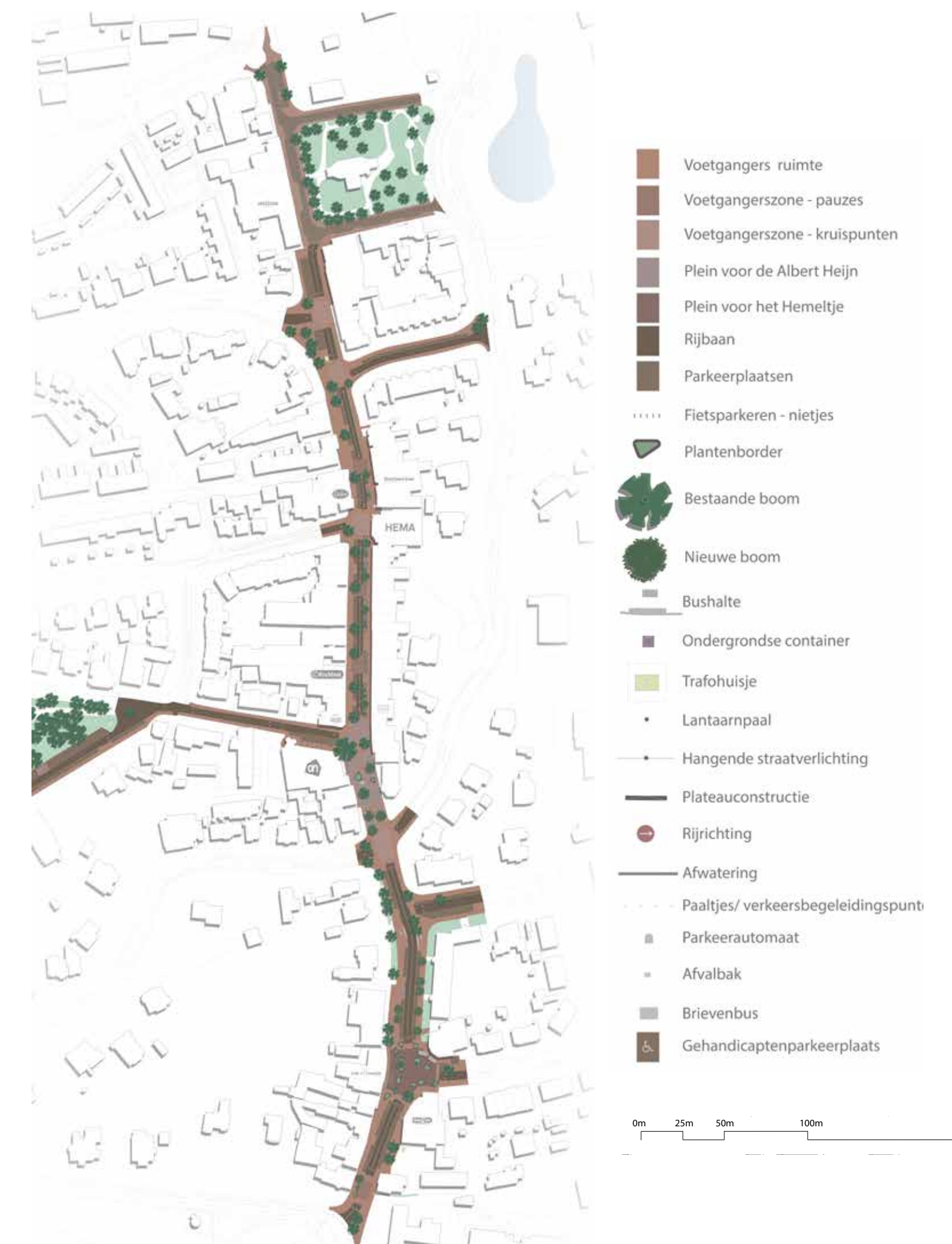


De structuur van verkeersbewegingen
Veel ruimte voor de voetgangersbewegingen (geel); de fietser (stippel) door het midden van de straat; de auto (streep) maar op het derde plan.

4.3 Plankaart

Op basis van de aanpassingen op het Schetsontwerp is het Voorlopig Ontwerp verder ontwikkeld met steeds het concept zoals hiervoor toegelicht in gedachten. De uitwerking heeft geleid tot een afgewogen Voorlopig Ontwerp voor de gehele straat van Mollaan tot en met Kerkplein.

De Plankaart van het Voorlopig Ontwerp omvat alle aspecten van de inrichting van de openbare ruimte. In de legenda staan deze aangeduid en zijn ze terug te vinden op de plankaart. Hiernaast staat de gehele plankaart in een overzicht. Vanwege leesbaarheid wordt in de navolgende pagina's ingezoomd op steeds een deel van diezelfde kaart.









4.4 Plandelen

Het plan voor de Bloemendaalseweg van Mollaan tot en met Kerkplein, inclusief de Rustenburgerweg vanaf de Hartenlustlaan tot de Bloemendaalseweg, de Zomerzorgelaan vanaf de Bloemendaalseweg tot aan de kruising met de Koepellaan en de Koepellaan zelf, is onderverdeeld in elf plandelen. De kaders zoals op de kaart hiernaast staan aangegeven zijn indicatief. De grenzen tussen plandelen zijn in de Voorlopig Ontwerp fase nog niet gedetailleerd en hard.

De elf plandelen worden in de pagina's hierna steeds behandeld met een ingezoomd beeld van de plankaart, een profiel en voor de bijzondere delen een verder gedetailleerde plattegrond en detailvoorbeeld op 1:50 en foto's van de maquette ter impressie.

De elf plandelen zijn:

1. Vanaf Mollaan tot kruising Dr. Dirk Bakkerlaan
2. Plein voor het Hemeltje
3. Vanaf kruising Dr. Dirk Bakkerlaan tot kruising Hartenlustlaan
4. Plein voor de Albert Heijn
5. Vanaf kruising Zomerzorgelaan tot kruising De Genestetweg
6. Vanaf De Genestetweg tot de Rustenburgerweg
7. De Rustenburgerweg (oostzijde)
8. Vanaf Rustenburgerweg tot Kerkplein
9. Kerkplein
10. Zomerzorgelaan (oost)
11. Koepellaan



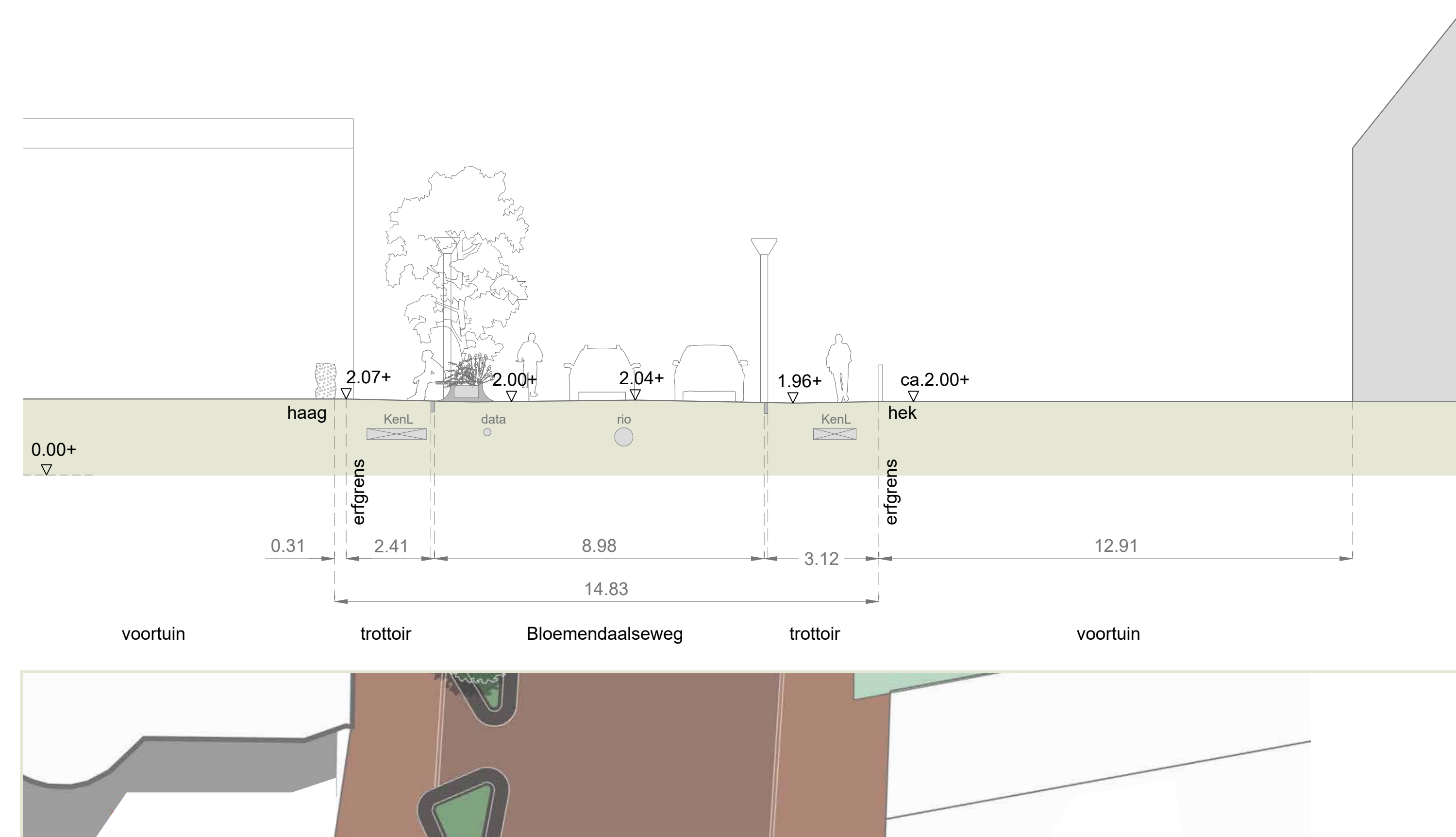
4.4.1

Plandeel Voorbuurt: Vanaf Mollaan tot kruising Dr. Dirk Bakkerlaan

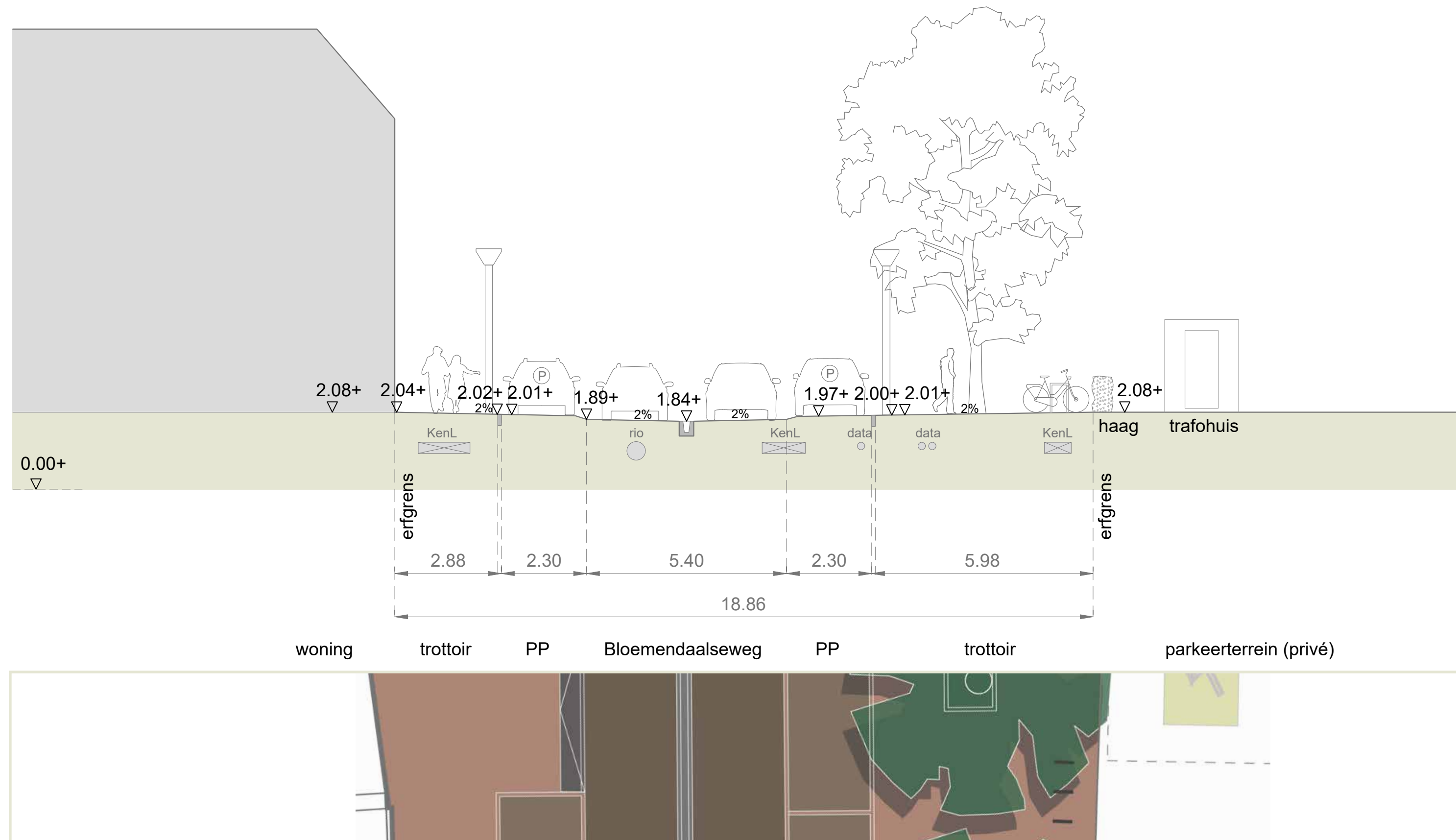
In dit eerste plandeel ligt de entree naar het dorpscentrum van Bloemendaal. Vanaf de Mollaan wordt de entree gemaakt door een scherpe overgang van asfalt en betontegels naar gebakken klinkers over de gehele breedte van het profiel. De rijloper in twee richtingen is in het ontwerp versmald en zorgt zo ook voor een contrast met de Mollaan. Het groen bij de entree van de Bloemendaalseweg is behouden maar opnieuw vormgegeven met een rand van natuursteen rond de beplanting, zoals dat verderop in het ontwerp overal is gedaan met de randen van de plantenborders in de straat en op de pleinen.

Ter hoogte van kinderdagverblijf is een plateau gemaakt in het straatprofiel. Het is zowel een fysieke praktische remming van de snelheid van het autoverkeer, als dat het een introductie is van de materialisering en nadruk op de bewegingsruimte voor de voetganger legt. Deze onderbrekingen van de rijbaan noemen we 'pauzes'. Op deze pauze zijn ook drie kleine plantenborders aangebracht met lage beplanting, een struikje en een nieuwe boom. Vanwege de hoge natuurstenen rand van 50 centimeter straalt de plek gelijk kwaliteit uit en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om te zitten.

Na de 'pauze' gaat de rijbaan verder met aan weerszijde parkeerplaatsen. De rijloper ligt lager dan de trottoirs. De parkeerplaatsen in de Bloemendaalseweg worden allemaal op het niveau van de trottoirs aangelegd. Dat betekent dat de rijbaan wordt gescheiden van de parkeerplaatsen en trottoirs door een schuine band. Er is gekozen voor deze oplossing, omdat de rijbaan op deze wijze altijd als compact ervaren wordt. Ook als er op een moment geen of minder auto's geparkeerd staan.



Profiel 1: Plandeel Voorbuurt: Vanaf Mollaan tot kruising Dr. Dirk Bakkerlaan



54 Profiel 2: Plandeel Voorbuurt: Vanaf Mollaan tot kruising Dr. Dirk Bakkerlaan

4.4.2

Plandeel Voorbuurt: Plein voor het Hemeltje

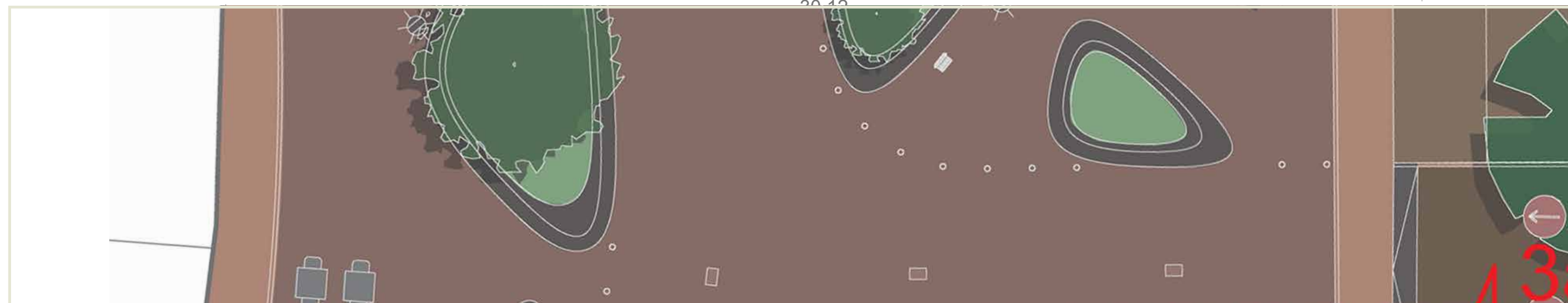
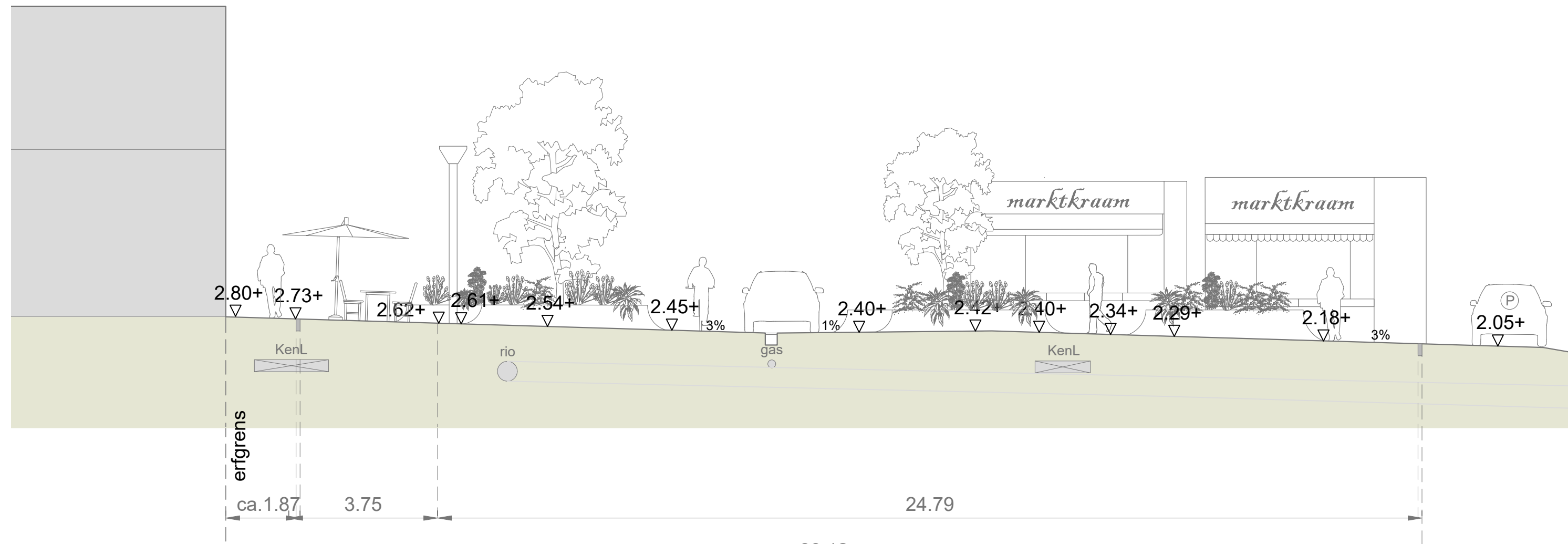
Het tweede plandeel is direct een verbijzondering doordat in het ontwerp gekozen is om de kruising van Bloemendaalseweg en Dr. Dirk Bakkerlaan vorm te geven als plein voor het Hemeltje. De rijloper is onderbroken en het vlak van de kruising, en alle aanliggende ruimte, is op één niveau aangelegd. De auto rijdt dus een plateauconstructie op en wordt over het vlak van het plein geleid door markeringen zoals 'kattenogen' of 'pins' op de verharding, maar zeker ook door de natuurstenen plantenborders van 50 centimeter hoog. Voor de voetgangers en fietsers is er ruimte om tussen de plantenborders door te bewegen, maar voor de auto is het een duidelijke begrenzing van het rijvlak.

Doordat de rijloper komende vanaf de Mollaan voor het plein wordt afgebogen naar het oosten wordt ruimte vrijgemaakt aan de zijde van het Hemeltje. Een groter vrijligend terras kan hier worden gerealiseerd, maar nadrukkelijk met behoud van voldoende vrije ruimte voor voetgangers om aan alle zijden van het terras de route te kunnen vervolgen. Aan de zijde van de Dierenkliniek is ruimte gemaakt om over het vrije vlak tegelijkertijd mogelijk twee marktkraam te kunnen positioneren.

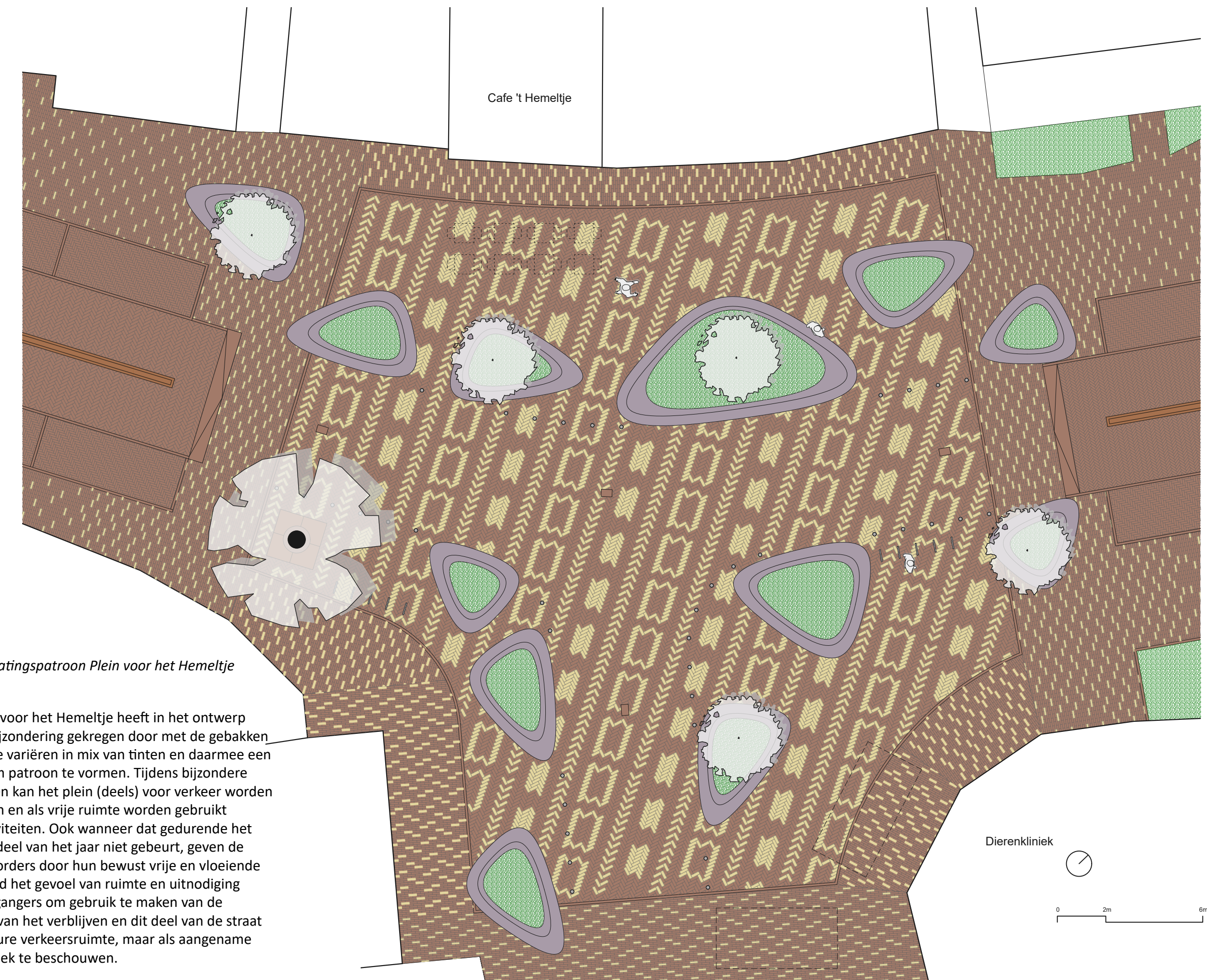
Aan de zijde van de Dr Dirk Bakkerlaan verlaat men het plein weer via de plateauconstructie. Het eerste deel van de Dr Dirk Bakkerlaan wordt meegenomen in de nieuwe inrichting om de sfeer en eenheid van de Bloemendaalseweg en speciaal deze pleinruimte recht te doen. Daarbij worden twee haaksparkeerplaatsen gemaakt ter vervanging van de huidige langspaarkeerplaatsen ter hoogte van deze plek. Ook worden de privé parkeerplaatsen van de Dierenkliniek meegenomen in de verharding van de pleininrichting.

Aan de zijde van de Dierenkliniek waar nu nog de entree van de ventweg loopt, is de vrijgekomen ruimte gebruikt om een groot groenvak te maken in lijn met de beplantingsstrook op eigen terrein van het appartementengebouw ten noorden. Vlak daarnaast kan het kunstwerk van de spelende figuur worden geplaatst.



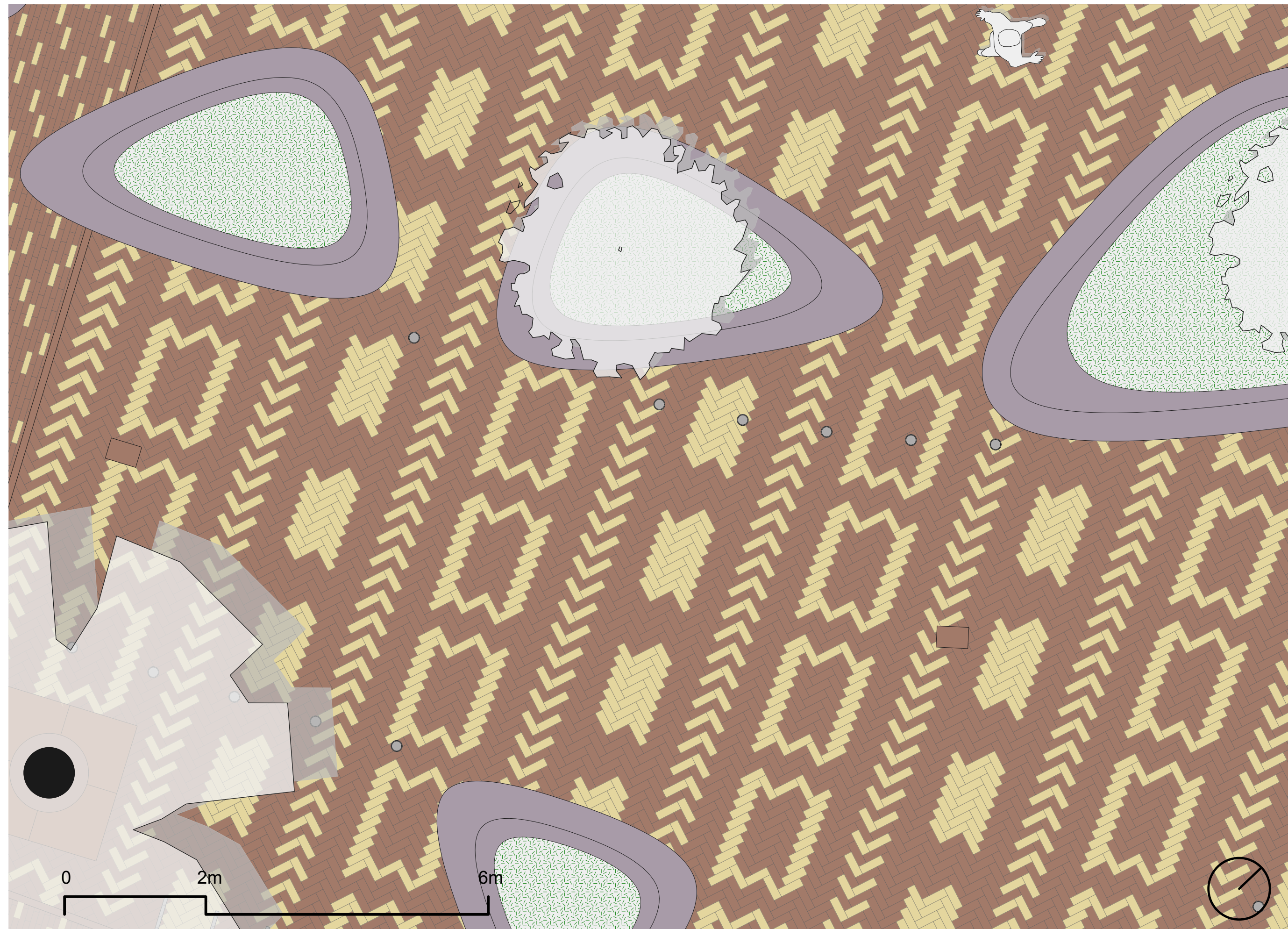


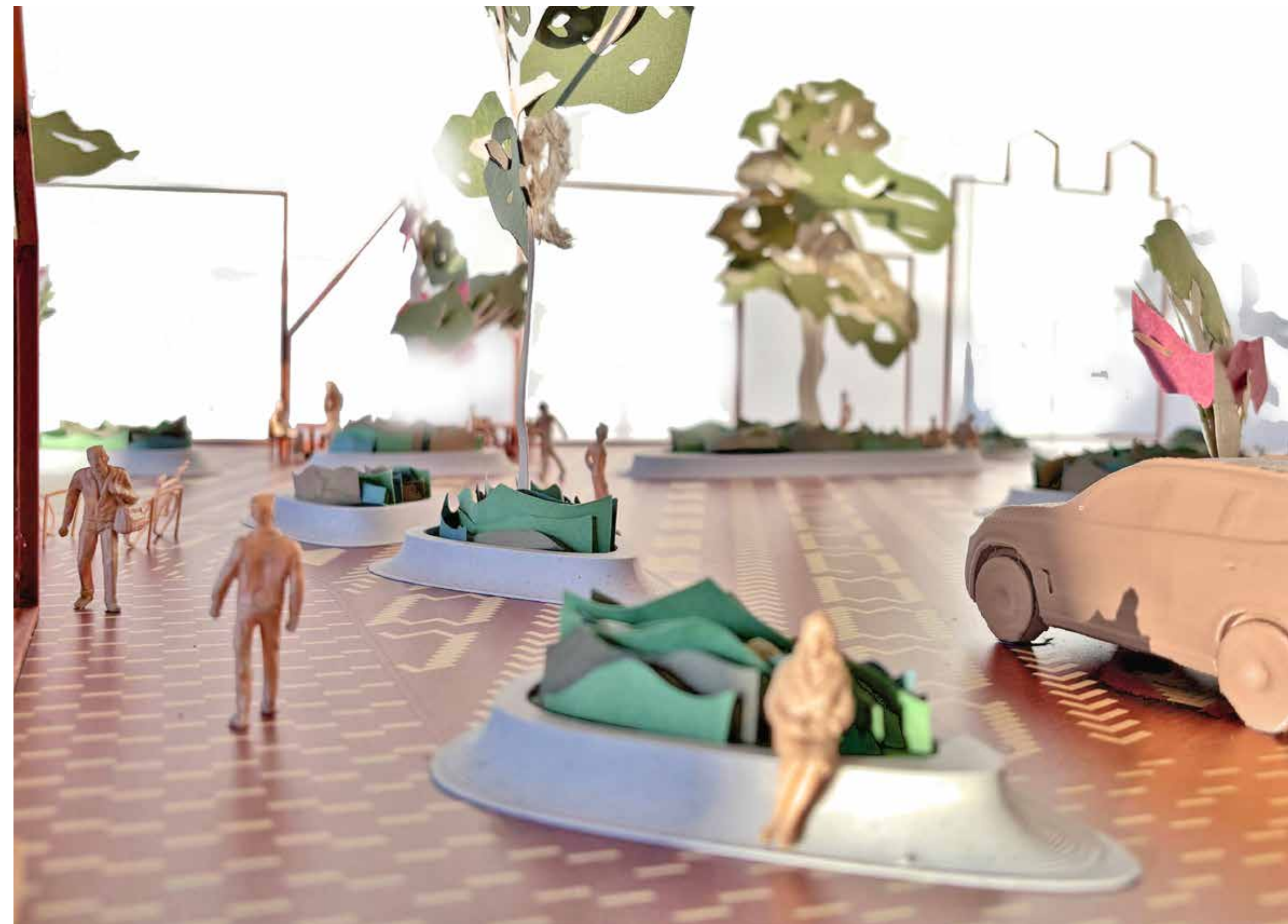
Profiel 3: Plandeel Voorbuurt: Plein voor het Hemeltje



Uitwerking bestratingspatroon Plein voor het Hemeltje

Het plein voor het Hemeltje heeft in het ontwerp een verbijzondering gekregen door met de gebakken klinkers te variëren in mix van tinten en daarmee een autonoom patroon te vormen. Tijdens bijzondere momenten kan het plein (deels) voor verkeer worden afgesloten en als vrije ruimte worden gebruikt voor activiteiten. Ook wanneer dat gedurende het grootste deel van het jaar niet gebeurt, geven de plantenborders door hun bewust vrije en vloeiende vorm altijd het gevoel van ruimte en uitnodiging aan voetgangers om gebruik te maken van de kwaliteit van het verblijven en dit deel van de straat niet als pure verkeersruimte, maar als aangename verblijfsplek te beschouwen.



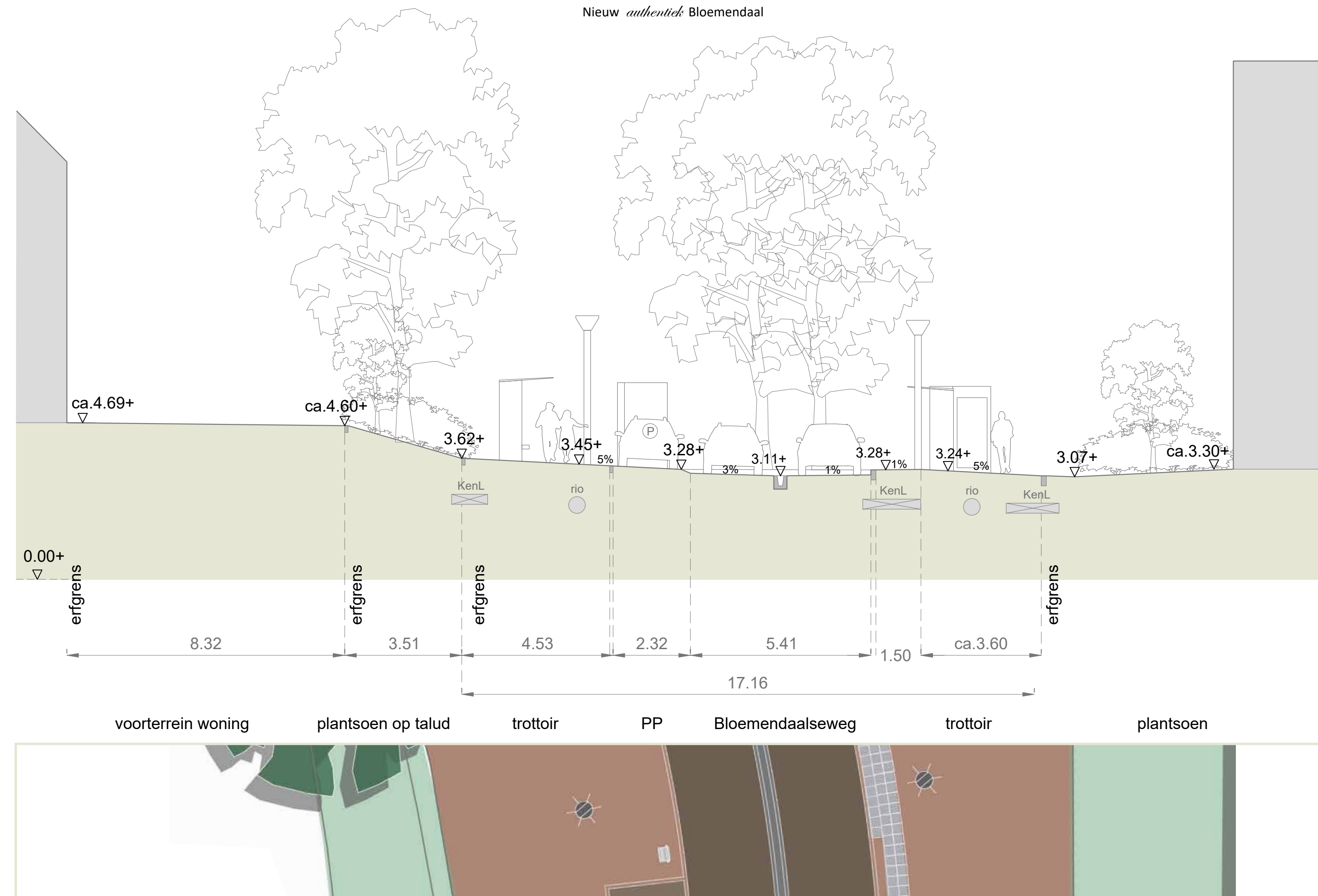


4.4.3

Plandeel Voorbuurt: Vanaf kruising Dr. Dirk Bakkerlaan tot kruising Hartenlustlaan

Vanaf het Plein voor het Hemeltje vervolgt de Bloemendaalseweg met een straatprofiel zoals dat in het plandeel voor het plein ook was opgebouwd. Speciale elementen in dit deel zijn de verplante bomen aan de trottoirzijde van de parkeervakken aan weerszijde van de straat. Om voldoende ruimte te maken voor parkeren en tegemoet te komen aan de behoefte aan parkeerplaatsen wordt in dit deel van de straat aan weerszijde van de rijloper zo veel als mogelijk langsparkeren gemaakt. Omdat de ventweg uit de huidige situatie verdwijnt is meer ruimte voor parkeren aan weerszijde geen probleem en blijft er tevens nog veel extra breedte in dit deel van de straat over om voetgangersruimte te maken en ook bijvoorbeeld een royale maat voor het hotel te behouden. Daarnaast zijn er iets noordelijker een aantal inritten naar privékevels die het ritme van parkeren wel onderbreken en voor afwisseling en diversiteit in het profiel zorgen.

Andere functies dit deel van de straat kenmerken zijn de bushaltes met een speciale instapband en deabri direct daarbij in de buurt. Er blijft voldoende ruimte op het trottoir achter deabri voor een continue en vrije looproute. Ook een uitbreiding van de ondergrondse afvalcontainers springt in dit plandeel in het oog. In verband met het grotere aantal adressen in dit deel van de Bloemendaalseweg is een concentratie van deze nieuwe voorziening nodig. Het cluster containers ligt direct aan de rijbaan. Tot slot is er de aansluiting van de Vijverweg op de Bloemendaalseweg in dit plandeel. In het ontwerp is gekozen voor een niet directe aansluiting met een inritconstructie vanaf zowel de Bloemendaalseweg als de Vijverweg. Op deze wijze blijft hier het voetpad continue doorlopen aan deze zijde en met de zeer lage hoeveelheid verkeersbewegingen van en naar de Vijverweg is een inritconstructie zeer passend. Op de Vijverweg zelf is ook hier het stukje ventweg voor het appartementengebouw verdwenen en is ruimte gemaakt voor een parkeervak met diagonale parkeerplaatsen en aan de overzijde twee extra nieuwe langsparkerplaatsen.



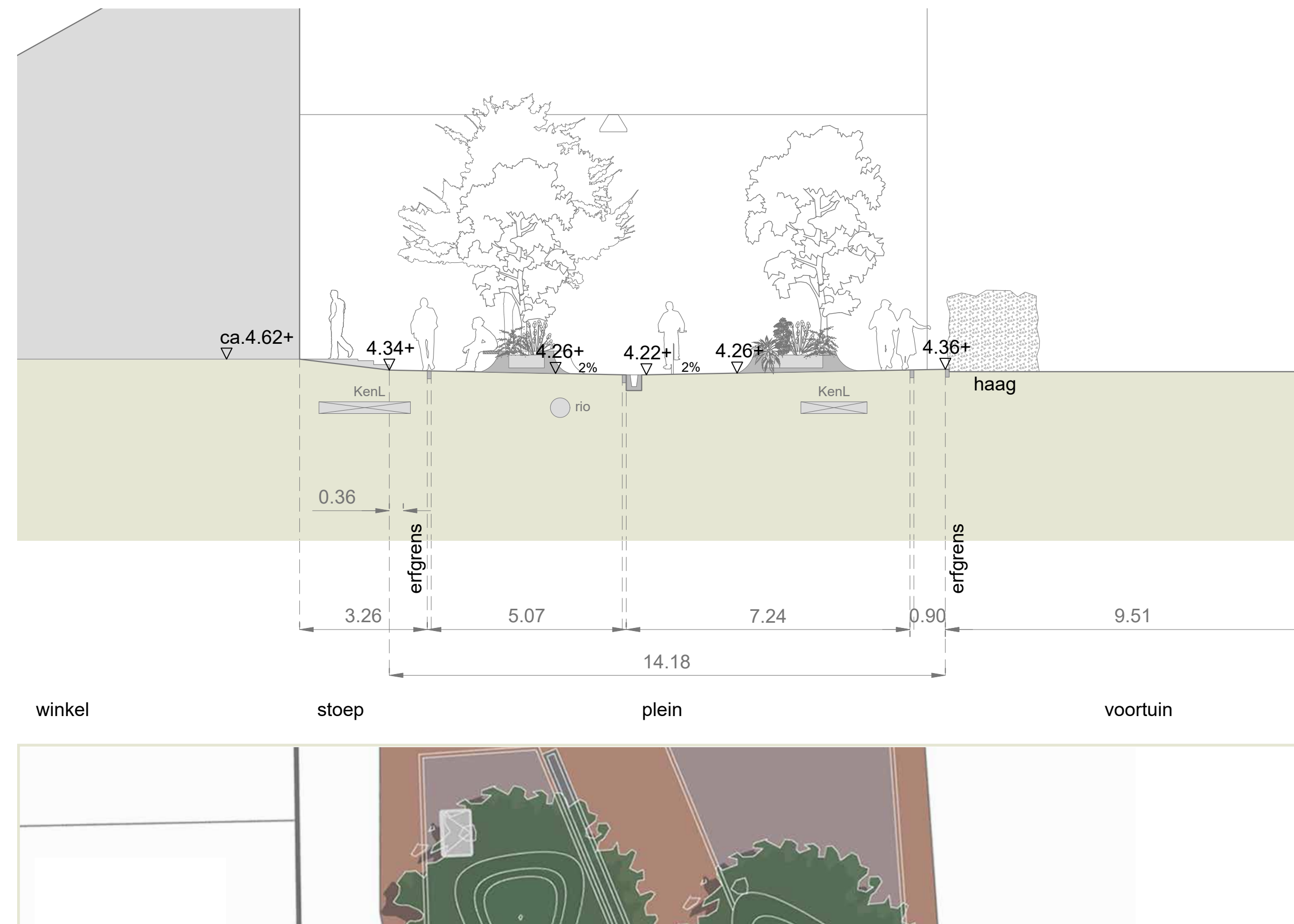
Profiel 6: Plandeel Voorbuurt: Vanaf kruising Dr. Dirk Bakkerlaan tot kruising Hartenlustlaan

4.4.4

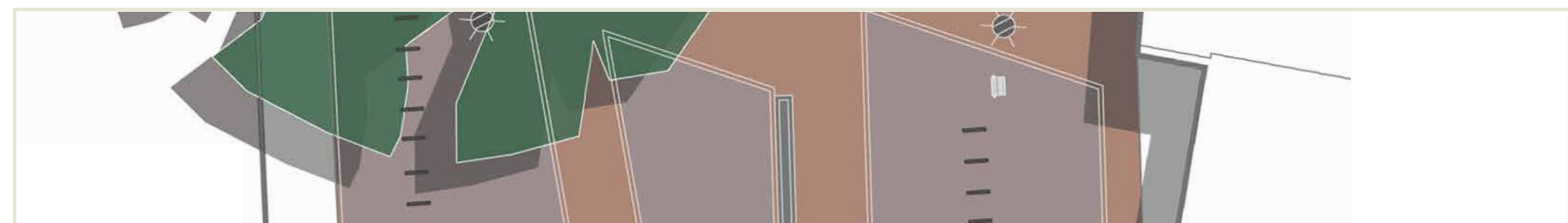
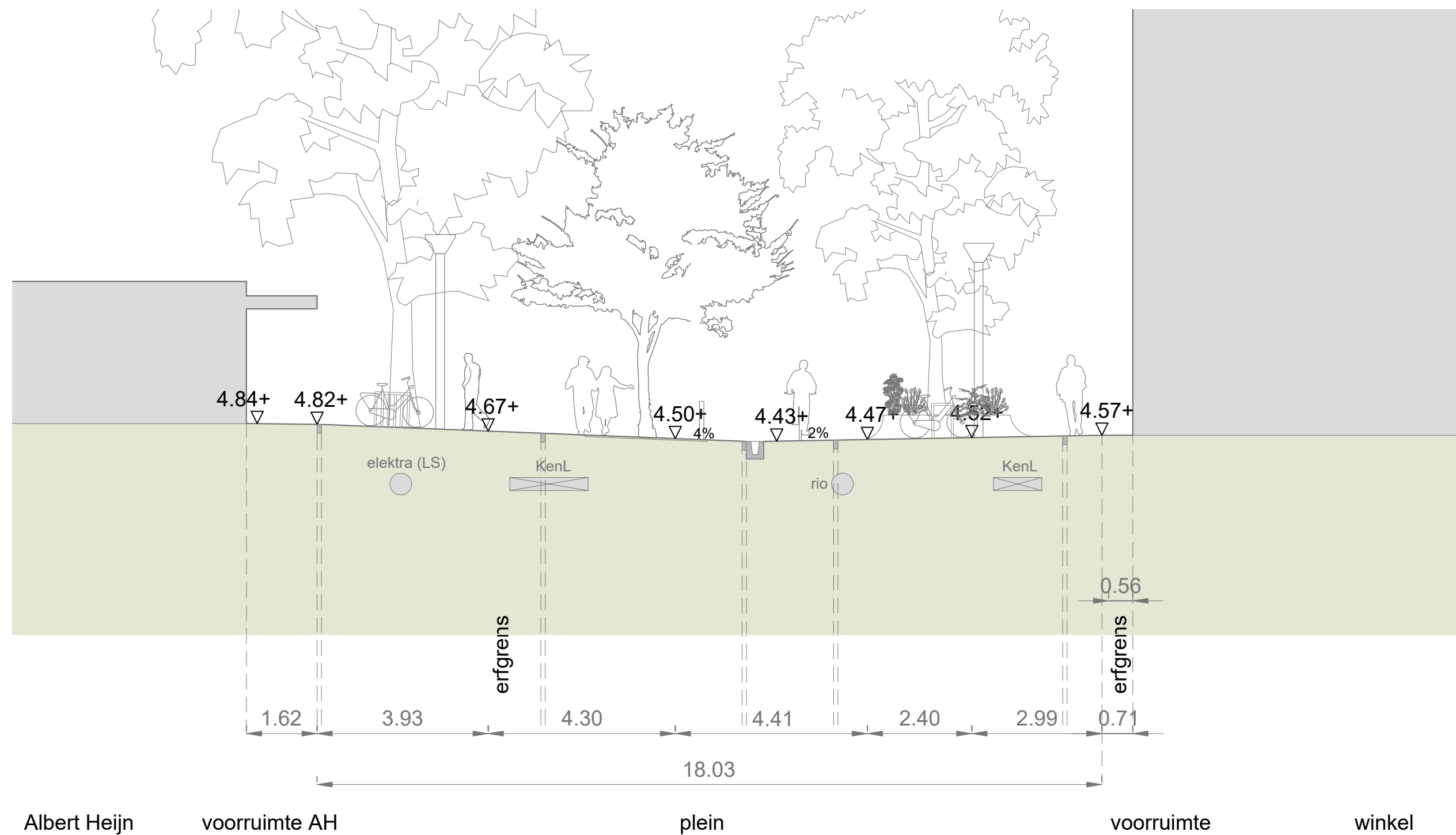
Plandeel straat met winkels: Plein voor de Albert Heijn

De kruising van de Bloemendaalseweg, Potgieterweg en Hartenlustlaan is een punt in het ontwerp waar het autoverkeer van Bloemendaalseweg naar de Hartenlustlaan wordt geleid en vice versa. Vanuit de drie richtingen sluit de rijloper op de kruising aan met een plateauconstructie. Dit is tegelijkertijd een snelheidsremmer. Voor de kruising zelf is gekozen, zoals bij alle overige kruisingen, om een vlak en min of meer egaal vlak van gebakken klinkers te maken. Doormiddel van 'kattenogen' of 'pins' op de verharding wordt het autoverkeer duidelijk gemaakt hoe over dit vlak te rijden. Materiaal en tint van het bestratingsvlak op de kruising ligt het dichtst bij de verharding van de voetgangersruimte op trottoirs en dergelijke.

Waar de auto moet afbuigen de Hartenlustlaan in, is er voor voetgangers en fietsers juist alle mogelijkheid om de nieuwe pleinruimte in dit deel van de Bloemendaalseweg in te gaan. De doorgang voor fietsers, en gedurende venstertijden ook voor uitgaand vracht- en autoverkeer, is gedetailleerd vormgegeven door plantenborders zo te groeperen dat de ruimte nauwer wordt vanaf de kruising gezien, maar uitnodigender als verblijfsruimte met drie verplante bomen. Het plein wordt gekenmerkt door een ander bestratingsmateriaal. In het doorlopende vlak van gebakken klinkers liggen grote vlakken van natuursteenelementen. Ook de verspringende plantenborders dragen bij aan een plein ruimte die in alle richtingen ruimte biedt voor lopen, een fiets stalen of even ergens zitten. Aan beide zijden wordt het plein functioneel begrensd voor gemotoriseerd verkeer door een lijn paaltjes met een poller in het midden. Aan de zijde van de kruising met de Zomerzorgelaan wordt het materiaal van het plein tot over de kruising doorgetrokken. Hierdoor ontstaat speciale attentie voor de automobilisten die vanuit het noorden door de Bloemendaalseweg aangereden komen en bij het plein moeten afslaan de Zomerzorgelaan in. Een extra kracht van deze inrichting is dat de plataan veel meer ruimte om zich heen krijgt.



Profiel 11: Plandeel straat met winkels: Plein voor de Albert Heijn

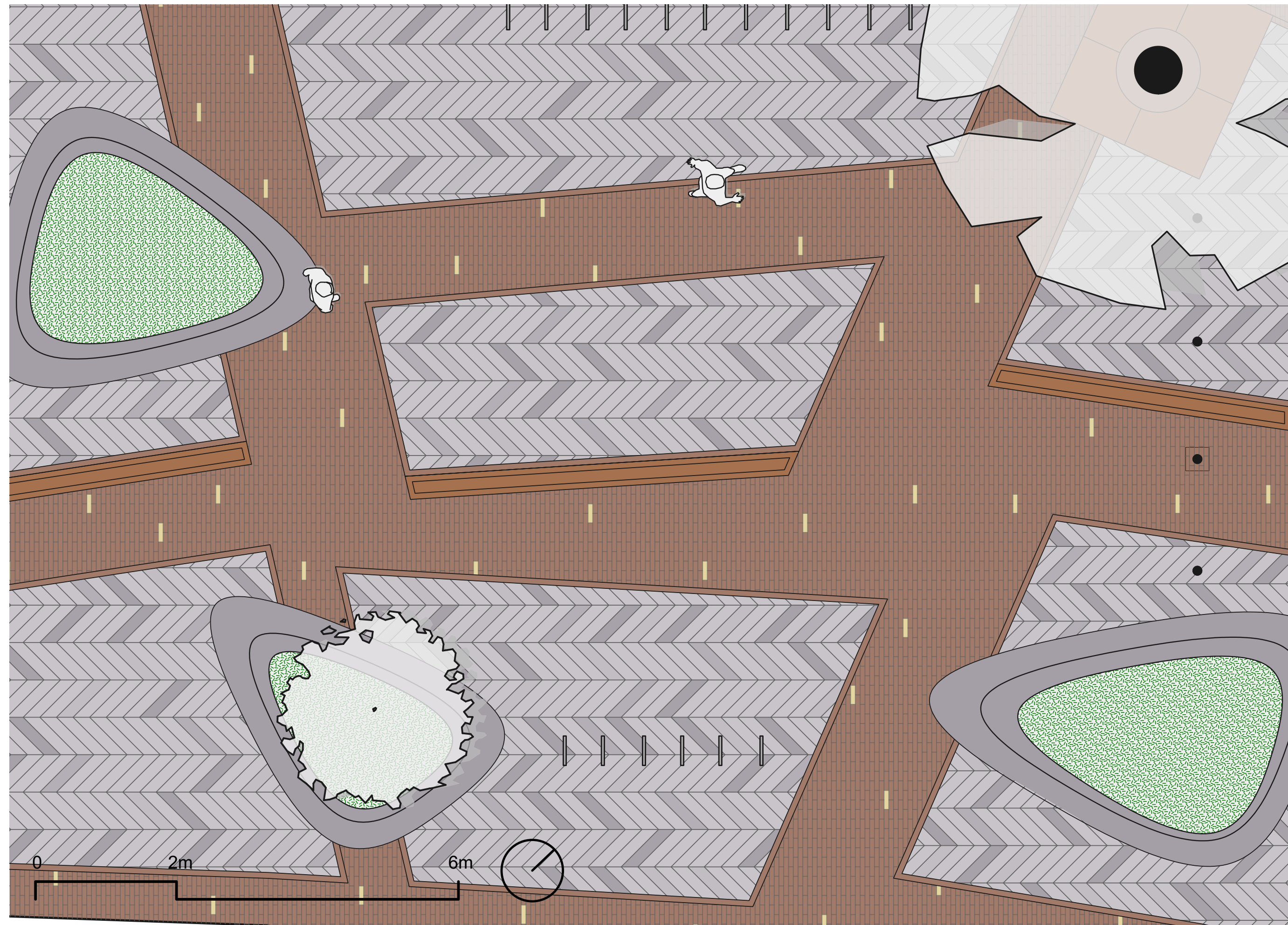


Profiel 12: Plandeel straat met winkels: Plein voor de Albert Heijn

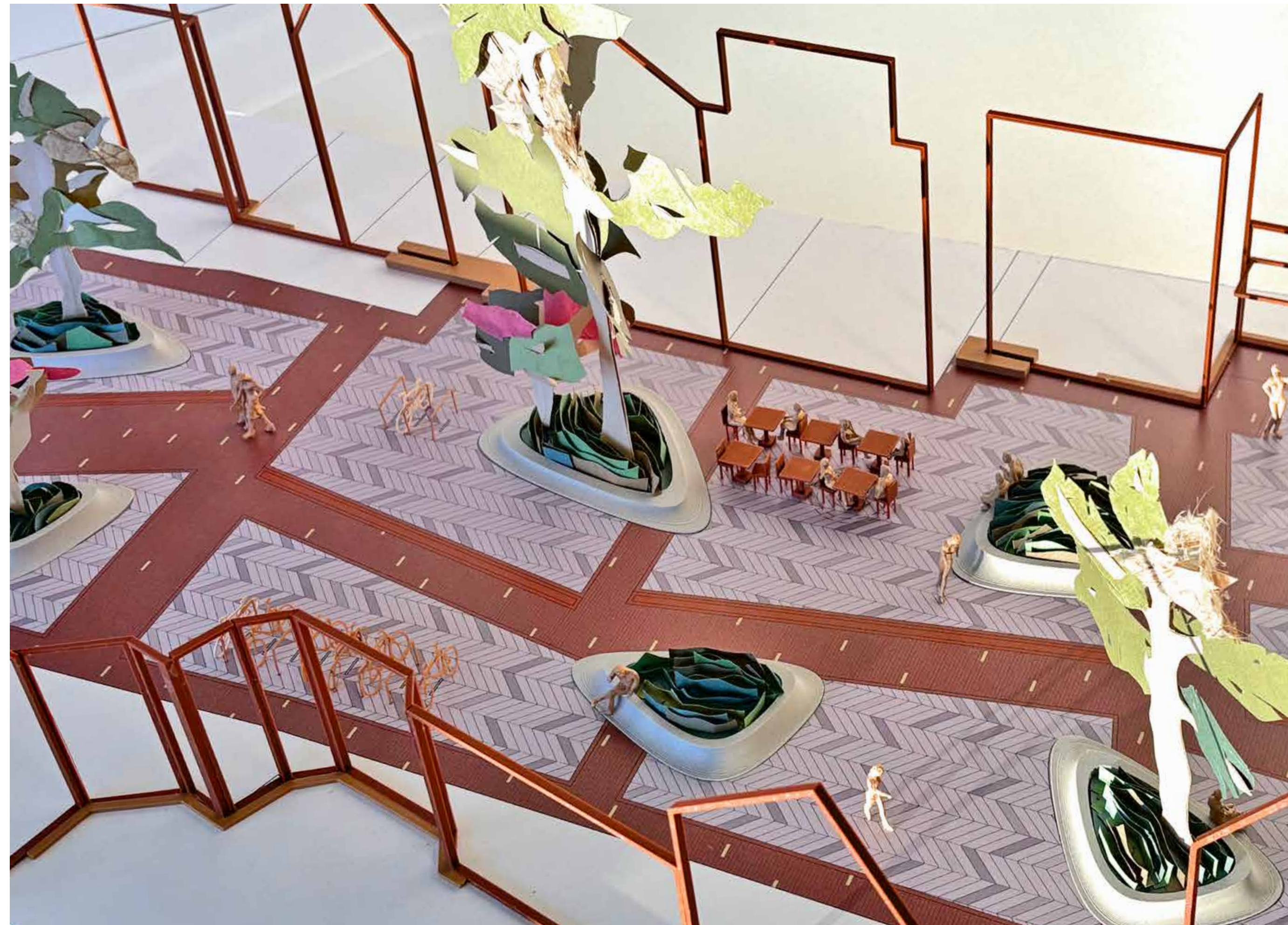
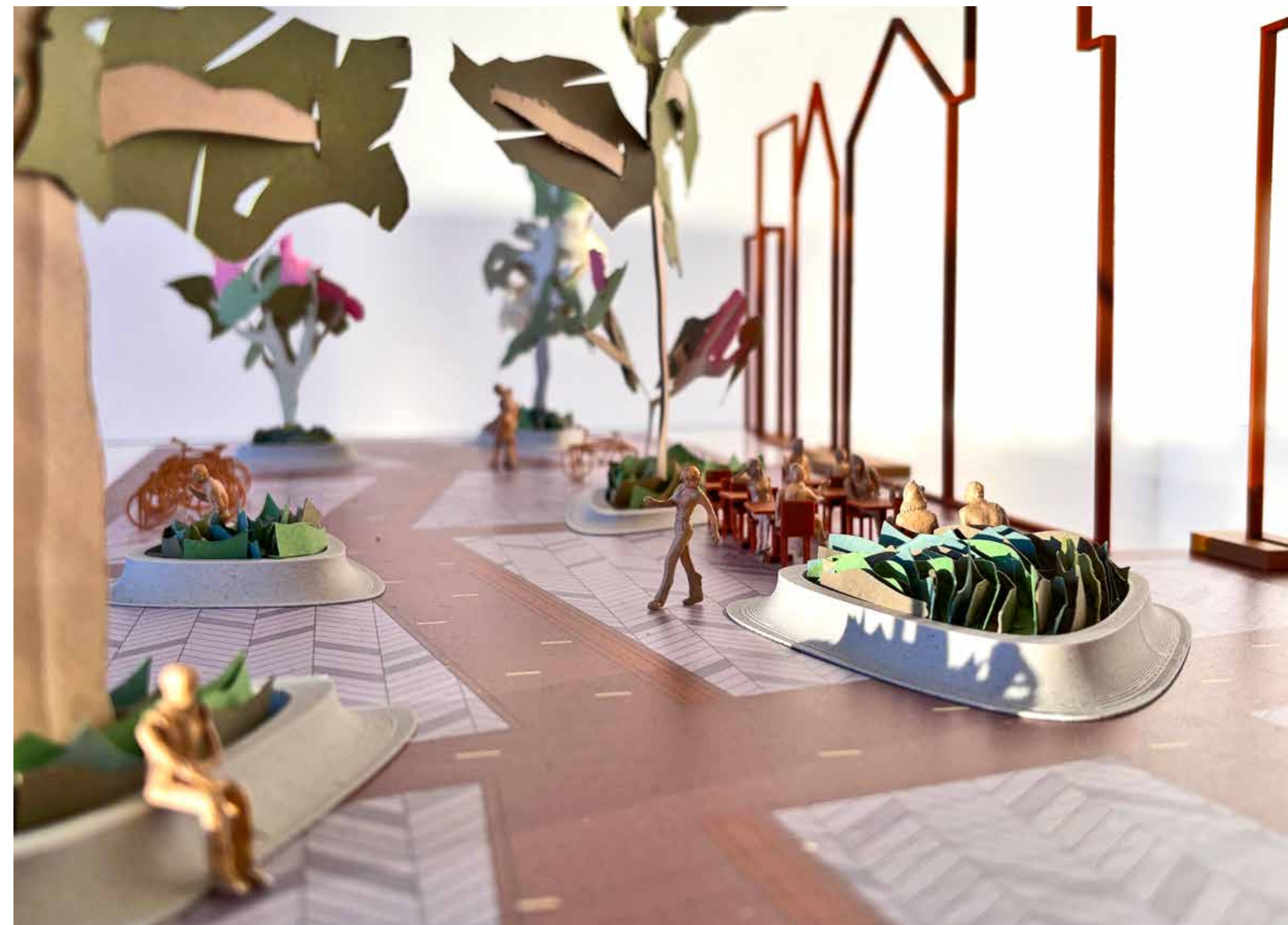
Het plein wordt gekenmerkt door een ander bestratingsmateriaal. In het doorlopende vlak van gebakken klinkers liggen grote vlakken van natuursteenelementen. Deze vlakken hebben in het midden van de pleinruimte een vrije vorm van verspringende lijnen. Zo blijft er een globale middenlijn over van gebakken klinkers die tezamen met de afwateringsgoot richting geeft aan de fietsers die over het plein gaan. De andere lijnen in het lijnenspel op het plein geven juist nadruk op het dwarsverband en de uitnodiging aan voetgangers tot kriskrasbewegingen tussen de diverse functies. Op het plein zijn veel fietsvakken met de beugels (nietjes) gesitueerd, een serie groene plantenborders met eveneens een rand van natuursteen.



Uitwerking bestratingspatroon Plein voor de Albert Heijn







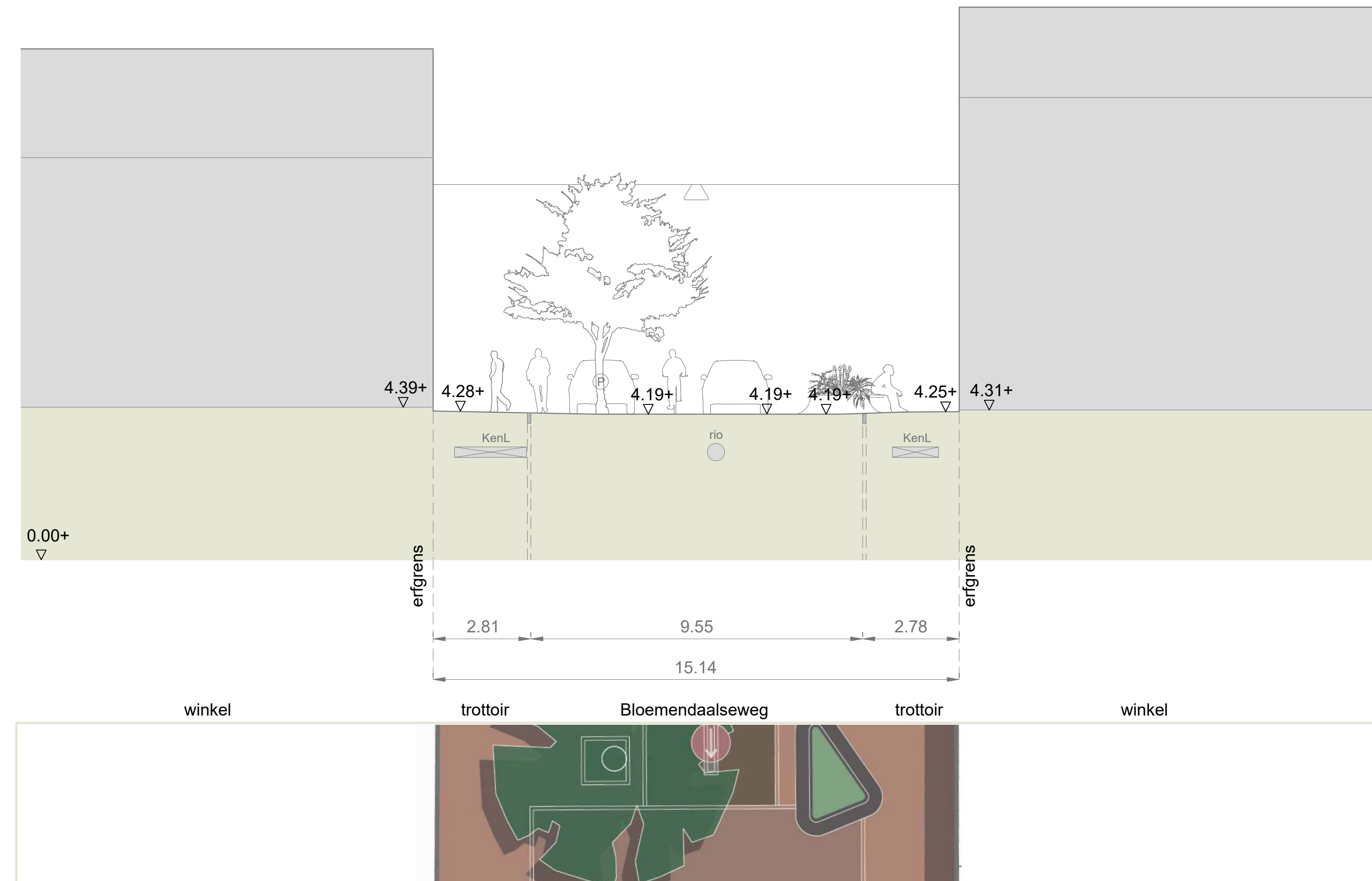
4.4.5

Plandeel straat met winkels: Vanaf kruising Zomerzorglerlaan tot kruising De Genestetweg

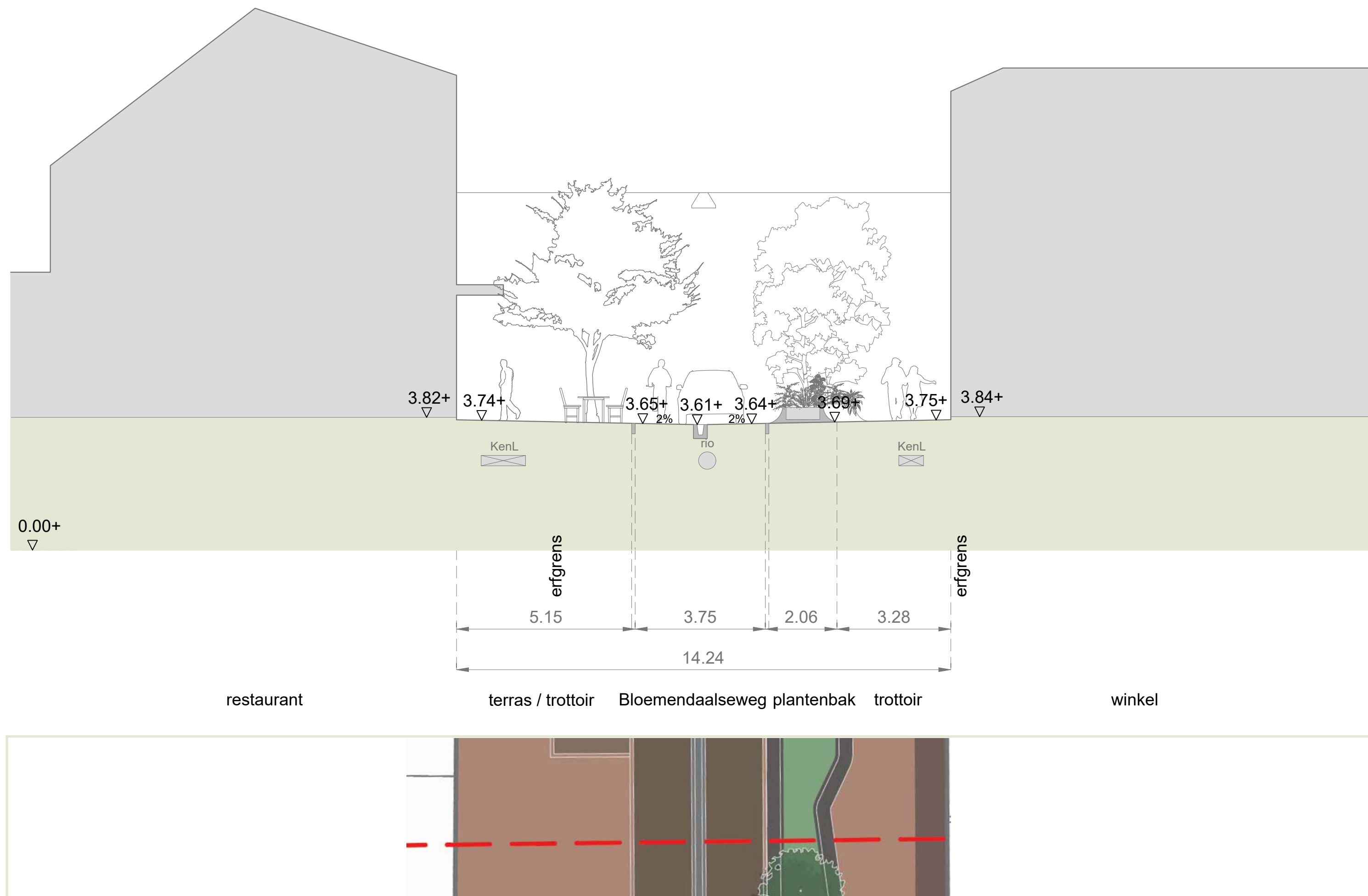
Vanaf het plein voor de Albert Heijn volgt het plandeel met de meeste winkels. Dit is ook het smalste stuk van de straat. De nieuwe rijrichting vanuit het noorden is aanleiding om het parkeren aan de andere zijde van de straat te maken. De parkeervakken zijn tussen de bestaande bomen gepositioneerd. Aan de oostzijde is ruimte voor het stallen van fietsen en zijn de plantenborders toegevoegd. Zoals in de hele straat hebben deze een natuurstenenrand van 50 centimeter hoog. Hier wat langgerechter dan elders in het plan vanwege de beperkte beschikbare ruimte. Tegenover de winkels kan gekozen worden waar er in het Definitief Ontwerp de zitgelegenheid aan de plantenborderrand wordt toegevoegd. Dat kan met de winkeliers worden besproken.

De rijloper van de straat ligt in hetzelfde vlak als het parkeren en de trottoirs. Er zijn net als op het plein geen hoogteverschillen. De rijloper wordt onderbroken door de 'pauzes' die het autoverkeer afremmen en vooral duidelijke ruimte bieden aan de voetganger om juist tussen de winkels aan beide zijden van de straat heen en weer te kunnen lopen. Met het afwisselend groen aan beide zijden van de straat, de bestaande grotere bomen aan de westzijde en het gevarieerde kleinere groen aan de oostzijde in de plantenborders ontstaat een gevarieerd en levendig beeld. Op steeds beperkte onderlinge afstand is er een vak gemarkeerd voor fietsparkeren met daarin een serie 'nietjes', de stalen beugels waar fietsen tegenaan gezet en aan vastgemaakt kunnen worden. Vanwege de zeer beperkte breedte en de continuïteit van de gevelwand is er in het ontwerp voor gekozen om in dit deel van de Bloemendaalseweg hangverlichting toe te passen.

Bij de kruising met De Genestetweg is opnieuw een onderbreking van de rijloper met een evenwichtig min of meer egaal vlak van gebakken klinkers en de rijrichting aangeduid met 'kattenogen' of 'pins'.

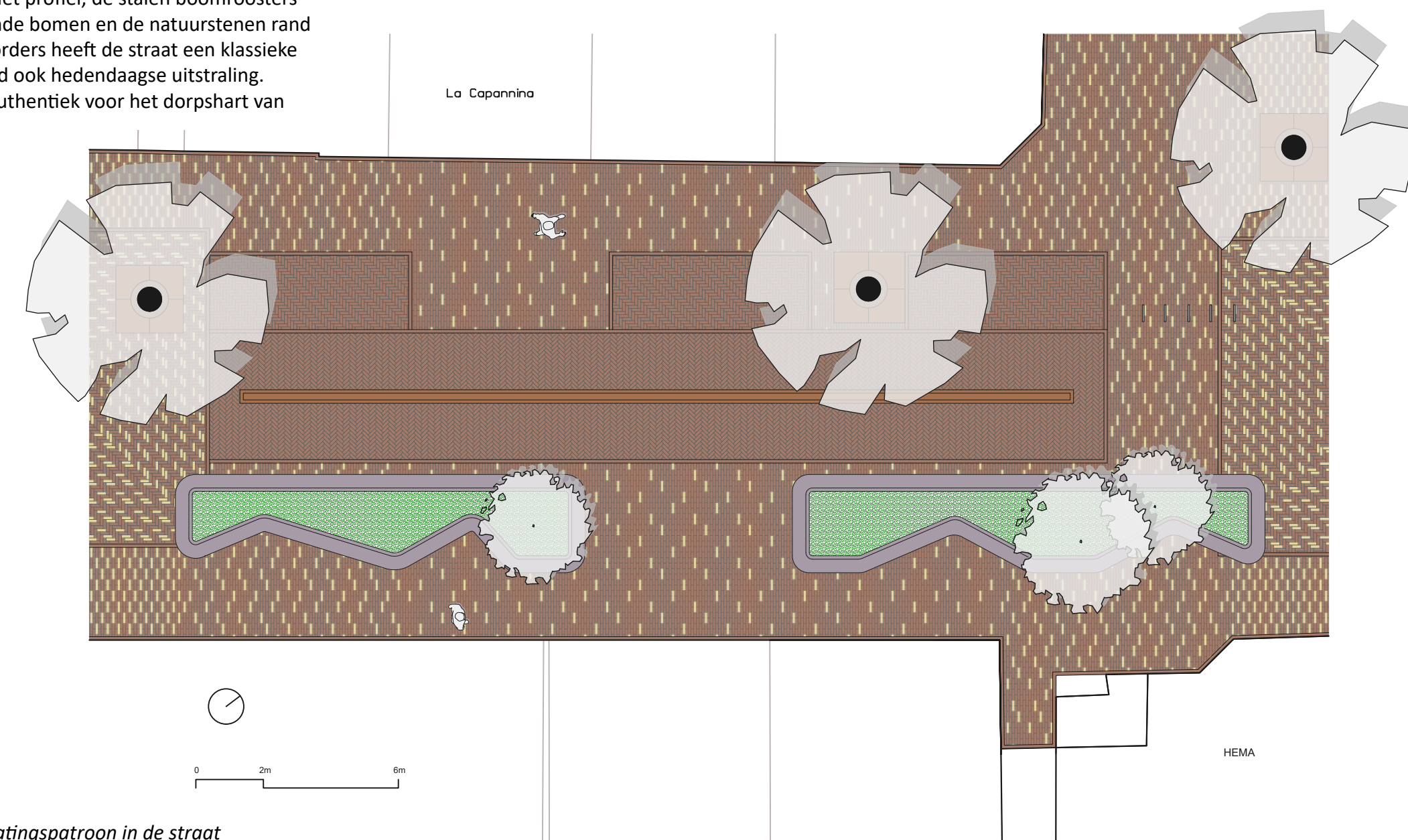


Profiel 14: Plandeel straat met winkels: Vanaf kruising Zomerzorglerlaan tot kruising De Genestetweg

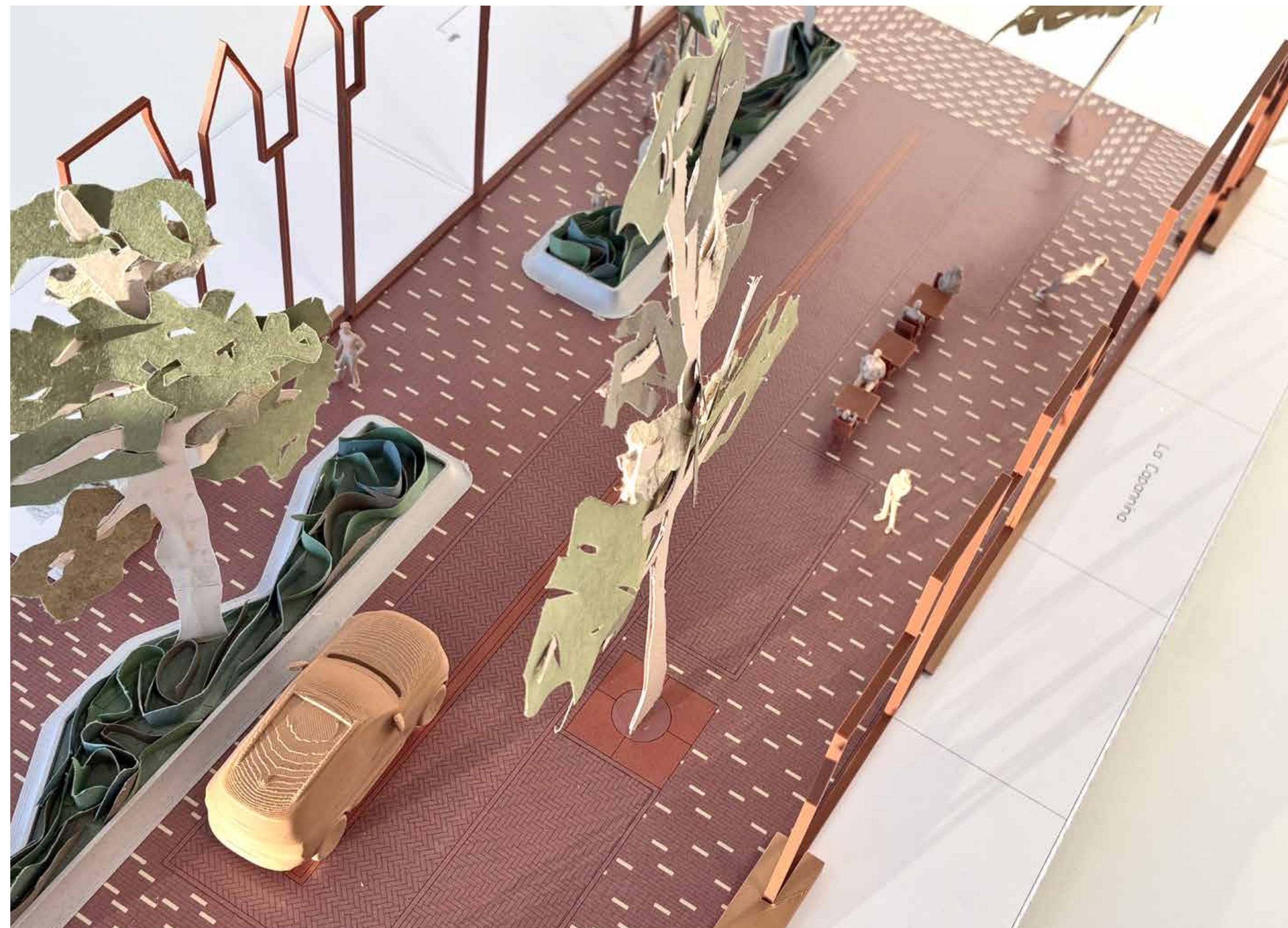
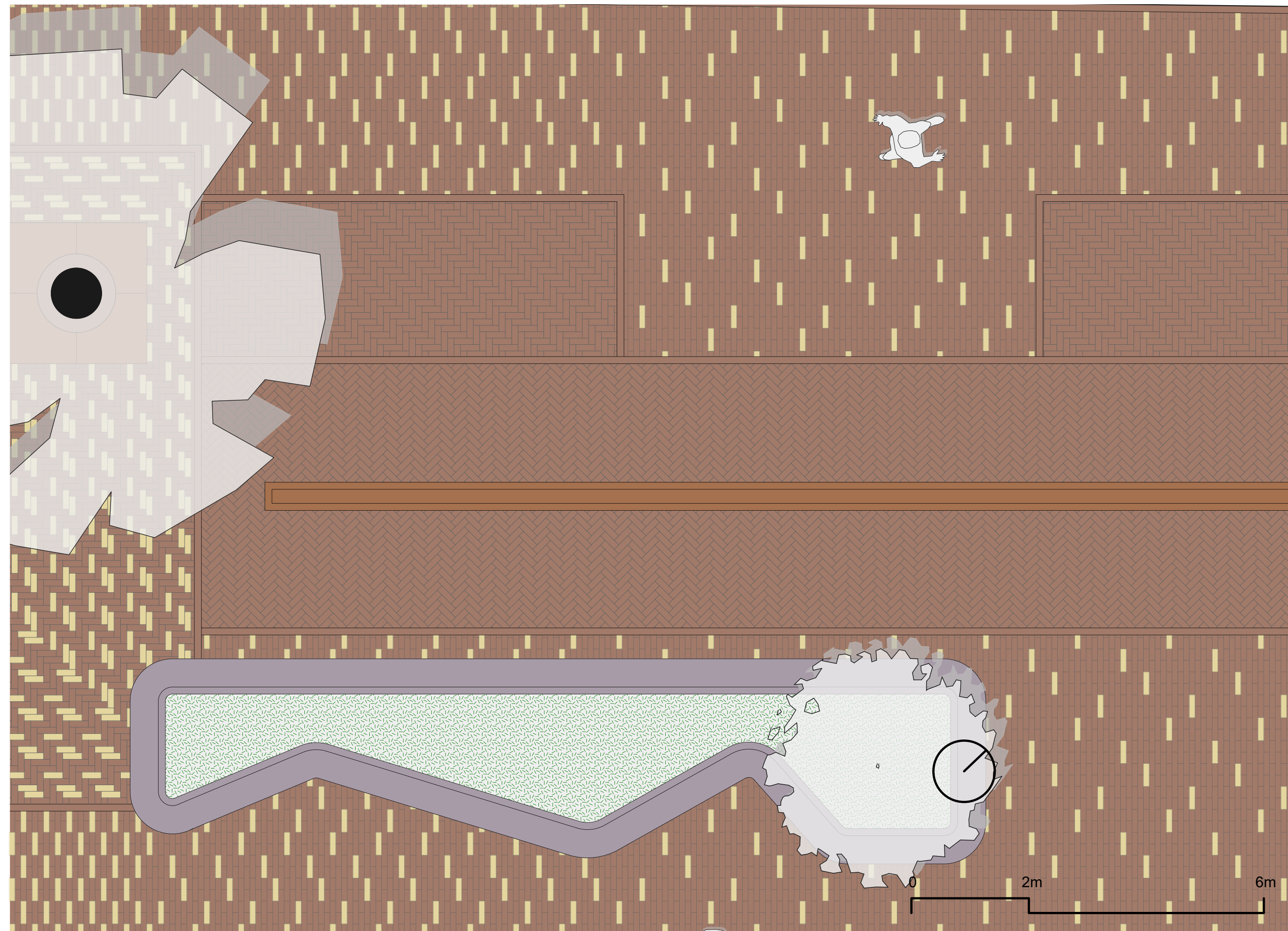


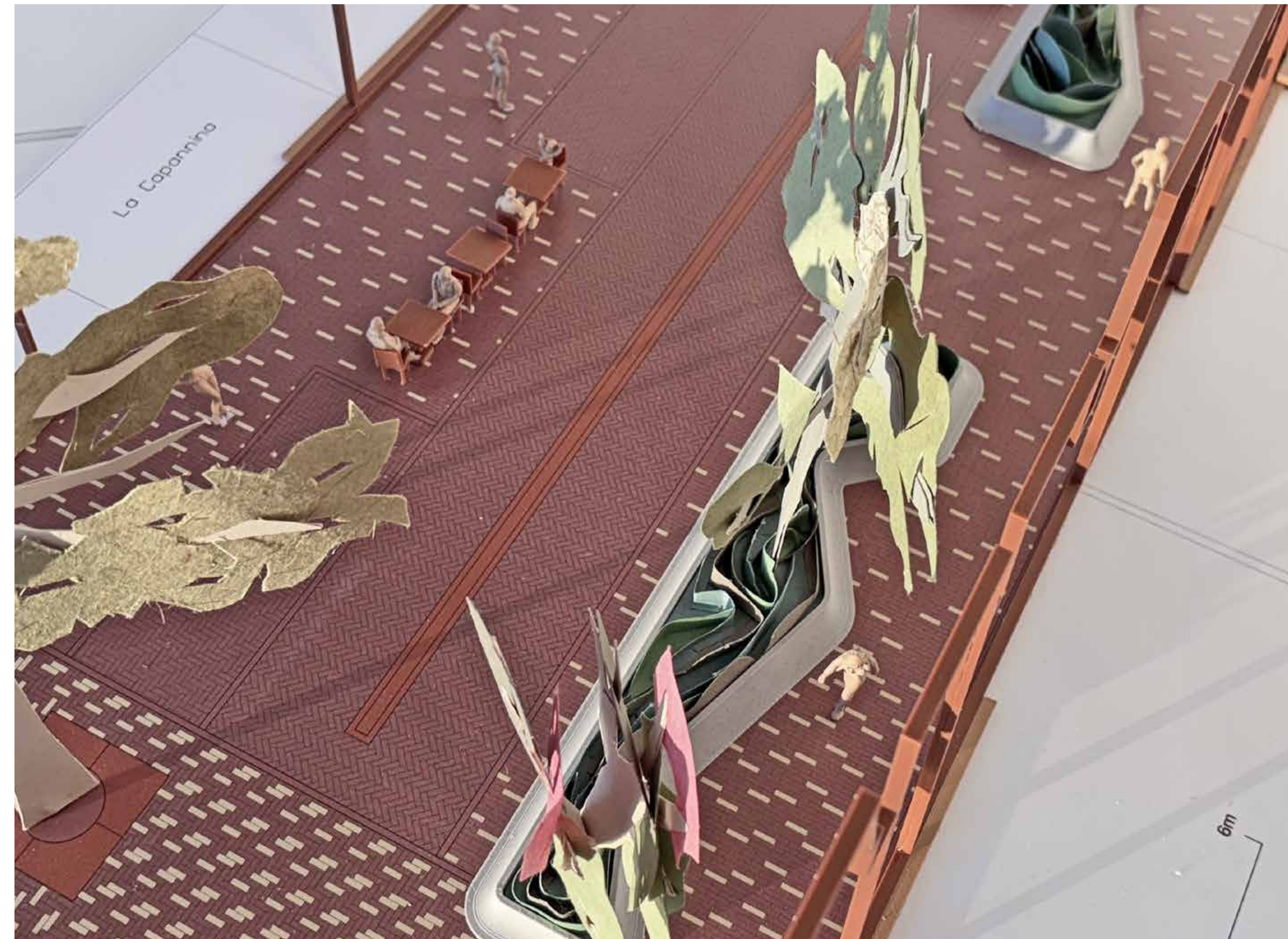
76 Profiel 15: Plandeel straat met winkels: Vanaf kruising Zomerzorgelaan tot kruising De Genestetweg

De straat heeft een vlak profiel maar doormiddel van variaties in bestratingspatroon en mix van kleur tonen van gebakken klinkers worden diverse zones aangeduid. De gele steen die als accent gebruikt wordt verwijst naar het Kerkplein en komt zo overal in de straat in meer of mindere mate terug. Steeds bij plekken met extra nadruk op de voetgangersbewegingen wordt deze steen ingezet in het patroon om de verandering van gebruik van de ruimte voor alle verkeersdeelnemers te verduidelijken. Met de metalen afwateringsgoot in het midden van het profiel, de stalen boomroosters onder de bestaande bomen en de natuurstenen rand van de plantenborders heeft de straat een klassieke maar tegelijkertijd ook hedendaagse uitstraling. Kortom, Nieuw authentiek voor het dorpshart van Bloemendaal.



Uitwerking bestratingspatroon in de straat

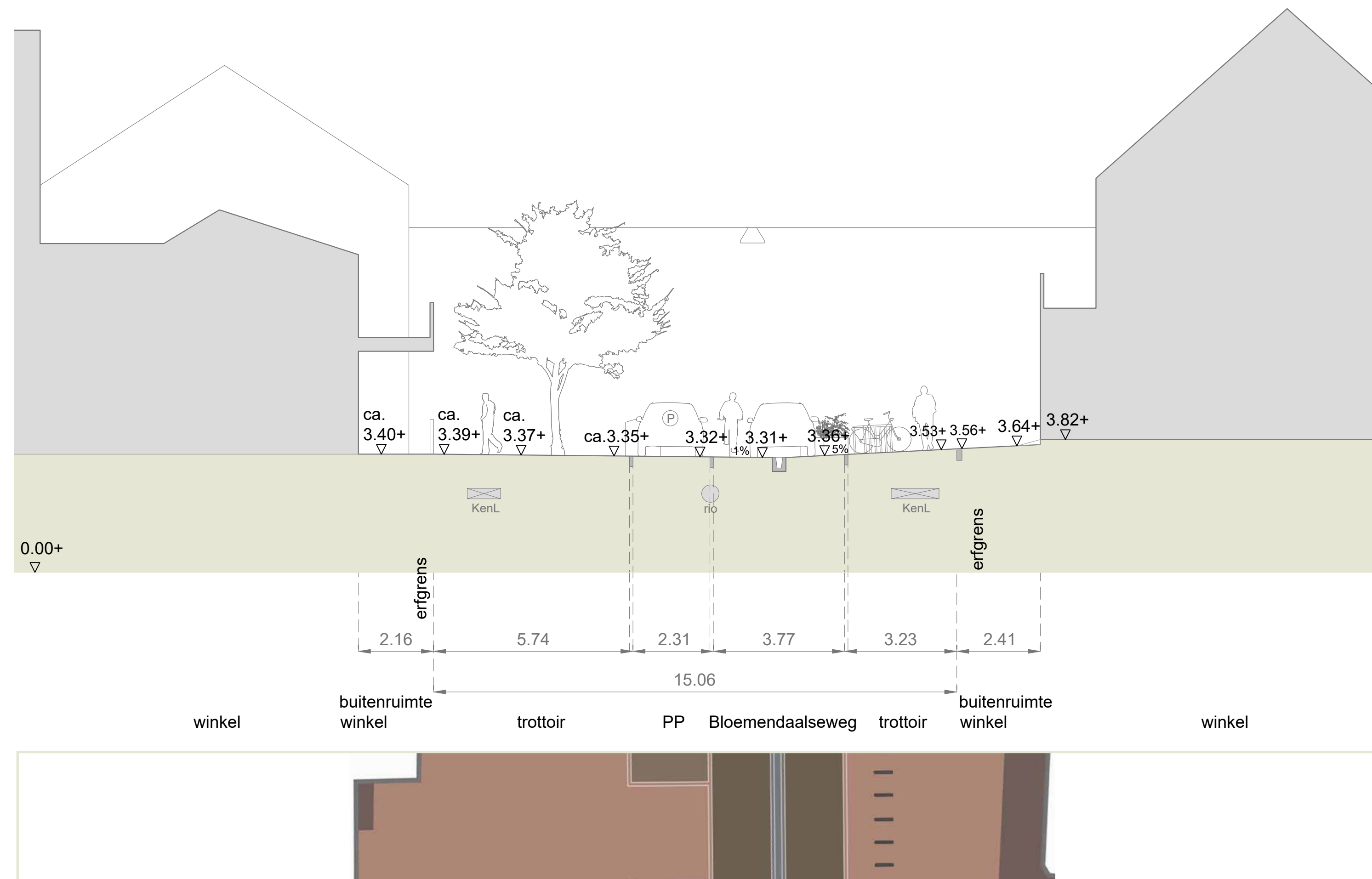




4.4.6

Plandeel straat met winkels: Vanaf De Genestetweg tot de Rustenburgherweg

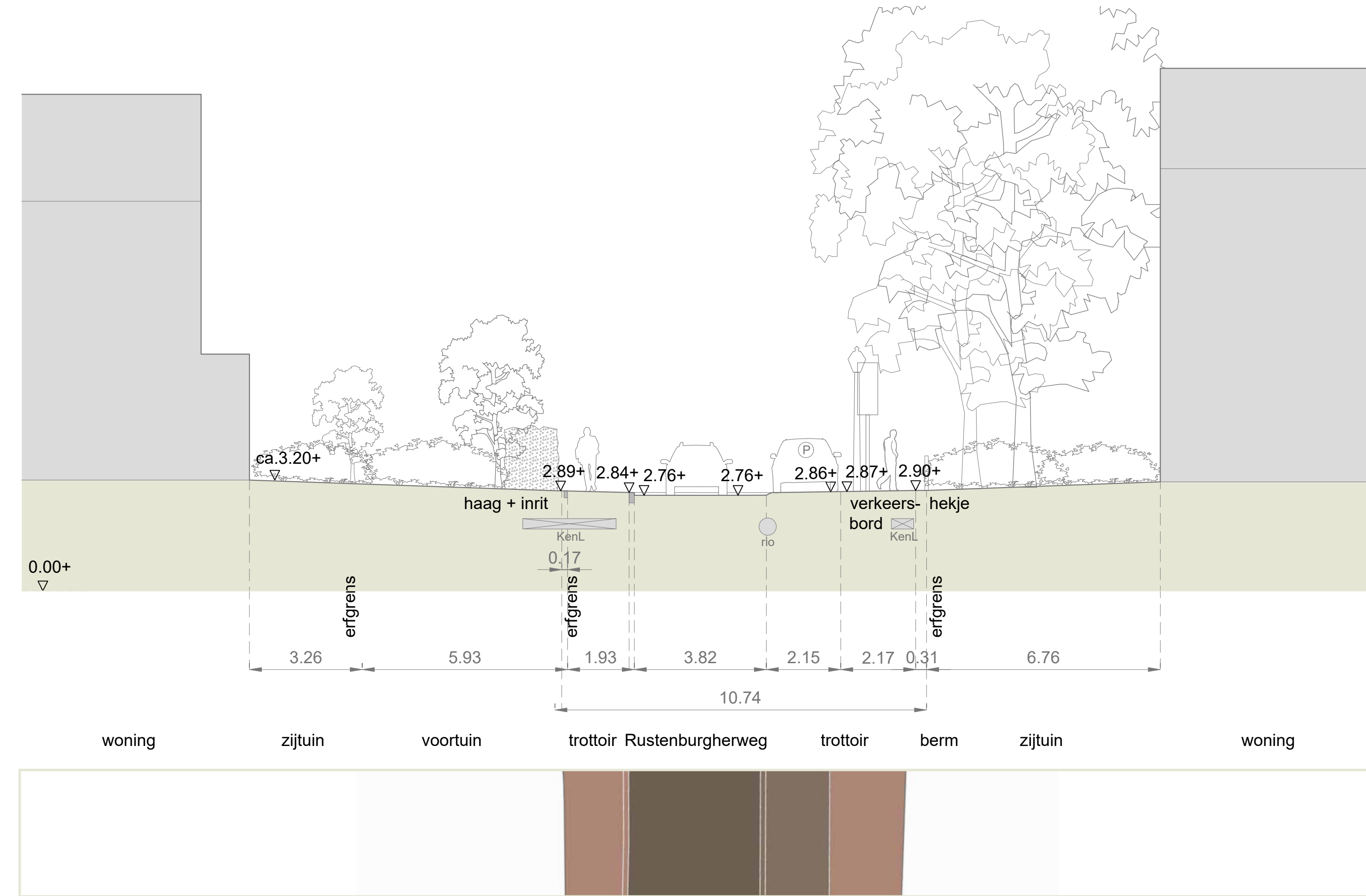
In het plandeel tussen De Genestetweg en de Rustenburgherweg (oostelijke zijde) is het profiel identiek aan dat van het vorige plandeel. De rijloper voor het verkeer is in dit plandeel eenmaal onderbroken door een pauze. Specifiek aan dit plandeel is de zeer beperkte breedte aan de zuidzijde, gelijk aan het voorgaande plandeel. Bijzonder is hier het hoogteverschil tot aan de gevel van de panden aan de oostzijde dat idealiter in het straatprofiel overbrugd wordt. Iets verder naar het noorden wordt de straat opeens veel breder en is er aan de westelijke zijde ook voldoende ruimte om het terras voor de horeca daar makkelijk in te passen. In de overgang van het smalle naar het brede stuk is ook de plek waar de hangverlichting eindigt en de klassieke lantaarnpalen weer gebruikt worden voor de openbare verlichting in het profiel.



Profiel 19: Plandeel straat met winkels: Vanaf De Genestetweg tot de Rustenburgherweg

4.4.7 Plandeel Rustenburgherweg (oostzijde)

De Rustenburgherweg, oostzijde, wordt in het ontwerp vanaf de kruising met de Hartenlustlaan meegenomen in het ontwerp voor de herinrichting. Dit heeft te maken met de beleving en eenheid die voor het dorpshart nagestreefd wordt vanuit de visie Nieuw authentiek Bloemendaal. De kwaliteit en continuïteit in het beeld van de openbare ruimte wordt vanaf entree tot aan het eind toe doorgezet. De Rustenburgherweg (oostzijde) is in de huidige situatie één van de uitgangen wanneer men het centrum van de winkelfuncties van de Bloemendaalseweg verlaat. In de nieuwe situatie wordt het één van de entrees van het gebied. De straat krijgt dus hetzelfde gebakken klinkermateriaal als eerder beschreven. En de rijbaan wordt aangepast aan de eenrichtingsverkeerfunctie van de straat. Het parkeren wordt ook hier op trottoirniveau gemaakt met een schuine band aan de rijbaanzijde. Verschil is wel dat er hier gekozen wordt om het parkeren in een strook te organiseren. Er komt dus geen parkeervakaanduiding in de bestrating. Daarmee blijft het parkeren zoals dat nu is: soms staan er tien auto's, soms wel twaalf in de rij. Als we er vakken van zouden maken met de eisen van langsparkeren toegepast passen er 11 auto's in de straat. Op de tekening hiernaast is dat aangegeven, maar in de details van de bestrating zal dit niet uitgewerkt worden zoals elders in de Bloemendaalseweg wel het geval is.



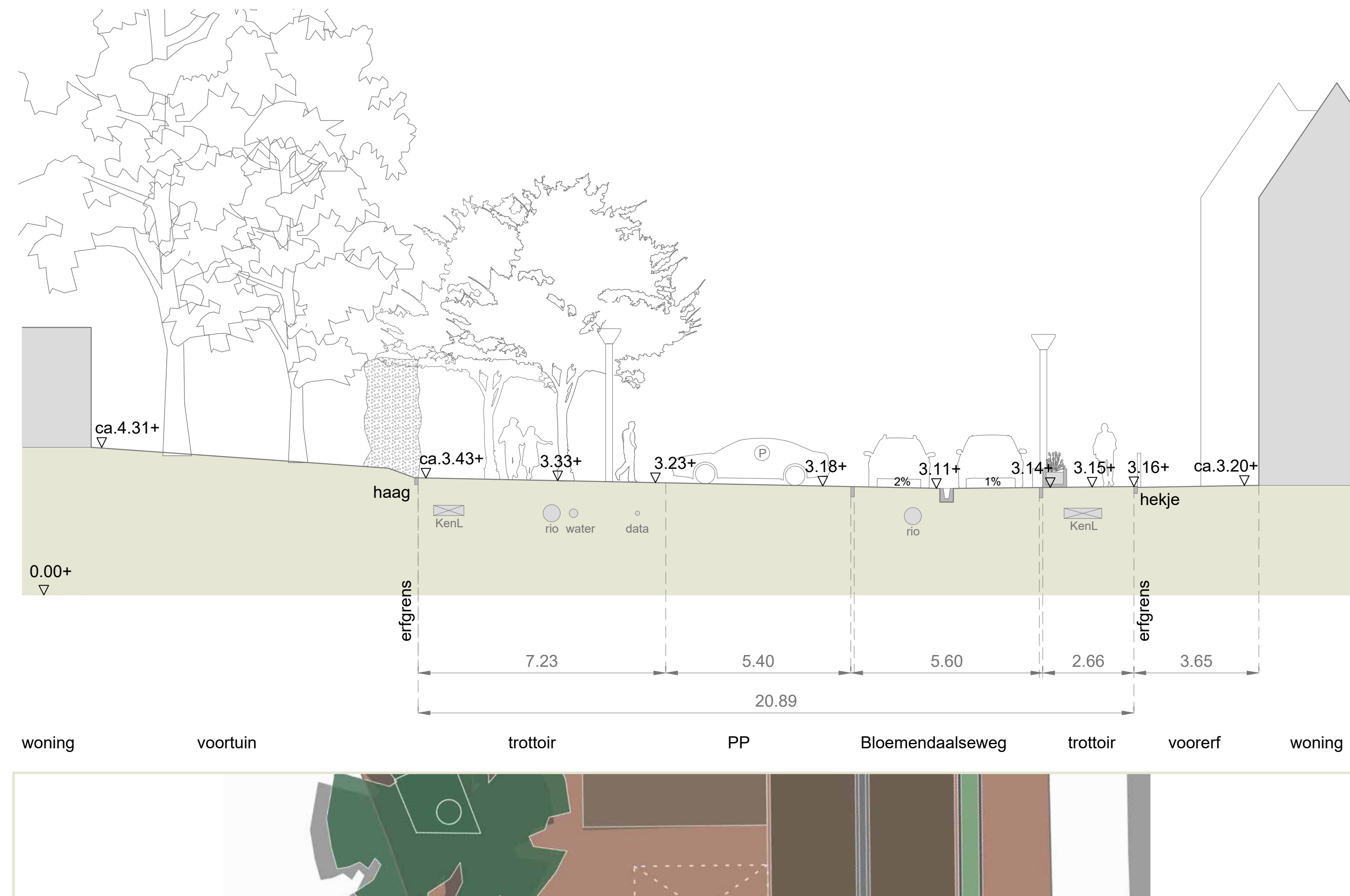
Profiel 21: Plandeel Rustenburgherweg (oostzijde)

4.4.8 Plandeel Vanaf Rustenburgherweg tot Kerkplein

Vanaf de kruising met de Rustenburgherweg (oost) tot aan het Kerkplein is een stuk Bloemendaalseweg met een ander gezicht. Dat komt door de breedte van het profiel en de ruimte richting de Rustenburgherweg (west), het haaksparkeren in de straat en ook de woonfunctie van de straat, met alleen het garagebedrijf daar nog tussen.

In het ontwerp is er voor gekozen om de indeling en functionaliteit van dit deel van de straat gelijk te houden. Het haaksparkeren past niet bij het geheel van de Bloemendaalseweg, maar het is hier efficiënt, levert veel plekken op en doet de ruimte en het gebruik van de publieke ruimte hier weinig kwaad. Door de inrichting qua materialisering door te trekken van het laatste plandeel met winkelfuncties tot aan het Kerkplein wordt de eenheid in beeld gewaarborgd. Dat is voor dit plandeel krachtig genoeg.

Veranderingen voor dit plandeel zitten naast de kwaliteitsslag in de materialiserings ook in de aanpassing van de rijrichting in de Rustenburgherweg, zowel oost als west. De vlakken van het kruispunt worden aangepakt zoals elders in de Bloemendaalseweg en de rij anti-parkeerpaaltjes die nu voor de woningen aan de oostzijde staan wordt vervangen door plantenborders met hagen, zodat de anti-parkeermaatregel blijft, maar het tevens een bijdrage aan meer groene kwaliteit op deze plek oplevert.



Profiel 22: Plandeel Vanaf Rustenburgherweg tot Kerkplein

4.4.9 Plandeel Kerkplein

Het Kerkplein heeft een bijzondere positie. In Bloemendaal en ook in het project. Vanaf de eerste gesprekken in de verkenningfase is het Kerkplein altijd als voorbeeld van dat 'typisch Bloemendaalse' en een 'plek met kwaliteit' genoemd. En dat is ook zo. Daarom is in het ontwerp Nieuw authentiek Bloemendaal maar heel weinig veranderd aan het Kerkplein. Na diverse opties in het Schetsontwerp verkend te hebben is geconcludeerd dat alleen de rijrichting omdraaien van de eenrichtingsstraten rond de kerk – eigenlijk zoals het vroeger was – beter zou zijn en in ieder geval beter werkt in de nieuwe verkeerscirculatie.

Omdat het riool ook in de straten van het Kerkplein vervangen moet worden, is het niet zo dat er niks gaat gebeuren. Omdat dit een grootschalige operatie is, betekent het dat ook hier de straat volledig open moet. In het Definitief Ontwerp van dit project zal daarom wel nog nauwkeurig gekeken worden naar welke materialiseringsaanpassingen ten opzichte van de bestaande situatie moet worden toegepast om tot een opnieuw ruimtelijk kwalitatief voldoende eindresultaat te komen. Oude klinkers en banden blijken vaak na een volledige ontgraving toch een relatief hoog percentage schade te hebben en terugleggen van het oude materiaal levert dan soms een wat rommelig beeld op. Dit aspect zal dus wel meegenomen worden in het verdere ontwerp, maar de indeling met de huidige parkeerplaatsen en breedtes van trottoirs en rijloper blijft.

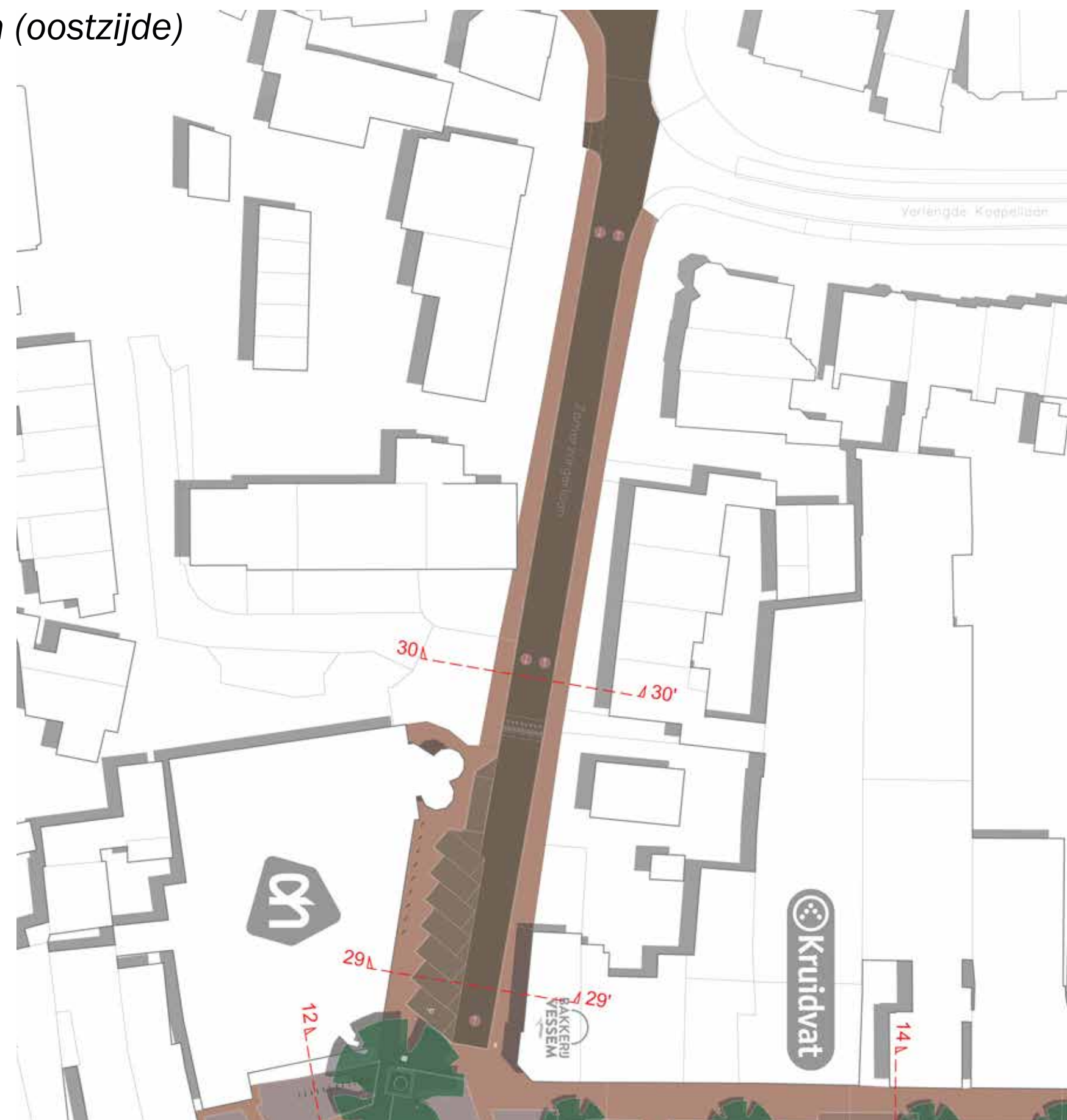


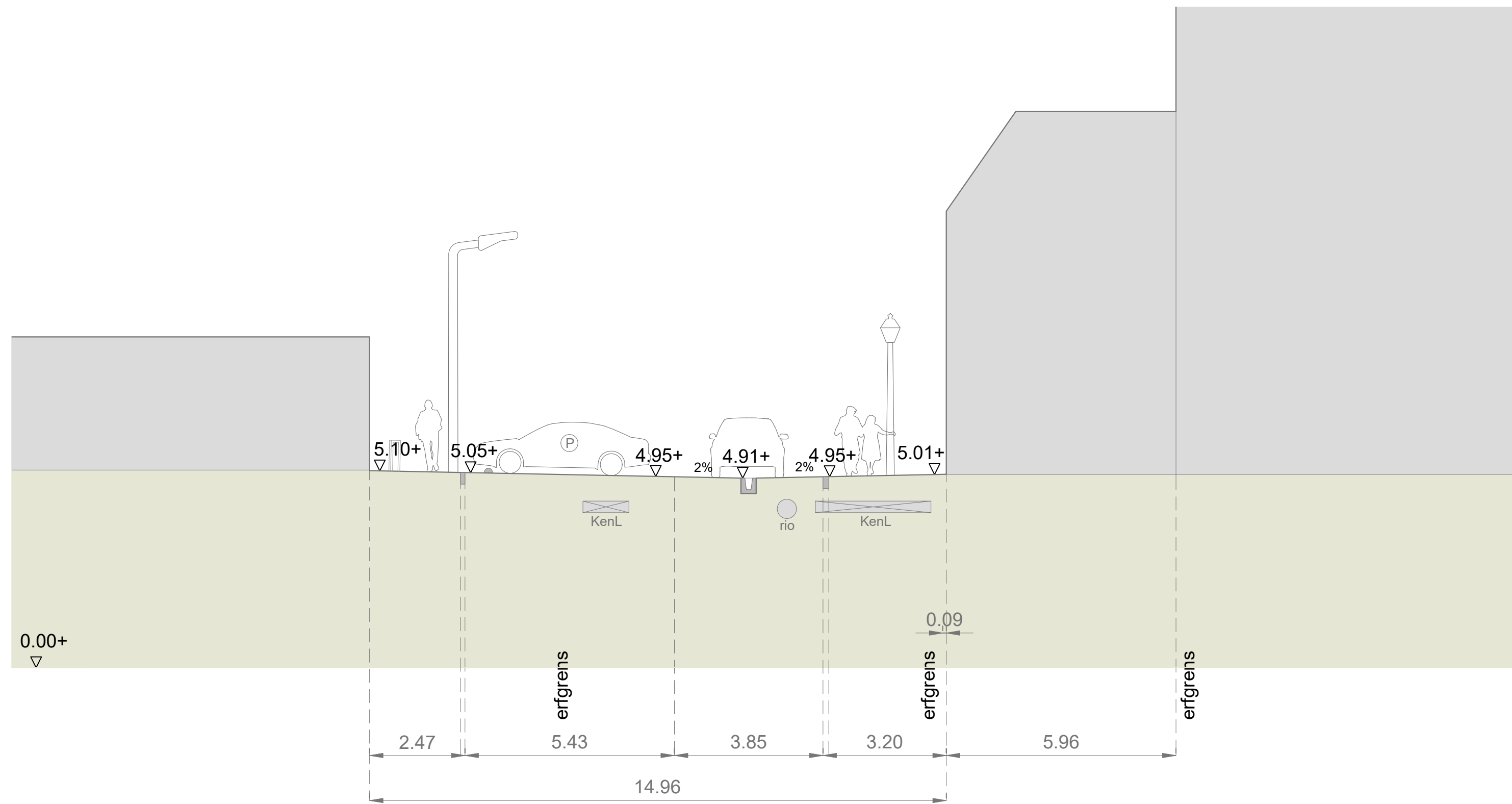
4.4.10 Plandeel Zomerzorgelaan (oostzijde)

De Zomerzorgelaan is in de huidige situatie ook al een belangrijke verbinding voor het dorpshart. Met de keuze om autoverkeer niet langer voor de Albert Heijn langs over de Bloemendaalseweg te laten rijden is de Zomerzorgelaan een nog belangrijker onderdeel van het project. In het ontwerp wordt de straat in het eerste deel komende vanuit de Bloemendaalseweg eenrichtingsverkeer voor auto's. De parkeerplaatsen naast de Albert Heijn blijven, maar worden diagonaal georiënteerd zodat ze een minder brede rijbaan vragen om in en uit te draaien. Eén vak wordt als langspaarvak geplaatst. In de beperkte maat van de straat is elke decimeter die meer gegeven kan worden aan de voetganger een grote plus. Dit eerste deel van de straat ligt net als het aansluitende deel van de Bloemendaalseweg in één vlak.

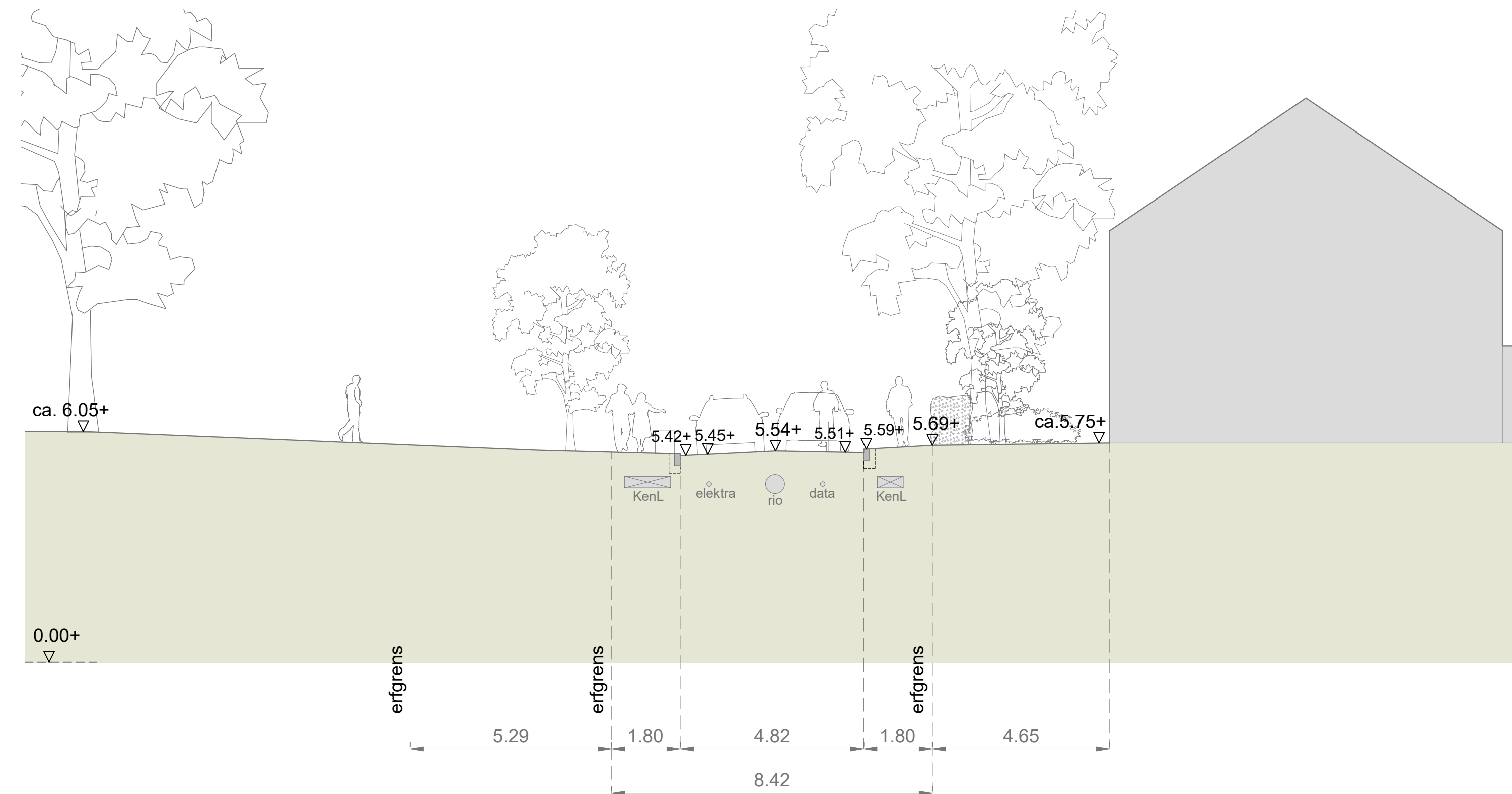
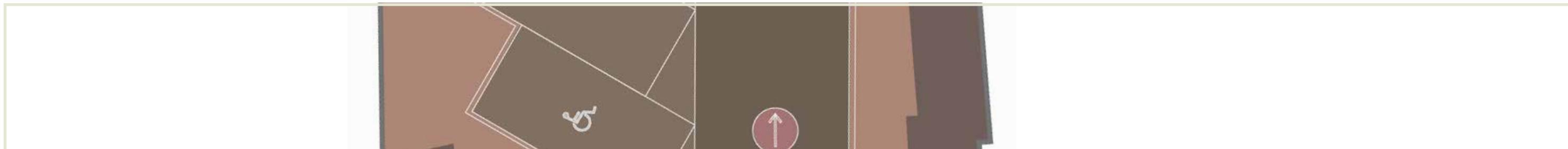
Direct na de parkeervakken verandert het profiel van de Zomerzorgelaan. De rijbaan wordt breder om vanaf hier weer tweerichtingsverkeer te kunnen faciliteren. Zo kunnen de aanliggende bewoners hun huis beter bereiken, maar kan ook de bevoorrading van de Albert Heijn de verkeersbeweging blijven maken die zij nu ook maken. Insteek blijft dat de winkeliers zich inspinnen om te zware voertuigen van leveranciers of de bevoorrading van grotere ketens te vermijden, maar door het ontwerp van de straat zo in te steken wordt zowel het aanrijden met de huidige vrachtwagens mogelijk gemaakt en ook de bewoners van dit deel ontlast.

De rijbaan in het tweerichtingen deel wordt nog steeds zeer compact gehouden in het ontwerp, zodat aan beide zijden het trottoir in ieder geval de minimale breedte maat van 1,80 meter kan krijgen. Dit is op profiel 30 op de volgende pagina's te zien. De materialisering in gebakken klinkers wordt ook hier doorgetrokken, alleen in het tweerichtingen deel wordt er een verhoogde band van trottoir naar rijbaan gebruikt.

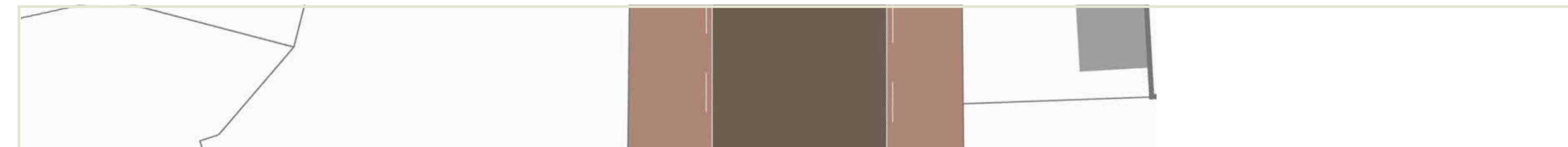




Albert Heijn trottoir PP Zomerzorgelaan trottoir winkel



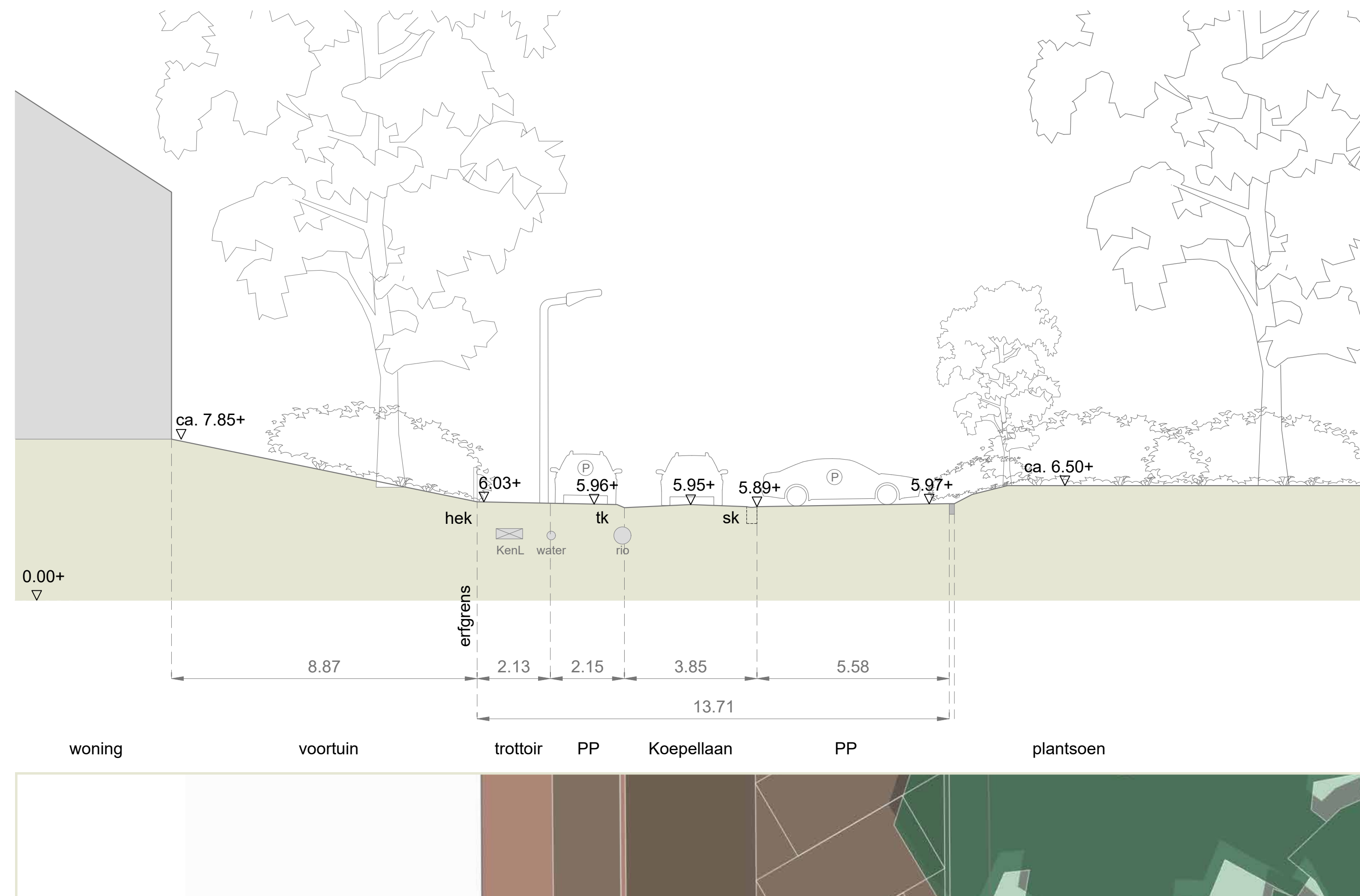
dwarsstraatje trottoir Zomerzorgelaan trottoir voortuin woning



4.4.11 Plandeel Koepellaan

Via de Zomerzorgelaan wordt het autoverkeer, dat uit de Bloemendaalseweg komt, naar de Koepellaan geleid. Hier is in het ontwerp een extra parkeercapaciteit gemaakt in vergelijking met de huidige situatie. De haakspaarplaatsen zijn diagonaal gedraaid om met een smallere wegbreedte voor eenrichtingsverkeer de insteek naar de parkeervakken soepel te kunnen maken. Daarnaast wordt op trottoirniveau een serie langspaarvakken gemaakt. Daarbij wordt rekening gehouden met de inritten naar de woningen aan de Koepellaan, maar ondanks die onderbrekingen is er een fors aantal parkeerplaatsen als langspaarplek te realiseren. Door deze ingreep wordt de Koepellaan minder breed, wat ook kan door de verandering naar éénrichtingsstraat richting de Mollaan.

De inrichting van de Koepellaan zal in de sfeer van de herinrichting van de Bloemendaalseweg zijn. Ook hier zullen gebakken klinkers de boventoon voeren. In de Definitief Ontwerp fase zal onderzocht worden of het mogelijk is om de gebakken klinkers die uit de huidige inrichting van een deel van de Bloemendaalseweg komen te hergebruiken bij het opnieuw bestraten van de Koepellaan. Dit zou een goede bijdrage aan een duurzame oplossing zijn, nog altijd een enorme kwaliteitsimpuls in materialisering van de Koepellaan in vergelijking met de huidige inrichting zijn en met de juiste details is dat hergebruikt goed aan te sluiten bij de nieuwe inrichting van de Bloemendaalseweg. Door de doorgetrokken herinrichting van de Bloemendaalseweg over de Zomerzorgelaan (oost) loopt het dan straks prettig voor iemand die de auto geparkeerd heeft op de Koepellaan en een winkel of horeca wil bezoeken.



Profiel 32: Plandeel Koepellaan

4.5

Facetten

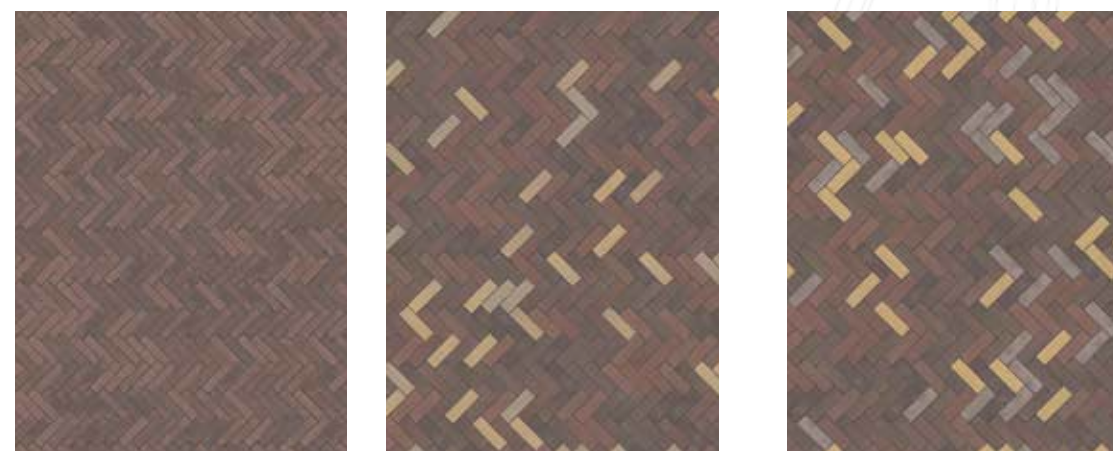
In deze paragraaf wordt het plan nogmaals doorlopen en toegelicht, maar nu vanuit het perspectief van de diverse facetten binnen het plan.

Deze facetten zijn:

1. Voetgangersruimte
2. Voetgangersoversteek- en auto'pauze' plaatsen
3. Fietsroute
4. Fietsparkeren
5. Routing autoverkeer (standaard)
6. Routing autoverkeer tijdens venstertijden
7. Parkeren (bestaande situatie)
8. Parkeren in het plan
9. Speciale parkeervoorzieningen
10. Laden en lossen
11. Terrassen
12. Openbare zitgelegenheden
13. Bomen
14. Plantenborders
15. Verlichting
16. Nutsvoorzieningen

4.5.1 Voetgangersruimte

Het ontwerp voor de gehele straat is gebaseerd op een sterke verbetering van de ruimte voor voetgangers. Deze voetgangersruimte is over de gehele lengte aan tweezijde altijd minimaal 1,80 meter breed, obstakel vrij, vlak gestraat en overzichtelijk. Op veel plekken is de voetgangersruimte breder dan het minimum. De bestrating wordt herkenbaar en eenduidig over de gehele voetgangersruimte doorgetrokken. Gebakken klinkers is het overwegende materiaal. Alleen ter hoogte van het plein voor de Albert Heijn is natuursteen toegevoegd naast de gebakken klinkers.

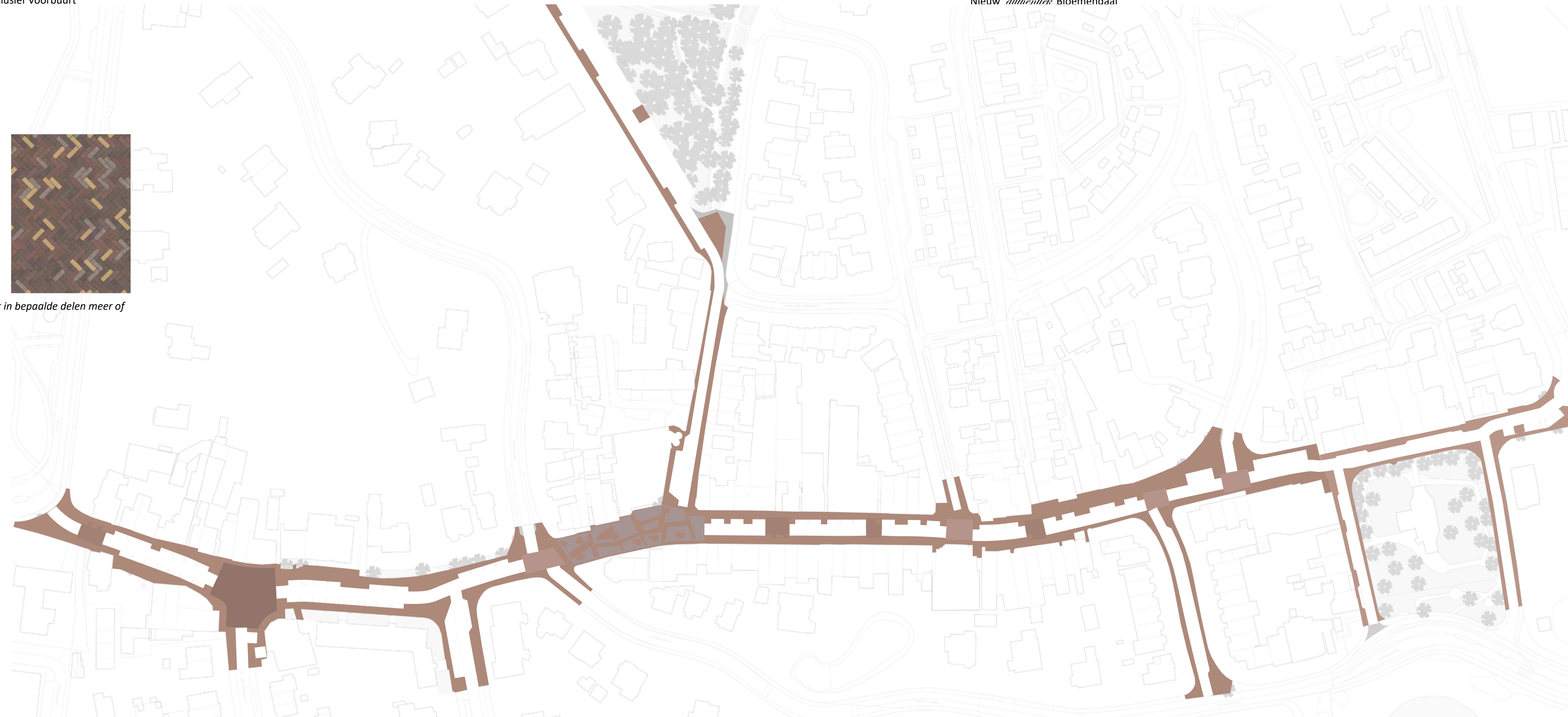


Referenties voor diverse mixen van gebakken klinkers met in bepaalde delen meer of minder geel accent, verwijzend naar het Kerkplein

De obstakelvrije doorgangruimte voor voetgangers is ook belangrijk voor de kwetsbaardere doelgroepen van mensen die slecht ter been zijn, slecht zicht hebben of anderszins zich minder makkelijk door het publiek domein bewegen. In de detaillering van het ontwerp zal hiervoor aandacht blijven.



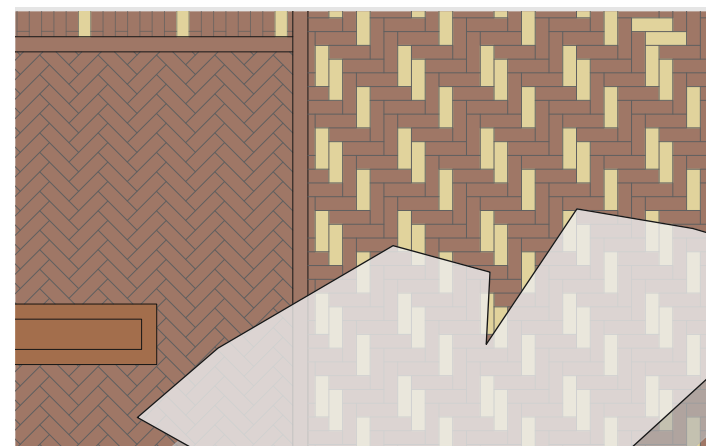
Referenties voor natuursteen met een warme tint en comfortabele stroefheid die op het plein voor de Albert Heijn wordt toegepast.



4.5.2

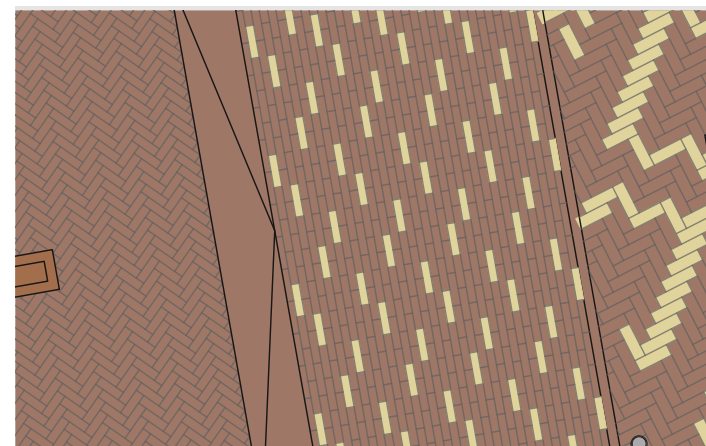
Voetgangersoversteek- en auto'pauze' plaatsen

Voetgangersruimte is er niet alleen aan weerszijde van de straat, maar ook de plekken waar de voetganger de straat dwars of zelfs diagonaal over kan steken zijn nadrukkelijk in het ontwerp meegenomen. Deze voetgangersoversteekplekken bestaan uit 'pauzes' waar de rijbaan voor de auto en fiets kortstondig onderbroken is en het type verharding van de voetgangersruimte is doorgetrokken. Daarnaast zijn de kruisingen ook vormgegeven vanuit het voetgangerspsectief. Aan de automobilist wordt door de inrichting duidelijk gemaakt dat in dit deel van Bloemendaal de andere verkeersgebruikers, voetgangers en fietsers, prioriteit hebben.

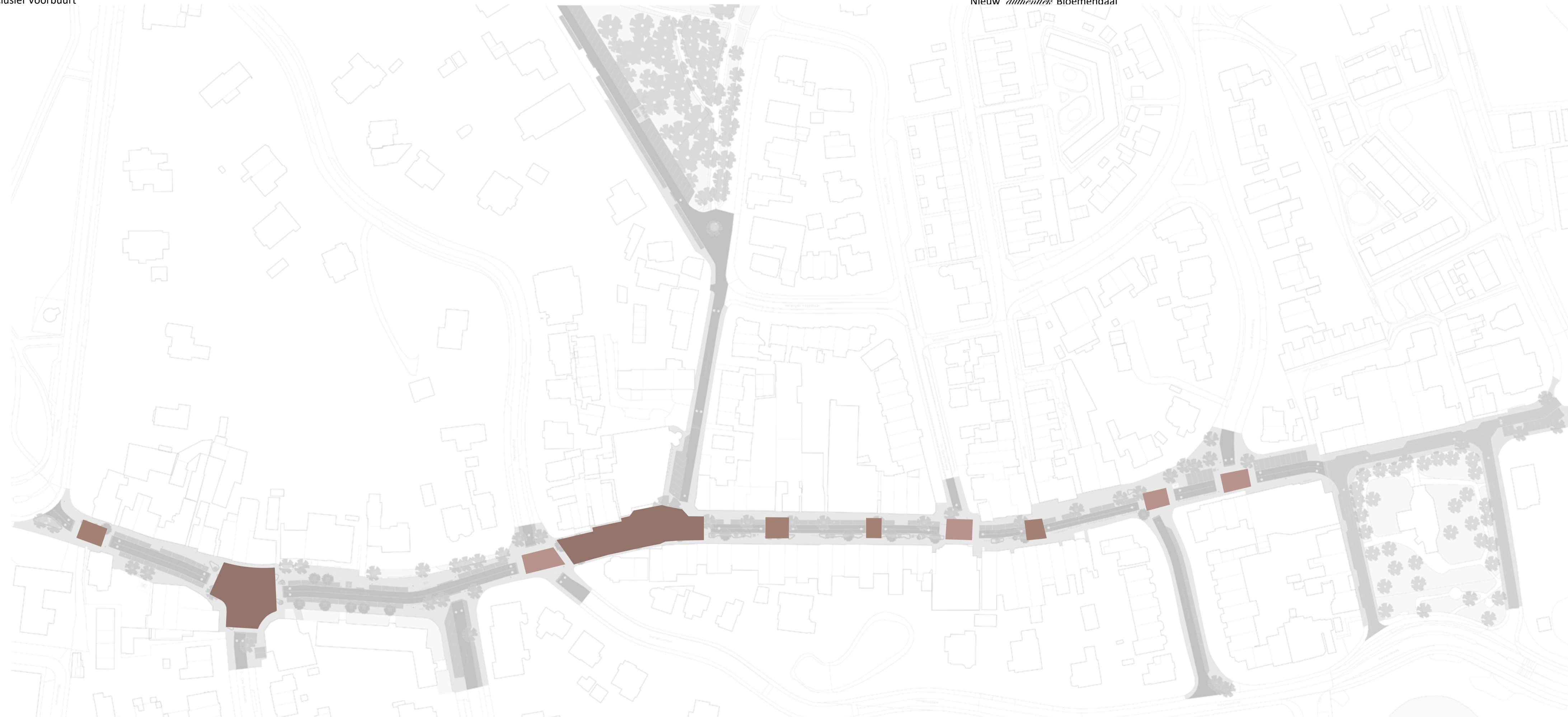


Voorbeeld detail van het bestratingsontwerp in de overgang van rijbaan naar 'pauze'

Tot slot zijn er nog de pleinen. Het plein voor het Hemeltje blijft ook in het ontwerp de kruising voor al het verkeer van Bloemendaalseweg en Dr. Dirk Bakkerlaan, maar de nieuwe inrichting begeleidt de auto over het herkenbare vlak van de veel grotere pleinruimte dan waar de auto's zich mogen bewegen. De voetganger heeft alle ruimte op dit plein. Het plein voor de Albert Heijn is altijd (buiten de venstertijden) een voetgangersgebied over de gehele breedte van de straat. De gemarkeerde zone in het midden van het plein die tijdens de venstertijden het verkeer begeleidt, wordt gedurende de gehele dag ook door de fietsers gebruikt.



Voorbeeld detail van het bestratingsontwerp in de overgang van rijbaan naar het plein voor het Hemeltje, met een plateauconstructie.



4.5.3

Fietsroute

Fietsen is door de jaren heen een steeds belangrijker vervoermiddel geworden voor de bewoners en bezoekers van de Bloemendaalseweg. In het ontwerp wordt na de ruimte voor voetgangers nadruk gelegd op de fietser. Van begin tot eind van de straat heeft de fietser een ongehinderde route. Ter plaatse van de 'pauzes', kruisingen en pleinen verandert de inrichting voor de auto, maar ook voor de fietser. Ook hier geldt dat de fietser er op deze plekken op geattendeerd wordt, door de wijze van inrichting, dat de nadruk op de voetgangers ligt.

Vanuit comfort voor de fietser is de afwateringsgoot in het midden van het profiel gesitueerd. Dat betekent, anders dan nu, dat de fietser die naast een auto rijdt niet in de molgoot kan worden gedrukt en daar door oneffenheid in het oppervlak onbedoeld van zijn lijn wijkt en daardoor in mogelijk gevaarlijke situaties belandt.



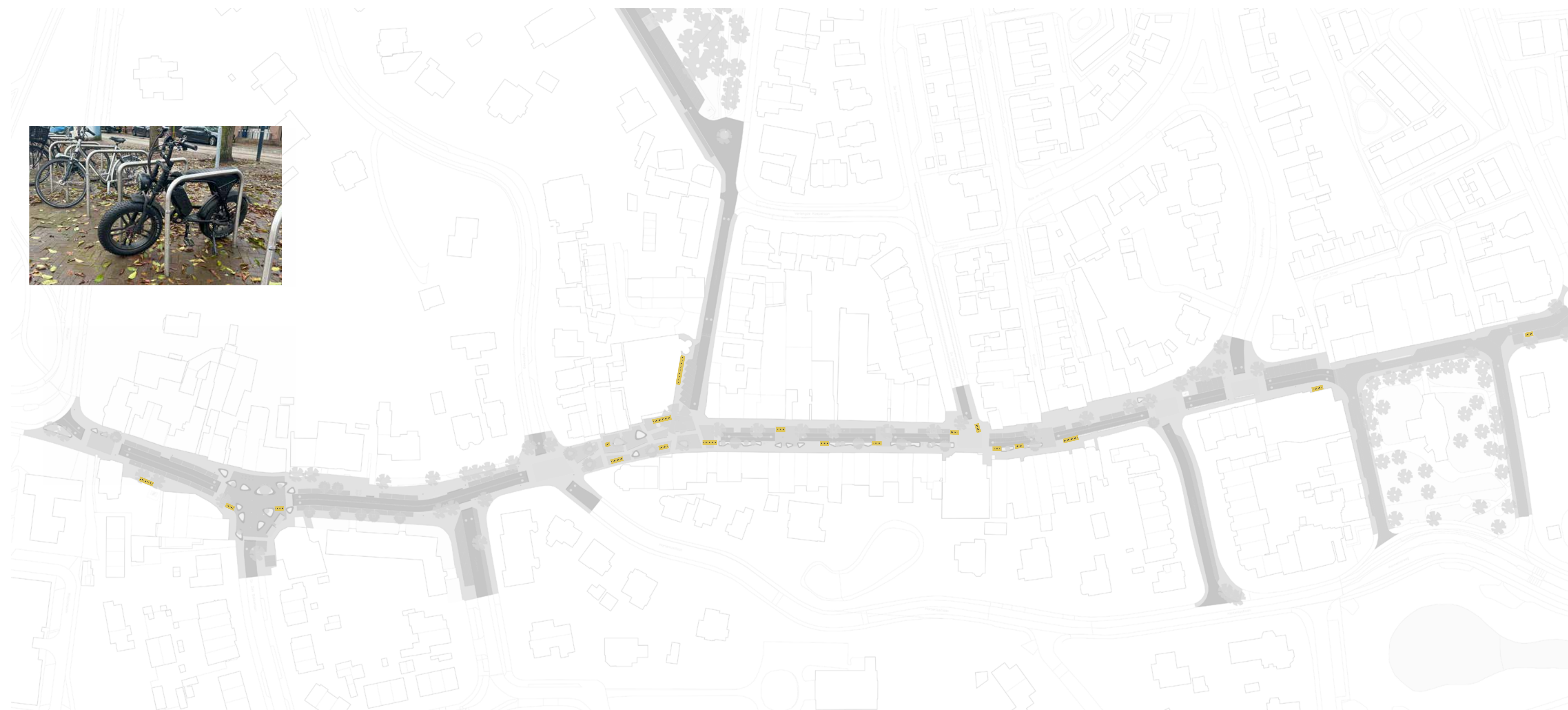
4.5.4 Fietsparkeren

Naast een goede doorgaande route waar de fietser makkelijk door de straat kan rijden, is de parkeervoorziening voor de fietser ter plekke van bestemmingen in de straat zeer belangrijk.

Na uitvoerige bestudering van het fietsparkeren in de huidige situatie, zowel in aantal als in plek, zijn de locaties en de hoeveelheid benodigde ruimte bepaald. Daarbij is rekening gehouden met het lente en zomerseizoen, waarbij het fietsgebruik gemiddeld 2,5% hoger ligt dan in de herfst en winter. Daarnaast is goed gekeken naar de verschillen tussen aantallen gedurende verschillende momenten in de dag en avond, en op verschillende dagen in de week. Een andere belangrijke factor is de diversiteit aan fietsvormen. Waar voorheen een fiets een fiets was, is met de komst van elektrische fietsen, fatbikes en bakfietsen een heel aantal fietsen heel anders in het gebruik qua stalling en ruimtebeslag.

Vanuit voornoemde oogpunten is in het ontwerp gekozen voor fietsparkeren in gemarkeerde vakken met een serie beugels, ook wel 'nietjes' genoemd. De minimale afstand tussen de 'nietjes' is 60 centimeter, zodat verschillende formaten fietsen daar tussen kunnen staan en vastgezet kunnen worden aan de beugel. Tevens is er in diverse vakken ruimte om bakfietsen te parkeren. De vakken zullen worden gemarkeerd met een steen in de bestrating en met een markeringssteegel met logo en/of tekst. Deze vakken zijn verdeeld over de straat op basis van de nabijheid van de functies en waar in de huidige situatie de grootste activiteit met fietsparkeren is waargenomen. Op basis van tellingen en bundeling van functies in de straat variëren de vakken van grootte en aantallen nietjes per plek.

Het totaal aantal beugels in het ontwerp is 120, die plek bieden aan 240 fietsen. Dat is een toename van ruim 20% ten opzichte van het huidige aantal van 198 fietsplekken in rekken (inclusief twee keer 12 plaatsen privé-rekken bij Albert Heijn en het Hemeltje die wel openbaar gebruikt worden).



4.5.5

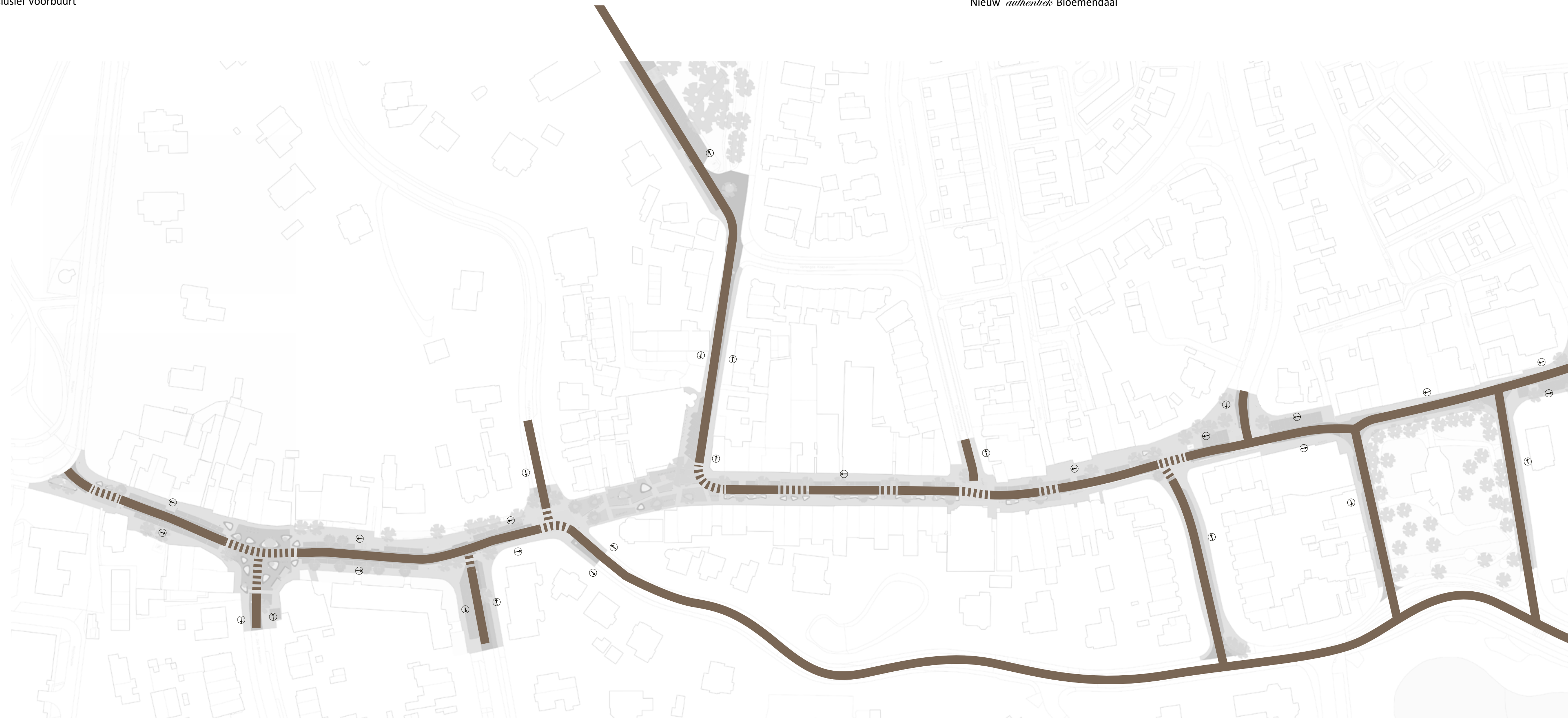
Routing autoverkeer (standaard)

Autoverkeer is toegestaan in de gehele Bloemendaalseweg, met uitzondering van het deel in het ontwerp dat het plein vormt voor de Albert Heijn. Hier kan autoverkeer alleen tijdens de venstertijden passeren.

Vanaf de Mollaan kan autoverkeer over de Bloemendaalseweg in twee richtingen rijden. Ter hoogte van de kruising met de Dr. Dirk Bakkerlaan, waar een plein gevormd is voor het Hemeltje, wordt het verkeer even afgebogen en over het plein geleid. Tot aan de kruising met de Hartenlustlaan kunnen auto's in twee richtingen blijven rijden, en worden daar de Hartenlustlaan in geleid. Vanuit de richting Mollaan kunnen auto's niet meer het winkeldeel van de Bloemendaalseweg inrijden.

Vanaf de Hartenlustlaan kan autoverkeer via de Rustenburgherweg (oost) of het Kerkplein de Bloemendaalseweg met de winkels bereiken. Hier is de Bloemendaalseweg éénrichting, zoals dat nu ook is, maar dan de andere kant op. Autoverkeer rijdt door de straat tot aan de kruising met de Zomerzorgelaan en wordt buiten de venstertijden gedwongen om deze route te rijden. Voorbij de parkeerplaatsen naast de Albert Heijn wordt de Zomerzorgelaan weer tweerichtingsstraat voor autoverkeer. De route leidt naar de Koepellaan, die vanaf daar eenrichting wordt richting de Mollaan.







Op de beschreven route van de auto worden 'pauzes' gecreëerd en zijn ook de kruisingen als onderbreking van de rijbaan vormgegeven. Daarmee wordt het autoverkeer afgeremd in snelheid en is er prioriteit voor andere weggebruikers op regelmatige momenten op de route van de auto.



Routing en rijrichtingen

Voorafgaand aan het Voorlopig Ontwerp is in een aantal rondes van participatie, gesprek, onderzoek en ontwerp een totaal overzicht van de rijrichtingen voor het autoverkeer gemaakt en zijn de straten waarvoor een aanpassing ten opzichte van de huidige situatie wordt gedaan gemarkeerd. Eerder gemaakte opmerkingen en suggesties zijn meegewogen in de keuzes voor de beste verkeerscirculatie in het Voorlopig Ontwerp. Daarnaast is een verkeersonderzoek gedaan naar zowel de verkeerscirculatie van de huidige situatie en die van de situatie zoals voorgesteld in het Voorlopig Ontwerp.

Hiernaast staat een overzichtskaart van de rijrichtingen voor autoverkeer zoals voorgesteld in het Voorlopig Ontwerp. In de navolgende pagina's volgt het verkeersonderzoek en de uitkomsten daarvan.

-  Eenrichtingsstraat
-  Doodlopende straat
-  Tweerichtingenstraat
-  Rijrichting verandert ten opzichten van nu
-  Knip autoverkeer - plein
-  Doorgang gedurende venstertijden



Routing en rijrichtingenkaart bij het Voorlopig Ontwerp

Verkeersonderzoek

Al vroeg in het project Nieuw Authentiek Bloemendaal bleek verkeer en parkeren een belangrijk thema te zijn. Niet alleen de winkelstraat zelf, maar juist ook de omliggende wegen zijn daarbij meegenomen. Op sommige plekken is namelijk veel zoekverkeer naar een parkeerplek, wat zorgt voor onnodige extra verkeersbewegingen in en rond de winkelstraat.

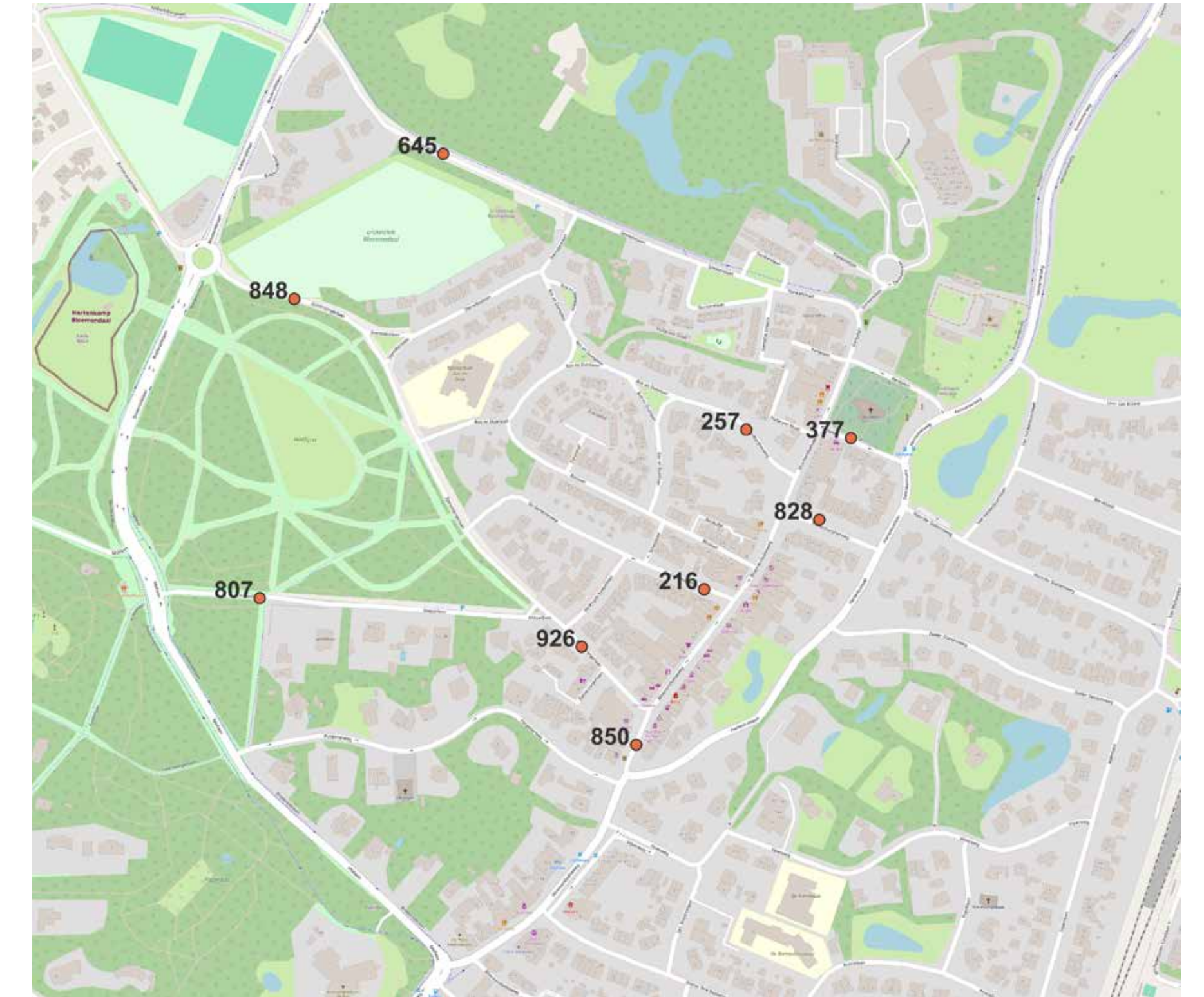
Witteveen+Bos heeft dit zoekverkeer in een eerdere fase van het project in kaart gebracht en samen met VE-R de gemeente geadviseerd over de verkeerscirculatie. Dat heeft geresulteerd in een ontwerpvoorstel waarbij de rijrichting in de winkelstraat verandert en ook in enkele omliggende wegen de verkeerscirculatie wordt aangepast.

Maar bij veranderingen ontstaan ook nieuwe zorgen. Deze zorgen zijn geuit als ingezonden commentaar op het Schetsontwerp. Daarbij gaat het veelal over verkeersintensiteiten van de toekomstige situatie. Zorgen die de gemeente serieus neemt door aanvullend onderzoek te doen naar de mogelijke gevolgen van deze maatregel.

De effecten van de voorgestelde verkeerscirculatie op de verkeersintensiteiten in de verschillende straten zijn onderzocht met een op maat gemaakt verkeersmodel dat gebruik maakt van openbare data, aangevuld met verkeerstellingen. Het model geeft inzicht in welke straten er naar verwachting een toename of juist een afname van de hoeveelheid verkeer te verwachten is. Hoe deze analyse uitgevoerd is, wordt verder toegelicht.

Hierin zijn we als volgt te werk gegaan:

1. Van Regionaal naar Op-maat-gemaakt model
Een regionaal verkeersmodel is een digitaal instrument dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeers- en vervoerstromen binnen een bepaalde regio. Het simuleert hoe mensen zich verplaatsen via verschillende modaliteiten (auto, fiets, OV) en helpt overheden bij het nemen van beslissingen over



Afbeelding 1 Tellocaties en hoeveelheid verkeer op een gemiddelde weekdag in november 2025 beide rijrichtingen samen voor zover van toepassing

infrastructuur, ruimtelijke ordening en milieueffecten. Bloemendaal is opgenomen in het regionale verkeersmodel Zuid-Kennemerland dat in beheer is bij de provincie Noord-Holland. Dit verkeersmodel is echter te grof om uitspraken te doen voor de verkeerscirculatie in het centrumgebied van Bloemendaal en al helemaal om naar individuele straten in Bloemendaal te kijken. Om die reden is ervoor gekozen om een verkeersmodel op maat te maken op basis van openbaar beschikbare data zoals aantallen woningen, CBS verplaatsingsdata, wegenstructuur en herkomst- en bestemmingrelaties van het verkeer in Bloemendaal.

In tegenstelling tot een regionaal verkeersmodel biedt dit maatwerkmodel specifiek inzicht in de lokale verkeersontwikkelingen.

2. Kalibreren model door middel van verkeerstellingen november 2025

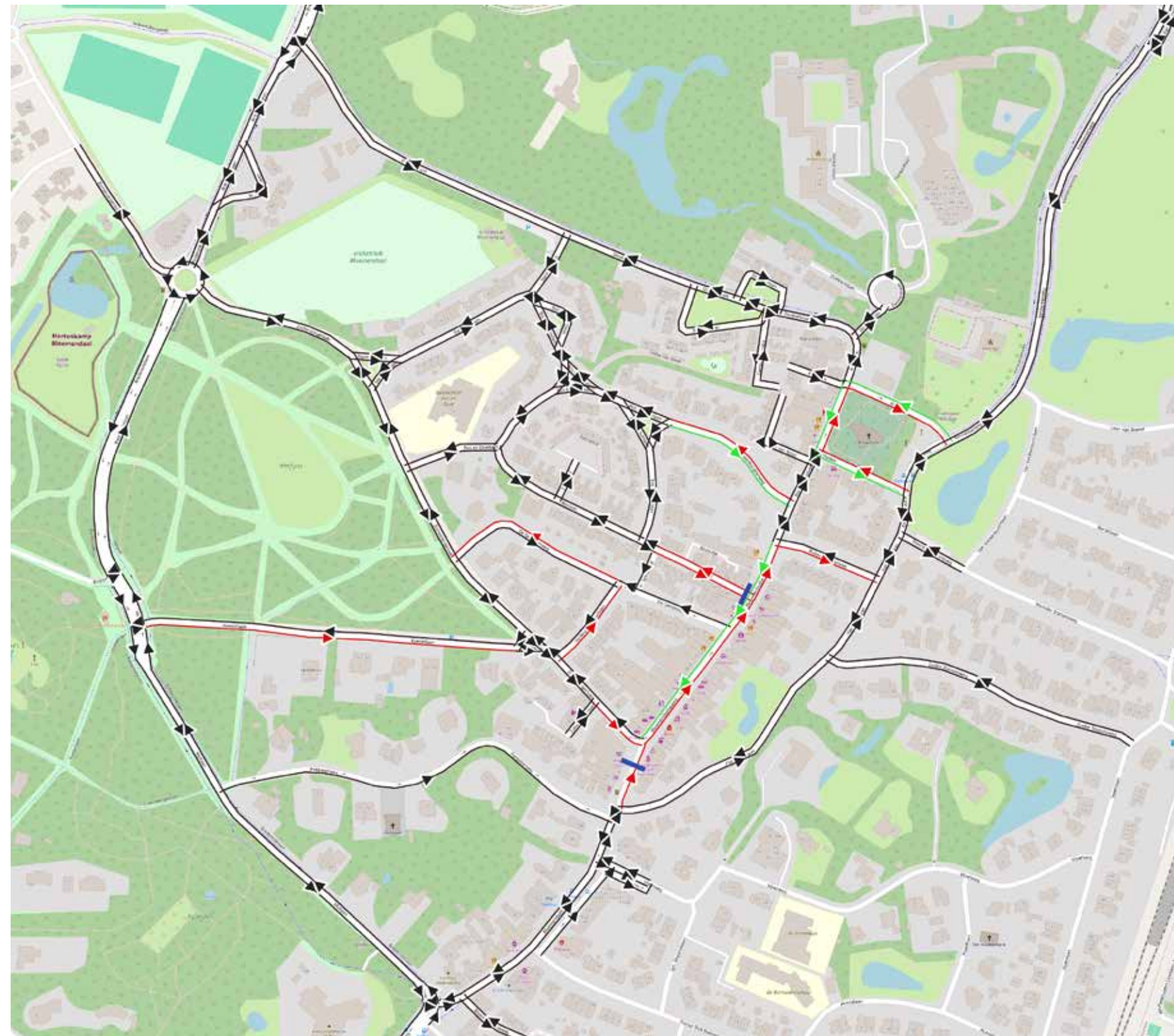
Het op maat gemaakte verkeersmodel gaf al goede inzichten in de toekomstige situatie en gevolgen van het nieuwe ontwerp. Aanvullend zijn in november 2025 verkeerstellingen uitgevoerd in Bloemendaal om meer inzicht te krijgen in de hoeveelheid verkeer op een aantal wegen. De tellingen zijn daarnaast gebruikt om het verkeersmodel voor de bestaande situatie te kalibreren.

De verkeerstelling is uitgevoerd met behulp van telsingangen met uitzondering van het telpunt tegenover de Albert Heijn waarvoor gebruik gemaakt is van een openbaar telpunt in Telraam.nl

3. Analyse effecten van de voorgestelde wijzigingen van de verkeerscirculatie

In het gekalibreerde verkeersmodel zijn de volgende wijzigingen in de verkeerscirculatie opgenomen:

- het omdraaien van de rijrichtingen in de Bloemendaalseweg en enkele omliggende wegen
- het afsluiten van de Bloemendaalseweg ter hoogte van de Albert Heijn
- het afsluiten van de Boslaan voor autoverkeer dat



Afbeelding 2 rijrichtingen in het verkeersmodel inclusief gewijzigde rijrichtingen

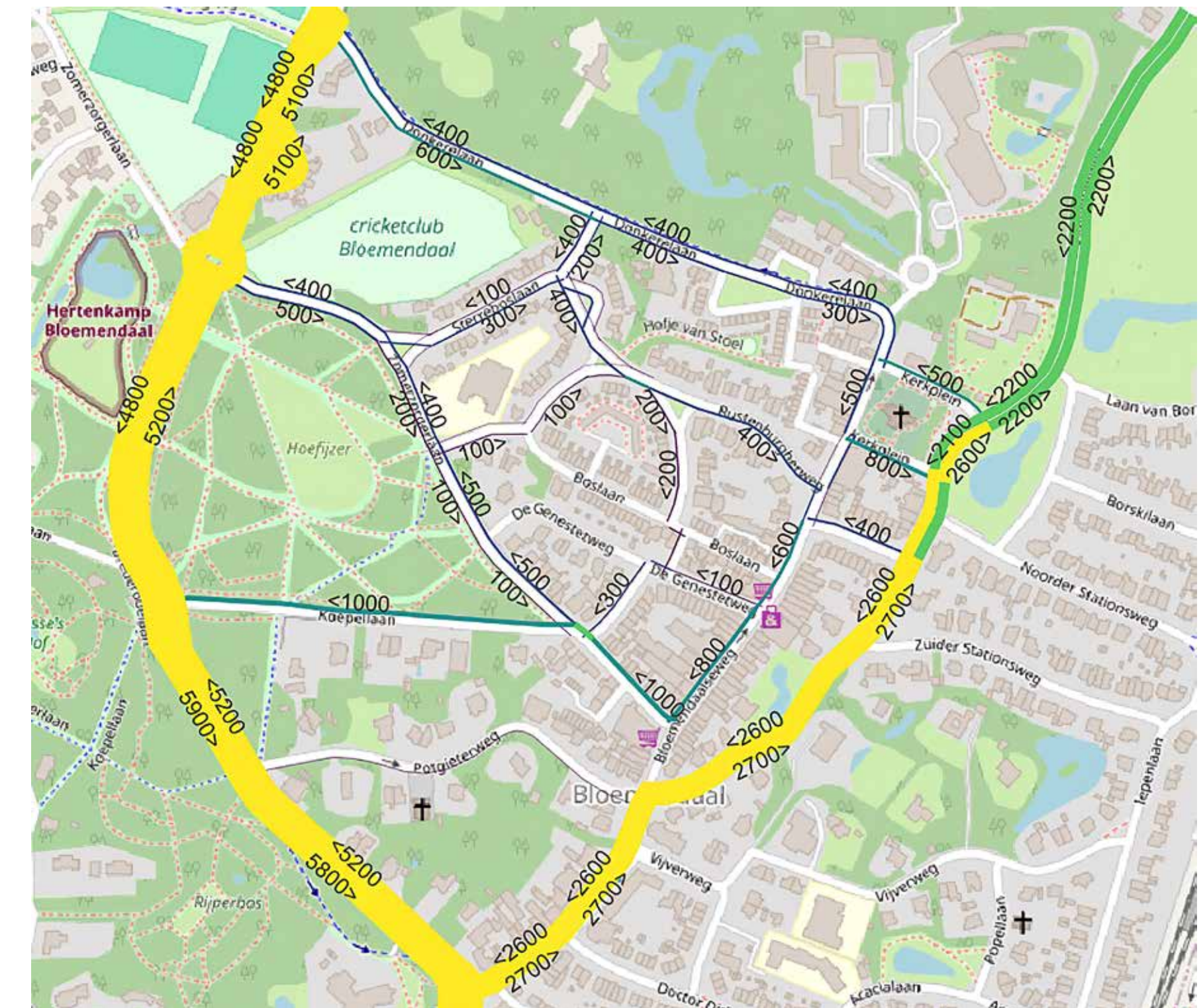
- op de Bloemendaalseweg rijdt.
- het veranderen van tweerichtingverkeer naar éénrichtingverkeer in sommige straten

Met het verkeersmodel zijn de effecten van de nieuwe verkeerscirculatiestructuur bepaald waarbij gekeken wordt naar hoe het verkeer zich naar verwachting zal verdelen in Bloemendaal en welke effecten er zijn op de bereikbaarheid in het gebied. Het blijft weliswaar een modelmatige benadering: de uitkomsten zijn gebaseerd op aannames, beschikbare verkeersdata en verwacht gedrag van weggebruikers. Door de tellingen te gebruiken voor de kalibratie van het model geven de resultaten echter wel een realistische indicatie van de toekomstige verkeerssituatie, ook al kunnen de resultaten uit het model in de praktijk licht afwijken van de realiteit. Dat laatste wordt dan vooral veroorzaakt omdat het verkeersmodel uitgaat van de kortste route en niet zozeer de meest aantrekkelijke route.

In afbeelding 2 zijn de rijrichtingen weergegeven die in het verkeersmodel gebruikt zijn voor de toekomstige situatie. Met groen zijn nieuwe rijrichtingen weergegeven, met rood zijn rijrichtingen weergegeven die in de toekomst niet meer toegestaan zijn en met zwart zijn de onveranderde rijrichtingen weergegeven. Daarnaast geven de donkerblauwe balken in de Bloemendaalseweg en de Boslaan aan waar een 'knip' in het netwerk wordt gemaakt.

Voor de analyse van de verkeerscirculatiemaatregelen is als aanname gehanteerd dat de hoeveelheid verkeer gelijk blijft en alleen de routes van het verkeer veranderen. Daardoor ontstaat een goed beeld van hoe de verkeersstromen door Bloemendaal gaan wijzigen als gevolg van het plan.

In afbeelding 3a is de berekende hoeveelheid verkeer voor het centrumgebied opgenomen en in de afbeelding 3b de verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur.

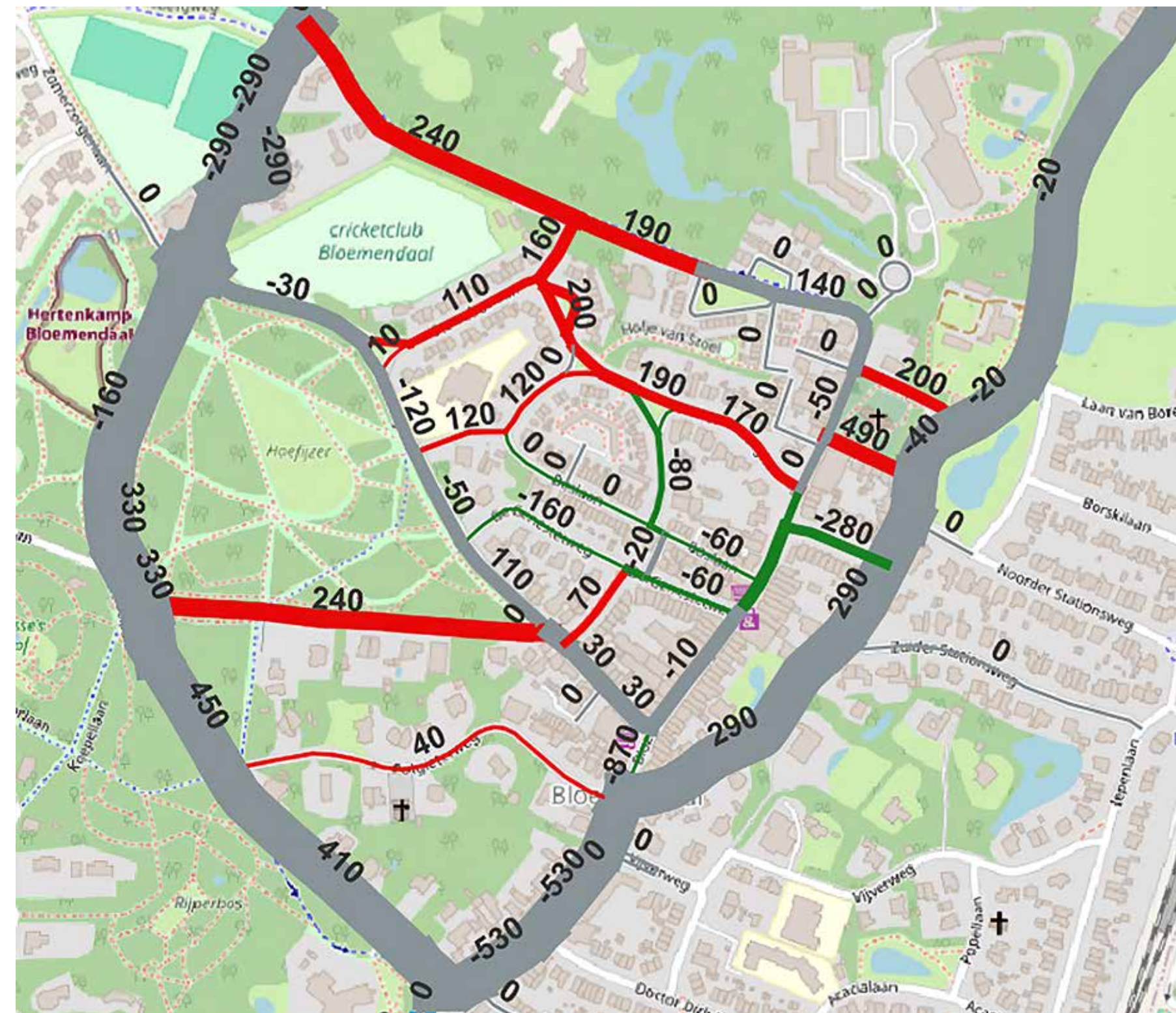


Afbeelding 3(a) Berekende hoeveelheid verkeer in de nieuwe wegenstructuur waarbij de aantrekkelijkheid voor doorgaand verkeer op de Genestetweg verminderd is

De grootste toenames in absolute aantallen zitten op de Koepellaan, het Kerkplein en de Donkerelaan. Het model laat zien dat de aantallen nog steeds goed passen binnen de CROW normen van een erftoegangsweg. Een toename is ook te zien in de Rustenburgherlaan west. Deze straat wordt aantrekkelijker als aanrijroute voor het centrum voor verkeer dat uit het noordwesten komt. Omdat de Mollaan beter toegerust is voor de stijging, kan overwogen worden de inrichting van de Mollaan en de aansluiting met de Rustenburgherweg zo te veranderen dat de toename van het verkeer ook het oostelijke deel van de Mollaan gaat gebruiken ipv de Rustenburgherweg. Dat is nog niet in het model verwerkt. Wel is een dergelijke inrichting op de kruising van de Bloemendaalseweg met de Genestetweg voorzien om te voorkomen dat deze route te aantrekkelijk wordt voor het verlaten van het centrum.

Het model laat ook zien dat de intensiteit van de Bloemendaalseweg zelf kleiner wordt, zoals ook de bedoeling van het ontwerp is. Ook de belasting op de omliggende straten wordt, met uitzondering van de hiervoor genoemde, lager. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Rustenburgherweg oost, Boslaan en Genestetweg.

NB: In de rechter afbeelding zijn verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur met rood weergegeven als het een toename van meer dan 25% ten opzichte van de huidige situatie is en met groen als het een afname van meer dan 25% ten opzichte van de huidige situatie is. Bij de grijs gekleurde wegen is het verschil kleiner dan 25%.



Afbeelding 3(b) De verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur.

Conclusie

Als gevolg van de aangepaste verkeerscirculatie vindt een verschuiving van de verkeersstromen plaats. Specifiek is gekeken naar locaties waar veranderingen worden verwacht, zoals de Rustenburgerweg, het Kerkplein en de Donkerelaan. Het verkeer op het Kerkplein kent een toename. Het verkeer op de Rustenburgherweg west kent een toename, en komt uit de andere richting. Bij de Rustenburgherweg oost is een afname te zien. Bovendien is in het nieuwe ontwerp deze weg als een éénrichtingsverkeersweg voorzien, waardoor de inrichting verbeterd kan worden.

In de wegenclassificatie van de gemeente Bloemendaal is het centrumgebied aangemerkt als een verblijfsgebied met voornamelijk erftoegangswegen. Een uitzondering hierop vormt de Hartenlustlaan, die recent is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Volgens de richtlijnen van het CROW wordt voor erftoegangswegen doorgaans een maximale verkeersintensiteit van circa 3.000 tot 4.000 voertuigen per etmaal gehanteerd. In afbeelding 2.3 is duidelijk zichtbaar dat de hoeveelheid verkeer in absolute zin passend blijft binnen de wegcategorie erftoegangsweg.

Zoals gezegd zijn er weliswaar verschillen ten opzichte van de huidige situatie maar blijft ook op de plekken waar een verschuiving optreedt er een toename van het verkeer is dit passend bij de functie en inrichting van de betreffende wegen als erftoegangsweg.

4.5.6 Routing autoverkeer tijdens venstertijden

Om bevoorrading van winkels soepeler te laten verlopen is in het ontwerp voorgesteld om met venstertijden te werken van 7:00 tot 10:00 's ochtends op doordeweekse dagen. Tijdens deze tijden geldt er een ander regime voor parkeren (zie 4.5.7) en wordt er een uitzondering gemaakt op het autovrije plein voor de Albert Heijn. Met een poller, een neerlaatbare paal, wordt tijdens de venstertijden de route over het plein toegankelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer vanuit de Bloemendaalseweg richting de kruising met de Hartenlustlaan. Zo kunnen, met name, vrachtwagens na het laden en lossen bij de winkels eenvoudiger het gebied weer verlaten.



Referentiebeelden van pollers



4.5.7

Parkeren (bestaande situatie)

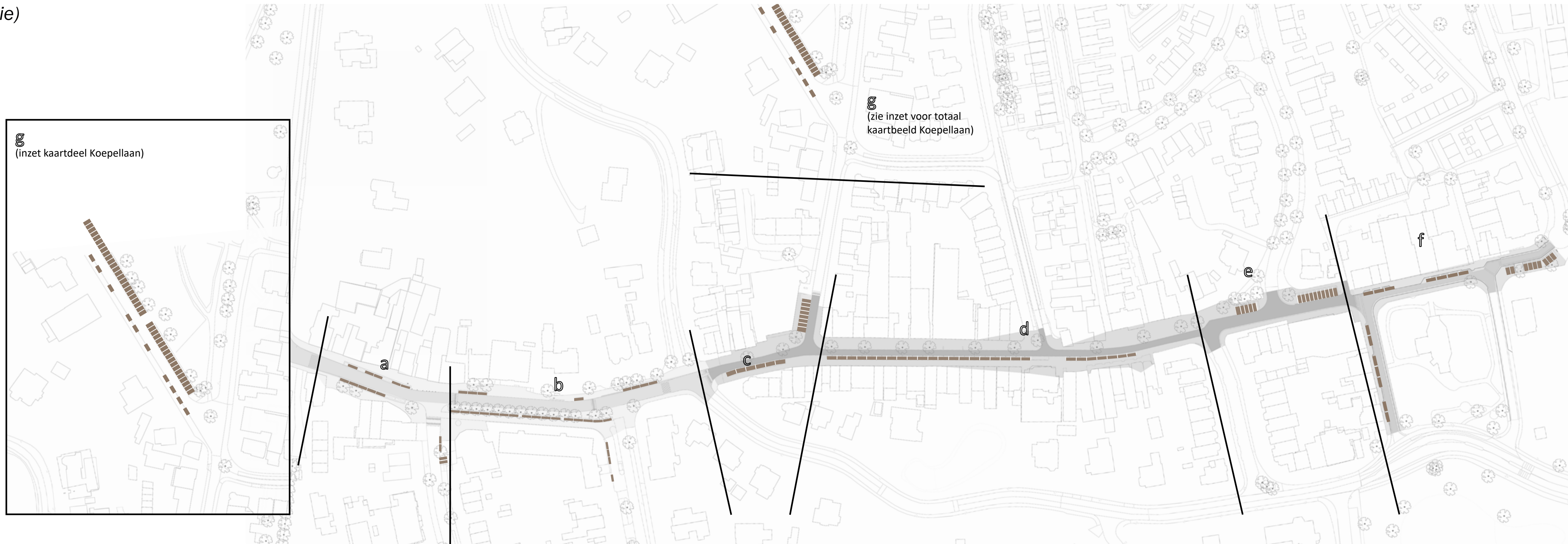
In het ontwerpproces is bij elke stap steeds rekening gehouden met goede afwegingen voor alle verkeersmodaliteiten. Ruimte geven aan voetgangers en fietsers is daarbij steeds een doelstelling geweest, maar net zo goed is bepaald dat de autotoegankelijkheid belangrijk is en dat ook voor parkeren voldoende ruimte moet blijven.

Ter vergelijking met het ontwerp wordt in deze sub paragraaf stilgestaan bij het parkeren voor auto's in de huidige situatie, zodat een goed referentiekader bestaat voor de nieuwe situatie in het ontwerp die hierna aan bod komt.

In de huidige situatie is een totaal van 173 parkeerplaatsen binnen het plangebied. Dit bestaat uit de volgende sub aantallen:

- a. 14 (incl. 2 haaksparkerplaatsen deels op eigen terrein naast de Dierenkliniek)
- b. 28 (incl. 4 informele plekken op de ventweg aan de Vijverweg)
- c. 14
- d. 27
- e. 15 (excl. het parkeren op de Rustenburgherweg oost; huidige situatie in een strook zonder vakken met een capaciteit van 11 a 12 auto's)
- f. 23
- g. 52 (incl. 10 informele plekken deels op de stoep)

Dit aantal is inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen maar zonder laad en losplekken.



4.5.8

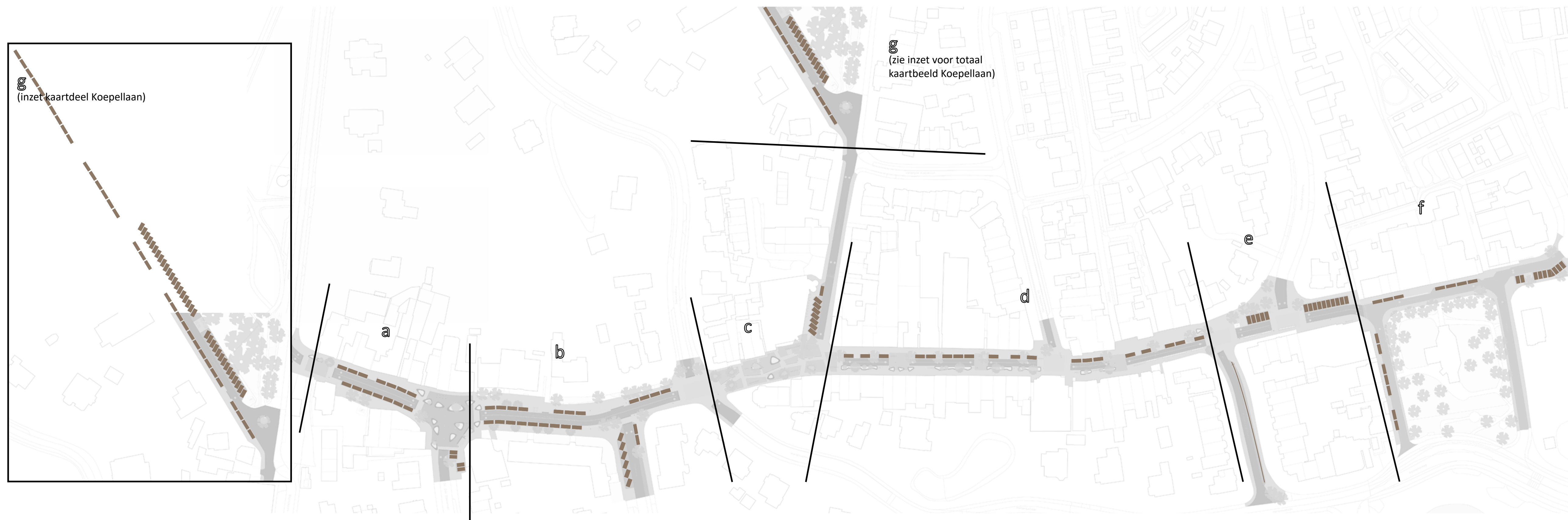
Parkeren in het plan

Er is in de nieuwe situatie gestreefd naar een balans van parkeren en andere functies (zoals voetgangersruimte, fietsparkeerruimte, groen, etc.) waarbij op plekken best een verschuiving van het aantal parkeerplaatsen kan ontstaan, maar het totaal min of meer gelijk blijft. Het resultaat in het Voorlopig Ontwerp is dat er in totaal 5 parkeerplaatsen meer in het plan zitten dan in de huidige situatie.

In het ontwerp is een totaal van 178 parkeerplaatsen binnen het plangebied opgenomen. Dit bestaat uit de volgende sub aantallen:

- a. 18 (incl. 2 haaksparkerplaatsen deels op eigen terrein naast de Dierenkliniek)
- b. 28
- c. 8
- d. 19
- e. 15 (excl. het parkeren op de Rustenburgerweg oost; in het ontwerp wordt de huidige strook zonder vakken met eenzelfde capaciteit van 11 à 12 auto's teruggebracht)
- f. 23
- g. 67

Het totaal aantal parkeerplaatsen is inclusief gehandicaptenparkeerplaatsen. Belangrijke verandering ten opzichte van de huidige situatie is dat het laden en lossen is toegewezen aan enkele parkeerplaatsen tijdens de venstertijden. Zo zijn deze plekken gedurende drukke uren van bezoekers en/of bewoners gewoon als parkeerplaats te gebruiken.



4.5.9

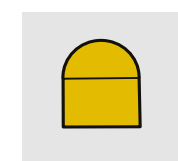
Speciale parkeervoorzieningen

Het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen is in het ontwerp gelijk aan de huidige situatie. Tevens zijn deze plekken ook op zoveel als mogelijk dezelfde locatie gehouden als in de bestaande situatie.

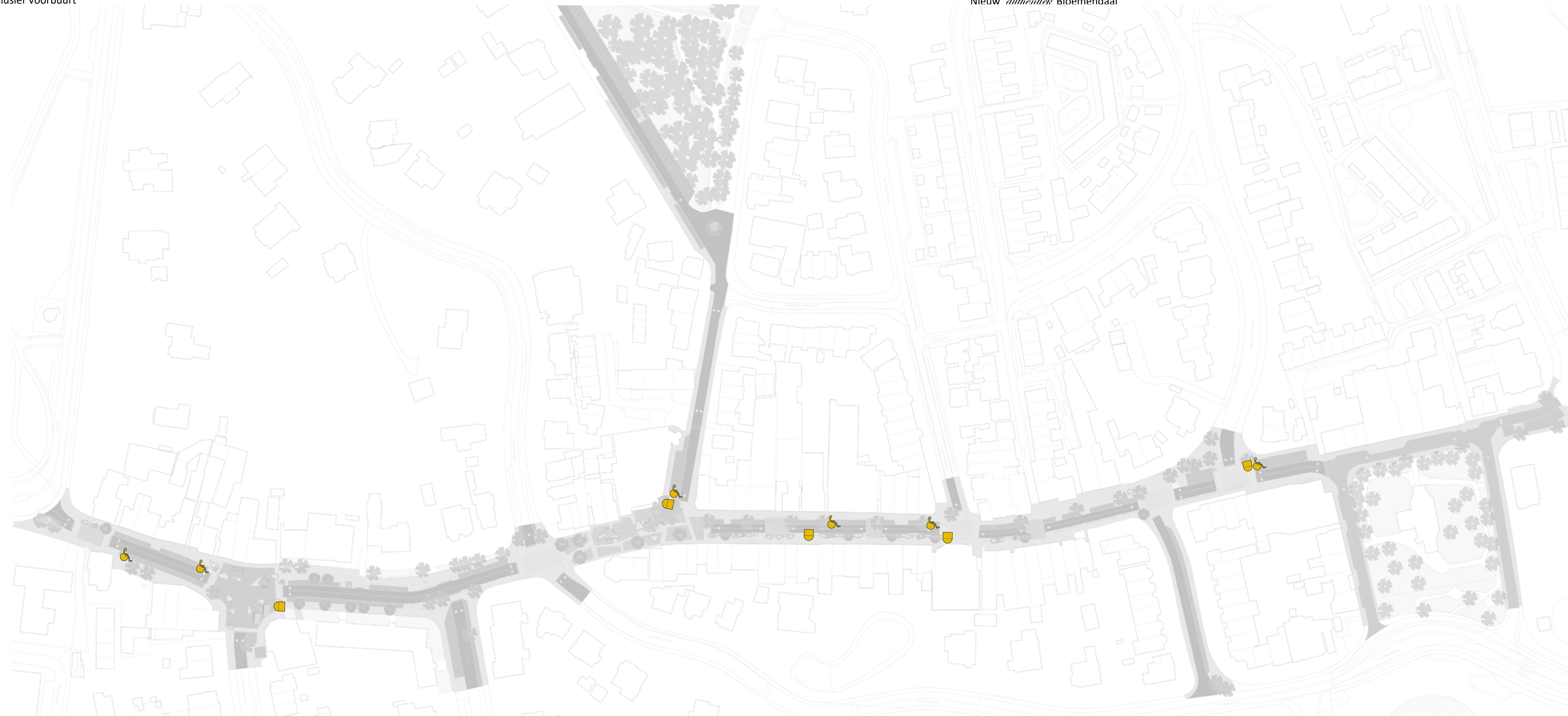
Het betaald parkeren blijft hetzelfde gebied en parkeerregime als in de huidige situatie. Verandering van het parkeerregime wordt niet nodig geacht op basis van de inzichten van het verkeersmodel en de nieuwe verkeerscirculatie. Voor het betaald parkeren worden de automaten ook weer in het ontwerp opgenomen, ook al gebruiken steeds meer automobilisten een parkeer-app voor het betalen van de parkeertijd op betreffende plaatsen. De parkeerautomaten zijn van hetzelfde type en ook zoveel als mogelijk op gelijke plek gehouden als in de huidige situatie. Waar verschuivingen nodig waren zijn de automaten zo dicht als mogelijk bij de betreffende parkeerplaatsen in het zicht geplaatst.



Gehandicaptenparkeerplaats



Parkeerautomaat

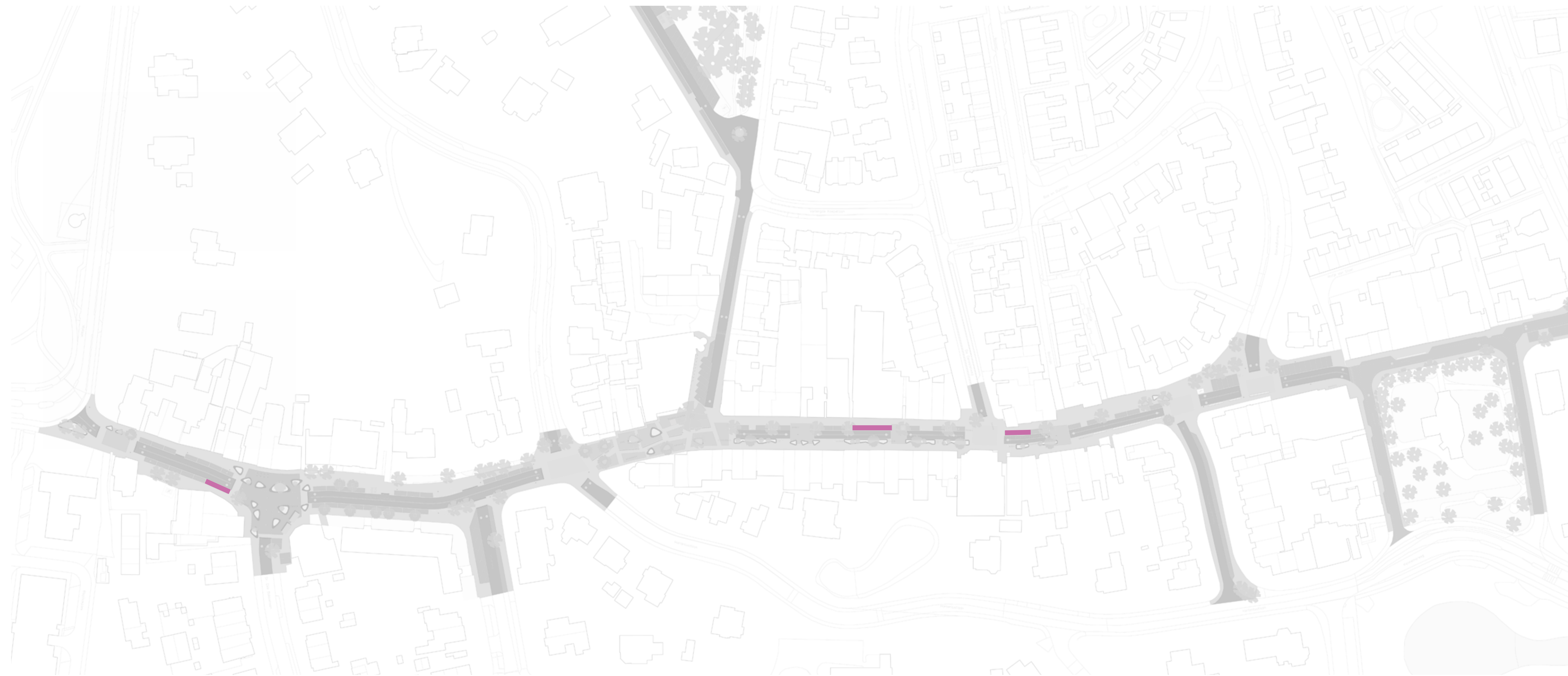


4.5.10

Laden en lossen

Speciale parkeerplekken voor bevoorrading, laden en lossen bij de winkels en horecazaken zijn aangewezen in het ontwerp. In afwijking van de huidige werkwijze zijn alle laad- en losplaatsen gewone parkeerplaatsen, die alleen gedurende venstertijden (7:00 tot en met 10:00 op alle doordeweekse ochtenden) volledig bestemd voor bevoorradingsvoertuigen zijn. Op deze manier wordt de beperkt beschikbare ruimte in de straat optimaal benut.

Met de ondernemers is al eerder gesproken over de veranderingen in laden en lossen en het invoeren van venstertijden, maar in de uitwerking van het plan tussen dit Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp wordt dat gesprek verder gevoerd.



4.5.11 Terrassen en uitstallingen

Een aantal van de horecagelegenheden hebben terrassen (deels) op straat. Binnen het ontwerp is daar rekening mee gehouden, maar ook duidelijkheid in gegeven dat de ruimte voor de voetganger in het openbaar gebied niet moet lijden onder uitdijende opstellingen van tafeltjes, stoelen, schermen en plantenvakken van dergelijke terrassen. In de detaillering van het ontwerp zullen markeringen in de bestrating worden aangebracht die duidelijk maken waarbinnen de terrasactiviteiten zich moeten afspelen.



Een tweede aspect dat van groot belang is voor de beleving en het optimaal gebruiken van de openbare ruimte is de beperking van de uitstallingen door winkeliers van koopwaar en reclame-uitingen. In het voortraject is meermaals opgemerkt dat in de huidige situatie deze uitstallingen doorgeschoten zijn. Na uitvoering van het ontwerp dienen deze uitstallingen zich te beperken binnen 80 centimeter van de gevel van de winkel. In het Voorlopig Ontwerp is ervoor gekozen om niet een nadrukkelijke aparte strook langs de gevel te maken die afwijkt van de overige bestrating. In verder overleg met de ondernemers zullen gezamenlijke verantwoordelijkheid voor handhaven van de kwaliteit van de straat en toegankelijkheid van het openbaar gebied voor alle doelgroepen verder besproken worden. In de detaillering van het ontwerp zal een subtiele aanduiding van markering in de bestrating worden aangebracht om de maximale uitstallingsruimte aan te geven.



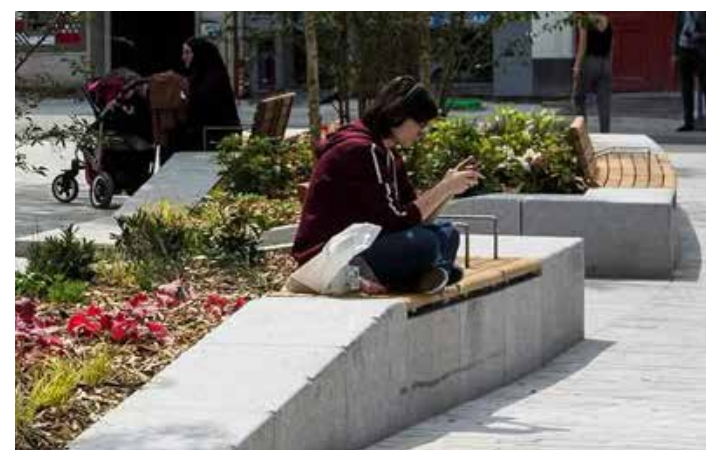
Referentiebeelden van compacte terrassen en uitstallingen op het openbaar gebied



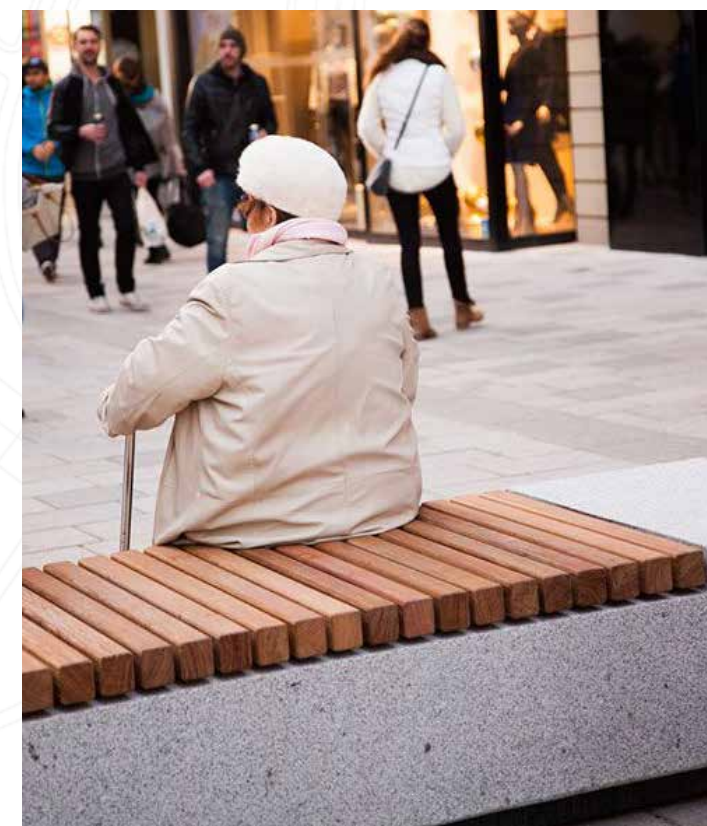
4.5.12 Openbare zitgelegenheden

De Bloemendaalseweg is door het ontwerp straks een geheel van begin tot eind. Dat betekent dat het op veel meer plekken in de straat aangenamer verblijven is. Naast meer ruimte voor de voetganger is er ook veel meer ruimte voor groen. In samenhang met de kwalitatieve bestrating en warmere sfeer is er aanleiding om op meer plekken een moment te nemen voor een ontmoeting, even op iemand te wachten voor een afspraak, of gewoon een moment in de zon te zitten. Bij deze nieuwe kwaliteiten van de straat past het om meer openbare plekken te hebben waar even gezeten kan worden. Daarvoor zijn in het ontwerp een hele serie plekken aangegeven voor het opnemen van een zitelement op de randen van de plantenborders. Deze ogen wellicht los gepositioneerd, maar zijn tegelijkertijd heel precies geplaatst zijn. Zitten concentreert zich bij functies die daar logisch mee in verband worden gebracht. Daarnaast worden de pleinen voor het Hemeltje en voor de Albert Heijn hier voornamelijk van voorzien.

De zitgelegenheden zijn geen losse bankjes, maar onderdeel van de speciaal vormgegeven plantenborders. Delen van de natuurstenenrand van de border worden uitgebreid met een houten zitting. De zitgelegenheid wordt zo gesitueerd dat deze altijd tegenover een functie ligt. De personen die zitten kijken zo op de gevel of winkelatalage, en mensen in de winkel hebben zicht op de personen buiten. Zo ontstaat vanzelf een aanleiding met sociaal karakter. In het dorp zal menigeen elkaar herkennen en mogelijk even groeten of een praatje maken, maar zeker ook is er een oplettend oog en wordt vervelend gedrag eerder opgemerkt en kunnen mogelijke ongeregelde of ongepast gedrag – waar in het voortraject vaker melding van is gemaakt in de huidige situatie – direct in de kiem worden gesmoord.



Referentiebeelden van zitelementen gecombineerd met natuurstenen rand



4.5.13 Bomen

De Bloemendaalseweg heeft een aantal beeldbepalende bomen in de bestaande situatie. De plataan bij de Albert Heijn is daar de meest uitgesproken van. Maar ook de drie linden in de Voorbuurt tussen Mollaan en de kruising met de Dr. Dirk Bakkerlaan zijn heel belangrijk voor de sfeer en leefbaarheid van dat deel van de straat. Verder zijn er als een rode draad door bijna de hele straat de veldesdoorns. Sommige daarvan hebben het geweldig gedaan over de afgelopen decennia, maar er zitten er ook heel wat bij die niet zo krachtig zijn ontwikkeld.



Veldesdoorn (Acer campestre)



Winterlinde (Tilia cordata 'Greenspire')

In het ontwerp worden alle bestaande bomen gehandhaafd. Van alle veldesdoorns zal een deel herplant worden. Het gaat om de rij van 14 stuks die nu langs de ventweg in de Voorbuurt staat. Deze bomen moeten met het verdwijnen van de ventweg een nieuwe plek krijgen. Daarnaast is er een veldesdoorn die dicht (te dicht) bij de plataan staat. Alle 15 zijn achterblijvend in groei geweest. De veldesdoorn is een zeer robuuste soort en van de exemplaren die niet erg tot wasdom zijn gekomen wordt verwacht dat deze na verplanting goed kunnen aanslaan en met meer ruimte zich ook beter kunnen ontwikkelen. In de uitwerking van het ontwerp tot het Definitief Ontwerp zullen de bomen waarvan verplanting wordt voorgesteld worden onderzocht, zodat de juiste werkwijze wordt toegepast en de kans op aanslaan zo groot mogelijk wordt. Tevens wordt in het ontwerp voorgesteld alle veldesdoorns in de straat niet langer in de conische vorm te scheren, maar weer natuurlijk te laten uitgroeien en wat hoger op te kronen zodat er meer zicht door de straat is en meer gefilterd licht door het bladerdek valt in de toekomst.

Op de facettekening voor de bomen zijn de verplante en nieuwe bomen met de lichte kleur aangegeven. De bomen met een donkere kleur zijn de overige bomen die allen blijven staan. Naast de 15 verplante veldesdoorns zijn er nog 5 grote nieuwe bomen in het ontwerp opgenomen. Hier worden winterlindes (*Tilia cordata* 'Greenspire') voorgesteld, zodat de mix en



Bestaande bomen



Nieuwe en verplante bomen

diversiteit van bomen in de straat verder toeneemt. Tegelijkertijd sluit de keuze voor deze soort ook goed aan bij eenheid in de straat. Tot slot komen er diverse kleinere boom- en stuiksoorten in enkele van de plantborders die in de volgende sub paragraaf worden toegelicht.

Ook in de Koepellaan worden geen van de bomen en/of struiken van de bestaande situatie verwijderd in het ontwerp. Waar in een eerder stadium was voorgesteld om de haakspaarkeerplaatsen diagonaal te oriënteren en in groepjes uiteen te leggen over een langer deel van de Koepellaan, is in het Voorlopig Ontwerp dat idee verlaten, omdat er op die manier 11 parkeerplaatsen ten koste van bestaand struikgewas zouden gaan. Nadeel van deze compactere oplossing is dat het herstellen van de laan langs de gehele westzijde door grote bomen te planten tussen de diagonaal parkeervakken niet langer gerealiseerd kan worden.



4.5.14 Plantenborders

Naast de continuïteit van de bomen door de gehele staat is er in het ontwerp een toevoeging gedaan voor meer groen door middel van het aanbrengen van plantenborders op diverse plekken in de straat. Deze toevoeging zal veel effect hebben op de leefbaarheid, beleving en dorps kwaliteit en herkenbaarheid van de straat. De plantenborders zijn specifiek ontworpen voor Bloemendaal en zullen uit natuursteen met een warme tint worden gemaakt. De plantenborders zijn meestal 50 centimeter hoog en hebben een zachte ronde vorm in plattegrond en een rand die geleidelijk oploopt vanaf de bestratingsniveau tot aan de bovenkant van de rand. De rand zelf heeft een afwisselende breedte en op specifieke plekken wordt met een toevoeging van hout het zitten comfortabel gemaakt.

Op enkele plekken blijft de plantenborder laag. Dit is alleen waar dit kan zonder dat bijvoorbeeld verkeersfuncties te veel risico op schade en druk op de plantgrond uitoefenen.

De beplanting in de plantenborders is divers en speelt in op de seizoenen. In de uitwerking tot het detail voor het Definitief Ontwerp zal met de afdeling beheer van de gemeente nader op de plantsoortenkeuze worden ingegaan, zodat ook de duurzame groei en een blijvend krachtig beeld van de beplanting door middel van beheer kan worden gewaarborgd. In het Voorlopig Ontwerp stellen we een mix voor van onder andere Hostas, Smele, Eikenblad hortensias, Wilde akelei, Vrouwenmantel en af en toe hoger opgaande meerstammige struikjes in de grotere plantenborders zoals Japanse Esdoorn, Cornus Kousa of Gelderse Roos.



Referentiebeelden van een plantenborders met opgetilde rand met afwisselend zitvoorzieningen en ronde vorm



Eikenblad Hortensia



Wilde Akelei



Gelderse Roos



Japanse Esdoorn
'Summer Gold'



Cornus Kousa



Hosta



Smele



4.5.15 Verlichting

Bij de sfeer en dorpse identiteit hoort ook een verlichting in de straat die het Nieuw authentiek Bloemendaal versterkt. Daarnaast moet de verlichting functioneel zijn als het gaat om verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

In het ontwerp is gekozen om door de gehele straat aan weerszijde van de rijloper de klassieke lantaarnpalen te gebruiken. Door deze met een hedendaagse armatuur-inbouw uit te voeren wordt met een led-bron een optimaal lichtniveau en -kleur bereikt. Omdat de klassieke lantaarnpalen een beperkte hoogte van circa 4 meter hebben zal elke 25 meter een lichtpunt moeten worden gemaakt. In het grootste deel van de straat is dat geen probleem, omdat er ruimte is in de trottoirs. Alleen in het smalste deel van de straat, tussen kruising met de Hartenlustlaan en kruising met de Rustenburgerweg, is het niet optimaal om obstakels als lantaarnpalen in de straat te hebben. Daarom wordt in het ontwerp voorgesteld om in dit deel met hangverlichting te werken. In de detaillering van het ontwerp tussen het huidige Voorlopig Ontwerp en het Definitief Ontwerp zal deze oplossing verder worden gespecificeerd en met de betreffende eigenaren van de aangrenzende panden worden overlegd over de benodigde technische aspecten.

In de detaillering van de plantenborders en boomspiegels zal voor het Definitief Ontwerp een aanvulling van het huidige lichtplan worden gemaakt met toevoegingen zoals uplights onder enkele bomen. Deze mogelijke toevoegingen dienen alleen als extra sfeer en om beleving in het avondbeeld te creëren. Voor het wettelijke veiligheidsniveau van de openbare verlichting in de straat voldoet het plan zoals nu opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.

In de Zomerzorgelaan, Koepellaan en Rustenburgerweg oost blijft de huidige verlichting gehandhaafd. Op het Kerkplein blijven de bestaande klassieke lantaarns.



Referentiebeeld klassieke lantaarnpaal



Referentiebeeld hangverlichting met armatuur in afstemming qua kleur met de klassieke lantaarn



Klassieke lantaarnpaal



Hangverlichting



4.5.16 Nutsvoorzieningen

De bestaande, benodigde en nieuw toe te voegen nutsvoorzieningen zijn in beeld. Op de bijgaande kaart zijn de volgende aspecten abstract weergegeven. Details van ondergrondse kabels en leidingen, evenals de ondergrondse vuilcontainers zijn bekend en worden ter referentie steeds onder het openbare ruimte plan gehouden. In het project wordt het riool vervangen, dat kan mogelijk ook gepaard gaan met kleine wijzigingen in het tracé om inpassing van bovengrondse infra en regenwaterafwatering makkelijker te maken. Deze details en afstemming binnen het ontwerp als geheel worden gemaakt tijdens het Definitief Ontwerp.

Ondergrondse vuilcontainers en GFT containers zijn deels nieuw programma dat in het ontwerp is ingepast (onder de verzamelnaam en symbool Containers in de legenda). Nieuwe transformatorhuisjes moeten worden ingepast vanwege de aanpassingen/verzwaring van het elektriciteitsnetwerk. Deze zijn in het ontwerp meegenomen. Verdere afstemming over technische specificaties moeten met de netbeheerder in het ontwerpproces richting het Definitief Ontwerp worden gedaan.

Tot slot zijn er afvalbakken opgenomen in het ontwerp in afdoende aantal en op de nuttige plekken nabije functies en looprichtingen. Er is één brievenbus in de straat, deze blijft gehandhaafd.



Ondergrondse afvalcontainer



Gebakken klinkers in vloerplaat



GFT container



Openbare afvalbak

- Kabels (divers)
- Waterleiding
- Riool
- Transformatorhuisje
- Ondergrondse afvalcontainers
- ▲ Openbare afvalbak
- Brievenbus



Bijlagen

A. Opmerkingenmatrix op het Schetsontwerp

HERINRICHTING BLOEMENDAALSEWEG – ‘NIEUW AUTHENTIEK BLOEMENDAAL’

OPMERKINGENMATRIX

Opmerkingen op het schetsontwerp, zoals gepresenteerd vanaf 27 juni 2025 met daarbij de beantwoording en eventuele acties voor het voorlopig ontwerp proces. De opmerkingenmatrix biedt een overzicht van alle reacties, het antwoord en maakt inzichtelijk welke zaken we meenemen richting het voorlopig ontwerp.

In het kader van de privacywetgeving, zoals vastgelegd in de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), worden persoonsgegevens beschermd door strikte regels voor de verwerking en het gebruik van gegevens. Om deze reden zijn persoonsgegevens en gegevens die tot identificatie van personen kunnen leiden in dit document onleesbaar gemaakt of verwijderd.

De Opmerkingenmatrix heeft de volgende onderdelen:

1. Ingediende formulieren (schriftelijk op 27 juni)
2. Opmerkingen op 27 juni op kaart en posters geplakt
3. Ingediende reacties via de website (tot en met 15 augustus)
4. Opmerkingen op 7 oktober tijdens ondernemers bijeenkomst
5. Overzicht van opmerkingen en beantwoording van alle opmerkingen gecategoriseerd

1. INGEDIENDE FORMULIEREN OP 27 JUNI 2025

Opmerking/vraag	Antwoord	Actie Voorlopig ontwerp
In algemene zin een TOP ONTWERP. Er worden knelpunten opgelost, kwaliteit wordt verbeterd en goed gedacht aan zowel bewoner als ondernemer. Ga aub snel van snel naar VO naar DO, want er is nog veel te doen. Goed dat het college deze richting steunt!	De gemeente vindt het belangrijk dat de stappen naar de uitvoering zorgvuldig worden doorlopen.	
Oversteken van de een naar de ander kant van de straat. Alleen ander plaveisel is misschien te weinig remmend voor de auto's.	In de hele straat komen dezelfde verkeersremmende maatregelen.	Verkeersremmende maatregelen
Handhaving zal belangrijk worden aan hangjongeren en wildparken van bakfietsen tegen te gaan.	Als de straat klaar is blijft handhaving en beheer voor de gemeente een belangrijk aandachtspunt.	
Er wordt nu hard gereden door fietsers en minder hard door auto's. Let er aub op dat fietsers niet met 35km/uur gaan slalommen.	In de hele straat komen dezelfde verkeersremmende maatregelen	Verkeersremmende maatregelen
Mooie nieuwe uitstraling		
Op nummer 20 van de Bloemendaalseweg, voorheen Rutte, wordt een Odin. Dit is een biologische supermarkt waarvan te verwachten valt dat het veel mensen trekt, veel meer dan Rutte. Houd hier rekening mee, met de nodige parkeerdruk en fietsers.	Mogelijk trekt Odin meer bezoekers dan Rutte. We nemen dit mee in de verdere uitwerking. Toekomstige veranderingen in winkels kunnen we nu nog niet precies inschatten, maar wat we nu weten nemen we mee.	Parkeren en fietsparkeren nabij Odin (voormalig Rutte)
Eigen parkeerplaats voor bewoners!	In de straat worden geen parkeerplaatsen speciaal voor bewoners gereserveerd.	
Ik vind het een goed plan vanwege behoud toegankelijk auto's en verbetering parkeren fietsen.		
Parkeren buiten de blauwe zone, zodat personeel van de winkels en bedrijven die elke dag parkeren, niet de plekken van het winkelend publiek innemen. Overveen heeft ook een blauwe zone, geen enkel probleem.	Er komt nu nog geen blauwe zone. Het betaald parkeren blijft zoals het nu is, daarbuiten blijft het vrij parkeren. Door de aanpassingen in autoroutes verwachten we dat de parkeerdruk beter verdeeld wordt. De gemeente zal dat monitoren,	

	indien nodig kan de blauwe zone in (delen van) het gebied als aanvullende maatregel worden ingevoerd.	
Boslaan doodlopend maken, zorg voor een plek waar men gemakkelijk kan keren. Parkeren voor alleen bewoners, dus geen betaald parkeren of vrij parkeren.	De Boslaan blijft een openbare straat. Parkeren blijft voor iedereen mogelijk. Als de straat doodlopend wordt, zorgen we ervoor dat er voldoende ruimte is om met een auto te keren.	Boslaan parkeer- en draai-oplossing
In het schetsontwerp is AH vanuit het zuiden via de Bloemendaalseweg niet meer bereikbaar. Slecht idee. Al het verkeer gaat dan via de Hartenlustlaan, Vervolgens Rustenburgherlaan via de winkelstraat. Dit betekent extra verkeer.	We draaien de rijrichting in het winkeldeel van de straat om. Hierdoor kunnen we de Koepellaan als extra parkeerplek gebruiken. Men rijdt dan nog steeds langs de winkels en kunnen daar parkeren. Is het daar vol, dan kan men op de Koepellaan parkeren. Samen met een aantal andere aanpassingen in omliggende straten helpt dit om het verkeer beter te regelen. Het verkeer dat nu door de winkelstraat rijdt, slaat straks af naar de Rustenburgherweg vanuit de Hartenlustlaan. Auto's vanuit noordelijke richting kunnen via het Kerkplein naar de Bloemendaalseweg rijden. Zij gebruiken daarmee de Rustenburgherweg niet. Daarnaast wordt de Rustenburgherweg in het plan straks eenrichtingsverkeer, ook dat vermindert het aantal verkeersbewegingen. Voor het voorlopig ontwerp wordt met een verkeersmodel opnieuw gekeken naar alle verkeersbewegingen op grotere schaal.	Verkeersmodel
Ik mis de klassieke lantaarns in het schetsontwerp.	In het schetsontwerp zijn nog niet alle details meegenomen zoals de vorm van meubilair en verlichtingsarmaturen. Dit wordt in het voorlopig ontwerp (en daarna in de definitief ontwerp) verder uitgewerkt. Het is de bedoeling om de klassieke lantaarns te gebruiken, maar een goed lichtplan kan nog tot aanvullende inzichten leiden.	Verlichting
Overzichtelijk ontwerp		

Parkeren van de medewerkers van de winkels etc. 9:00-17:00. Medewerkers parkeren langdurig in de Genestetweg, Koepellaan etc. Blauwe zone! + Parkeren voor bewoners boven Bloemendaalseweg.	Er komt nu nog geen blauwe zone. Het betaald parkeren blijft zoals het nu is, daarbuiten blijft het vrij parkeren. Door de aanpassingen in autoroutes verwachten we dat de parkeerdruk beter verdeeld wordt. Er is in een gesprek met de BIZ (vereniging van ondernemers) gesproken over medewerkersparkeren op de Koepellaan. Daarom komen er op de Koepellaan ook extra parkeerplaatsen. Dat gaat overigens niet ten koste van groen. De ontwikkelingen op gebied van verkeer en parkeren worden gemonitord en als het nodig is, worden aanvullende maatregelen zoals blauwe zone verder onderzocht.	
Er is geluisterd naar de opmerking dat haaks parkeren moet blijven op de Bloemendaalseweg, hoek Rustenburgherweg.	We hebben goede opmerkingen en inzichten ontvangen. Daardoor is besloten om het haaksparkeren daar te behouden.	
Op de Bloemendaalseweg recht tegenover de westelijke tak van de Rustenburgherweg staan nu paaltjes om te voorkomen dat er op de stoep geparkeerd wordt. Die zijn essentieel, weer opnemen in het ontwerp.	Oplossingen om ongewenst parkeren tegen te gaan worden in het voorlopig ontwerp meegenomen. Het plaatsen van paaltjes wordt goed bekeken. De plekken waar ze nu staan worden opnieuw beoordeeld. We proberen obstakels zoveel mogelijk te voorkomen. Als auto's de hele dag blijven staan, kan het nodig zijn om toch paaltjes te plaatsen.	Anti-parkeer maatregel
De haaksparkeervakken tegenover garage blokkeren uitgang van Bloemendaalseweg 2. Het voetpad moet weer achter de parkeerplekken anders staan auto's tegen de tuin aan en kan men het huis niet uit.	We nemen dit mee in het voorlopig ontwerp.	Parkeren: haaksvakken tegenover garagebedrijf
Eens met het ontwerp		

	aandachtspunt blijven voor goed gebruik van de straat.	
Als er braderie is (leuk!) is ons huis onbereikbaar: Zomerzorgelaan (nr.) (parkeren op eigen terrein)	Door in dit deel van de Zomerzorgelaan verkeer in twee richtingen toe te staan, is dat verholpen.	
De andere rijrichting en meer reuring aan het eind van de winkelstraat en meer ruimte voor terrassen spreken me aan in het ontwerp		
Het beeld voor de Albert Heijn zou meer uitgelicht moeten worden. Erg onder die boom.	In het voorlopig ontwerp krijgen het kunstwerk bij de boom bij de Albert Heijn en het kunstwerk op de kruising met de Dr. Dirk Bakkerlaan meer ruimte.	De twee beelden definitieve passende plek geven.
Laden en lossen mist.	Laden en lossen wordt meegenomen in het voorlopig ontwerp. Ondernemers stelden zelf al plekken met venstertijden voor; In de ochtend zijn enkele parkeerplaatsen beschikbaar voor laden en lossen. Daarna zijn deze weer beschikbaar als betaalde parkeerplaatsen. Op deze manier gebruiken we de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk.	Laden en lossen inpassen. Gesprekken met winkeliers.
Bankjes laten plaatsen door de ondernemers, maar ook laten weghalen aan eind van de dag	De zitmogelijkheden zijn in het schetsontwerp zo geplaatst dat ze dichtbij en recht tegenover de winkel staan. Ze zijn gericht op het winkelend publiek dat even wil zitten. Voor het definitieve ontwerp overleggen we met de winkeliers bij welke winkel dit wel of minder gewenst is. In het nieuwe ontwerp beperken we eigen meubilair op straat om verrommeling te voorkomen. Bij de aangewezen terraszones mag wel eigen meubilair staan.	Bankjes; nagaan met winkeliers over wenselijkheid
Uitvoering: liever langer, maar wel bereikbaar	Tijdens de uitvoering blijft de straat gewoon in gebruik. We werken steeds in korte stukken, zodat in andere delen het gebruik doorgaat. De definitieve planning is pas duidelijk na het vaststellen van het	

	definitief ontwerp en na overleg met de aannemer.	
Helder plan met dorps sfeer toegesneden ruimten en materiaalgebruik. De planopzet stimuleert gezonde en duurzame fietsritten naar het centrumgebied. De rijrichting-wijzigingen en de andere locatie van P-voorzieningen ondersteunen ik goeddeels. Slijtage en verkeersgevaarlijke situaties verzwakt de concurrentiepositie van het winkelcentrum. Spoedige uitvoering is nodig.		
AUTOVRIJ PLEIN voor Albert Heijn. Naar hun aard zijn pleinen ontmoetingsplekken in een voortdurend wisselend functioneel gebruik. Een autovrije inrichting vermindert de oriëntatie op die plek en belemmert de plein-kenmerkende uitwisseling van ideeën en goederen. De huidige verkeerschaos voor Albert Heijn kan ook worden opgeheven door een ruimtelijke taillering die verkeersgedrag aanpast aan de gebruikseisen van een dorpsplein. Het aantal voertuigen is hier niet het probleem, maar de chaos. Behoud van rijrichting en ontwikkelen van pleinkwaliteit is mogelijk bij een 15Km/u regiem zoals een. 'WinkelErf' of 'Auto te Gast'. Een 15Km/u inrichting vergt slechts minuscule aanpassingen van het Schetsontwerp	Het idee om de auto nog meer <i>te gast</i> te maken dan in het schetsontwerp nemen we zeker mee in het voorlopig ontwerp. De huidige situatie bij de Albert Heijn is chaotisch door de mix van verkeer, verschillende manieren van gebruik en het relatief grote aantal verkeersbewegingen. Het is belangrijk om daar iets aan te doen en de situatie eenvoudiger te maken. Het niet meer toelaten van autoverkeer in dit deel helpt daarbij.	Maatregelen voor 'auto te gast'
KOOPKRACHT-AFVLOEÏNG door OMDRAAIÏNG RIJRICHTING. Het streven naar een authentieke dorpsbeleving tussen de Dr. Dirk Bakkerlaan en de Rustenburgherweg en het ontwikkelen van plein-kwaliteit voor Albert Heijn is m.i. niet gebonden aan de rijrichting. De voorgestelde omdraaiing kan de mentale beleving van de rijtijd en de beleving van de parkeer- gelegenheid beïnvloeden. Koopkrachtafvoering loert om de hoek. Het schetsontwerp tussen de Hartenlustlaan en de	We draaien de rijrichting om zodat auto's nog altijd de winkelstraat in kunnen, maar minder dominant zijn. We verwachten geen daling in winkelbezoek. De meeste mensen komen met de fiets. Auto's kunnen nog steeds overal komen en parkeren langs de winkels. Daarnaast wordt de kwaliteit van de straat verbeterd waardoor het boodschappen doen aangenamer wordt dan nu.	Maatregelen voor 'auto te gast'

Rustenburgherweg kan m.i. met geringe wijzigingen worden uitgevoerd onder behoud van de huidige rijrichting en het zuid-noord autoverkeer voor AH.		
NADER ONDERZOEK nodig bij omdraaiing RIJRICHTING. Het streven naar authentieke dorpsbeleving via een andere rijrichting en een slimmer parkeer regiem behoort te worden ondersteund door onderzoek van de winkelomzet gekoppeld aan een auto-kenteken onderzoek. Zonder zulk onderzoek lijkt de omdraaiing een roekeloze beslissing. Dat risico is niet nodig als de huidige rijrichting in de winkelstraat (zo veel mogelijk) wordt aangehouden. (Zie verder in de Bijlage Opm. *) 'Denk-Schets') Planuitwerking ZONDER autovrij plein voor AH en ZONDER omdraaiing (òf slechts gedeeltelijke omdraaiing van de rijrichting zijn er kansrijke concepten: Mogelijkheden A: Pleinruimte voor AH als: A1 Zuid-Noord 15Km/u 'Auto te Gast' Fietsstraat A2 Zuid-Noord 15Km/u WinkelErf Mogelijkheden B: Winkelstraat Zomerzorglaan-Rustenburgherweg als: B1 Zuid-Noord 15Km/u 'Auto te Gast' Fietsstraat B2 Zuid-Noord 15Km/u WinkelErf Mogelijkheden C: Winkelstraat Zomerzorglaan-Rustenburgherweg als C3 Noord-Zuid 15Km/u 'Auto te Gast' Fietsstraat C4 Noord-Zuid 15Km/u WinkelErf De 'Mental Map' parkeer-routering A1 òf A2) Zuid-Noord met C3 òf C4) Noord-Zuid heeft weinig auto omrij-kilometers en ontlast het hart van de winkelstraat. Voor AH past bij deze routing een herinrichting die de auto integreert met een dorpsplein-functie.	We onderzoeken de verkeersbewegingen in de diverse straten. Zo kunnen we zien waar er meer of minder verkeer komt en kunnen we een goede afweging maken. Zoals eerder genoemd en zoals ook in de verkenningsfase en de denkrichtingen uitgebreid aan bod is gekomen stuit het behouden van de huidige rijrichting op bezwaren. Op het drukste en smalste stuk van de straat is autoverkeer nu te dominant wat de situatie oncomfortabel maakt. We waarderen de door u voorgestelde alternatieven. En hebben ze bekeken. Zoals eerder aangegeven is het belangrijk om de snelheid van (auto)verkeer te verlagen. We geven daarbij geen voorkeur aan oplossingen waarbij auto's de hele straat volledig kunnen gebruiken. Dit om de veiligheid en het comfort te verbeteren.	Terugdringen snelheid (auto)verkeer
RIJSNELHEID versus OVERSTEEKBAARHEID. 30KM/u is een te hoge snelheid voor veilig langzaam verkeer, spontaan shoppen en dorps-	Het verlagen van de snelheid van (auto) verkeer is voor ons belangrijk. In het voorlopig ontwerp bekijken we alle mogelijkheden hiervoor.	Terugdringen snelheid (auto)verkeer

eigen ontmoeten. Met geringe aanpassingen kan het schetsontwerp m.i. worden gerealiseerd met de auto als gast' in een 'Zuid-Noord' 15Km/u-regime.		
Knelpunten in het winkelgeburen Kern Bloemendaal zijn de chaos en de beleving van een te hoge rijsnelheid. Zo is er weinig authentieke dorpsfeer en te weinig 'zorgeloos' shoppen en spontaan ontmoeten. Van het rijrichtingen-schema van het Schetsontwerp heb ik een 'Denk-Schets' gemaakt door er maatregelen op aan te geven die -ongeacht de rijrichting- zicht geven op meer authenticiteit en verkeersveiligheid. Als extra aanzet tot passend rijgedrag stel ik in het kerngebied voor : - 15Km/u Regiem; WinkelErf en / of Fietsstraat, - Enkele (bij voorkeur) 'scheve' 15km/u drempels / resp. tafels, - Enkel groepjes Blauw Parkeren vlak bij de winkels. Zie verder in de Bijlage Opm. *) 'Denk-Schets'.	We waarderen het meedenken om de verkeersveiligheid te verbeteren. We nemen deze mee in het voorlopig ontwerp. De gemeente houdt het betaald parkeren zoals het nu is. Voorlopig komen er geen blauwe zones of vergunnings- zones. Als er na de herinrichting toch problemen zijn kunnen we alsnog bekijken of extra maatregelen nodig zijn. Vooralsnog is dat niet opgenomen in de plannen.	
Behoud van het (winkel)aanbod vereist een snelle, beslist niet onderbroken planuitvoering buiten de typische winkel topperioden. Inderdaad, laten we bedrijfsbeëindigingen voorkomen om door lang openliggen van de straat. De ervaring leert dat het productief is om in de contracten over herbestrating van een winkelstraat een vaste opleverings- datum op te nemen met een premie voor ieder dag dat er eerder wordt opgeleverd, èn, idem een boete voor iedere dag later.	Tijdens de uitvoering blijven de winkels in de straat gewoon in gebruik, dat is het uitgangspunt. We werken steeds in korte stukken, zodat in andere delen het gebruik doorgaat. De definitieve planning is pas duidelijk na het vaststellen van het definitief ontwerp en na overleg met de aannemers. Uiteraard houden we rekening met de drukke tijden en stemmen de planning zo veel als mogelijk af. Bij de selectie van een uitvoerende partij, selecteren we de aannemer met het beste plan over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, bewoners-/ ondernemerscommunicatie. Boetes en beloning zijn onderdelen van deze aanpak.	
De plataan -een dorps-mascotte- is zo essentieel dat er premies moeten	De Plataan is belangrijk voor het dorp , het plan en de toekomst. Deze	Bescherming plataan

worden ingezet voor haar behoud. Het gaat vooral om de uitvoerenden, denk aan een krat bier 'per uitvoerende aannemer / groep uitvoerenden' bij behoud van de boom.	wordt zeker behouden en we zorgen dat deze beschermd wordt tijdens de werkzaamheden.	
Voor een goede 'Turn Over' in winkels is het belangrijk dat er nabij het kern-winkelgebied altijd enkele 'vrije' P-plaatsen zijn. Dit kan door op de straateinden nabij het kerngebied (Vijverweg, Potgieterweg, Voor AH) enkele 30 minuten max. Blauwe P-plaatsen***) aan te leggen. Zie verder Bijlage 'Denk-Schets'	Dat is een interessant idee. We moeten nader onderzoeken wat dat betekent voor het gebruik van de bewoners en bekijken of dit past binnen het beleid van de gemeente. Net als voor vragen over blauwe zone, zullen we eerst bekijken hoe de nieuwe situatie functioneert.	Kort parkeer maatregelen
Het is maatschappelijk om invaliden te ontzien bij het innen van parkeergelden. En, de toenemende vergrijzing vraagt om extra invalide P-plaatsen tussen AH en de HEMA. Leg deze plaatsen vast in de planning / realisatie.	In het voorlopig ontwerp worden de invalide parkeer- plaatsen aangewezen.	
Met een rode lijn indiceert het schetsplan op enkele plekken privégebied, resp. het toestaan van uitstalling en / of terrasgebruik. Er zijn m.i. meer ondernemingen die in aanmerking (willen) komen voor uitstalling / terrasgebruik. Spoedige inventarisatie lijkt nodig. Met verschillende soorten verharding en afwijkende kleuren dient het uitvoeringsplan aan te geven waar terras en / of bijzonder ruimtegebruik is toegestaan.	We brengen de eigendomssituaties verder in kaart. Waar nodig spreken we met betrokken partijen om de inrichting goed in het plan te passen. In het voorlopig ontwerp maken we duidelijk waar terrassen en uitstallingen mogen komen. Ook het handhaven om verrommeling tegen te gaan blijft belangrijk na de uitvoering.	Eigendomssituatie in kaart Terrassen en uitstallings- zones
Voor veilig en uitnodigend 'shoppen' en het 'spontaan oversteken voor 'n praatje enz.', dient de bestrating nog beter te worden verlicht. En, de huidige straatlantaarns laten de winkelplint en de etalages in duisternis. De herbestrating is bij uitstek het moment om de verlichting zo aan te passen dat er geen licht-hinder optreedt in bovenliggende etages.	In het schetsontwerp zijn nog niet alle details meegenomen zoals de vorm van meubilair en verlichtingsarmaturen. Dit wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt. Het is de bedoeling om de klassieke lantaarns te gebruiken, maar een goed lichtplan kan nog tot aanvullende inzichten leiden. Bijvoorbeeld voor het aanlichten van etalages en specifieke plekken in de straat. Het doel is dat de hele straat goed verlicht is.	Verlichtingsplan

Stel in deze smalle straat een 'Woonerf-Regiem' in. En, verbiedt autoverkeer vanuit de Bloemendaalseweg via een verbodsbord met onderbord 'Met Uitzondering van Aanwonenden'.	We houden bij het voorlopig ontwerp rekening met alle afwegingen om de verkeersveiligheid zo goed mogelijk te maken.	Verkeersveiligheid
Vertrekkend van de Koepellaan 'parkeer-buffer' zullen veel auto's linksaf de Mollaan op rijden. Ondanks de recente aanleg van middeneilanden in deze GOW blijft dat een gevaarlijk manoeuvre. Een 30Km/u drempel in de oostelijke rijbaan van de Mollaan verbetert ter plaatse de verkeersveiligheid. Vanwege de zgn. 'Aanrijdtijden Brandweer enz.' is men terughoudend met drempels in GOW's. Desondanks plaatsen steeds meer gemeenten '30Km/u-Drempels' in gevaarlijke situaties.	Bij de uitwerking van het plan bekijken we hoe de Koepellaan het beste op de Mollaan kan aansluiten met oog voor verkeer, ruimte en de omgeving.	Koepellaan aansluiting Mollaan
Het Schetsplan voorziet in het kerngebied in één zitbank per groenelement. Splitsen van de zitbanken in twee kleinere sluit beter aan op de vraag naar privacy. Essentieel is vernieuwing en verbetering van de huidige 'zitbank Ramkraak- beveiliging' van het juweliersbedrijf.	De zitmogelijkheden zijn in het schetsontwerp zo geplaatst dat ze dichtbij en recht tegenover de winkel staan. Ze zijn gericht op het winkelen publiek dat even wil zitten. Voor het definitieve ontwerp overleggen we met de winkeliers bij welke winkel dit wel of minder gewenst is.	Zitmogelijk- heden
Voorbeeldige participatietraject, waarvoor onze waardering		
In onze nieuwsbrief van januari 2025 gaven wij al aan de herinrichting van de Koepellaan en het maken van groene lobben tussen de parkeerplaatsen toe te juichen. Een winst aan omgevingskwaliteit.		
Minder blij waren wij met het maken van 11 extra parkeervakken in de nog gave bosrand richting Mollaan, waardoor de winst van de groene lobben ons inziens weer teniet gedaan zou worden. Ondanks bestuurlijke toezegging dat geen groen zou worden opgeofferd voor nieuwe	De eerdere afspraak betrof niet alleen de kap van bomen maar ook bosschages en struiken. <u>Daarmee vervalt het idee om daar 11 nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen.</u> We bekijken of het plan voor het herstel van de laan hierdoor kan doorgaan.	Koepellaan afweging boszijde

parkeerplekken zien wij de elf extra parkeervakken nog steeds ingetekend. Wij zouden u willen voorstellen hier alsnog vanaf te zien en de bosrand in de huidige vorm te handhaven.		
Een tweede punt waarvoor wij uw aandacht vragen is het parkeren op het Kerkplein. Het opheffen van parkeerplaatsen aan de westzijde zal de openbare ruimte daar zeker aantrekkelijker maken. Het maken van nieuwe parkeerplekken aan de noordzijde lijkt echter het omgekeerde te veroorzaken. Het smalle doch evenwichtige profiel laat parkeervakken slechts toe op straffe van verlies van de ruimtelijk kwaliteit aldaar. Ook hier gaat de winst aan ruimtelijke kwaliteit ten koste van verlies elders. Handhaven van de huidige situatie lijkt ons daarom te prefereren.	Het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de westzijde naar de noordzijde is niet perse nodig. In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft moet de bestrating verwijderd worden om het riool te vernieuwen.	Kerkplein parkeren noordzijde
Storende fouten in schetsontwerp: Bij het thema Pleinen wordt in de sfeerimpressie van het nieuw in te richten plein voor Albert Heijn een vertekend beeld gegeven. De huidige ruimte voor Albert Heijn is rommelig en druk, vooral ook door het grote aantal gestalde fietsen. Maar in de sfeerimpressie zijn deze fietsparkeerplekken simpelweg bijna allemaal uitgegumd, zonder aan te geven waar wel voldoende stalling wordt gerealiseerd.	De sfeerimpressie bij een schetsontwerp laat alleen de sfeer zien en geen details. In het schetsontwerp hebben we op de kaart aangegeven waar fietsparkeren kan komen. In het voorlopig ontwerp werken we dit verder uit met een gedetailleerde telling en afweging van spreiding van aantallen.	Fietsparkeren
Daarnaast is in de fotocollage rechts op de voorgrond een wandelend echtpaar ingeplakt, precies waar in werkelijkheid de huidige fleurige uitstalling van de bloemenwinkel is (zie bijlage 1 voor nadere Toelichting)	De sfeerimpressie bij een schetsontwerp laat alleen de sfeer zien en geen details.	
Bij het thema Fietsparkeren in detail is een plattegrond opgenomen met genummerde foto's. Slechts drie (!) van de 13 foto's komen overeen met de nummering in de plattegrond. De nummers 7 en 8 zijn dubbel gebruikt	De nummers die de locaties van de foto's van het fietsparkeren weergeven, zijn per ongeluk verwisseld. In het aparte document met de specifieke analyse van het fietsparkeren staat nummering wel	

en de foto-nummering stopt bij 12, terwijl er op de kaart 13 locaties zijn aangegeven (zie bijlage 2 voor de oplossing van dit zoekplaatje). Deze slordigheid getuigt niet van zorgvuldige omgang met de uitgangssituatie.	goed. De fout is ontstaan doordat de volgorde is omgedraaid van zuid-noord naar noord-zuid. Onze excuses hiervoor.	
Maar bij het thema Parkeren in detail is de slordigheid ernstiger en heeft het grote invloed op de te maken keuzes. Zo zijn bijvoorbeeld bij de inventarisatie van de huidige parkeerplekken de huidige 14 parkeerplekken op de Vijverweg niet opgenomen en worden er in het schetsontwerp wel 10 'nieuwe' plekken getekend. Er wordt een 'toename' gepresenteerd, die feitelijk een afname is. Op de dr. Dirk Bakkerlaan ter hoogte van de wekelijkse 'kramen' van de kaas- en visboer zijn er momenteel twee langspaarkeerplekken en twee haakse plekken; ook zijn er twee parkeerplekken bij de 'kookwinkel'. Deze zes plekken staan niet in de inventarisatie van het schetsontwerp. Maar er worden wel vier 'nieuwe' haakse plekken getekend. De twee haakse plekken, die in de plaats komen van de twee langspaarkeerplekken, maken het lastig voor de marktkramen.	In het schetsontwerp veranderen we niets aan de bestaande parkeervakken op de Vijverweg. Wel verdwijnt de ventweg. Daarmee verdwijnen 4 infor mele parkeerplekken (zonder vakken). De 10 bestaande parkeervakken aan de andere kant van de Vijverweg blijven bestaan. We voegen daar een extra parkeerplek toe. Aan de kant van de ventweg maken we 9 nieuwe parkeervakken. Dat zijn dus 10 parkeervakken die er nu nog niet zijn. Het is correct dat de 4 informele parkeerplekken nu gebruikt worden en dus meetellen in het totaal aantal parkeerplaatsen van de bestaande situatie. In totaal komen er 6 plekken bij ten opzichte van de huidige situatie. In het voorlopig ontwerp kijken we ook nog naar de plek van de haakspaarkeerplaatsen bij de Dr. Dirk Bakkerlaan, in combinatie met de marktkramen.	4 Parkeerplaatsen aan de ventweg parallel aan de Vijverweg meetellen met bestaande plaatsen. 4 haaks Parkeerplaatsen en inpassing marktkramen
Bij het thema Koepellaan wordt in het schetsontwerp gesteld dat het aantal parkeerplaatsen toeneemt met 24. Momenteel zijn er 42 haaks- en 16 langspaarkeerplaatsen, volgens het schetsontwerp komen er 40 schuin- en 25 langspaarkeer- plaatsen. Per saldo slechts 7 plekken meer. Bovendien zijn er 11 parkeerplekken getekend in het huidige stuk bos vanaf Koepellaan 4 tot het pad naar de Potgieterweg langs villa Endymion. Daarvoor zullen in de bosrand bomen en struiken gekapt moeten worden. De Vereniging Vrienden van het Bloemendaalse bos maakte aan de gemeenteraad kenbaar daartegen veel bezwaar te hebben (zie bijlage 3). In de raadsvergadering van	In de huidige situatie geldt op een deel van de Koepellaan een parkeerverbod. Tegenover de haakspaarkeerplaatsen mag niet langs de stoep (en/of deels op de stoep) geparkeerd worden. Verderop richting de Mollaan mag dat wel aan de zijde van de stoep tot en met villa Endymion. Hier zijn geen vakken aangegeven, maar met ruimte voor in- en uitritten en toegangen van de aanliggende percelen kunnen hier 10 auto's staan. In het schetsontwerp stellen we 40 schuine parkeerplaatsen schuin en 25 langspaarkeer- vakken voor. Dat zijn samen 65 parkeerplekken. Dat betekent 13 extra parkeerplaatsen.	In de P- telling Canadees parkeermogelijkheid van 10 meenemen in bestaande situatie Koepellaan 11 parkeer- plaatsen uit de bosrand verwijderen: haaksparkeren behouden

17 april 2025 heeft de wethouder duidelijk aangegeven dat het college niet wil meewerken aan het rooien van bomen of struiken om meer parkeerplaatsen te realiseren. Toch is het realiseren van elf parkeerplekken in een huidig stuk Bloemendaalse bos ongewijzigd overgenomen in het schetsontwerp (zie bijlage 3).	Om een toename van parkeerplaatsen in de Koepellaan mogelijk te maken moeten dan de 42 haakse parkeerplaatsen worden gehandhaafd.	
Vanuit deze kerngroep is duidelijk aangegeven dat de Bloemendaalseweg zich laat kenmerken als een woonstraat, waar ook boodschappen kunnen worden gedaan (op één hoog is de straat vrijwel aansluitend bewoond). Dit betekent dat het winkelend publiek de straat goed moet kunnen bereiken en niet ver hoeft te sjouwen met boodschappen. Voor de bewoners is het van belang dat er een prettige leefomgeving is, waarbij het risico van overlast zoveel mogelijk is gemitigeerd. Aan het uitgangspunt 'woonstraat, tevens boodschappenstraat' wordt in het schetsontwerp geen aandacht besteed.	Het reconstructie biedt juist kansen om de Bloemendaalseweg voor zowel bewoners als bezoekers te verbeteren. Door de herinrichting wordt de straat overzichtelijker, veiliger en prettiger in gebruik. Dit komt ten goede aan de leefkwaliteit voor bewoners, terwijl het winkelend publiek de voorzieningen nog steeds goed kan bereiken. Voor bewoners betekent het ontwerp een rustiger straatbeeld en een betere inrichting van de openbare ruimte. Tegelijkertijd blijft de straat goed toegankelijk voor mensen die boodschappen komen doen. De bereikbaarheid van de winkels blijft behouden en de inrichting kan er zelfs toe bijdragen dat bezoekers zich prettiger en veiliger door de straat bewegen. Daarmee wordt de Bloemendaalseweg juist versterkt in haar dubbele functie: een aangename woonstraat én een goed bereikbare straat voor dagelijkse boodschappen, waar zowel bewoners als bezoekers profijt van hebben.	
De kerngroep benoemde ook een aantal knelpunten in de huidige situatie, zoals bijvoorbeeld de problematiek van het zoekgedrag (en rondjes rijden) van automobilisten op zoek naar een parkeerplek dichtbij het winkelgebied. Deze knelpunten zijn niet of nauwelijks in het schetsontwerp aangestipt, laat staan opgelost.	De genoemde knelpunten zijn wel degelijk benoemd en in beeld gebracht. Deze staan beschreven in de toelichting bij de verschillende denkrichtingen. In het schetsontwerp (SO) is hier opnieuw naar verwezen. Het probleem van automobilisten die rondjes rijden op zoek naar een parkeerplek is ook onderzocht. Dit staat beschreven in de parkeerdrukstudie en in de	

	toelichting op de nieuwe rijroutes in en rond de Bloemendaalseweg. Voor veel straten zijn aparte kaarten gemaakt waarop de nieuwe rijrichtingen staan aangegeven. Door deze nieuwe rijroutes wordt het moeilijker om steeds korte rondjes te rijden langs dezelfde parkeerplaatsen bij de winkels. Automobilisten worden als het ware naar andere routes geleid. Hierdoor verwachten we dat het zoekverkeer in het winkelgebied afneemt. Het is niet mogelijk om al het zoekgedrag helemaal weg te nemen. Dat gebeurt in bijna elk winkelgebied. Wel is in het ontwerp geprobeerd om dit gedrag zoveel mogelijk te beperken en het verkeer beter te spreiden over de omgeving. Hierdoor wordt de verkeerssituatie rustiger en overzichtelijker.	
Ook is erop gewezen dat een belangrijk deel van de parkeerdruk wordt veroorzaakt doordat personeel van de winkels en bedrijven parkeerplekken gebruiken nabij het winkelgebied. Deze knelpunten zijn niet of nauwelijks in het schetsontwerp aangestipt, laat staan opgelost.	Dit punt is wel besproken. In een gesprek met de BIZ is specifiek gesproken over het parkeren van medewerkers van winkels en bedrijven. Daarbij is onder andere gekeken naar mogelijkheden op de Koepellaan. Vanuit de BIZ is aangegeven dat de meeste winkeliers zich ervan bewust zijn dat personeel niet moet parkeren op plekken waar dit overlast geeft voor bezoekers of bewoners. De uitbreiding van parkeermogelijkheden op de Koepellaan biedt hiervoor een goede oplossing. Daarnaast gaf de BIZ zelf aan dat medewerkers en eigenaren van winkels ook gebruik kunnen maken van het achterste deel van de Koepellaan. Deze plekken liggen op korte afstand van het winkelgebied en zijn geschikt voor langer parkeren door personeel. Door medewerkers meer gebruik te laten maken van deze plekken, blijven de parkeerplaatsen dicht bij de winkels beter beschikbaar voor bezoekers. Dit kan helpen om de	Winkeliers/ personeel parkeren

	parkeerdruk in het directe winkelgebied te verminderen.	
Een ander heikel punt is de bevoorrading van de winkels en bedrijven in het gebied. Deze knelpunten zijn niet of nauwelijks in het schetsontwerp aangestipt, laat staan opgelost. De huidige broodnodige laad- en losplaatsen op de Bloemendaalseweg zijn in het schetsontwerp zelfs geschrappt.	Het laden en lossen wordt uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Voor het laden en lossen zijn we in gesprek met de ondernemers, we doen een voorstel bij het Voorlopig ontwerp.	Laden en lossen
Bij de presentatie van de eerdere drie denkrichtingen op de website waren de reacties hierop openbaar. Dit bood de gelegenheid om ook op elkaars punten te reageren en er werd duidelijk wat meer of minder belangrijk werd gevonden door degenen die reageerden. De reacties op het schetsontwerp zijn nu niet openbaar, waardoor het voor degenen die reageren een black box is wat anderen van (onderdelen van) het schetsontwerp vinden en is niet inzichtelijk wat gemeenschappelijke beelden en/of meningen zijn.	In dit beantwoordingsdocument wordt een overzicht gegeven van de reacties die zijn ontvangen. Daarbij zijn de belangrijkste vragen, opmerkingen en zorgen samengevat en van een antwoord voorzien. Op deze manier wordt inzichtelijk gemaakt welke onderwerpen door meerdere mensen zijn genoemd. Bij de eerdere denkrichtingen zijn reacties openbaar geplaatst. In deze fase is gekozen voor een andere manier van verwerken. De reacties zijn eerst verzameld, gebundeld en inhoudelijk beoordeeld. Daarna zijn ze in dit document thematisch samengebracht en beantwoord. Hierdoor blijft zichtbaar welke onderwerpen leven bij bewoners, ondernemers en bezoekers. Ook wordt duidelijk waar overeenkomsten zitten in de reacties en welke punten vaker terugkomen. Op die manier ontstaat alsnog een goed beeld van de verschillende meningen en aandachtspunten rondom het schetsontwerp.	
Een aantal relevante punten van het schetsontwerp geven een onjuist beeld van de huidige situatie, dat leidt tot foutieve vooronderstellingen en verkeerde uitgangspunten voor mogelijke verbeteringen. Ofschoon er bij de start van de inspraak een vruchtbare inventarisatie is gemaakt van de positieve en verbeterpunten	Het is niet duidelijk welke punten onjuist zijn weergegeven. In het voortraject zijn de kwaliteiten en knelpunten van het gebied uitgebreid geïnventariseerd. Deze zijn benoemd en in beeld gebracht in de toelichting bij de drie denkrichtingen. Bij het opstellen van het schetsontwerp is opnieuw naar deze	

van het gebied, is daarvan in het schetsontwerp nauwelijks iets terug te vinden.	inventarisatie gekeken. De uitgangspunten uit deze eerdere fase zijn daarbij meegenomen. In de toelichting bij het schetsontwerp wordt hier ook naar verwezen. Het schetsontwerp is bedoeld als een eerste uitwerking op hoofdlijnen. Niet alle punten uit de inventarisatie zijn daarom afzonderlijk zichtbaar in de tekeningen. Ze zijn wel gebruikt als basis voor de keuzes die in het ontwerp zijn gemaakt.	
Bevoorrading winkels en bedrijven niet betrokken in schetsontwerp In het thema Bereikbaarheid van de winkels en woningen, zonder overlast zijn verschillende plaatjes opgenomen van de (aanpassing van de) rijrichtingen. Dit is de voorgestelde nieuwe situatie voor de Bloemendaalseweg en Zomerzorglerlaan, zie ook bijlage 4. De enige manier om de winkels en bedrijven aan de Bloemendaalseweg en de Zomerzorglerlaan te bevoorraden is dan vanuit het Noorden via de Donkerelaan, Kerkplein of Rustenburgherweg. Dit betekent dat alle bestelbusjes én vrachtauto's voor bijvoorbeeld het Kruidvat en Albert Heijn zich eerst door de bocht of een smal straatje moeten zien te frommelen en vervolgens ook allemaal door de boodschappenstraat moeten. En dan weer langs het te creëren 'plein' bij Albert Heijn de bocht rechtsom naar de Zomerzorglerlaan moeten nemen. Het zal een hele toer worden en dagelijks leiden tot een drukte van belang met enorm veel overlast en ergernis. Geen goed idee dus.	Het laden en lossen van winkels en bedrijven wordt verder uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Laad- en losplekken zijn dus niet geschrappt of vergeten. In deze fase is het schetsontwerp vooral bedoeld om de hoofdlijnen van de inrichting en verkeersstructuur te laten zien. De precieze routes voor bevoorrading en de locaties van laad- en losplekken worden in de volgende ontwerpfase verder onderzocht en uitgewerkt. Daarbij wordt ook gekeken naar de praktische uitvoerbaarheid voor bestelbusjes en vrachtwagens en naar het beperken van overlast voor bewoners en bezoekers. Uit eerdere reacties is bijvoorbeeld naar voren gekomen dat het wenselijk kan zijn dat het deel van de Zomerzorglerlaan tot aan de Albert Heijn tweerichtingsverkeer blijft. Dit kan helpen om het laden en lossen, bijvoorbeeld voor Albert Heijn, beter en met zo min mogelijk overlast te laten verlopen. Deze en andere aandachtspunten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Het doel is om een oplossing te vinden die zowel goed werkt voor bevoorrading als voor de leefbaarheid en veiligheid in het gebied.	Laden en lossen Aanpassing Zomerzorglerlaan
Dit geldt zeker ook voor het plan om het stukje Bloemendaalseweg voor Albert Heijn autovrij te maken. Deze	De huidige situatie bij de Albert Heijn is op dit moment vrij onoverzichtelijk. Dit komt door de	

<p>route voorziet nu juist in een hele korte weg het centrumdeel uit of in (afhankelijk van de gekozen rijrichting). Bovendien is hier een PostNL punt met heel veel pakketpost. Dit moet uiteraard voor busjes bereikbaar blijven.</p>	<p>mix van verschillende verkeersstromen, zoals auto's, fietsers, voetgangers en bevoorradingsverkeer. Ook zijn er op deze plek veel verkeersbewegingen. Het is daarom belangrijk om de situatie veiliger en overzichtelijker te maken.</p> <p>Een van de mogelijke oplossingen is om het deel van de Bloemendaalseweg bij de Albert Heijn autovrij te maken. Hierdoor ontstaat meer ruimte en rust voor voetgangers en fietsers in dit drukke deel van de boodschappenstraat. Tegelijkertijd is het belangrijk dat winkels en voorzieningen goed bereikbaar blijven. In het voorlopig ontwerp wordt daarom specifiek gekeken naar de bevoorrading en naar laad- en losplekken, zoals die voor het PostNL-punt. Daarbij wordt gezocht naar een praktische oplossing zodat bestelbusjes deze functies goed kunnen blijven bereiken.</p> <p>Het doel is om een betere balans te vinden tussen bereikbaarheid, veiligheid en een prettige inrichting van de straat.</p>	<p>Laad en los Post NL-punt</p>
<p>De kluwen van verkeersstromen wordt in het schetsontwerp nóg meer geconcentreerd op de hoek Bloemendaalseweg/Zomerzorgelaan. Het wordt hier nog veel complexer en onoverzichtelijker. Bij het thema Plein staat als doel dat het plein bij Albert Heijn: van doorgang naar bestemming: ruimte voor lopen, ontmoeten en verblijven. Dat is niet realistisch met deze aanpassing van de rijrichting en verkeersafwikkeling.</p>	<p>Het beeld dat in de reactie wordt geschetst, herkennen wij niet. In het schetsontwerp worden de verkeersstromen op de hoek Bloemendaalseweg/Zomerzorgelaan juist vereenvoudigd. Daarnaast neemt het autoverkeer op dit punt af. Dit komt onder andere doordat er geen autoverkeer meer uit twee richtingen op dit kruispunt samenkomt.</p> <p>Door deze aanpassing wordt de verkeerssituatie overzichtelijker en rustiger. Dit draagt er juist aan bij dat de omgeving rond het plein bij Albert Heijn beter geschikt wordt voor lopen, ontmoeten en verblijven. Het doel om het plein te ontwikkelen van een doorgangruimte naar een plek waar mensen kunnen verblijven, wordt daarmee ondersteund.</p>	

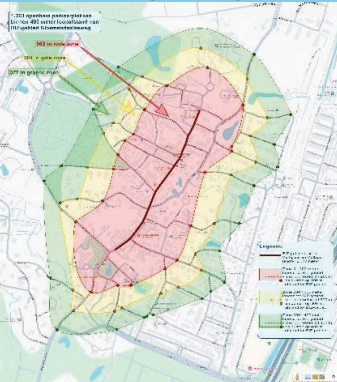
<p>Het schetsontwerp geeft geen aandacht, laat staan een oplossing voor het laden- en lossen. De huidige laad- en losplaatsen op de Bloemendaalseweg is zelfs weggehaald in het schetsontwerp. Vrachtauto's en busjes moeten dan dus op de rijbaan stilstaan. Het omdraaien van de rijrichting van de Bloemendaalseweg en het uitrijden door middel van eenrichtingsverkeer in de Zomerzorgelaan past niet bij het beeld dat het schetsontwerp geeft van 'Bereikbaarheid van de winkels en woningen, zonder overlast', want dit ontwerp zal leiden tot heel veel opstopping, oponthoud, ergernis en getoeter in het boodschappendeel van de Bloemendaalseweg.</p>	<p>In het schetsontwerp is laden en lossen nog niet in detail uitgewerkt. Dit wordt verder uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Laad- en losvoorzieningen zijn daarbij nadrukkelijk onderdeel van de uitwerking en zijn dus niet geschrappt of vergeten.</p> <p>Over de inrichting en locaties van laad- en losplekken zijn we in gesprek met de ondernemers en de BIZ. Samen wordt gekeken naar een praktische en goed werkende oplossing voor de bevoorrading van de winkels.</p> <p>Een mogelijke oplossing is het instellen van laad- en losplaatsen met een tijdsvenster. In de ochtenduren kunnen enkele parkeerplaatsen worden gebruikt voor laden en lossen. Buiten deze tijden zijn deze plekken beschikbaar als betaalde parkeerplaatsen. Op deze manier kan de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk worden gebruikt.</p> <p>Een dergelijke regeling vraagt wel afstemming met ondernemers en hun leveranciers, bijvoorbeeld over de tijden van bevoorrading. Dit wordt daarom in overleg met hen verder uitgewerkt, zodat de bereikbaarheid van winkels en woningen goed blijft functioneren en overlast zoveel mogelijk wordt voorkomen.</p>	
<p>Bij het thema Bereikbaarheid van de winkels en woningen, zonder overlast zijn ook plaatjes opgenomen van de (aanpassing van de) rijrichtingen in het aangrenzende gebied. Het schetsontwerp biedt vrijwel geen beletsel voor het rijden van rondjes op zoek naar een parkeerplaats in de naast de Bloemendaalseweg gelegen buurt.</p>	<p>Het schetsontwerp is er juist op gericht om onnodig zoekverkeer in de omliggende woonstraten te beperken. Door de aanpassing van rijrichtingen en de inrichting van het gebied wordt het minder aantrekkelijk om rondjes te rijden op zoek naar een parkeerplaats in de naastgelegen woonbuurt. Daarnaast blijft parkeren primair geconcentreerd op de daarvoor bedoelde parkeerplaatsen langs de Bloemendaalseweg en op nabijgelegen parkeerlocaties.</p>	

	Hiermee wordt gestuurd op het gebruik van de juiste parkeerplekken en wordt voorkomen dat bezoekers uitwijken naar de woonstraten. In het voorlopig ontwerp en bij de verdere uitwerking van het parkeerbeleid wordt dit punt verder meegenomen, zodat de bereikbaarheid van winkels en woningen behouden blijft en overlast voor de omliggende buurt zoveel mogelijk wordt beperkt.	
In par.3.a. is al aangegeven dat de voorgestelde rijrichtingen problematisch zijn voor de bevoorrading. Maar dat geldt evenzo voor het autoverkeer. De toegang tot de Bloemendaalseweg is noordelijk en men kan bijna uitsluitend via het westelijk gebied een parkeerplek zoeken. De voorgestelde rijrichtingen in dit gebied leidt tot 'rondjes rijden'. Zie bijlage 4 voor een overzicht. Conclusie m.b.t. het rijrichtingsplan: Het rijrichtingsplan vergroot de problematiek van rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats.	Zie antwoord op het vorige punt.	
Parkeerregime nodig om parkeerdruk aan te pakken In maart van dit jaar is een parkeerdrukmeting uitgevoerd in het winkelgebied en aangrenzende straten. In het schetsontwerp is een inventarisatie gemaakt van huidige parkeerplekken en worden voorstellen gedaan voor de herinrichting ervan. In de parkeerdrukmeting zijn andere gebiedsdelen betrokken dan in het schetsontwerp. In bijlage 5 zijn de parkeerdrukmeting en het schetsontwerp bij elkaar genomen om inzicht te krijgen in de parkeersituatie van het totale betrokken gebied. De parkeerdrukmeting en het schetsontwerp bestrijken voor een deel overlappende, maar deels ook verschillende gebieden: 50% wordt	De parkeerdrukmeting is bewust in een groter gebied uitgevoerd dan alleen het plangebied van de herinrichting van de Bloemendaalseweg. Dit is gedaan omdat er vragen en zorgen bestaan over de parkeerdruk in het winkelgebied én in de omliggende straten. Om een goed beeld te krijgen van de parkeersituatie is daarom naar een breder gebied gekeken. Het schetsontwerp heeft echter een andere focus: dit richt zich op de herinrichting van de Bloemendaalseweg zelf en het direct aangrenzende gebied. Daardoor overlappen de gebieden van de parkeerdrukmeting en het schetsontwerp deels, maar zijn ze niet volledig hetzelfde.	

door beide betrokken, 40% alleen in de parkeerdrukmeting en 10% alleen in het schetsontwerp. In het gebied van beide (hier en verder aangeduid als 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied') zijn 322 openbare plekken. De parkeerdrukmeting bestrijkt daarvan 89%; het schetsontwerp slechts de helft. Op een enkele locatie blijft het aantal plekken in het schetsontwerp (nagenoeg) gelijk en wordt er alleen geschoven.	Binnen de Bloemendaalseweg geldt bovendien dat de parkeerdruk niet overal gelijk is. Uit de metingen blijkt dat de parkeerdruk vooral in het noordelijke deel hoger is. De parkeerdrukmeting heeft daarom niet de gehele Bloemendaalseweg in dezelfde mate betrokken, terwijl het schetsontwerp wel de hele straat als onderdeel van de herinrichting beschouwt. In het schetsontwerp worden parkeerplaatsen op sommige locaties anders gepositioneerd. Dit heeft te maken met een betere en logischere inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld om ruimte te maken voor voetgangers, groen of een veiligere verkeerssituatie. Daardoor kan het voorkomen dat op de ene plek iets minder parkeerplaatsen zijn ingetekend en op een andere plek juist meer, of dat het aantal gelijk blijft maar anders wordt verdeeld.	
Opvallend is de beoogde nieuwe situatie aan het Kerkplein, daar worden bestaande parkeerplekken aan de westzijde van het Kerkplein verplaatst naar de noordkant van het Kerkplein. Dat mooie smalle straatje is daarvoor totaal niet geschikt (zie bijlage 6). Waar ze nu liggen voorzien ze beter in de parkeer-behoefte van cliënten van de twee restaurants, de tandarts, de kerk en van de bewoners van het Kerkplein.	Het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de westzijde naar de noordzijde van het Kerkplein is niet per se noodzakelijk. In het voorlopig ontwerp wordt daarom opnieuw gekeken naar de inrichting van het Kerkplein en of de huidige indeling van de parkeerplaatsen grotendeels kan worden behouden. Daarbij nemen we ook de bereikbaarheid voor bezoekers van de restaurants, de tandarts, de kerk en voor bewoners mee. Tegelijkertijd geldt dat, ongeacht de uiteindelijke indeling, de bestrating op het Kerkplein moet worden verwijderd om het riool te kunnen vernieuwen. Na deze werkzaamheden wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht.	Kerkplein parkeren noordzijde
Volgens het schetsontwerp zijn er in de nieuwe situatie 177 parkeerplekken. Daardoor lijkt het of er in het schetsontwerp 15 plekken bijkomen, namelijk t.o.v. de 162 parkeerplekken	Het schetsontwerp (SO) heeft alleen betrekking op het plangebied van de herinrichting. Buiten dit gebied worden geen ingrepen of aanpassingen aan parkeren of andere	Parkeertelling

<p>van de volgens het schetsontwerp huidige situatie. Maar wanneer het 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied' in beschouwing wordt genomen, komen er met het schets-ontwerp per saldo juist 16 parkeerplekken minder (namelijk 50 minder versus 34 meer), zie bijlage 5 voor de berekeningen.</p>	<p>functies gedaan. Vergelijkingen met een groter gebied geven daarom geen volledig representatief beeld van de effecten van het plan.</p> <p>Binnen het plangebied zoals weergegeven in het schetsontwerp zijn in de huidige situatie 113 parkeerplaatsen aanwezig en in het plan 110. Dat betekent een afname van 3 parkeerplaatsen. In deze aantallen is het voorstel voor de Koepellaan nog niet meegenomen. Voor de Koepellaan wordt uitgegaan van 41 bestaande plaatsen en 65 plaatsen in het plan, een toename van 24. Per saldo betekent dit een toename van 21 parkeerplaatsen binnen het plangebied.</p> <p>Inmiddels zijn er enkele nieuwe inzichten. Wanneer het Kerkplein niet wordt aangepast vervalt daar één extra nieuwe parkeerplaats uit het plan. Daarnaast blijken op de Vijverweg vier parkeerplaatsen meer aanwezig te zijn dan eerder in het schetsontwerp zijn meegeteld. Ook op de Dr. Dirk Bakkerlaan liggen nog vier parkeerplaatsen binnen het plangebied die eerder niet waren meegenomen. Op de Koepellaan moeten bovendien circa tien bestaande, feitelijk gebruikte maar niet formeel ingerichte parkeerplekken worden meegeteld bij de bestaande situatie.</p> <p>Met deze geactualiseerde inzichten komt de huidige situatie uit op circa 173 parkeerplaatsen binnen het plangebied, tegenover 175 parkeerplaatsen in het schetsontwerp. Per saldo is daarmee sprake van een lichte toename van twee parkeerplaatsen binnen het plangebied.</p> <p>Het plan heeft overigens geen doelstelling om het aantal parkeerplaatsen per se te vergroten of te verkleinen. Het uitgangspunt is</p>	
---	--	--

	<p>een betere inrichting van de openbare ruimte, waarbij de leefbaarheid wordt vergroot, de auto op kwetsbare plekken minder dominant is en de toegankelijkheid voor verschillende vormen van mobiliteit zo goed mogelijk in balans blijft. In het voorlopig ontwerp wordt de inrichting verder uitgewerkt. Daarbij kunnen door technische uitwerking, detaillering en nieuwe inzichten nog kleine wijzigingen ontstaan in de exacte locaties en aantallen parkeerplaatsen.</p>	
<p>Volgens de parkeerdrukmeting is het winkelgebied overbelast, maar juist daar verdwijnen volgens het schetsontwerp 15 parkeerplekken. En van de 34 plekken die er bij zouden komen gaat het om 11 plekken op de locatie Koepellaan in het daarvoor te kappen bos (zie bijlage 3). Deze locatie ligt tussen de 300-400 meter ten opzichte van het BIZ-gebied, terwijl er dichterbij veel meer openbare parkeerplekken beschikbaar zijn, zie hieronder bij de voor deze reactie uitgevoerde aanvullende inventarisatie. In de huidige situatie zijn in het winkelgebied 42 parkeerplekken. In het schetsontwerp wordt dit aantal teruggebracht naar 25: een afname van 40%. Terwijl over het algemeen bij weggebruikers de wens leeft om zo dicht mogelijk bij de winkels te parkeren; en zeker in een boodschappenstraat. Maar dat wordt dus juist aanzienlijk minder mogelijk.</p>	<p>Het grootste deel van de bezoekers van het winkelgebied komt met de fiets in plaats van met de auto. Toch blijft het uitgangspunt dat auto's overal kunnen komen en dat er parkeermogelijkheden beschikbaar zijn langs de winkelroute, zij het in iets gereduceerde vorm. Dit draagt bij aan een betere balans tussen verschillende straatgebruikers en verhoogt de kwaliteit van de straat, waardoor het veel aangenamer wordt om te verblijven en boodschappen te doen. Parkeren blijft mogelijk, zowel direct voor de deur als op iets grotere afstand dan nu het geval is. Bovendien worden de parkeervakken in de straat afgestemd op de hedendaagse voertuigafmetingen. Langsparkeervakken van 5 tot 5,50 meter zijn vaak te kort voor de huidige voertuigen; daarom wordt elk vak in het ontwerp 6 meter lang. Dit resulteert in toekomstbestendige en goed bruikbare parkeerplaatsen. Hoewel dit meer ruimte per vak vraagt en hierdoor de totale parkeercapaciteit afneemt, wordt deze verschuiving meegenomen in de parkeerbalans. Waar nodig wordt elders extra parkeergelegenheid gecreëerd, zodat de functionaliteit voor bezoekers behouden blijft, terwijl tegelijkertijd de straat aantrekkelijker en beter afgestemd op verschillende gebruikers wordt.</p>	

<p>Ten behoeve van deze reactie op het schetsontwerp is aanvullende informatie verzameld met betrekking tot het totaal aantal openbare parkeerplekken in het winkel- en aangrenzend gebied. De loopafstand vanaf het BIZ-gebied naar de parkeerplekken is als uitgangspunt genomen waarbij zoneringen zijn aangehouden van:</p> <p>0 - 200 m. rode gebied 200 - 300 m. gele gebied 300 - 400 m. groene gebied.</p>  <p>Het volgende is geconstateerd: Binnen de 400 meter-zone zijn er in totaal 1.303 (!) openbare parkeer-plekken. Daarvan zijn er 322 (slechts 25%) betrokken in de parkeerdrukmeting en/of het schetsontwerp. Binnen de 400 meterzone zijn er dus nog bijna duizend (namelijk 981) openbare parkeerplekken meer dan in het 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied'. Bovendien valt 29% in de 0-200 meter-zone en 34% in de 200-300 meter-zone. Op een iets grotere, maar nog steeds relatief kleine loopafstand van het boodschappendeel van de Bloemendaalseweg is volop parkeerruimte voor langduriger parkeren door bijvoorbeeld personeel van de winkels. Het valt ook op dat de parkeerdrukmeting en het schetsontwerp zich vooral richten op het aangrenzend gebied aan de westelijke kant van de Bloemendaalseweg. Echter, van de niet in de parkeerdrukmeting of schetsontwerp betrokken openbare</p>	<p>Voor wat betreft het parkeren verwijzen wij naar de beantwoording bij de voorgaande punten. Ten aanzien van de oriëntatie geldt dat aan de zijde waar het merendeel van de winkels is gevestigd, momenteel geen openbare verbinding naar het oosten aanwezig is. Tussen de Rustenburgherweg en de kruising met de Hartenlustlaan is er geen openbare doorgang mogelijk. Het schetsontwerp verandert deze bestaande situatie niet.</p>	
--	--	--

<p>plekken in het aangrenzend gebied, ligt 65% in het oostelijk gebied van de Bloemendaalseweg.</p>		
<p>Conclusie m.b.t. het oplossen van de parkeerdruk in het winkelgebied en aangrenzende smalle straten: Niet het aantal parkeerplaatsen in het winkelgebied en het aangrenzende gebied is het probleem, maar dat automobilisten het liefst zo dicht mogelijk bij de winkels parkeren. Het winkelend publiek, het personeel van de winkels en de bewoners van de (boven)woningen zijn hierbij elkaars concurrent. Op zich zijn er in het gebied voldoende parkeerplekken; het probleem is een adequate verdeling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor het winkelend publiek: kort durend zo dicht mogelijk bij de winkels, - voor het personeel van de winkels en bedrijven: langdurig wat verder van de winkels - voor bewoners van de bovenwoningen: langdurig wat verder van de winkels, maar wel in de omliggende buurten, met de mogelijkheid om kort te parkeren om de auto 'in- en uit te pakken'. <p>Het rijrichtingsplan van het schetsontwerp besteedt geen aandacht aan het verdelen en verdunnen van de parkeerstromen vanaf het winkelgebied. Integendeel: het vergroot de problematiek van rondjes rijden op zoek naar een parkeerplaats (zie bijlage 4). Met een slim parkeerregime, met deels betaald parkeren, blauwe zones en parkeervergunningen (bijvoorbeeld volgens Zwitsers systeem) zal de parkeerdruk beter gespreid worden. Hiervoor is geen dure fysieke aanpassing nodig, maar kan al snel worden gestart en veel worden geregeld met verkeersborden en een likje (blauwe) verf.</p>	<p>De gemeente is zich ervan bewust dat verschillende gebruikers van het gebied – bezoekers van de winkels, personeel en bewoners – gebruikmaken van dezelfde parkeervoorzieningen. De verdeling van het gebruik van parkeerplaatsen kan daarbij invloed hebben op de ervaren parkeerdruk. Voor het winkelgebied blijft het huidige parkeerregime met betaald parkeren gehandhaafd. In het kader van deze herinrichting worden geen blauwe zones of vergunningszones ingevoerd. Het invoeren van een ander parkeerregime maakt daarom geen onderdeel uit van het huidige project. Na de herinrichting wordt de parkeersituatie in het gebied gemonitord. Mocht blijken dat er alsnog knelpunten ontstaan in de parkeerdruk of de verdeling van parkeerplaatsen, dan kan op een later moment worden bekeken of aanvullende maatregelen wenselijk en nodig zijn.</p>	

Bij de toelichting van het schetsontwerp met als titel 'een bijzondere dorpsstraat voor iedereen' worden de doelstelling van het plan en impressies gegeven van hoe de verschillende verkeersdeelnemers van de Bloemendaalseweg gebruik zullen kunnen maken. In deze reactie wordt hierop niet ingegaan, omdat de hiervoor genoemde punten (rijrichtingen, laden en lossen, rondjes rijden) eerst opgelost zullen moeten worden voordat aan een verdere in- en verdeling van de straat gewerkt kan worden.	Het ontwerp voor de herinrichting van de Bloemendaalseweg houdt rekening met alle relevante aspecten om tot een goed afgewogen oplossing te komen. Het schetsontwerp laat een eerste versie van deze aanpak zien. De binnengekomen reacties en inzichten geven aan waar verbeteringen mogelijk zijn. Deze worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het voorlopig ontwerp.	
In deze reactie is daarom ook niet ingegaan op het thema 'Groen' en op de voorgestelde verschillende profielen van de straat. We maken met betrekking tot welk soort steen, en waar dit wordt toegepast nog geen opmerkingen. Wel plaatsen we hier de kanttekening dat er voor de verkeersveiligheid een heel duidelijke en strikte afscheiding moet zijn van de stoep. In de huidige situatie komt het vaak voor dat fietsers over de stoep fietsen. Dit mag zelfs, omdat er nu geen duidelijk afbakening is van de stoep. In hoeverre de nieuwe bestrating van het schetsontwerp dit probleem oplost is niet duidelijk, want op de impressies is er geen duidelijk verschil tussen stoep, fietspad en/of rijweg. Hoe leer je kleine kinderen dat ze bij de 'stoeprand' naar links en rechts moeten kijken voor ze oversteken? En hoe voorkom je als voetganger dat je door een (snel/bak-)fiets 'op de stoep' van je sokken gereden wordt? Vooral de drukke situatie op de hoek van Albert Heijn is in dit opzicht berucht en die wordt er met het schetsontwerp niet beter/veiliger op.	Op de plankaart en in de impressies van het schetsontwerp is te zien dat de verschillende functies van de straat herkenbaar blijven, ook binnen een overwegend vlakke bestrating. Verkeersveiligheid blijft hierbij een belangrijk uitgangspunt, zodat bijvoorbeeld de scheiding tussen stoep, fietspad en rijweg duidelijk zichtbaar wordt en de situatie voor alle verkeersdeelnemers veiliger wordt.	
Kortom, het schetsontwerp heeft mooie plaatjes. Maar het is onvoldoende duidelijk tot welke verbeteringen het zal leiden. Op	Zoals blijkt uit de beantwoording van de voorgaande punten, delen wij de conclusie dat het plan zou leiden tot een verslechtering van de	

bepaalde onderdelen, zoals parkeerdruk, bevoorrading en rijrichtingen, is het een verslechtering.	parkeerdruk, bevoorrading en rijrichtingen niet. In het schetsontwerp zijn deze aspecten juist meegenomen, en de voorgestelde maatregelen zijn erop gericht om bestaande problemen te verbeteren of op zijn minst te behouden. Eventuele aanpassingen en inzichten uit de reacties worden meegenomen bij de verdere uitwerking in het voorlopig ontwerp, zodat een goed afgewogen en werkbaar oplossing ontstaat voor alle verkeersdeelnemers.	
---	--	--

2. OPMERKINGEN OP 27 JUNI OP KAART EN POSTERS GEPLAKT

Opmerking/vraag	Antwoord	Actie Voorlopig ontwerp
Ter hoogte van Bloemendaalseweg 125 ontstaat een soms gevaarlijke situatie met uitrijdende auto's vanuit het dwarsstraatje aldaar op de hoofdroute van de Bloemendaalseweg. De woning blokkeert het zicht op de straat, terwijl fietsers nu vaak ter hoogte van dit punt tegen de richting in rijden, de stoep op, om zo direct toegang te hebben tot het Bispinckpark.	In de nieuwe situatie wordt de straat als vlak profiel uitgevoerd, waarbij het hele oppervlak op hetzelfde niveau ligt. Dit maakt het voor fietsers gemakkelijker om uit te wijken. Ter hoogte van nummer 125 wordt de huidige situatie echter niet wezenlijk verbeterd. Op andere plekken in de straat worden plantenborders toegepast om de ruimte te structureren en te vergroenen. Op deze locatie kan een plantenborder ook helpen om afstand tot de gevel te creëren en verkeerd fietsende verkeersdeelnemers beter zichtbaar te maken.	Planten- border in voorlopig ontwerp passen ter hoogte van 125
Ter hoogte van nr. 78/78A: Waar gaan we hier laden/lossen? Meer dan 5 leveranciers per dag.	In het voorlopig ontwerp wordt het laden en lossen verder uitgewerkt. Het is de bedoeling dat verschillende parkeerplekken in de ochtend beschikbaar zijn voor laden en lossen. Voor de locatie bij nr. 78/78A, in het autovrije deel, wordt onderzocht of een laad- en losplek kan worden gerealiseerd bij het begin van de straat, ter hoogte van de kruising met de Potgieterweg, of dat er een geschikt alternatief mogelijk is.	Laden en lossen inpassen. Gesprekken met winkeliers.
Ontsluiting en laden en lossen van Molenaar (wijnhandel)	Op basis van de reacties en gesprekken wordt in het voorlopig ontwerp gekeken naar een aanpassing van de Zomerzorgelaan. De straat blijft tweerichtingsverkeer tot aan de inritten van nummer 24 t/m 48, of tot aan de parkeerplaatsen van Vessem. Hierdoor blijven deze adressen goed bereikbaar vanaf de Zomerzorgelaan. Daarnaast kunnen de Albert Heijn en wijnhandel Molenaar in dit deel nog steeds laden en lossen via de	Zomerzorgelaan deels twee richtingen maken

	Zomerzorgelaan, zoals dat momenteel ook gebeurt.	
Markeringen voor slechtzienden voor het oversteken. Belangrijk bij een vlak profiel met verschillende verkeersstromen.	Dit onderwerp wordt meegenomen bij het voorlopig ontwerp en definitief ontwerp.	Blinden- en slechtziende voorzieningen
Verlichting enkele ledjes gericht de etalages laten beschijnen	Dank voor het delen van dit aanvullende idee. Het wordt meegenomen bij het maken van het lichtplan na het voorlopig ontwerp.	Lichtplan
Voor (nr.) graag een boom voor de zonwering	De locatie van de aanvullende beplanting hangt sterk af van de ondergrondse infrastructuur, zoals kabels en leidingen. De wens is gehoord en wordt meegenomen bij de afwegingen in het voorlopig ontwerp.	Boom inpassen
Rollator/rolstoel toegankelijkheid	Het gehele gebied krijgt een vlak profiel, wat betekent dat de bestrating op één niveau wordt aangelegd, zonder hoogteverschillen. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor veilig oversteken, en wordt de obstakelvrije voetgangersruimte vergroot, duidelijker aangegeven en over de gehele lengte van de straat doorgetrokken. Dit maakt de straat bovendien beter toegankelijk voor mensen met een rolstoel of rollator.	
Blauwe zone in winkelstraat. Hoogstens uur parkeren	Er komt geen blauwe zone. Het betaald parkeren blijft zoals nu voor de bestaande zone. In het overige gebied kan men vrij parkeren. Door de aanpassingen in autoroutes is de verwachting dat de parkeerdruk beter verdeeld wordt.	
Ter hoogte van de woningen tegenover de aansluiting van de Rustenburgherweg-West: Graag groenbakken anders wordt tegen de hekken aan geparkeerd. Ervaring bij vorige herprofilering. Daarom staan er nu paaltjes.	Oplossingen om ongewenst parkeren van de auto tegen te gaan bekijken we in het voorlopig ontwerp. Deze plek wordt daarin meegenomen. De suggestie van plantenborders wordt meegenomen.	Anti-parkeer maatregel
Ter hoogte van nr. 2: In het ontwerp is het haaksparkeren tegen de erfgrens getekend. Op die manier is het huis niet meer toegankelijk.	Het haaksparkeren wordt zodanig aangepast dat het voetpad tussen erfgrens en parkeren komt te liggen.	Haaksparkeren opschuiven

Ter hoogte van nr. 2: Gevaarlijk in- en uitparkeren vanwege voetgangers	Het haaksparkeren wordt zodanig aangepast dat het voetpad tussen erfgrans en parkeren komt te liggen.	Haaksparkeren opschuiven
Hoe parkeren op de Rustenburgherweg?	Het parkeren blijft hetzelfde als dat nu in de straat is. In het oostelijke deel is het parkeren aan een kant van de straat, aan de noordzijde. In het westelijke deel is parkeren aan beide kanten met twee wielen op de stoep (Canadees parkeren).	
Koopkracht verlies in het winkeldeel van de Bloemendaalseweg doordat autoverkeer in plaats van af te slaan bij kerkplein en terug te rijden verleid wordt om door te rijden naar Santpoort Zuid Blekersveld (Deka markt etc.)	Bezoekers van de Bloemendaalseweg komen vooral voor het specifieke winkelaanbod en de kwaliteit. De meeste mensen vinden het belangrijker dat de straat goed is voor fietsers en voetgangers dan dat er ruimte is voor de auto en parkeren. In het ontwerp wordt echter nog steeds rekening gehouden met de auto en autotoegankelijkheid. Mensen met de behoefte om de auto makkelijk vol te kunnen laden met de weekboodschappen lijken al uit te wijken naar andere plekken en/of de bezorgdiensten aan te spreken. In het ontwerp zetten we verder in op het versterken van de aantrekkelijke kwaliteiten van de straat: specifiek winkelaanbod, kwaliteit, goede bereikbaarheid met de fiets en de mogelijkheid om er met de auto te komen. Het is aannemelijk dat met meer aandacht voor een kwalitatieve openbare ruimte over de gehele lengte van de straat dat de aantrekkelijkheid van boodschappen doen bij de diverse plaatselijk bekende zaken alleen maar verder versterkt. Zo wijzen ook diverse onderzoeken uit (Vervoer naar retail, Goudappel 2013; Bezoekersmonitor (vraag & aanbod) Bloemendaal, RMC, 2021-2024). Omdat het ontwerp de situatie voor de automobilist verandert, wordt in het voorlopig ontwerp bekeken of de 'autoroute' ook vanaf de hartenlustlaan of	Aanduiding rijroute autoverkeer op de Hartenlustlaan

	Brederodelaan/Denkerelaan duidelijker zichtbaar kan worden gemaakt.	
Koepellaan: Parkeerbuffer op eerste stuk. Blauwe zone van een half uur	Er komt nu nog geen blauwe zone. Het betaald parkeren blijft zoals het nu is, daarbuiten blijft het vrij parkeren. Door de aanpassingen in autoroutes verwachten we dat de parkeerdruk beter verdeeld wordt. De gemeente zal dat monitoren, indien nodig kan de blauwe zone in (delen van) het gebied als aanvullende maatregel worden ingevoerd. Extra aandacht voor de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor winkelend publiek in de eerste helft van de Koepellaan kan verder onder de aandacht worden gebracht bij de BIZ (i.v.m. medewerkers' parkeren) en omwonenden (i.v.m. reduceren parkeeroverlast).	
Donkerelaan: Hier ook aandacht voor – stom fietspad	De Donkerelaan valt niet binnen het projectgebied.	
Verkeer Rustenburgherweg: Waarom wordt de Rustenburgherweg niet meegenomen in de herinrichting?	Onderzocht wordt of ook de Rustenburgherweg meegenomen kan worden in het ontwerp, aangezien hier wordt voorgesteld ook de rijrichting te veranderen.	
Verkeerssituatie Mollaan: Waar komt er een goede oversteek naar Bloemendaalseweg?	De Mollaan valt niet binnen het project Herinrichting Bloemendaalseweg. De vraag over een veilige looproute van en naar De Rijk wordt separaat bekeken.	
Uit de opties voor de plantenborders wordt door deelnemers aan de avond mee voorkeur voor model 'wilderig/luchtig' geuit, alhoewel er wat kanttekeningen bij het gebruik van de berk als boompje worden geplaatst	Dat wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van beplanting in het voorlopig ontwerp.	In uitwerking oversteek voetgangers Mollaan naar Bloemendaalseweg expliciet meenemen.
Er stond vroeger een grote kastanje ter hoogte van haaksparkerplaatsen vlak voor het Kerkplein	Er kan niet worden gesneden in de haaksparkerplaatsen aan weerszijde van het Kerkplein. Extra groen wordt op andere plekken in het plangebied toegevoegd. De	Bepanting

	overweging voor deze soort nemen we mee.	
Voorbuurt idee: meer en meer monumentale bomen, zoals lindes, en vormgeven als een brink.	De overweging voor deze soort nemen we mee.	Beplanting
Groen en jaarmarkt op gespannen voet: De groenborders zullen ervoor zorgen dat tijdens de jaarmarkt de kramen te ver uit elkaar staan en er te weinig kunnen staan. Nu loopt de jaarmarkt van de Hartenlustlaan tot de Rustenburgherweg. Er is een ritme van 4 meter voor de maat van de kramen nodig.	We nemen de brede wens voor een groenere openbare ruimte mee in het ontwerp. Dit betekent niet dat ander gebruik van de openbare ruimte, zoals tijdens de jaarmarkt, onmogelijk wordt. Door de nieuwe inrichting kan ook de plek van de kramen veranderen. Het is goed om daar meer informatie over te krijgen om afwegingen voor die inpassing in het voorlopig ontwerp te kunnen maken.	Beplanting
Alle afgebeelde functies krijgen bijval. Alleen van het openluchtconcert wordt er ook een uitdrukkelijke 'Nee!' bijgeplaatst.	Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp kijken we naar de ruimte voor verschillende functies zodat deze mogelijkheden aan te kunnen (blijven) bieden.	Inpassing van de jaarmarkt
Fontein bij plein 't Hemeltje; als fontein niet kan dan een watertappunt.	Een fontein zit niet in het programma, inrichtingseisen of budget van het project. Het bekijken van de mogelijkheid van een watertappunt in de openbare ruimte is zeker het overwegen waard en nemen we mee in de afwegingen van het voorlopig ontwerp	Mogelijkheid behouden van inpassing van tijdelijke functies Mogelijkheid van watertap- punt meenemen

3. REACTIES VIA DE WEBSITE (TOT EN MET 15 AUGUSTUS)

Opmerking/vraag	Antwoord	Actie Voorlopig ontwerp
Op de doorsnede G-G kunt u links zien dat de haakse parkeer-vakken tegen het tuinhok van (nr.) aan getekend zijn. Dat betekent dat de bewoner zijn tuin niet meer uit kan. Er zijn daar twee ingangen naar zijn tuin, die zijn nu geblokkeerd door parkeervakken. De stoep moet weer getekend worden tussen de parkeervakken en de tuin, zoals de situatie nu is.	De ingetekende oplossing in het schetsontwerp heeft inderdaad niet voldoende rekening gehouden met die specifieke situatie. We passen de parkeervakken aan zodat er voldoende ruimte is voor een voetpad en toegang tot de twee entrees.	Aanpassen haaksparkeerplaatsen i.v.m. entree tuin en huis
Het ontwerp is heel mooi en wij verwachten ook wel een 'upgrade' van het dorp/de winkelstraat in Bloemendaal		
Het autoverkeer in de niet al te brede Rustenburgherweg zal (aanzienlijk) toenemen, en we vragen ons af of dit in het belang is van de bewoners.	De rijrichting in het winkeldeel van de straat wordt omgedraaid, zodat de Koepellaan als extra parkeerplek kan dienen. Zo blijven automobilisten langs de winkels rijden en kunnen daar parkeren, en bij volle parkeerplaatsen kunnen ze uitwijken naar de Koepellaan. In combinatie met enkele andere aanpassingen van rijrichtingen in aangrenzende straten wordt voorkomen dat auto's onnodig rondjes rijden om een parkeerplaats te vinden. Op dit moment rijdt het verkeer door de winkelstraat en slaat vervolgens af naar de Rustenburgherweg richting de Hartenlustlaan. Verkeer vanuit noordelijke richting kan ook via het Kerkplein naar de Bloemendaalseweg, zodat de Rustenburgherweg minder gebruikt wordt. In het plan wordt voorgesteld om de Rustenburgherweg, die nu tweerichtingsverkeer heeft, om te zetten naar eenrichtingsverkeer, waardoor het aantal verkeersbewegingen afneemt. Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp wordt met een verkeersmodel op grotere schaal opnieuw gekeken naar de effecten op de verkeersbewegingen.	

Daarnaast is met name de autovrije zone ter hoogte van 'Papyrium' o.i. onwenselijk. Papyrium is een aanbieder van producten (kantoorbenodigdheden, schrijfwaren, boeken en tijdschriften) en diensten (zoals bijvoorbeeld Post NL punt) die een spilfunctie in het dorp heeft. Het dorp Bloemendaal wemelt van de horeca, bakkers, cosmetica, huidverzorgingsaanbieders, interieur zaken etc) maar Papyrium is (gelukkig) enig in zijn soort en verdient meer aandacht mbt de bereikbaarheid dan tot dusver in dit plan. Kleine zelfstandigen zoals deze, moeten in ere worden gehouden.	In het voorlopig ontwerp wordt op winkelniveau opnieuw bekeken hoe het ontwerp zo goed mogelijk kan inspelen op de situatie, met behoud van de hoofdlijn van het plan en met verbetering van de omgevingskwaliteit en de publieke ruimte.	Situatie voor de winkels in het autovrije stuk
In het huidige plan is niet voorzien in de bereikbaarheid van Papyrium voor de auto's van Post NL, en ook niet voor auto's van particulieren met zware pakketten die ze komen halen of brengen. Dus daar zien wij graag een deugdelijke oplossing voor, want ver omrijden en dan eventueel geen parkeerplaats kunnen vinden, is klantenverlies voor Papyrium.	In het voorlopig ontwerp wordt op winkelniveau opnieuw onderzocht hoe het ontwerp optimaal kan inspelen op de situatie, terwijl de hoofdlijn van het plan behouden blijft en de omgevingskwaliteit en publieke ruimte worden verbeterd.	Situatie voor de winkels in het autovrije stuk
Ook dient rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van delen van de winkelstraat door hulpdiensten en vuilnisophalers.	Het ontwerp is zorgvuldig afgestemd met de hulpdiensten en afvalinzamelaars afgestemd.	Toegankelijkheid vuilnisophal-diensten
En...er zijn nu al de nodige opstoppingen in de winkelstraat bij slecht weer, en op zaterdag etc door auto's, dus meer flexibiliteit is ook voor de veiligheid, wenselijk. Waarom niet inrijden met de auto langs Papyrium toestaan, en dan vervolgens links af naar de Zomerzorgelaan, waar ook het verkeer vanuit de Rustenburgherweg naar rechts dient af te slaan?	Het tegelijk laten afslaan van twee tegengestelde verkeersstromen op het al krappe kruispunt lost de huidige verkeersdruk en de chaotische situaties, die nu al regelmatig tot gevaar en overlast leiden, niet op.	
En: de zitbanken hier en daar juichen wij toe, evenals meer groen (hoera), maar dan ook graag voldoende vuilnisbakken want anders wordt het een zootje.	In het voorlopig ontwerp nemen we onderwerpen zoals vuilnisbakken mee.	Voldoende vuilnisbakken inpassen

Een prima plan, het kan niet anders dan dat de buurt r van zal opknappen.		
Was bij de presentatie. Dank daarvoor - goede presentatie en vind het ontwerp erg mooi. Altijd kritische geluiden in zo'n zaal maar daar ontkom je niet aan. Hoop dat het snel uitgewerkt wordt!		
Ik snap niet dat met alle voorbereiding er ineens een heel nieuw plan wordt gepresenteerd voor rijrichtingen. Een heel onlogisch plan. Alles wordt omgedraaid, waardoor de winkelstraat minder goed bereikbaar wordt. Gevolg is dat mensen vanuit de Mollaan de wijk inrijden, het wordt daar nog drukker. De Verlengde Koepellaan moet de weg worden waardoor het verkeer vanuit de winkelstraat komt en vanuit Genestetstraat. Een soort fuik, nog drukker dan het al is. De straat komt gewoon in teken van verkeer voor de winkelstraat te staan. Echt totaal onlogisch. Ik snap er niets van.	De rijrichting in een deel van de winkelstraat wordt aangepast om de auto minder dominant te maken. Bezoekers kunnen nog steeds bij de winkels komen en daar parkeren. Doorgaand verkeer of auto's met een andere bestemming wordt via deze route ontmoedigd. Auto's die door de winkelstraat rijden kunnen afslaan, maar dit is niet de snelste of meest logische route om het gebied te verlaten. De meeste auto's zullen het gebied vanuit de Bloemendaalseweg via de Zomerzorgelaan en de Koepellaan verlaten.	
Het plan omvat ineens, tegen alle eerdere beweringen en beloftes van o.a. de wethouders, een heel ander beeld. - Het bos op de koepellaan moet er toch deels voor wijken - De bewoners in de Verlengde Koepellaan, Genestetweg en Zomerzorgelaan worden niet erkend in de huidige extreme parkeerproblematiek die er al is (bezetting van 110%). De druk zal nog verder toenemen maar in dit plan wordt er alleen gekeken naar de winkelstraat. - Vrachtverkeer zal volledig vast gaan lopen en files zullen gaan ontstaan. Al met al een heel ondoordacht plan wat hier ligt. Het zou verbetering moeten brengen, maar dat gaat op deze manier niet gebeuren.	Er worden geen bomen of struiken in het Bloemendaalsebos gekapt voor de Koepellaan of extra parkeerruimte; het plan wordt hierop aangepast. De parkeerdruk wordt niet verlegd naar de Genestetweg, Verlengde Koepellaan of Zomerzorgelaan. Integendeel, er wordt extra parkeerruimte gecreëerd op de Koepellaan en in het voorliggende deel van de Bloemendaalseweg. Daarnaast wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt hoe vrachtverkeer en het laden en lossen kunnen worden georganiseerd. Dit kan gepaard gaan met enkele aanpassingen ten opzichte van het schetsontwerp. Vrachtwagens krijgen uiteraard een passende route, waarbij de doorstroming nog verder kan worden geoptimaliseerd.	

Dank voor de heldere presentatie. Ik zie diverse positieve kanten aan dit ontwerp (pleintjes, geen auto's voor AH/boekwinkel, meer ruimte voor fietsers en voetgangers).		
Ik mis onderbouwing waarom dit ontwerp diverse knelpunten zal oplossen. Ik verwacht dat bezoekers nog steeds rondje extra rijden voor parkeren (er is circulatie mogelijk bij Genestetweg 2de deel), temeer dat de extra parkeervakken aan het eind van de autoroute zijn. Daarnaast zal het personeel van winkels hun auto's blijven parkeren in de VL Koepellaan, Genestetweg. Wat zal betekenen dat bewoners straks hun auto ver van hun huis kunnen parkeren. Welke oplossing ziet u voor parkeren door personeel in de woonstraten dicht bij de winkels?	Vanuit de BIZ is aangegeven dat de meeste winkeliers weten dat het personeel niet op plekken mag parkeren die overlast veroorzaken. De uitbreiding van de parkeermogelijkheden op de Koepellaan sluit hier goed bij aan. Ook gaf de BIZ aan dat personeel en winkeleigenaren gebruik kunnen maken van het achterste deel van de Koepellaan om te parkeren.	Winkeliers/ personeel parkeren
Ik zou de extra en voldoende parkeerplaatsen aan begin van de autoroute plaatsen, als daar plek is nodigt dit uit om daar te gaan parkeren.	Voor winkeliers en personeel draait het om duidelijke communicatie en goede afstemming. Ook zij hebben baat bij meer vrije parkeerplekken voor bezoekers en minder overlast in de buurt. Bezoekers zoeken doorgaans eerst een plek zo dicht mogelijk bij hun bestemming; is deze vol, dan wordt de volgende beschikbare plek gebruikt. In het ontwerp is deze eerstvolgende mogelijkheid nu op de Koepellaan, waar extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	
Overigens zou u willen vragen om te overwegen om de winkelstraat meer autovrij te maken tussen 1100 en 1800. In Wassenaar is men heel tevreden. Dit zal naar mijn verwachting de winkelstraat veel aantrekkelijker maken en dus ook meer publiek trekken.	De afweging om de winkelstraat (deels) autovrij te maken is tijdens de verkenning en de gepresenteerde denkrichtingen al gemaakt. Op basis van de ontvangen reacties, input en inzichten is besloten de winkelstraat niet autovrij te maken. Een belangrijke overweging hierbij is dat het om winkels gaat waar vooral de lokale bevolking boodschappen doet, waarvoor autotoegang noodzakelijk blijft. Wel is duidelijk dat de auto minder dominant moet zijn. Er wordt daarom ingezet op een betere balans	

	tussen alle verkeersdeelnemers en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte.	
Eind Donkerelaan oostzijde: de insteekhavens zijn te ver naar achteren geplaatst waardoor onvoldoende voetpad (ook voor rolstoelers) overblijft. Bovendien ontbreekt het huidige fietsenrek.	In het voorlopig ontwerp worden de parkeerplaatsen goed ingetekend. Ook nemen we de fietsvoorziening mee in het ontwerp.	Donkerelaan parkeerplaatsen en fietsparkeren
Kerkplein noordzijde: de nieuwe parkeerplaatsen daar heffen het voetpad aan de noordzijde op. Voetgangers moeten blijkbaar uitwijken naar de overkant. Ik heb begrepen dat de anti-parkeerpalen daar verdwijnen om een voldoende breed voetpad te kunnen creëren. Dat zal tot gevolg hebben dat men ook daar zal gaan parkeren (vooral 's avonds omdat de BOA's dan vrijwel nooit dienst hebben). Conclusie: de nieuwe parkeerplaatsen aan de noordkant van het Kerkplein moeten er niet komen en de bestaande anti-parkeerpalen moeten aan beide kanten blijven. Ter compensatie moeten de bestaande parkeerplaatsen aan het Kerkplein westzijde gehandhaafd blijven.	Het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de westzijde naar de noordzijde is niet perse nodig. In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft, moet de bestrating verwijderd worden om he riool te vernieuwen.	Kerkplein parkeren noordzijde
Kerkplein westzijde: dat het voetpad langs de restaurants voortaan niet meer over de terrassen maar ernaast gaat lopen, is toe te juichen. Dat betekent echter wel dat het voetpad aan de kerkkant smaller wordt nu de weg wat wordt verlegd en dat daar op het voetpad dus geen extra terrasjes van de restaurants meer kunnen komen (wat tot nu toe wel het geval was), want anders kunnen de voetgangers aan die kant er niet door, temeer omdat fietsende bezoekers van de restaurants daar hun fiets plegen neer te zetten, vastgeketend aan het kerkhek.	In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft, moet de bestrating verwijderd worden om he riool te vernieuwen.	Kerkplein terrassen
Kerkplein zuidzijde: de huidige anti-parkeerpalen aan beide zijden kunnen	Anti-parkeermaatregelen worden in het voorlopig ontwerp voor de gehele	Anti-parkeren

hier niet worden gemist, want anders gaat men ook buiten de vakken parkeren (vooral 's avonds).	straat meegenomen. Op locaties waar extra aandacht nodig is, worden aanvullende maatregelen toegepast.	
Vóór het flatgebouw Bloemendaalseweg 3a t/m 7c dienen de huidige anti-parkeerpaaltjes te blijven staan, ook omdat de vrachtwagens die de restaurants bevoorraden anders op het voetpad gaan staan, evenals andere auto's.	Anti-parkeermaatregelen worden in het voorlopig ontwerp voor de gehele straat meegenomen. Op locaties waar extra aandacht nodig is, worden aanvullende maatregelen toegepast.	Anti-parkeren
Ook de anti-parkeerpaaltjes vóór de woningen Bloemendaalseweg 9a t/m 17 moeten blijven staan om te voorkomen dat men daar gaat parkeren (vooral 's avonds)	Anti-parkeermaatregelen worden in het voorlopig ontwerp voor de gehele straat meegenomen. Op locaties waar extra aandacht nodig is, worden aanvullende maatregelen toegepast.	Anti-parkeren
De insteekhavens tegenover het flatgebouw Bloemendaalseweg 3a t/m 7c zijn ten onrechte naar achteren verplaatst in het schetsontwerp en het voetpad is langs de weg geplaatst. Hierdoor zouden de bewoners van Bloemendaalseweg 2 hun woning niet meer goed kunnen bereiken. Graag die parkeerhavens, net als nu, weer tegen de weg plaatsen en het voetpad erachter laten lopen.	De oplossing in het schetsontwerp houdt inderdaad niet voldoende rekening met deze specifieke situatie. De parkeervakken worden aangepast zodat er voldoende ruimte overblijft voor een voetpad en toegang tot de twee entrees.	Aanpassen haaksparkerplaatsen i.v.m. entree tuin en huis
Insteekhavens tegenover Bloemendaalseweg 15 en 17: ook die weer direct aan de weg laten grenzen. Erachter is voldoende voetpad. Voorbij de met een witte X gemarkeerde strook (= toegang tot de garage van de woning Rustenburgherweg 12) kunnen best nog twee extra insteekhavens komen.	Het verbeteren van de parkeerplaatsen wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten bij de kwaliteit van de openbare ruimte, de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers, en de verkeersveiligheid.	Optimalisatie parkeren tegenover nr. 15 en 17
Fietsenstallingen algemeen: indien al gekozen moet worden voor nietjes, zet er dan voldoende per locatie neer. De huidige tulp-modellen leveren m.i. méér fietsparkeerruimte op dan de nietjes. Geen plaatsen voor losstaande fietsen, die waaien om of worden gestolen (dus nergens meer oplossingen zoals nu vóór de Hema). Wel plaatsen maken voor bakfietsen, maar wel zodanig dat ze vastgezet kunnen worden.	In het voorlopig ontwerp werken we het fietsparkeren verder uit. Er komen naar alle waarschijnlijkheid nietjes maar ook andere fietsvoorzieningen die passen bij het huidige gebruik. We zorgen dat bewoners hun fiets veilig op slot kunnen zetten aan bijvoorbeeld een nietje.	Fietsparkeren

Fietsenstallingen algemeen: na sluitingstijd kun je nu al constateren dat een groot deel van de fietsenrekken blijvend bezet wordt (ook overdag) door fietsen van bewoners van woningen boven de winkels die geen schuur hebben. De oplossing daarvoor is: koop als gemeente de al jaren te koop staande loods Bloemendaalseweg 54 aan (de prijs zal vast wel gedaald zijn nu hij blijkbaar onverkoopbaar is) en verhuur daarin plekken voor die bewoners om hun fietsen te stallen en spullen op te bergen. Plaatsen afzetten met belijning of met afscheidingen. Toegang met een code.	De suggestie wordt meegenomen in de afwegingen gedurende het voorlopig ontwerp.	Fietsenstalling voor bewoners
Waar komen laad- en losplaatsen voor o.m. de opvolger van Rutte (Odin), Le Petit Café, de Hema, het Kruidvat en Papyrus?	Laden en lossen werken we verder uit in het voorlopig ontwerp. Het is logisch dat er plekken goed verspreid en nabij de winkels worden aangewezen. Een mogelijke oplossing is om wat meer laad- en losplekken te maken met een tijdsvenster. In de ochtend zijn enkele parkeerplaatsen beschikbaar voor laden en lossen. Daarna zijn deze weer beschikbaar als betaalde parkeerplaatsen. Op deze manier gebruiken we de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk.	Laden en lossen
Bij parkeren tussen de bomen: de bomen met beugels beschermen tegen aanrijdschade.	Boombescherming wordt meegenomen.	Boombeschermers
Koepellaan: géén extra parkeerplaatsen in het bos. Tast het bos te veel aan, zelfs als er geen bomen voor gekapt behoeven te worden.	Er worden geen bomen en struiken gekapt in het Bloemendaalsebos ten behoeve van de Koepellaan of het parkeren. Het plan wordt hierop aangepast.	Koepellaan
Maak van de Koepellaan, zeker het eerste deel, liefst betaald parkeren of anders eventueel een blauwe zone, want nu parkeert het winkelpersoneel daar.	Er worden afspraken via de BIZ met de winkeliers gemaakt om personeel en winkeleigenaren zoveel mogelijk buiten de direct bereikbare parkeerplekken bij de winkelstraat te laten parkeren. In het achterste deel van de Koepellaan kan dit zeker worden toegepast.	

Het huidige (schuin geplaatste) tulpmoed model fietsstalling vóór het flatgebouw Bloemendaalseweg 3a t/m 7c moet gehandhaafd worden. Nietjes zouden te veel plek in beslag nemen en te weinig fietsparkeerruimte bieden.	De afweging bij het verder ontwerpen aan de fietsvoorzieningen in het voorlopig ontwerp is dat daar waar veel bewoners fietsparkeren in het openbaar gebied het vanzelfsprekend is dat daar rekken komen en geen vakken met nietjes.	Fietsparkeren (nr. 3a t/m 7c)
Het niet meer in model scheren van de veldesdoorns, wat werd aangekondigd tijdens de voorlichtingsavond, vind ik een slechte zaak. Het zal er bepaald niet mooier op worden. Het is m.i. gewoon een verkapte bezuiniging. Wel zouden die beschermhekken rondom de stammen verwijderd kunnen worden. Ze raken hier en daar al de stammen.	Het laten uitgroeien van de veldesdoorns is geen bezuinigingsmaatregel, maar een ontwerpkeuze om uiteindelijk vollere bomen te krijgen, met een hogere kroon en meer schaduw in de zomer. Of dit voor alle bomen haalbaar is, wordt verder onderzocht samen met boomexperts. De boombeschermers worden aangepast, omdat de bomen over het algemeen te kwetsbaar zijn om zonder bescherming te blijven, vooral gezien de drukte rond Albert Heijn.	Veldesdoorns
Blijft dat natuursteen ook in de toekomst gegarandeerd stroef?	In het voorlopig ontwerp komen we terug op de exacte materiaalgebruik.	Natuursteen
Het autovrije plein vóór o.a. Albert Heijn kan beter in noordelijke richting opengesteld worden voor auto's richting Zomerzorglerlaan want anders moeten klanten van AH en bevoorradingsauto's voor AH uit het zuiden helemaal omrijden via de Hartenlustlaan, Rustenburgerweg en Bloemendaalseweg.	De bevoorrading van Albert Heijn blijft, zoals nu, via de Zomerzorglerlaan heen en weer verlopen. In het voorlopig ontwerp wordt het plan hierop afgestemd. Voor het overige autoverkeer geldt juist dat de auto op dit drukke punt in de straat minder dominant wordt gemaakt.	Albert Heijn laden en lossen
De beschermbeugel om de lantaarnpaal vóór het flatgebouw Bloemendaalseweg 3a t/m 7c dient gehandhaafd te blijven om te voorkómen dat bevoorradingsvrachtwagens ten behoeve van de restaurants aan het Kerkplein de lantaarnpaal wéér omverrijden of beschadigen.	We nemen dit mee in de verdere uitwerking.	Beschermbeugel om lantaarnpaal Bloemendaalseweg 3a-7c
Rijrichtingen: het omdraaien van de rijrichting in de winkelstraat doet gekunsteld aan. Eerst moet je vanuit het zuiden helemaal via de Hartenlustlaan en dan via de Rustenburgerweg (die daardoor véél	De rijrichting in een deel van de winkelstraat wordt omgedraaid om de auto minder dominant te maken. Bezoekers kunnen nog steeds bij de winkels komen en daar parkeren. Doorgaand verkeer of auto's met een	Rijrichting

drukker wordt, ook met bevoorradingsverkeer) en dan rijd je pas naar je bestemming in de winkelstraat. En bij het verlaten van de winkelstraat moet je via de Zomerzorglerlaan en Koepellaan omrijden. Voordeel van handhaving van de huidige rijrichting is dat de afwikkeling van het verkeer gespreid plaatsvindt, zodat ook de overlast wordt verdeeld. Door de verandering hebben sommigen in de wijk ten westen van de Bloemendaalseweg wat minder last van parkerende auto's maar nu krijgen de bewoners van de Hartenlustlaan en vooral de Rustenburgerweg veel meer verkeer langs zich heen. Stel dan in die wijk waar nu wordt rondgereden door zoekende automobilisten vergunningparkeren in en/of een blauwe zone.	andere bestemming worden via deze route ontmoedigd. Auto's die door de winkelstraat rijden kunnen afslaan, maar dit is niet de snelste of meest logische route om het gebied te verlaten. De meeste auto's zullen het gebied vanuit de Bloemendaalseweg via de Zomerzorglerlaan en de Koepellaan weer verlaten. Er komt geen blauwe zone; het betaald parkeren blijft zoals in de bestaande zone. In het overige gebied blijft vrij parkeren mogelijk. Door de aanpassingen in de autoroutes wordt verwacht dat de parkeerdruk beter wordt verdeeld.	
Handhaaf de aan de Bloemendaalseweg en Kerkplein de rustieke lantaarnpalen, zo nodig aangepast aan ledverlichting.	In het schetsontwerp zijn nog niet alle details meegenomen, zoals de vorm van meubilair en verlichtingsarmaturen. Dit wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt. Het is de bedoeling om de klassieke lantaarns te gebruiken, maar een uitgebreid lichtplan kan nog tot aanvullende inzichten leiden.	Verlichting
Handhaaf de voorrangssituatie bij de aansluiting Hartenlustlaan op de Bloemendaalseweg. Anders scheuren automobilisten de Bloemendaalseweg op, want ze komen van rechts. Nu kijken ze nog uit. Het is nu veel veiliger voor fietsers dankzij die voorrangssituatie. Laten we dat zo houden.	De hele straat wordt op dezelfde manier ingericht, wat betekent dat ook de kruisingen gelijk worden uitgevoerd. De aansluiting op de Hartenlustlaan wordt haaks, waardoor autoverkeer automatisch meer moet afremmen. Voor het precieze punt op de kruising wordt nog onderzocht of een uitzondering op de uniforme inrichting de verkeersveiligheid vergroot of juist niet. Daarbij wordt ook advies ingewonnen van de verkeerskundige van de politie.	Voorrangssituatie Hartenlustlaan
Op het deel van de Zomerzorglerlaan dat eenrichtingsverkeer zou worden, moeten bevoorradingsauto's van Albert Heijn een ontheffing krijgen om tegen het verkeer in te mogen rijden.	De bevoorrading van Albert Heijn blijft, zoals nu, via de Zomerzorglerlaan verlopen. In het voorlopig ontwerp wordt het plan hierop afgestemd. Voor het overige autoverkeer geldt dat de	Albert Heijn laden en lossen

Of een ontheffing om over het plein vóór AH te rijden. Of er moet alsnog autoverkeer vanuit het zuiden over dat plein worden toegestaan richting Zomerzorglerlaan. Want anders gaat 't via Hartenlustlaan, Rustenburgerweg en Bloemendaalseweg. Geeft overlast.	auto minder dominant wordt gemaakt, en dat de straat eenrichtingsverkeer blijft tot aan het laad- en lospunt bij Albert Heijn.	
Wanneer de riolering voor mijn deur vervangen moet gaan worden, en de straat opnieuw gelegd, kan er geen auto meer in en uit! Of te wel, ik kan geen inkomsten meer generen. Hoe wordt dit vanuit de gemeente opgelost?	Over de uitvoering, de precieze periode en de gevolgen voor bewoners en bedrijven wordt na het definitief ontwerp verder met de betrokkenen gesproken.	
Tegenwoordig is het zo dat wanneer er "hoosbuien" zijn, de riolering dit niet aan kan, lopen de straten vol, en zo mijn winkelpand in, aangezien wij lager liggen dan straatniveau. Word dit opgelost met de vernieuwde riolering?!	Aanpassingen aan het riool hebben ook tot doel om een deel van de wateroverlast op momenten in de straat aan te pakken.	Rioolplan
Voor mijn pand ligt nog een stukje "eigen grond". Hoe wordt dit afgebakend als zijnde een plek voor mij? Het "parkeer" gedoog beleid vanuit de gemeente wordt steeds summierder, en ik wil graag op voorhand weten hoe dit uit gaat pakken voor ons!	In het voorlopig ontwerp wordt eigen grond die grenst aan of ingericht is als openbare ruimte in kaart gebracht. Met de betreffende eigenaren wordt vervolgens besproken hoe deze grond zo goed mogelijk in de plannen kan worden geïntegreerd.	Eigen grond
Vanaf het Hemeltje, rechtsaf de Hartelustlaan op, is in de huidige situatie al ingewikkeld voor grote voertuigen. Wanneer er auto's staan te wachten óp de Hartelustlaan, om linksaf richting het Hemeltje te gaan, kan de bocht niet gemaakt worden. Ik denk dat dit in de nieuwe situatie niet verbeterd, sterker nog....ik denk nog ingewikkelder! Dank voor het mogen inbrengen van input.	Het voordeel van de nieuwe situatie is dat de hele straat een vlak profiel krijgt. Bij de kruising met de Hartenlustlaan wordt bijvoorbeeld een rammelstrook toegepast, waardoor het verkeer de bocht netjes neemt zoals bedoeld voor 30 km/u en wordt de nadruk minder op de auto gelegd. Grotere en zwaardere voertuigen kunnen de bocht daarentegen op een veilige manier ruimer of krapper nemen over de speciale verharding.	Kruising Hartenlustlaan
Geachte mensen van de gemeente, het schetsontwerp heb ik de afgelopen dagen nog eens goed op laten inwerken. Cosmetisch ziet het er heel mooi uit, maar er zijn toch wel een aantal zaken die mij zorgen baren.	In het voorlopig ontwerp wordt het laden en lossen uitgewerkt. Een mogelijke oplossing is om wat meer laad- en losplekken te maken met een tijdsvenster. In de ochtend zijn enkele parkeerplaatsen beschikbaar voor	Laden en lossen inpassen. Gesprekken met winkeliers.

1. De afsluiting bij mij voor de deur en het daardoor verdwijnen van parkeergelegenheid voor mijn winkel. Er komt hier een plein. Waarom moet dit een permanent plein zijn en niet een plek die af en toe kan worden afgesloten? Zoveel evenementen zijn er niet. Verder trekt dit veel hangjeugd aan, en handhaving is te weinig aanwezig(vooral 's avonds) en treedt niet voldoende op. Tevens heb ik veel oudere klanten die toch met de auto komen om snel iets te kopen of af te halen. Die klanten ben ik zeker kwijt. Verder heb ik dagelijks minimaal 5 leveranciers die containers en kratten komen brengen of halen (PostNL) Waar moeten zij staan?	laden en lossen. Daarna zijn deze weer beschikbaar als betaalde parkeerplaatsen. Op deze manier gebruiken we de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk. Voor deze specifieke plek, ter hoogte van het autovrije deel, moeten we kijken of er een laad- en losplek op de kop kan komen ter hoogte van de kruising met de Potgieterweg of een alternatief daarop.	
2. Het veranderen van de rijrichting is onlogisch en overbodig. Ontstaan uit het idee van het plein bij mij voor de deur waar weinig van gebruik gemaakt zal worden. Tot op heden is er alleen de intocht van de Sint. Met de jaarmarkt is de straat toch al afgesloten. Dus een afsluiting met voor mij grote gevolgen. De andere 2 winkels op dit rijtje zullen er minder last van hebben. De klanten van de fietswinkel komen logischer wijs meestal op de fiets, en de ijssalon trekt ook veel fietser en voetgangers. Wij zijn echter voor een groot deel wel afhankelijk van bereikbaarheid per auto.	Het omdraaien van de rijrichting in een deel van de winkelstraat is ingegeven om de auto minder dominant te laten zijn. Autoverkeer dat de winkels wil bezoeken kan daar komen en ook parkeren, maar doorgaand verkeer of mensen met een andere bestemming in de buurt rijden juist deze route niet meer. De hoofdstroom van auto's zal vanuit de Bloemendaalseweg door de Zomerzorglerlaan en de Koepellaan het gebied weer verlaten.	Rijrichting
3. De Rustenburgerweg en het Kerkplein zijn veel te smal om al het verkeer dat de Bloemendaalseweg in wil te verwerken. Het aantal parkeerplaatsen in de straat wordt minder. Gevolg: mensen rijden door de straat, vinden geen plek, rijden verplicht door naar de Koepellaan, vinden daar ook geen plek, want daar staan (zonder blauwe zone) alle winkeliers en hun personeel. En ze gaan vervolgens weg en komen nooit meer terug. Dit gaan alle winkels merken!	Het verkeer dat nu door de winkelstraat rijdt slaat nu af de Rustenburgerweg richting de Hartenlustlaan. Autoverkeer uit noordelijke richting kan ook via het Kerkplein naar de Bloemendaalseweg en gebruiken daarmee de Rustenburgerweg niet. Daarnaast is de Rustenburgerweg nu tweerichtingsverkeer, en stellen we in het plan voor om deze eenrichtingsverkeer te maken. Dat betekent een afname van verkeersbewegingen.	Rijrichting Verkeersmodel

	Voor het voorlopig ontwerp wordt in een verkeersmodel op grotere schaal nogmaals de afweging gemaakt over verkeersbewegingen.	
Op de doorsnede G-G kunt u links zien dat de haakse parkeervakken tegen het tuinhok van B'daalseweg 2 aan getekend zijn. Dat betekent dat de bewoner zijn tuin niet meer uit kan. Er zijn daar twee ingangen naar zijn tuin, die zijn nu geblokkeerd door parkeervakken. De stoep moet weer getekend worden tussen de parkeervakken en de tuin, zoals de situatie nu is.	De ingetekende oplossing in het schetsontwerp heeft niet voldoende rekening gehouden met die specifieke situatie. De parkeervakken worden aangepast zodat er voldoende ruimte is voor een voetpad en toegang tot de twee entrees.	Aanpassen haaksparkeerplaatsen i.v.m. entree tuin en huis
Wij wonen op (nr.) en zijn blij dat u het haaks parkeren bij ons voor intact laat in het schetsontwerp. Maar we zoeken nog een aanvulling, namelijk het plaatsen van paaltjes op de overgang stoep/rijweg bij ons voor de deur. Het schetsontwerp, noch de detail tekeningen gaat uit van volledig gelijkvloerse overgangen tussen straat, parkeren en de stoep. Dat leidt zeker tot parkeren op de stoep voor onze deur en in het stuk tussen (nr. en nr.). Bij de vorige reconstructie 25 jaar geleden waren geen paaltjes geplaatst en dezelfde dag stond de hele stoep vol. We hebben toen tijdelijk bloembakken geplaatst en later heeft de Gemeente paaltjes geplaatst. Handhaving alleen werkt niet, ook omdat er veel horecaklanten 's avonds parkeren op de stoep. In heel veel andere Europese en Nederlandse steden en dorpen wordt altijd voor paaltjes gekozen bij drempelloze inrichting van de rijbanen en trottoirs. Anders staan de stoepen vol. Er zijn hele mooie slanke ontwerpen (stad Troyes in Frankrijk). Geen paaltjes is geen optie.	Anti-parkeermaatregelen worden in het voorlopig ontwerp voor de gehele straat meegenomen. Op locaties waar extra aandacht nodig is, worden aanvullende maatregelen toegepast.	Anti-parkeren
Graag zie ik dat ontwerp 1 doorgaat. Dus dat auto's niet geweerd worden. Kijk naar de mislukking van de Cronjestraat.	De auto wordt niet geweerd. De winkelstraat blijft bereikbaar voor de auto. Wel wordt de dominantie van de	

	auto wordt beter in balans gebracht met de fietser en de voetganger.	
Ik begrijp dat de rijrichting van de Bloemendaalseweg van noord naar zuid gaat lopen. Het lijkt mij zinvol dat een gemeente-ambtenaar eens met een grote vrachtwagen -voor het lossen bij Albert Heijn - visueel mee gaat rijden vanaf de Hartenlustlaan via de Rustenburgerweg door de winkelstraat naar AH bij de Koepellaan. Alleen al de bocht van Rustenburgerweg linksaf de Bloemendaalseweg geeft grote problemen ! En dan nog de bocht bij AH de Koepellaan in.	De bevoorrading voor Albert Heijn zal heen en weer via de Zomerzorgelaan blijven gaan, zoals nu ook het geval. Het plan wordt daar in het voorlopig ontwerp op aangepast. Voor overige autoverkeer is juist het idee dat de auto minder dominant gemaakt wordt en blijft het eenrichtingsverkeer tot aan het laad en lospunt bij de Albert Heijn.	Albert Heijn laden en lossen
Graag zou ik een reactie willen sturen t.a.v. de wijziging van rijrichting bij de Genestetweg. Op zich kan ik dit volgen, echter momenteel wordt er een parkeerbeleid gedoogd aan de rechterkant van de rijbaan. Bovendien zijn er momenteel ook onveilige situaties m.b.t. tegemoetkomende fietsers.	De verkeerscirculatie rond de Bloemendaalseweg is in zijn totaliteit bekeken. Wij hebben beoogd daarmee rust te creëren in zowel de Bloemendaalseweg als de omliggende straten.	
Graag wil ik reageren op het schetsontwerp RIJRICHTINGEN. Door het veranderen van de rijrichtingen van de Bloemendaalseweg en het Kerkplein ontstaat er meer verkeersdruk op het Kerkplein. Het verkeer dat komt vanaf de Donkerelaan moet volgens het schetsplan allemaal langs het smalle stukje Kerkplein en langs de terrassen van Vreeburg etc om vervolgens, hetzij de Bloemendaalseweg in te gaan, of indien men niet in de winkelstraat hoeft te zijn via de zuidkant van het Kerkplein het dorp verlaten. Dit geldt eveneens voor het verkeer dat uit de Rustenburgerweg komt en niet in de winkelstraat hoeft te zijn.	In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Daarbij kan ook nogmaals gekeken worden naar de rijrichtingen op het plein zelf. Aan de hand van een verkeersmodel kunnen we voorspellen wat dat doet voor de drukte in de verschillende wegen.	Kerkplein Rijrichting in en uit
Parkeren t.h.v. Cappanina gaat ten koste van gezellig terras....	In het voorlopig ontwerp wordt bekeken of de inrichting van het Kerkplein grotendeels behouden kan	Kerkplein

Parkeren aan beide zijden kerk is geen fraai beeld Parkeren t.o. garagebedrijf Jaguar is gek en gevaarlijk in nieuwe situatie	blijven. Dit betekent dat de parkeerplaatsen op het plein niet worden verplaatst. De parkeerplaatsen tegenover de garage worden teruggebracht naar de weg, met een voetpad langs de tuinzijde. In de winkelstraat zullen enkele aanpassingen plaatsvinden, bijvoorbeeld op het gebied van parkeren, fietsparkeren en groenvoorzieningen. De bestaande functies worden daarbij zoveel mogelijk behouden.	Parkeerplaatsen tegenover garage Inpassing terrassen
Ik ben erg geschrokken van de extra parkeerplaatsen achterin de Koepellaan. Er komen al extra parkeerplaatsen aan de stoepkant, dus waarom nog meer plaatsen. Het achterste deel van het bos is nog het laatste stukje onaangetaste beukenbos, bovendien heeft de wethouder, in 1 van de laatste commissievergaderingen plechtig beloofd dat er geen 1 m2 bos zal worden gekapt voor parkeerplaatsen. Daarnaast ben ik tegen het omdraaien van de rijrichting richting Mollaan. Van het oorspronkelijke idee om parkeerspreiding in de richting van de Mollaan blijft hierdoor niets meer over, immers de 1e vrije plaatsjes aan de voorkant en in de woonstraatjes worden nu het eerst gevuld. En een belangrijk onderdeel van dit VCP was nou juist om de parkeerdruk in deze straten juist te verminderen. Omdat bovendien ook nog het eenrichtingsverkeer in het 1e gedeelte van de Zomerzorglerlaan in dit voorstel niet doorgaat worden er weer nieuwe parkeerrondjes mogelijk.	Er worden geen bomen of struiken in het Bloemendaalsebos gekapt voor de Koepellaan of extra parkeerruimte; het plan wordt hierop aangepast. De parkeerdruk wordt niet verlegd naar de Genestetweg, Verlengde Koepellaan of Zomerzorglerlaan. Integendeel, er wordt extra parkeerruimte gecreëerd op de Koepellaan en in het voorliggende deel van de Bloemendaalseweg.	Koepellaan 11 parkeerplaatsen Parkeerdruk
Daarnaast wordt het 3 x per week vuilophalen in de Genestetweg, Verlegde Koepellaan onmogelijk en zelfs gevaarlijk. De vuilniswagen kan niet meer rechtdoor door de Boslaan en de Genestetweg, als gevolg van de nieuw gekozen rijrichtingen. Wij als bewoners hebben de afspraak	De exacte routing van bijvoorbeeld de vuilophaaldienst wordt in het voorlopig ontwerp nader onderzocht. Daarbij wordt ook met de betrokken instanties overlegd over de haalbaarheid en mogelijke aanpassingen. De ingebrachte	Vuilophaaldienst

gemaakt dat wij de rolcontainers altijd op de hoeken van de Verlengde Koepellaan plaatsen, waardoor deze in 1 rit kunnen worden gelegegd. Dit wordt nu onmogelijk gemaakt. De Vuilniswagen kan, als gevolg van het parkeren de bocht vanuit de Genestetweg naar de Verlengde Koepellaan niet maken. Tegen het verkeer inrijden lijkt mij een heel slecht idee, gezien de bocht aan het eind van de Genestetweg, Achteruitrijden van meerdere auto's de Zomerzorglerlaan in is zelfs erg gevaarlijk.	opmerkingen worden hierin meegenomen.	
Ik begrijp ook niet waarom het eenrichtingsverkeer in het 1e deel van de Zomerzorglerlaan is opgeheven. Alle vrachtwagens gaan nu door deze straat, richting het dorp. Passeren op dit stukje Zomerzorglerlaan is dan onmogelijk. Dit zal voor veel opstoppingen gaan veroorzaken	De Zomerzorglerlaan blijft tweerichtingsverkeer. Alleen op het deel vlak bij de Albert Heijn wordt het eenrichtingsverkeer. Zo blijft het laden en lossen voor Albert Heijn zoals het nu gaat. Volgens het plan rijden andere vrachtwagens voor de Bloemendaalseweg in via Rustenburgherweg en weer uit via de Zomerzorglerlaan. Er zal in het voorlopig ontwerp bekeken worden of alle vrachtwagens (geen opleggers en trailers) de bocht kunnen maken in het nieuwe ontwerp voor de kruising Bloemendaalseweg-Zomerzorglerlaan. Als dat onverhoopt niet in te passen is, kijken we naar een alternatief met een vrachtwagendoorgang tijdens venstertijden over het voorgestelde pleintje voor Albert Heijn.	Zomerzorglerlaan
Waarom is er een knip aangebracht in de bloemendaalseweg? Dit bevordert autoverkeer door een woonwijk wat mij niet bevorderlijk lijkt. Het omdraaien van de rijrichting bloemendaalseweg verhoogd de verkeersveiligheid. Hierdoor ontstaat er ook een veel veiligere situatie ter hoogte van kruising hartenlustlaan en bloemendaalseweg (geen kruisend auto verkeer meer). Door de voorgestelde knip ontstaat er een uitgelezen hangplek voor jongeren. Dit wordt nu genoemd maar compleet	Het omdraaien van de rijrichting in een deel van de winkelstraat is ingegeven om de auto minder dominant te laten zijn. Autoverkeer dat de winkels wil bezoeken kan daar komen en ook parkeren, maar doorgaand verkeer of mensen met een andere bestemming in de buurt rijden juist deze route niet meer. De meeste auto's zullen vanuit de Bloemendaalseweg door de Zomerzorglerlaan en de Koepellaan het gebied weer verlaten. De kwaliteiten van het pleintje ter hoogte van de	Rijrichting Plein

genegeerd/ versterkt. De situatie voor de woningen ter plaatse van de knip is niet houdbaar. Hier zal een constante vorm van overlast ontstaan wat het woonmilieu sterk aan zal tasten.	Albert Heijn zijn vooral ingegeven door meer nadruk op de fietser en de voetganger, ruimte voor groen en het oplossen van het verkeersconflict tussen de diverse kruisende verkeers-typen op de hoek Bloemendaalseweg-Zomerzorgelaan. Eventuele overlast is deels met inrichting tegen te gaan, maar is vooral een zaak van handhaving in de praktijk.	
In het schetsontwerp is te zien dat de bestaande parkeerplaatsen tegenover mijn huis zijn verschoven richting (nr.), het voetpad zal, lijkt het voor de geparkeerde auto's zijn gepland (gevaarlijk!) De huidige afstand tussen mijn ingang van voordeur en achterdeur is nu net breed genoeg om met onze fiets de tuin te verlaten, ook moet ons huis bereikbaar blijven voor rolstoel, rollator en natuurlijk ook moet ons huis bereikbaar blijven voor hulpdiensten bij een calamiteit. Waarschijnlijk is bij de planning geen rekening gehouden met de toegang naar ons huis, ook wanneer auto's ongeveer in onze tuin terecht komen, dus uitlaatgassen (diesel) direct in de tuin, graag het ontwerp aanpassen, zoals nu bedacht gaat het zeker niet worden.	Het haaksparkeren wordt zodanig aangepast dat het voetpad tussen erfgrans en parkeren komt te liggen.	Haaksparkeren opschuiven
Ik vind het spijtig dat wordt gekozen voor het ontwerp waarbij de rijrichting in de 'boodschappenstraat' is omgedraaid. Dit zal voor veel bewoners en bezoekers een drempel opwerpen om lokaal, in hun eigen dorp, boodschappen te gaan doen. Het wordt zo erg aantrekkelijk om ietsje verder te rijden voor de boodschappen of een horecabezoekje. Ik vrees dat onze gewaardeerde middenstand het hierdoor heel moeilijk zal krijgen, en mogelijk zelfs genoodzaakt zal zijn om uit het dorp te vertrekken. Met leegstand en alle gevolgen van dien.	Het omdraaien van de rijrichting in een deel van de winkelstraat is ingegeven om de auto minder dominant te laten zijn. Autoverkeer dat de winkels wil bezoeken kan daar komen en ook parkeren, maar doorgaand verkeer of mensen met een andere bestemming in de buurt rijden juist deze route niet meer. De meeste auto's zullen vanuit de Bloemendaalseweg door de Zomerzorgelaan en de Koepellaan het gebied weer verlaten.	Rijrichting

Ik denk dat het huidige Bloemendaal een goed voorbeeld is van een fijn en leefbaar dorp, met een goed gemengd aanbod aan winkels, lokale ondernemers, horeca etc. Wanneer ook uit Bloemendaal deze voorzieningen zouden verdwijnen zal de leefbaarheid met rasse schreden achteruit gaan. Ik ben benieuwd naar de overweging om toch voor deze variant te kiezen. Gebeuren er zoveel ongelukken dat het noodzakelijk is geworden om dit aan te passen? Volgens mij valt dat wel mee. Persoonlijk zie ik iedereen voorzichtig de winkelstraat inrijden. Was het dan niet beter geweest om een verkeerslicht te plaatsen bij de kruising met de Hartenlustlaan, als de situatie op dit punt dan als onduidelijk wordt ervaren? Mijns inziens zouden we de lokale middenstand moeten koesteren vanwege de rol die zij spelen in de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van ons fijne dorp. Ik hoop dat naar hen geluisterd wordt.		
Heel graag zou ik een forse boom voor de deur hebben die in de zomer bescherming geeft tegen de zon op onze slaapkamers. Die slaapkamers zitten aan de voorkant (straatkant) op de eerste verdieping en worden in de middag- en avondzon erg warm in de zomer. Ik heb het met de burens afgestemd. De boom zou dan eigenlijk recht voor de ingang van (nr.) op de openbare stoep geplaatst moeten worden, daar is ook voldoende ruimte. Wij hebben wel binnenzonwering maar die geeft onvoldoende bescherming. Buitenzonwering is ingewikkeld ivm de monumentale status van de gevel, airco vind ik moeten we vanwege duurzaamheid eigenlijk zo weinig mogelijk plaatsen. (om misverstanden te voorkomen: de burens van (nr.), de linkerhelft op de eerste verdieping, hebben een woonkamer aan de straatkant en behouden graag hun uitzicht, dus daar zou niet bijvoorbeeld een tweede	Er zijn meerdere nieuwe bomen in het plan opgenomen. We nemen het verzoek mee in de afwegingen in het voorlopig ontwerp. Er moet gezegd worden dat meer aspecten een rol spelen bij waar uiteindelijk een boom wel of niet geplaatst wordt. Denk aan kabels en leidingen, inpassing parkeren, laden en lossen, fietsparkeren. Hoe dan ook zal gekeken worden naar het verzoek een boom zodanig te schuiven .	Boom plaatsen voor 39a

boom moeten komen). Ik denk dat een boom om de leefbaarheid te vergroten in de straat goed past in het streven naar vergroening. Zoals al vele malen aangedragen door mij past ook gebruik van water in dit streven. Ik ben groot voorstander van een fontein(en), zij geven ook gezelligheid en verfraaien het straatbeeld.		
Het bezorgverkeer voor de winkelstraat dat vanuit het zuiden komt moet in vergelijking tot de huidige situatie meer kilometers maken hetgeen niet duurzaam is. 2) Door de rijrichting om te draaien rij je naar de zon toe hetgeen in de winter tot slecht zicht kan leiden. 3) Al het bezorgverkeer en (zoekend) parkeerverkeer wordt afgewikkeld via de smalle Zomerzorgelaan. Deze laan wordt gebruikt door veel scholieren, fietsend of lopend, het laatste soms met klassen tegelijk. Hun veiligheid neemt af. De route Kerkplein / Hartenlustlaan leent zich daar beter voor. 4) Voor vrachtauto's ontstaat bij Van Vessem een dode hoek met fietsers die van noord naar zuid door de winkelstraat rijden en bijv. naar AH willen.	Het omdraaien van de rijrichting in een deel van de winkelstraat is ingegeven om de auto minder dominant te laten zijn. Autoverkeer dat de winkels wil bezoeken kan daar komen en ook parkeren, maar doorgaand verkeer of mensen met een andere bestemming in de buurt rijden juist deze route niet meer. De meeste auto's zullen vanuit de Bloemendaalseweg door de Zomerzorgelaan en de Koepellaan het gebied weer verlaten. Er komen nu al meer mensen met de fiets naar de Bloemendaalseweg dan met de auto. Het is duurzaam om juist dat te stimuleren en de voorzieningen hiervoor meer prioriteit te geven. Daarnaast blijft het mogelijk om met de auto de straat en winkels te bezoeken. De verkeerssituaties worden in het voorlopig ontwerp nader bestudeerd en gedetailleerd. Verkeersveiligheid is daarbij vanzelfsprekend een belangrijke factor.	Rijrichting
Ik mis informatie waarmee inzichtelijk wordt gemaakt welke maatregelen worden voorgesteld om zoekverkeer te beperken. Ik denk aan een parkeerroute waarbij de automobilist als eerste naar de parkeerplaatsen die het dichtst bij de winkelstraat zijn gelegen wordt geleid. En vandaar naar parkeerplaatsen die steeds iets verder van de winkelstraat afliggen. Combineer daarvoor de ontwerpen voor de rijrichtingen met die voor de ligging van de parkeerplaatsen.	Autoverkeer dat de winkels wil bezoeken kan daar komen en ook parkeren. Wanneer daar geen plek is leidt de hoofdstroom van auto's vanuit de Bloemendaalseweg door de Zomerzorgelaan en de Koepellaan naar de overige parkeerplaatsen. Ook kan de automobilist die vanuit het zuiden komt op de Bloemendaalseweg rond de Vijverweg een parkeerplaats vinden. Dit is dicht bij de winkels, maar niet direct voor de winkels in het smalste en volste deel van de straat.	

5) Als de rijbaan van de winkelstraat te smal is zullen (brom)fietsers over de stoep gaan rijden als de rijbaan wordt geblokkeerd voor laden en lossen.	In het schetsontwerp is de rijbaan juist breder gemaakt dan dat deze nu is in het smalste deel. Daardoor is er meer ruimte voor de fietser. Door daarnaast te werken met een middengoot, en niet met de goten aan weerszijde van de rijloper, ontstaan er ook minder gevaarlijke situaties en meer comfort voor de fietser.	Breedte rijbaan
6) Het verkeer in de verlengde Koepellaan zal toenemen eveneens als dat in de Zomerzorgelaan maar de kruising van deze twee wegen is onoverzichtelijk.	We gaan ervan uit dat het verkeer niet toeneemt op de Verlengde Koepellaan. Indien dat onverhoopt wel het geval is kan na de herinrichting bekeken worden welke aanvullende maatregel genomen moet worden.	Rijrichtingen – rondjes rijden
De parkeersituatie voor bewoners op de Genestetweg is hier dramatisch. Graag wil ik voorstellen om het betaald parkeren in de dorpstraat uit te breiden met De Genestetweg en de Verlengde Koepellaan. De bewoners kunnen dan middels een betaalde ontheffing weer een beetje normaal parkeren.	Indien het parkeren ook na de herinrichting nog overlast veroorzaakt kan bekeken worden welke aanvullende maatregel genomen moet worden.	Parkeeroverlast
Ik ben de bewoner van (nr.) en parkeer op eigen grond, net als een aantal andere bewoners van de Zomerzorgelaan tussen de Bloemendaalseweg en de Koepellaan. Nu rijd ik vanaf de Koepellaan direct de straat in om na (xx) meter mijn eigen erf op te rijden. In het nieuwe plan rijd ik, met mijn medebewoners eerst de Hartenlustlaan op om vervolgens via de achterkant van de Bloemendaalseweg via de winkelstraat de Zomerzorgelaan op te draaien. Om een aantal redenen ben ik daar tegen:	In het voorlopig ontwerp passen we het volgende aan: De Zomerzorgelaan blijft tweerichtingsverkeer, alleen op het deel vlak bij de Albert Heijn wordt het eenrichtingsverkeer. Zo blijft het laden en lossen voor Albert Heijn zoals dat nu is. In het plan rijden andere vrachtwagens voor de Bloemendaalseweg in via Rustenburgherweg en uit via de Zomerzorgelaan.	Zomerzorgelaan
1. het zorgt voor extra verkeer door de winkelstraat die al erg druk is 2. het is onnodig vervuilend en zorgt voor onnodige extra kilometers 3. het zorgt voor mij en mijn medebewoners voor een onnodig ongemak. In plaats van een klein stuk de straat in te rijden (voor een van de bewoners gaat het om enkele meters) word ik verplicht om een heel eind om		

te rijden door een winkelstraat waar dagelijks opstoppingen zijn. Ik verzoek u daarom om mij en mijn medebewoners met een parkeerplaats op eigen grond de mogelijkheid te geven om de Zomerzorgelaan tussen de Koepellaan en de Bloemendaalseweg de straat vanaf de Koepellaan in te kunnen rijden.		
Prachtig en goed doordacht ontwerp maar opvallend is dat in de 'Aanleiding en toelichting' tot 2x toe als knelpunt 'hangjongeren' worden gemeld. Wellicht is dit dan een indicatie dat er behoefte is voor 'onze' jongeren om ergens samen te komen. Een behoefte waarin kennelijk niet wordt voorzien door ook hún gemeente. En inderdaad, ik kan me geen plek bedenken waar ze lekker zichzelf kunnen zijn. Wellicht een idee om ook daar eens aan te denken. De ouderen (60+) in onze gemeente hebben wellicht (en helaas) de grootste inspraak in onze gemeente maar ook zij zijn jong geweest (vaak vergeten) en hebben ook niet het eeuwige leven. Dus wil je Bloemendaal naar de toekomst aantrekkelijk blijven houden zul je ook aan deze jongeren moeten denken.	In het plan voor de herinrichting van de Bloemendaalseweg is ruimte voor iedereen. Specifieke plekken voor specifieke doelgroepen passen niet binnen het brede algemene belang van dit centrale deel van het dorp. Tijdens de afwegingen bij het maken van het voorlopig ontwerp zal dit aspect wel worden betrokken om te zien wat er eventueel binnen dit project zou kunnen.	Voorziening voor jongeren
Graag de parkeerplaatsen aan de westkant van het Kerkplein handhaven (en dus niet verplaatsen naar de noordkant). Aan de westkant zijn ze nodig voor klanten van de restaurants en de winkels en voor de bewoners. Bovendien zou daar bij omzetting van die parkeerplaatsen in trottoir ongetwijfeld in de avonduren (als de BOA's er niet meer zijn) wild geparkeerd worden door restaurantbezoekers. Aan de noordkant liggen die parkeerplaatsen te ver weg en daar blijft dan bovendien geen trottoir over aan die zijde van de weg. Kortom: laat de indeling van het hele Kerkplein zoals die nu is.	In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Daarbij kan ook nogmaals gekeken worden naar de rijrichtingen op het plein zelf. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft, moet de bestrating verwijderd worden om he riool te vernieuwen.	Aanpassing in VO aan Kerkplein

Is het nodig om alle functies (auto, fiets, voetganger, parkeren, laden en lossen, horeca, groen, etc.) in de winkelstraat onder te brengen? Of kan er meer gewicht worden toegekend aan laden en lossen omdat het een winkelstraat betreft en er in Bloemendaal al veel groen aanwezig is. Kan het toe te passen groen tactisch worden ingezet? Zo geeft een boom, zoals de plataan bij AH, een veel groener straatbeeld dan een plantvak met heesters tussen de geparkeerde auto's. Daarbij heeft de boom minder oppervlak nodig op maaiveld, je kunt onder de bomen parkeren en geeft meer schaduwwerking. Met het oog op de belevingswaarde van plantvakken kunnen deze beter worden toegepast in de verblijfsgebieden zoals horecaterrassen en pleinen dan tussen de geparkeerde auto's waar zij nagenoeg uit het zicht verdwijnen.	De plantvakken krijgen een logische plek in het ontwerp. Ze komen niet tussen de geparkeerde auto's, maar op plekken waar ze andere functies ondersteunen. Bijvoorbeeld om verkeer te begeleiden, als plek om te zitten of bij fietsparkeren. Op plekken die minder gebruikt worden kiezen we voor en groen als een duurzamer alternatief voor verharding.	Groen
Wordt nog ergens bekend gemaakt hoe u met alle ontvangen reacties omgaat?	Alle reactie zijn in dit document terug te lezen.	
Graag wil ik als bewoner van (nr.) nog even het volgende opmerken over het parkeren aan het Kerkplein. Aan de noordkant van het Kerkplein (voor de vroegere pastorie) is aan beide kanten nu een heel smal voetpad. Dat daar straks ook ruimte is voor parkeerplaatsen lijkt mij onlogisch. Er lopen rond het Kerkplein vanuit Wildhoeveel bejaarden al of niet met een rollator. Voor voetgangers blijft er zo geen ruimte over.	In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Daarbij kan ook nogmaals gekeken worden naar de rijrichtingen op het plein zelf. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft, moet de bestrating verwijderd worden om he riool te vernieuwen.	Aanpassing in VO aan Kerkplein
Voor vrachtwagens die bevoorraden is de huidige krappe weg rond het Kerkplein al jaren een probleem. Vanwege de geparkeerde auto's kunnen zij geen bocht maken. Gevolg : gedoe, beschadigde auto's en omvergereden betonnen palen.	In de beperkte ruimte op het Kerkplein is ruimte voor alle verkeer. Vrachtwagens zijn niet per se heel geschikt voor deze ruimte, toch zal in het ontwerp extra aandacht besteed worden aan het mogelijk verbeteren van de draaicirkels van vrachtwagens.	Draaicirkels Kerkplein

De stoep vanaf mijn huis is vreemd getekend. De geparkeerde auto's staan tot aan de tuin en ingang van dat huis.(?). Om de mensen achter de auto's langs te laten lopen lijkt mij een gevaarlijke situatie en vragen om ongelukken.	Het haaksparkeren wordt zodanig aangepast dat het voetpad tussen erfgrans en parkeren komt te liggen.	Haaksparkeren opschuiven
Graag uw aandacht dat er wel betonnen paaltjes (of bloembakken) blijven staan aan de zijde van Bloemendaalseweg 9A. In het verleden stonden er hier geen opstakels en werd er veelvuldig fout geparkeerd. Zelfs met handhaving.	Het anti-parkeren wordt voor de hele straat meegenomen in het voorlopig ontwerp. Op de specifieke plekken waar extra aandacht voor anti-parkeermaatregelen nodig is nemen we dat mee.	Anti-parkeren
Wij wonen hier en noemen dit gedeelte 'het Pleintje'. Ruim 25 jaar geleden is dit gedeelte ook heringericht. Ook toen speelde het visuele aspect een belangrijke rol, trottoir en rijbaan moesten in elkaar overlopen zonder niveaoverschillen. Het gevolg was echter dat de auto's onmiddellijk tegen onze hekken werden geparkeerd. Handhavers hadden geen bevoegdheid hier tegen op te treden, die mogen alleen optreden tegen overtredingen in de parkeervakken. Kortom de politie moest hiervoor worden gebeld, wat wij ook deden maar na een paar keer gaven ze hier geen prioriteit meer aan. Dit betekende gevaarlijke situatie voor de kinderen die ons hek in of uit moesten en er was voor de voetgangers feitelijk geen trottoir meer. De bewoners aan onze kant hebben toen bloembakken geplaatst om de overlast van het parkeren tegen te gaan. Uiteindelijk heeft dit geleid tot overleg met de gemeente en zijn de betonnen paaltjes geplaatst. Dit was zeer effectief, einde parkeeroverlast. Dit is een lange inleiding om u te vragen in het ontwerp op te nemen dat er bloembakken of iets dergelijks worden geplaatst in lijn met wat ook in de winkelstraat wordt geplaatst. Zo blijft de visuele eenheid in tact. Door	Anti-parkeermaatregelen worden in het voorlopig ontwerp voor de gehele straat meegenomen. Op locaties waar extra aandacht nodig is, worden aanvullende maatregelen toegepast.	Anti-parkeren

geen fysieke barrière op te werpen tegen het parkeren tegen onze hekken op het trottoir is de overlast van foutparkeren een gegeven. Mede ook omdat de handhavers niet bevoegd zijn hier tegen op te treden. Die bevoegdheid hebben zij immers nog steeds niet. De politie geeft hier, heel begrijpelijk overigens, geen prioriteit aan. Ik verzoek u om in de stukken van de herprofilering 25 jaar geleden na te lezen wat de overweging was voor de gemeente voor het plaatsen van de betonnen paaltjes. De overlast voor de bewoners was voor de gemeente evident. De bewoners van dit stuk aan de Bloemendaalseweg zullen daarom bezwaar maken tegen een ongewijzigd plan op dit punt. De parkeeroverlast zal onevenredig groot zijn.		
Ik ben van mening dat de parkeerplaatsen op de Koepellaan tegenover en vanaf landhuis Endymion te veel ten koste gaan van het bos.	Er worden geen bomen of struiken in het Bloemendaalsebos gekapt voor de Koepellaan of extra parkeerruimte; het plan wordt hierop aangepast.	Koepellaan 11 parkeerplaatsen
Daarnaast graag op de Zomerzorglerlaan vanaf de rotonde Koepellaan een klein stukje twee richtingsverkeer tbv bewoners en AH.	In het voorlopig ontwerp passen we het volgende aan: De Zomerzorglerlaan blijft tweerichtingsverkeer, alleen op het deel vlak bij de Albert Heijn wordt het eenrichtingsverkeer. Zo blijft het laden en lossen voor Albert Heijn zoals het nu is.	Zomerzorglerlaan deels tweerichtingen

4. REACTIES OP 7 OKTOBER TIJDENS ONDERNEMERSBIJEENKOMST

Opmerking/vraag	Antwoord	Actie Voorlopig ontwerp
Er is behoefte aan veel meer parkeerplaatsen. Met name tussen Hartenlustlaan en Rustenburgherweg	De winkelstraat wordt aangepast zodat deze beter aansluit bij het huidige en toekomstige gebruik. Er komt meer ruimte voor voetgangers, zodat zij comfortabel kunnen lopen en verblijven. Ook wordt de toegang voor fietsers verbeterd. Auto's blijven welkom en er blijven parkeerplekken beschikbaar. Zo ontstaat een betere balans tussen voetgangers, fietsers en auto's. Op drukke momenten kunnen de extra parkeerplaatsen op de Koepellaan worden gebruikt.	
Rustenburgherweg en Kerkplein: Aanrijroute van vrachtwagens aangeven. Passen de bochtstralen daarvoor wel?	In het voorlopig ontwerp getest we de bochtstralen. Daarna tekenen we ze met de juiste maten in. Voor vrachtwagens zullen deze passend zijn. Lange trailers of bijzondere voertuigen kunnen niet overal komen. Dat is ook niet wenselijk. Daarvoor zullen speciale aanwijzingen volgen aan de hand van het voorlopig ontwerp.	Bochtstralen en vrachtwagen-routes
Voorheen werd parkeren voor de deur gedoogd. Nu niet meer.	Het parkeren binnen het plangebied wordt overal in duidelijke parkeervakken met de juiste maatvoering uitgevoerd. Daarmee wordt het dus duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd kan en mag worden.	
Kerkplein terras Vreeburg: Huidige situatie met looppad tussen de terrassen door is geen probleem. Ook voor rolstoelen niet. In voorstel van SO verliezen we een deel van het terras. Eventueel wel voetpad verleggen, maar dan wel vaste vergunning voor een terras op de stoep aan de overkant.	In het voorlopig ontwerp kijken we of de inrichting aan het Kerkplein grotendeels hetzelfde kan blijven. Daarbij kan ook nogmaals gekeken worden naar de rijrichtingen op het plein zelf. Kanttekening: Ook als de indeling hetzelfde blijft, moet de bestrating verwijderd worden om de riool te vernieuwen.	Aanpassing in VO aan Kerkplein
Kerkplein terras Vreeburg: Tekening klopt niet. Twee terrassen met ingang van de woning in het midden.	Dit wordt aangepast in het voorlopig ontwerp.	Aanpassing tekening

Kerkplein: Rijrichting omdraaien. Prima. Dan is het weer zoals het vroeger was.		
Laden en lossen van auto's voor de garage op Bloemendaalseweg gebeurt op de Hartenlustlaan.	Het ontwerp beïnvloedt deze situatie niet	
Zorgen over uitvoering ivm bereikbaarheid per auto.	De uitvoering vindt plaats terwijl alle functies in de straat gewoon doorgaan. Het werk wordt steeds in korte stukken uitgevoerd, zodat het overige deel van de straat normaal gebruikt kan blijven. De definitieve invulling hiervan wordt pas duidelijk na het Definitief Ontwerp en wordt in overleg met de aannemer uitgewerkt in de uitvoeringsaanpak.	
Zorgen over uitvoering ivm bereikbaarheid per auto.	De uitvoering vindt plaats terwijl alle functies in de straat gewoon doorgaan. Het werk wordt steeds in korte stukken uitgevoerd, zodat het overige deel van de straat normaal gebruikt kan blijven. De definitieve invulling hiervan wordt pas duidelijk na het Definitief Ontwerp en wordt in overleg met de aannemer uitgewerkt in de uitvoeringsaanpak.	
Bocht in van de Bloemendaalseweg naar de Hartenlustlaan past niet.	In het voorlopig ontwerp worden de bochtstralen getest. Daarna worden ze met de juiste afmetingen uitgewerkt in de tekening.	Bochtstralen
Is het mogelijk om voordat het plan wordt uitgevoerd eerst een test te doen met de afsluiting van het deel Bloemendaalseweg voor de AH zoals in het ontwerp. Bijvoorbeeld door er tijdelijk bloembakken te plaatsen zodat autoverkeer niet meer door kan rijden.	Een tijdelijke afsluiting om een test te doen is op zich een goed idee. Wel is het belangrijk om te beseffen wat er precies getest wordt. De rijrichtingswijziging in het ontwerp heeft namelijk meer gevolgen dan alleen het afsluiten van een deel van de straat: de parkeerplaatsen liggen dan aan de "verkeerde" kant van de rijrichting, en de aansluitende straten behouden hun huidige rijrichtingen. Dit betekent dat er meerdere aspecten moeten worden meegenomen om de veiligheid en duidelijkheid voor alle verkeersdeelnemers te waarborgen.	Bespreken mogelijkheid tijdelijke test

	Daarnaast vraagt het wijzigen van een verkeerssituatie ook om gewenning bij weggebruikers; mensen moeten leren omgaan met de nieuwe situatie. Om deze redenen is het uitvoeren van een tijdelijke test met bloembakken niet eenvoudig, niet representatief en met op onderdelen (doordat het nog niet is heringericht) zelfs onveilig.	
De kramen op de kruising Bloemendaalseweg – Dr. Dirk Bakkerlaan staan er nu op dinsdag (Kaas) en op vrijdag (Vis).	Ruimte en gebruik wordt meegenomen in het voorlopig ontwerp.	Ruimte marktkramen aangeven
De ruimte bij de kruising Bloemendaalseweg - Doktor Dirk Bakkerlaan is nu rommelig en druk met fietsen	ze kruising wordt omgevormd tot een plein. Verkeer kan er nog steeds overheen, maar de ruimte wordt aantrekkelijk en overzichtelijk ingericht, waarbij alle functies, inclusief fietsparkeren, een duidelijke plek krijgen.	
Let op de boom tegenover het terras	De bomen zijn op afstand van het terras geplaatst. De gekozen soorten en afmetingen zorgen ervoor dat er de eerste decennia geen langdurige, zware schaduw op het terras ontstaat.	
Laden en lossen past nu ook op de rijbaan	Het laden en lossen voor café 't Hemeltje blijft hetzelfde als in de huidige situatie.	

5. OVERZICHT VAN OPMERKINGEN EN BEANTWOORDING VAN ALLE OPMERKINGEN GECATEGORISEERD

Dit hoofdstuk brengt alle reactie samen uit de opmerkingenmatrixen. Per thema leest u welke opmerkingen zijn gemaakt, want ons algemene antwoord is en welke acties we meenemen in het voorlopig ontwerp.

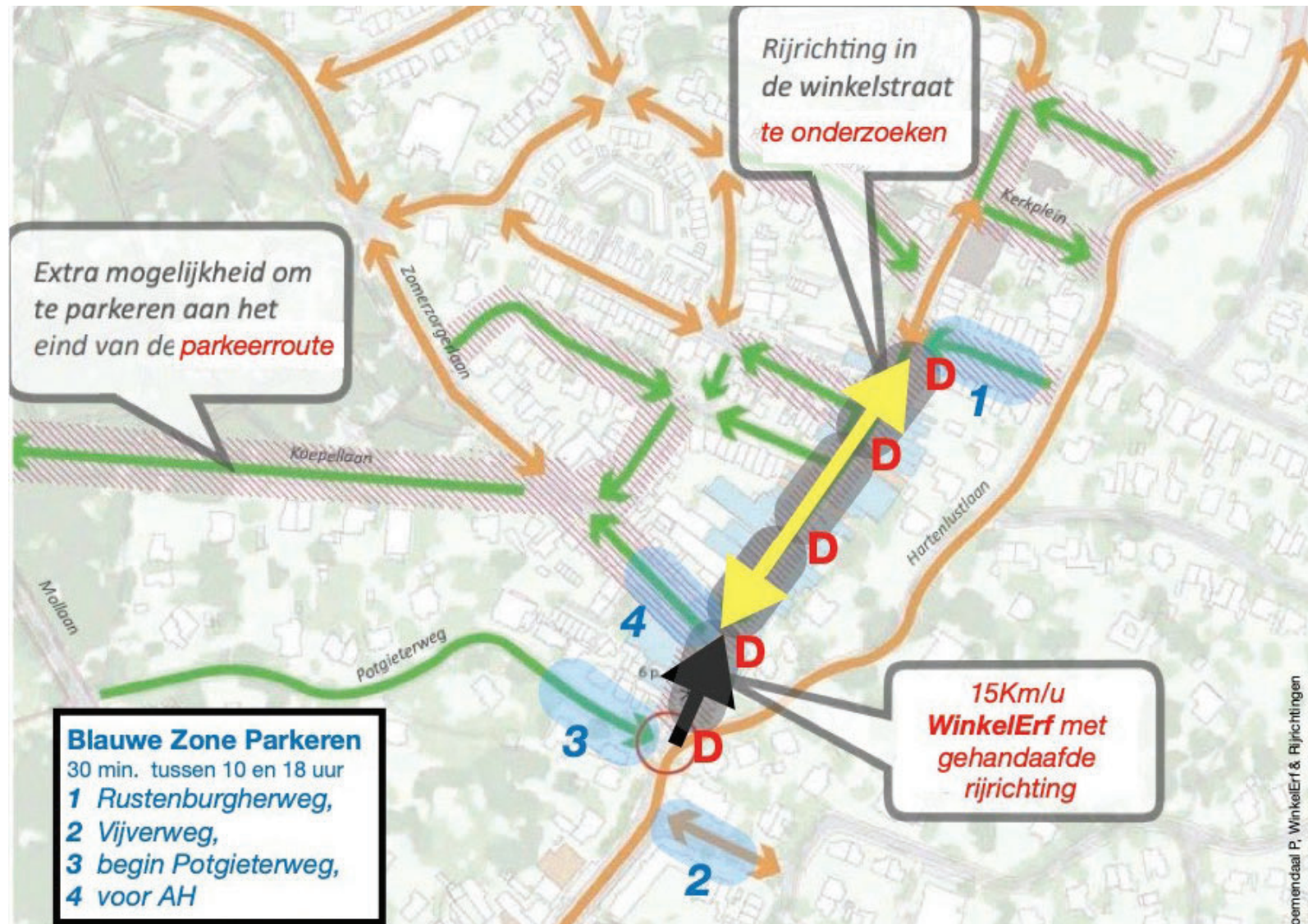
Inrichting		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Verzoek om duidelijke en ordelijke inrichting van de openbare ruimte, met goede positionering van zitplekken, groen, verlichting en fietsstallingen.	In het VO wordt de inrichting integraal uitgewerkt. Looproutes, verblijfsplekken, beplantingsvakken, verlichting en fietsparkeren worden in samenhang ontworpen. Zitplekken	<ul style="list-style-type: none"> Zitinrichting, verlichting en groen integraal uitwerken. Obstakelvrije voetgangersruimte expliciet opnemen.

	worden afgestemd met winkeliers om ongewenst gebruik te beperken	<ul style="list-style-type: none"> Afstemming met winkeliers over situering zitplekken. Verlichtingsplan nader detailleren.
Behoeft aan eenduidigheid met voldoende obstakelvrije looproutes		
Zorgen over verblijfsplekken die ongewenst gebruik kunnen aantrekken.		
Wens om zichtbaarheid en verlichting van etalages en pleinen te verbeteren		
Verharding/bestrating		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Wens voor hoogwaardige, herkenbare verharding.	Het vlakke profiel ondersteunt veilige en overzichtelijke inrichting. Oversteeklocaties worden herkenbaar vormgegeven	<ul style="list-style-type: none"> Verhardingsplan met logische overgangen. Materialen selecteren op kwaliteit en onderhoud. Geleiding voor slechtzienenden integreren
Behoeft aan remming van fietssnelheid.		
Zorg over rommelige kruispunten.		
Groen		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Positieve ontvangst vergroening.	Groen wordt uitgewerkt met aandacht voor robuustheid, beeldkwaliteit en beheer. Extra bomen worden waar mogelijk ingepast, afhankelijk van kabels en leidingen	<ul style="list-style-type: none"> Uitwerking beplantingsplan en voorbeeldborders. Afwegingskader plantvakken t.o.v. andere functies. Boombescherming opnemen. Bosrand Koepellaan onaangetast laten.
Wens voor meer beplantingsvakken.		
Zorgen over onderhoud en zwerfvuil		
Verzoeken voor specifieke boomlocaties.		
Geen kap in bosrand Koepellaan.		
Autoparkeren		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Zorgen over mogelijke afname van parkeerplaatsen	Het ontwerp streeft naar balans tussen auto-toegankelijkheid en verblijfskwaliteit. Extra capaciteit wordt voorzien op logische uitlooplocaties. Tellingen worden in het VO geverifieerd.	<ul style="list-style-type: none"> Parkeertellingen actualiseren en corrigeren. Definitief plan voor Koepellaan binnen kaders (geen kap bos/struweel). Afweging blauwe zone / vergunningparkeren opnemen.
Onzekerheid over parkeren door personeel en bezoekers.		
Wens voor optimalisatie van parkeercapaciteit, o.a. Koepellaan en Vijverweg. Onvolkomenheden in parkeertellingen.		






Suggesties voor blauwe zone of vergunningparkeren.		<ul style="list-style-type: none"> • Parkeeroptimalisaties onderzoeken.
Laden en lossen		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Grote zorg over ontbreken of onvoldoende laad- en losplekken.	Laden en lossen wordt volledig uitgewerkt in het voorlopig ontwerp. Strategische plekken worden aangewezen, vaak door parkeerplaatsen tijdelijk als laad- en loszone te reserveren.	<ul style="list-style-type: none"> • Capaciteit en locatiebehoefte per functie bepalen. • Venstertijden als hoofdprincipe opnemen. • Bochtstralen en routes modelleren. • Afstemming met ondernemers.
Specifieke zorgen voor AH, Odin, Hema, Kruidvat, Papyrus en horeca		
Wens voor venstertijden.		
Verzoek om duidelijke en werkbare routes voor leveranciers.		
Fietsparkeren		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Zorgen over capaciteit en locaties	Het voorlopig ontwerp bepaalt aantallen en typen fietsparkeeroplossingen op basis van nieuwe tellingen. Afweging van toepassing van nietjes, rekken en bakfietsvakken wordt gemaakt. Suggestie voor aparte stalling wordt afgewogen	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe tellingen (dag/avond) uitvoeren. • Ratio bewoners/bezoekers bepalen. • Definitieve mix rekken + nietjes. • Bakfietsvakken aanwijzen. • Mogelijkheid alternatieve bewonersstalling onderzoeken.
Verskil in behoefte tussen bewoners en winkelend publiek.		
Overlast van wildparkeren		
Wens voor bakfietsvakken.		
Idee voor aparte bewonersstalling.		
Verkeer & rijrichting		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Onzekerheid over omdraaien rijrichting	Het omdraaien van de rijrichting is bedoeld om doorgaand verkeer te verminderen. In het VO worden effecten van rijrichting omdraaien doorgerekend.	<ul style="list-style-type: none"> • Beide verkeersvarianten doorrekenen. • Kruisingen gedetailleerd ontwerpen. • Bochtstralen modelleren. • Effecten op laden/lossen, winkeliers en bereikbaarheid onderzoeken.
Vrees voor meer verkeer in zijstraten en omrijden.		
Zorgen over kruising Bloemendaalseweg– Zomerzorgelaan.		

Verzoek om delen van Zomerzorgelaan tweerichtingsverkeer te houden.		
Verzoek om bochtstralen voor vrachtverkeer te testen.		
Overig		
Opmerking	Antwoord	Actie voorlopig ontwerp
Handhaving bij hangjongeren, wildparkeren en gebruik openbare ruimte.	Een deel van de opmerkingen betreft beheer en handhaving in de gebruiksfase. Marktkramen en evenementbereikbaarheid worden ingericht in het VO. Een tijdelijke proef heeft beperkingen vanwege verkeersveiligheid en rijrichting.	<ul style="list-style-type: none"> • Locaties marktkramen opnemen. • Bereikbaarheidsplan voor evenementen toevoegen. • Correcties op data en uitgangspunten verwerken. • Handhaving als randvoorwaarde voor gebruiksfase meenemen
Fouten in eerdere tellingen of nummeringen.		
Inpassing marktkramen.		
Wens voor tijdelijke verkeersproef.		
Zorgen over bereikbaarheid tijdens evenementen.		

BIJLAGE (Denkschets opmerkingen)



VERKLARING

-  Handhaaf rijrichting
-  Kentekenstudie keuze rijrichting
-  15Km/u WinkelErf / Fietsstraat
-  Suggestie 15km/u drempels / tafels (Alternatief: 'scheve' Váhl drempels)
-  Enkele **altijd** beschikbare Blauwe P-plaatsen vlak bij de kern

BIJLAGE (Bijlages bij opmerkingen)

Bijlage 1 - Vertekend beeld in sfeerimpressie van plein voor Albert Heijn



Onder de titel 'Fietsparkeren: Voldoende ruimte voor alle soorten fietsen' is een opsomming gemaakt van het aantal huidige parkeerfietsplekken.¹ Bij Albert Heijn zijn 52 plekken. In de sfeerimpressie van het nieuw in te richten plein bij Albert Heijn zijn er slechts 4 geparkeerde fietsen opgenomen (waar nu 7 fietsbeugels voor 14 fietsen zijn). In de fotocollage zijn de winkelkarretjes behouden, maar de fietsenrekken daar zijn weg! In het schetsontwerp 'Fietsparkeren' staan ook twee rode balkjes als toekomstige fietsparkeerplekken en als je heel goed kijkt staan deze plekken ook gestippeld op de plattegrond van de sfeerimpressie. Er blijven dus meer fietsparkeerplekken, maar ze worden niet meegenomen in de impressie van het beoogde plein, waardoor dit veel leger lijkt dan het volgens het schetsontwerp wordt.



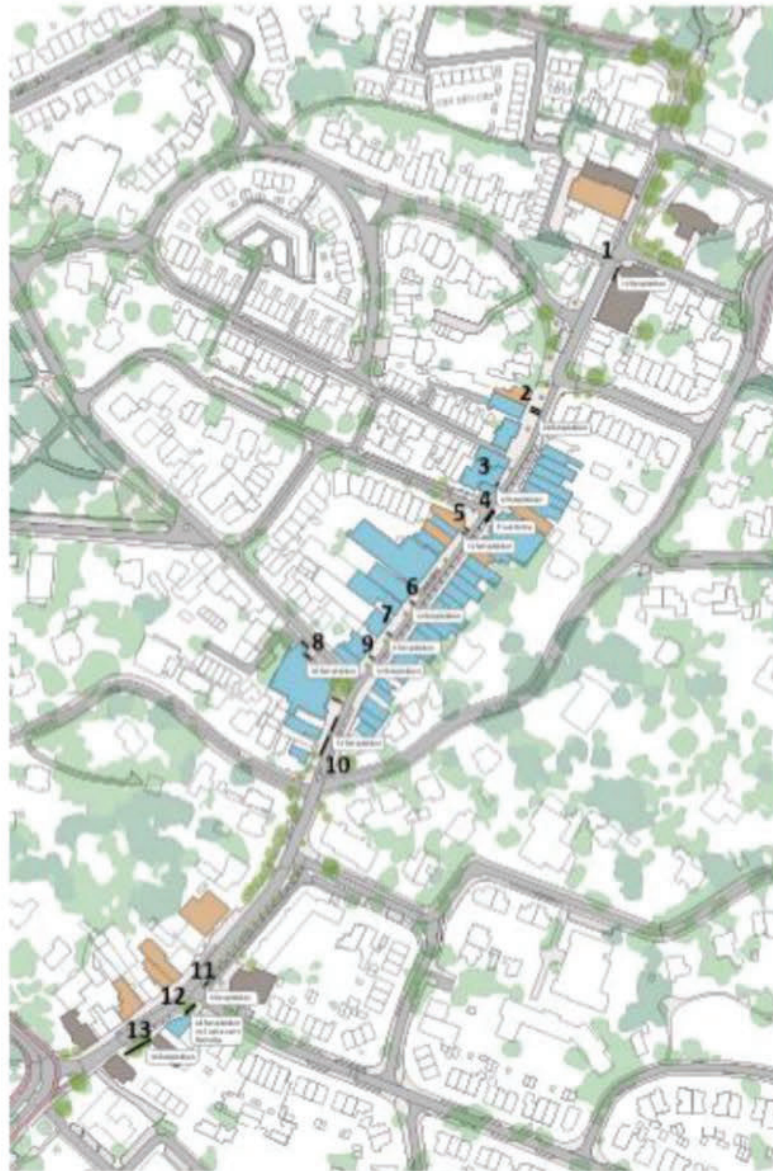
Ook de overgevel van Albert Heijn geeft een verkeerd beeld. Op de fotocollage is rechts de gevel van de kapsalon van nummer 73 in gekopieerd. In werkelijkheid is op die plaats de bloemenwinkel met nummer 103 met een uitstalling voor de deur. In de fotocollage ontbreekt deze gezellige bloemenzee en is alleen een wandelend echtpaar geplakt.



Daadwerkelijke overgevel van Albert Heijn

¹ Deze opsomming is niet volledig, want er ontbreken bijvoorbeeld 10 fietsparkeerplaatsen bij de hoek met de Donkerelaan (zie bijlage 2)

Bijlage 2 - Fietsparkeren

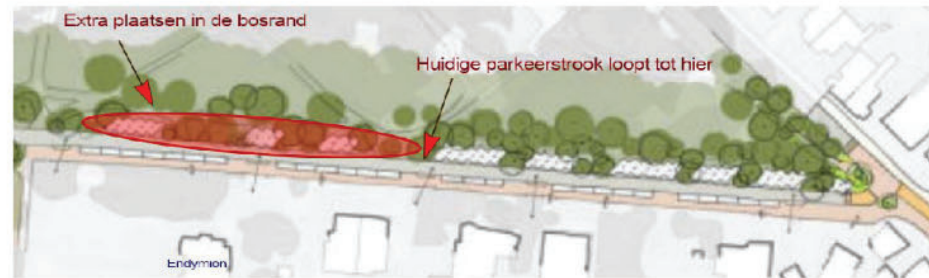


					subtotaal		
locatie op kaart	1		2		3		
foto	1		2		3		
aantal plaatsen		12		24		4	40
locatie op kaart	4		5		6		
foto	4a		7		8		
aantal plaatsen		P-vak Hema		12		12	24 + P-vak Hema
locatie op kaart	7		8		9		
foto	5		7		6		
aantal plaatsen		6		18		12	36
locatie op kaart	10						
foto	8 + 9						
aantal plaatsen		samen 52					52
locatie op kaart	11		12		13		
foto	10		11		12		
aantal plaatsen		4		28 incl het rek van het Hemeltje		16	48 incl rek Hemeltje
							Totaal 200 +
							P-vak Hema en incl. rek Hemeltje

Overigens zijn er tussen de parkeerplekken aan de noordkant van de Bloemendaalseweg bij de hoek van de Donkerelaan ook 10 fietsparkeerplaatsen

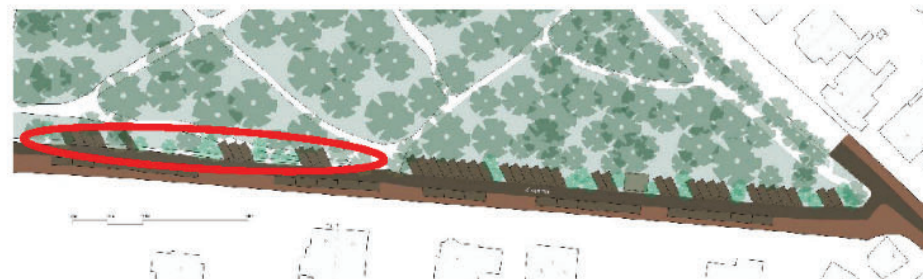
Bijlage 3 - Locatie extra 11 parkeerplekken, waarvoor bomen en struiken gekapt zullen moeten worden

Namens de Vereniging Vrienden van het Bloemendaalse Bos ontving de gemeenteraad op 4 maart jl. al een bericht dat in de toen voorliggende denkrichting voor de Koepellaan er elf parkeerplekken stonden ingetekend in een stuk van de Koepellaan, dat nu bos is. De Vereniging vroeg dringend af te zien van aantasting van het Bloemendaalse Bos. Onderstaande afbeelding was bijgevoegd. De rode pijl geeft aan tot waar de huidige parkeerstrook loopt. Het rode ovaal laat het stuk bosrand zien, waarin de extra 11 plekken zijn gepland en waar de struiken en bomen gekapt zouden moeten worden.



In bestaande bosrand te realiseren parkeerplekken, volgens de Denkrichting (feb. 2025)

Ofschoon [de wethouder heeft gemeld](#) dat er geen boom of struik zal worden opgeofferd voor het realiseren van nieuwe parkeerplekken, is de denkrichting qua locatie en aantal toch ongewijzigd overgenomen in het schetsontwerp. Alleen de richting van de plekken is veranderd, omdat in de denkrichting het eenrichtingsverkeer van oost naar west ging en in het schetsontwerp van west naar oost gaat.



In bestaande bosrand te realiseren parkeerplekken, volgens schetsontwerp (26 juni 2025)



Huidige bosrand Koepellaan (links gezien vanaf de Koepellaan rechts gezien vanuit het bos)

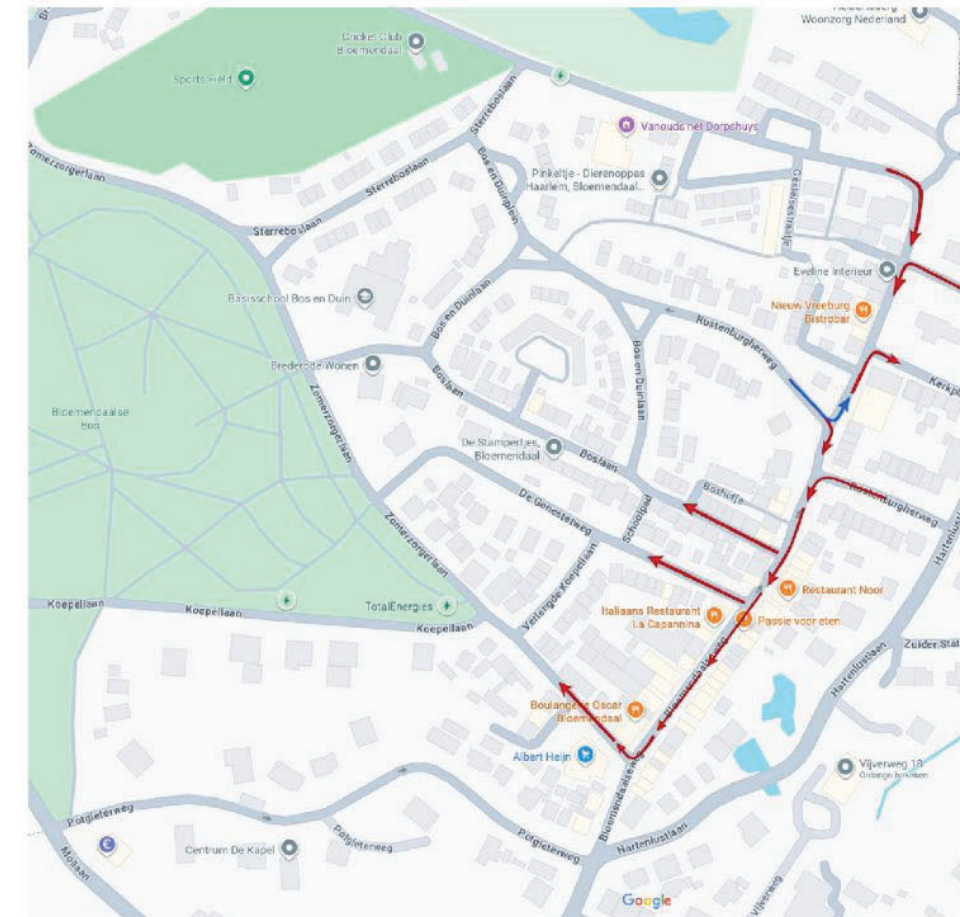
Bijlage 4 - Ongewenste gevolgen van het verkeerscirculatieplan van het schetsontwerp

Het verkeerscirculatieplan dat in het schetsontwerp is gepresenteerd, leidt tot zeer ongewenste verkeersbewegingen en zelfs tot hier en daar vrijwel onmogelijke verkeerssituaties.

Door de rijrichting te veranderen van Noord naar Zuid én de voorgestelde afsluiting tussen de Hartenlustlaan en de Zomerzorgelaan, rijden alle vrachtauto's en bestelbusjes over de Bloemendaalseweg tussen Rustenburgerweg en Zomerzorgelaan. Hier wordt het onevenredig druk.

Bovendien worden bezoekers te zeer naar de buurt ten westen van de Bloemendaalseweg geleid.

De rijrichtingen volgens het schetsontwerp over de Bloemendaalseweg



Bijlage 5 - Aantal openbare parkeerplekken

Bij de opgave van het aantal openbare parkeerplekken verschillen de gebieden waar die worden geteld bij de parkeerdrukmeting (3 maart 2025) en bij het schetsontwerp (26 juni 2025). Weliswaar voor een flink deel overlappend, maar deels ook verschillend. Onderstaande plattegronden tonen welke gebieden in beschouwing zijn genomen.

Het betrokken gebied waarvoor het aantal openbare parkeerplekken is opgegeven bij de parkeerdrukmeting van 3 maart 2025 (links) en het schetsontwerp van 26 juni 2025 (rechts).



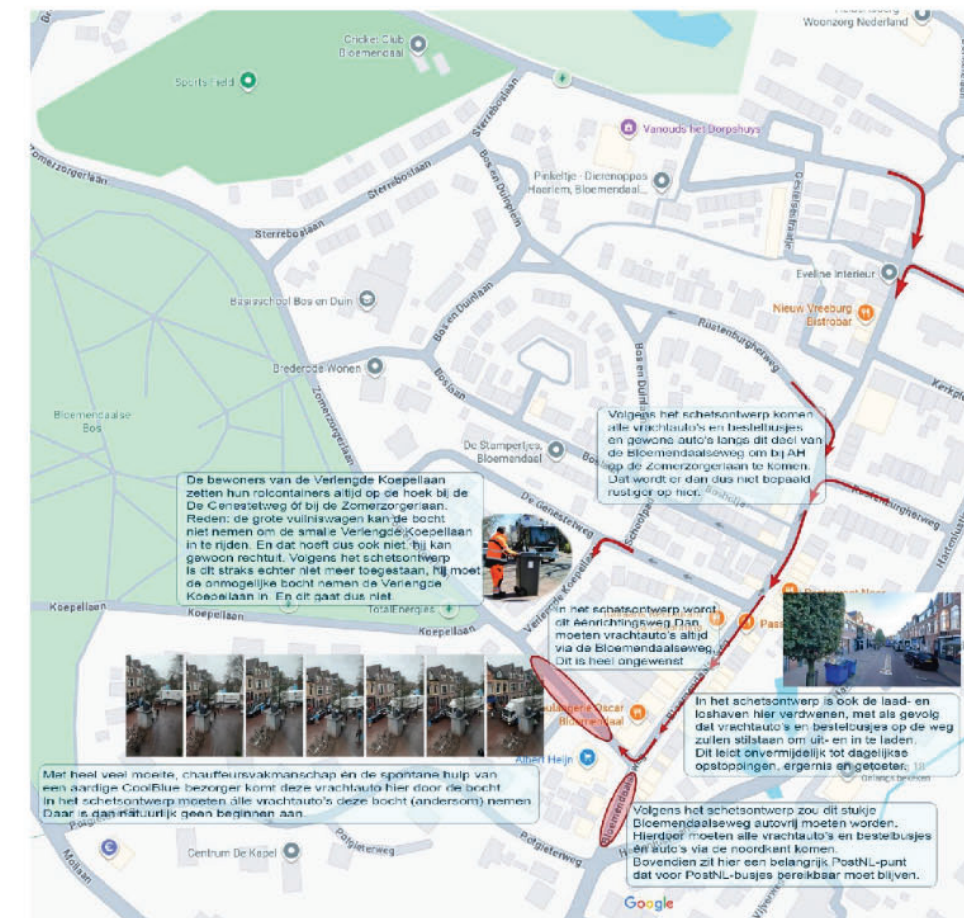
	aantal betrokken parkeerplekken	percentage
parkeerdrukmeting (3 maart 2025)	286	89%
schetsontwerp (26 juni 2025)	162	50%
parkeerdrukmeting en schetsontwerp samengevoegd (dus in 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied')	322	100%

En er zitten nog meer haken en ogen aan het verkeerscirculatieplan van het schetsontwerp. In onderstaande afbeelding zijn wat situaties weergegeven.

Al genoemd is de totaal onevenredige en onnodige extra verkeersdruk op de Bloemendaalseweg tussen Rustenburgerweg en Zomerzorgelaan, die wordt veroorzaakt door de afsluiting tussen de Hartelustlaan en Zomerzorgelaan én het éénrichtingsverkeer dat wordt voorgesteld op de Zomerzorgelaan tussen Bloemendaalseweg en Koepellaan. Beide zijn zeer onwenselijk en in combinatie nóg erger. En dan zou ook nog de laad- en loshaven moeten verdwijnen en een belangrijk PostNL punt kan ineens niet meer met een busje worden bereikt.

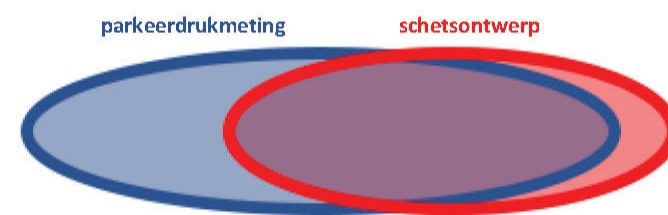
En er is ook niet goed rekening gehouden met het feit dat vrachtauto's (waaronder vuilniswagens) nu eenmaal een breedte en draaicirkel hebben die niet is afgestemd op smalle wegen en krappe bochten.

Onhandige en (vrijwel) onmogelijke situaties door het verkeerscirculatieplan van het schetsontwerp.



In het gebied van beide, dus alles in de blauwe en rode ellipsen in het VENN-diagram hieronder zijn 322 openbare plekken. Dit gebied wordt aangeduid als 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied'. In de parkeerdrukmeting is 89% daarvan betrokken; in het schetsontwerp slechts de helft.

aantal openbare parkeerplekken				
alleen parkeerdrukmeting	allebei	alleen schetsontwerp		
	42			
	24			
	30			
		14		
27	9			
28				
29				
	58			
45		10		
		6		
totaal	129	163	30	322



Het is niet duidelijk waarop de keuzes voor de gebiedsafbakening bij de parkeerdrukmeting en het schetsontwerp zijn gebaseerd. En evenmin waarom niet voor precies hetzelfde gebied is gekozen.

Om een goed beeld te krijgen van de parkeerplekken die hier relevant zijn moet echter een veel groter gebied worden betrokken. Als uitgangspunt hiervoor geldt het BIZ-gebied op de Bloemendaalseweg en Kerkplein, zo ongeveer vanaf de WOB tot en met Eveline Interieur, een lijn van ca. 630 meter. Alle openbare parkeerplekken binnen een redelijke loopafstand tot dit gebied, tot deze lijn dus, tellen mee.

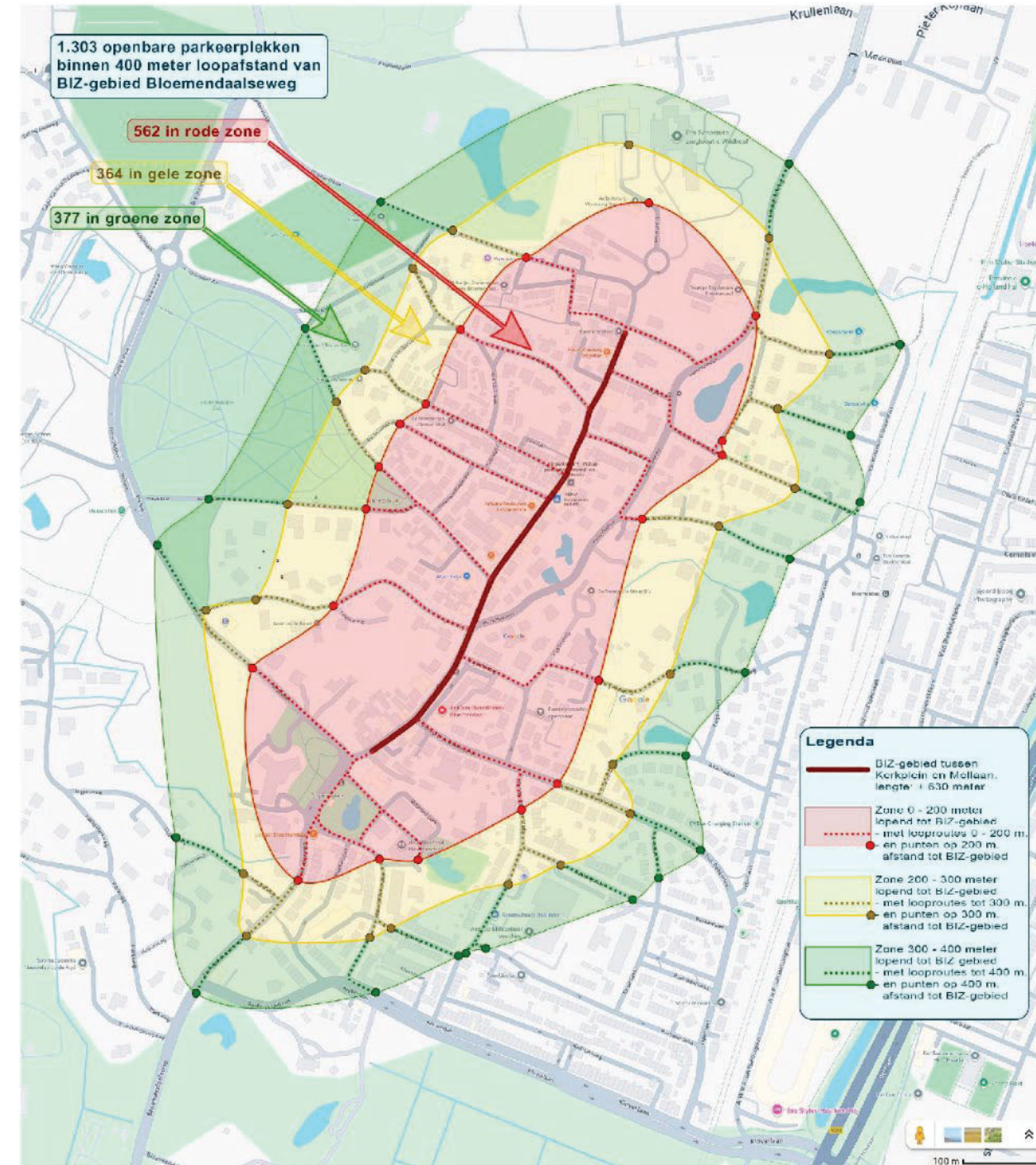
Volgens het Kennisplatform CROW ([publicatie "Inzicht in acceptabele loopafstanden"](#)) zijn de volgende loopafstanden acceptabel, vanaf geparkeerde auto naar:

- woning: 75-100 m voor bewoners en 100-250 m voor bezoekers
- supermarkt: 100-250 m
- stadscentrum/winkelgebied: 200-600 m
- naar werklocaties: 200-800 m

In deze reactie is gekozen voor nog kleinere loopafstanden, namelijk een rode zone met een loopafstand van maximaal 200 meter tot het dichtstbijzijnde punt op de BIZ-lijn, een gele zone met een loopafstand tussen 200 en 300 meter en een groene zone met een loopafstand van 300 tot 400 meter.

Op de plattegrond zijn de zones mét afstandspunten en looproutes aangegeven. En binnen elke zone het totaal aantal openbare parkeerplekken.

Loopafstand-zones tot het BIZ-gebied op de Bloemendaalseweg-Kerkplein en het aantal openbare parkeerplekken per zone.



Op de twee pagina's hierna zijn de aantallen openbare parkeerplekken per straat én zone gespecificeerd. In de eerste tabel gaat het om de parkeerplekken volgens de parkeerdrukmeting en volgens het schetsontwerp, waarbij ook is opgenomen hoeveel parkeerplekken er in de 'nieuwe situatie' volgens het schetsontwerp zijn.

In de tweede tabel is het aantal openbare parkeerplekken opgegeven in het gebied binnen de 400 meter-zone, dat niet is meegenomen in de parkeerdrukmeting dan wel het schetsontwerp.

In onderstaande tabel zijn de gesommeerde uitkomsten van deze beide tabellen opgenomen per zone, die dus leidt tot een totaal van 1.303 openbare parkeerplekken binnen een zone van 400 meter loopafstand tot het BIZ-gebied.

	rood gebied 200 m. zone	geel gebied 200 - 300 m.	groen gebied 300 - 400 m.	totaal	%
openbare parkeerplekken binnen het 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied'					
aantal	277	32	13	322	25%
percentage	86%	10%	4%	100%	
openbare parkeerplekken buiten het 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied', maar wél binnen de 400 meter-zone <i>(deze plekken zijn dus niet meegenomen in parkeerdrukmeting en ook niet in schetsontwerp)</i>					
aantal	285	332	364	981	75%
percentage	29%	34%	37%	100%	
alle openbare parkeerplekken binnen de 400 meter-zone					
aantal	562	364	377	1.303	100%
percentage	43%	28%	29%	100%	

De parkeerdrukmeting toont aan dat de parkeerdruk - uiteraard(!) - dichtbij het BIZ-gebied het hoogst is. Maar het aantal openbare parkeerplaatsen in de nabije omgeving hiervan is echter heel groot. Er is dus niet zozeer sprake van een parkeer-aantal-probleem, maar van een parkeerdruk-probleem. Dit kan worden verlicht/opgelost door een regeling waarbij het parkeren meer evenwichtig wordt verspreid in de hele zone rondom het BIZ-gebied.

Aantal parkeerplekken in het onderzoeksgebied van de parkeerdrukmeting (3 maart 2025) én het schetsontwerp (26 juni 2025) (verder aangeduid als 'parkeerdrukmeting U schetsontwerp gebied', en in de tabel hier als 'pUs-gebied')

	huidige situatie			pUs gebied	nieuwe situatie schetsontwerp	verschil van huidige situatie pUs-gebied met nieuwe situatie van schetsontwerp	niet betrokken in schetsontwerp	minder	meer	uitsplitsing naar zones pUs-gebied			
	parkeerdrukmeting (3 maart 2025)	schetsontwerp (26 juni 2025)	formeel							rood gebied 200 m. zone	geel gebied 200 - 300 m.	groen gebied 300 - 400 m.	
wegvak A: Bloemendaalseweg van Hartelustlaan tot Zomerzorglerlaan	6	0	6	6	6	0							
wegvak B: Zomerzorglerlaan bij Albert-Heijn	8	0	8	8	8	8							
wegvak C: Bloemendaalseweg van Zomerzorglerlaan tot De Genestetweg	20	0	20	20	20	11							
wegvak D: Bloemendaalseweg van De Genestetweg tot nummer 23a (iets voorbij Boslaan)	8	0	8	7	8	8							
subtotaal	42	0	42	41	42	27							
aangrenzend (volgens parkeerdrukmeting en/of schetsontwerp)													
Bloemendaalseweg Zuid van dr. Dirk Bakkerlaan tot Vijverweg	22	0	22	20	20	17							
Bloemendaalseweg van Vijverweg tot Hartelustlaan				4	4	2							
Vijverweg langsparkeren bij even nummers	-	-	-	0	10	1	!						
Vijverweg langsparkeren op ventweg	-	-	-	0	4	0	!						
Vijverweg schuinparkeren op ventweg	-	-	-	0	0	9	!		9				
Bloemendaalseweg Noord van nummer 23a (iets voorbij de Boslaan) tot Kerkplein ¹⁾	15	0	15	15	15	15							
Bloemendaalseweg vanaf Kerkplein tot Donkerelaan (haaks parkeren) ²⁾	15	0	15	14	15	15							
Donkerelaan vanaf Bloemendaalseweg tot/met duplexwoningen	16	18	36	9	9	9							
Rustenburgherweg westelijk van Bloemendaalseweg tot nummer 15				-	16	-							
Rustenburgherweg oostelijk van Bloemendaalseweg tot Hartelustlaan	0	28	28	-	12	-							
De Genestetweg tot Verlengde Koepellaan	15	0	15	-	15	-							
Verlengde Koepellaan	14	0	14	-	14	-							
Koepellaan : boskant van Zomerzorglerlaan tot/met laadplaatsen (=huidige parkeerruimte)	42	12	54	42	42	29			-13		29		
Koepellaan langsparkeren huizenkant				7	16	25				9	3	13	
Koepellaan : nieuwe plekken in de bosrand van laadpalen tot pad langs Endymion ³⁾	-	-	-	0	0	11	!		11				
Potgieterweg vanaf Bloemendaalseweg tot nummer 5 en 5a (ertussenin)	45	0	45	-	45	-							
Bloemendaalseweg van Mollaan tot dr Dirk Bakkerlaan	-	-	-	10	10	13				3			
dr Dirk Bakkerlaan langsparkeren ter hoogte van dierenarts	-	-	-	0	2	0	!						
dr Dirk Bakkerlaan haaks parkeren ter hoogte van dierenarts	-	-	-	0	2	4	!			2			
dr Dirk Bakkerlaan langsparkeren stoep aan de kant van de kookwinkel	-	-	-	0	2	0	!						
subtotaal	184	58	244	121	280	150							
totaal	226	58	286	162	322	177							
											86%	10%	4%
											277	32	13

¹⁾ op het Kerkplein aan de Noordzijde geldt voor beide kanten geen parkeerverbod, maar door de smalle straat en de paaltjes wordt hier niet geparkeerd en is dit ook niet wenselijk. In het schetsontwerp worden hier echter plekken gecreëerd.

²⁾ de parkeerdrukmeting van 3 maart 2025 telt hier de 9 haaks parkeerplekken op de Bloemendaalseweg vanaf Kerkplein tot Donkerelaan mee. Verder is het totaal van 36 juist, maar 18 informeel zal wel 20 moeten zijn.

³⁾ Deze 'nieuwe plekken' waarvoor de bosrand moet worden aangetast, vallen in de groene 400 meter zone.

! Aanduiding voor "zeer opmerkelijk...": want het lijkt nu of er op de Vijverweg en dr. Dirk Bakkerlaan plekken bijkomen, omdat er bij de inventarisatie van de huidige situatie geen plekken zijn aangegeven. Bovendien worden er 11 plekken aan de Koepellaan gecreëerd, waarvoor in het bos moet worden gerooid.

Openbare parkeerplekken binnen de 400 meter-zone, maar niet meegenomen in parkeerdrukmetingsonderzoek en ook niet in het schetsontwerp

	parkeer-plekken	rood gebied 200 m. zone	geel gebied 200 - 300 m.	groen gebied 300 - 400 m.		
gelegen ten westen van de Bloemendaalseweg						
Potgieterweg vanaf nummer 5 en 5a tot Mollaan Brederodelaan ¹⁾	50		50			
Mollaan tussen Bloemendaalseweg en Potgieterweg	7	3	4			
Zomerzorgelaan vanaf Verlengde Koepellaan tot Sterreboslaan	43	14	15	14		
Sterreboslaan	38			38		
Sterreboslaan haaksparkeren bij cricketveld	6			6		
Boslaan	37	30	7			
Bos en Duinlaan vanaf Boslaan tot en met Bos en Duinplein (bij school)	21		21			
Bos en Duinlaan vanaf Boslaan tot en met Bos en Duinplein (aan zijde Schoolpad)	36	36				
Bos en Duinplein vanaf Sterreboslaan tot eerste plantsoentje bij Bos en Duinlaan	29		27	2		
Rustenburgerweg resterend deel tot aan Bos en Duinplein	15	15				
de Genestetweg vanaf de hoek Verlengde Koepellaan tot Zomerzorgelaan, incl haaksparkeren	28	22	6			
Donkerelaan vanaf de duplex woningen, richting Brederodelaan ²⁾	37		14	23		
subtotaal		120	144	83	347	35%
gelegen ten oosten van de Bloemendaalseweg						
Bispinckpark (bij bloemenkraam)	3	3				
Bispinckpark (bij Sparrenheuvel en bibliotheek; alleen de 'openbare plekken')	60	47	13			
Bloemendaalseweg Zuid	23	6	10	7		
Rijperweg	27		4	23		
Prof. van Vlotenweg	20		3	17		
Bleekerspad	6	2	4			
Korte Kleverlaan	47	21	12	14		
Verbindingsweg	31		2	29		
Bispincklaan	40	6	16	18		
Kastanjelaan	34		7	27		
Essenlaan	6			6		
Bakkerlaan	54	24	15	15		
Vijverweg	55	22	15	18		
Acacialaan	20		3	17		
Popellaan	15			15		
Zuider Stationsweg	54	4	30	20		
Noorder Stationsweg	63	20	28	15		
Borskilaan	20		2	18		
Laan van Boreel	37		15	22		
van Valckenburghlaan	14	5	9			
Hartenlustlaan (achter de kerk) ³⁾	5	5				
subtotaal		165	188	281	634	65%
TOTAAL	981	285	332	364	981	
		29%	34%	37%		

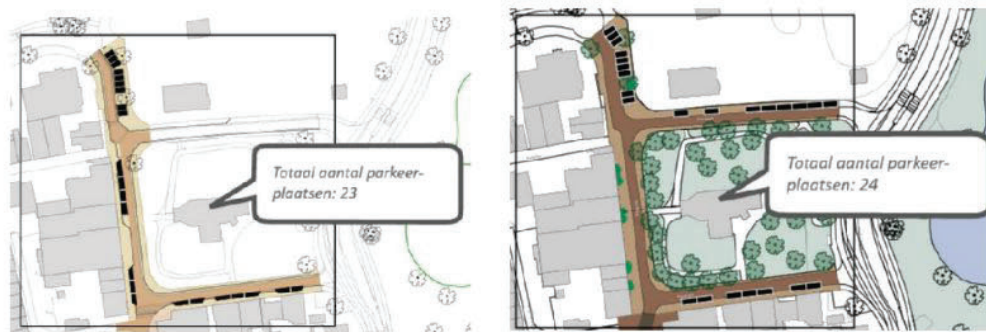
¹⁾ Het parkeeronderzoek Bloemendaal d.d. 22 mei 2023 t.b.v. de geplande 15 huur- en/of koopappartement in de ontwikkellocatie Bloemendaalseweg (i.e. het Albert-Heijn-plan) was juist gericht op de hele Potgieterweg.

²⁾ waarvan 10 plekken tussen de bomen op grasstenen. Voorbij de groene zone zijn nog ca. 25 van deze grassteen-plekken tot de Brederodelaan. Deze staan vrijwel altijd geheel leeg, behalve bij grote hockeytoernooien.

³⁾ op de Hartenlustlaan aan de westkant geldt tussen de Bloemendaalseweg en de Rustenburgerweg geen parkeerverbod, toch wordt hier vrijwel niet geparkeerd en is dit ook niet wenselijk en zijn deze uiteraard ook niet meegeteld.

Bijlage 6 - Huidige en beoogde nieuwe situatie van parkeerplekken Kerkplein

In het schetsontwerp staan bij de huidige situatie aan de westzijde van het Kerkplein zeven parkeerplekken getekend. Dat moeten er echter acht zijn, want de grootste parkeerhaven daar heeft geen vier, maar vijf plekken. In het schetsontwerp worden alle acht plekken verplaatst naar de noordkant van het Kerkplein.



Huidige parkeersituatie

NB: 23 parkeerplaatsen moet zijn 24

Nieuwe parkeersituatie

Aan de Noordzijde van het Kerkplein geldt in de huidige situatie voor beide kanten geen parkeerverbod, maar door de smalle straat en de paaltjes wordt hier niet geparkeerd en is dit ook niet wenselijk.



Noordzijde van het Kerkplein

In het schetsontwerp worden hier dus wél acht plekken gecreëerd, waarvoor nauwelijks ruimte is. Er zal daar vrijwel geen stoep overblijven; een lastige en gevaarlijke situatie voor rolstoelen, rollators en kinderwagens.

B. Parkeerdrukmeting Bloemendaalseweg (Witteveen+Bos)



Bloemendaalseweg

Parkeerdrukmeting

Gemeente Bloemendaal

3 maart 2025

Project
Opdrachtgever
Bloemendaalseweg
Gemeente Bloemendaal

Document
Status
Datum
Referentie
Parkeerdrukmeting
Definitief
3 maart 2025
144753/25-003.300

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur
144753
Ing. J.M.W. Akkerman
Ing. MTech M.T. Marshall

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door
D.R. Böing MSc
Ing. J.M.W. Akkerman
Ing. J.M.W. Akkerman

Paraaf

Adres
Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.
© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding & Doel	5
1.2	Leeswijzer	6
2	BESTAANDE SITUATIE	7
2.1	Profielschets onderzoeksgebied	7
2.2	Huidige parkeersituatie winkelgebied	8
2.3	Huidige parkeersituatie Bloemendaalseweg en aangrenzende straten	10
3	ONDERZOEKSAANPAK	12
3.1	Onderzoeken	12
3.2	Meetmethode	13
3.3	Meetmomenten	13
4	ONDERZOEKRESULTATEN	15
4.1	Doorlopende meting van de parkeerdruk in het winkelgebied	15
4.2	Lang- en kortparkeerders in het winkelgebied	17
4.3	Parkeerdruk in de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten	20
4.4	Doorsnedetellingen	26
5	CONCLUSIE	29
5.1	Conclusie	29
	Laatste pagina	29
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Doorlopende parkeerdrukmeting Winkelgebied	1
II	Lang- en kortparkeerders Winkelgebied	2
III	Parkeerdruk Bloemendaalseweg en aangrenzende straten vrijdag om 15.30	1

IV	Parkeerdruk Bloemendaalseweg en aangrenzende straten zaterdag om 13.00 uur	1
V	Parkeerdruk Bloemendaalseweg en aangrenzende straten zaterdag om 15.00 uur	5
VI	Parkeerdruk Bloemendaalseweg en aangrenzende straten zondag om 8.15 uur	1

1

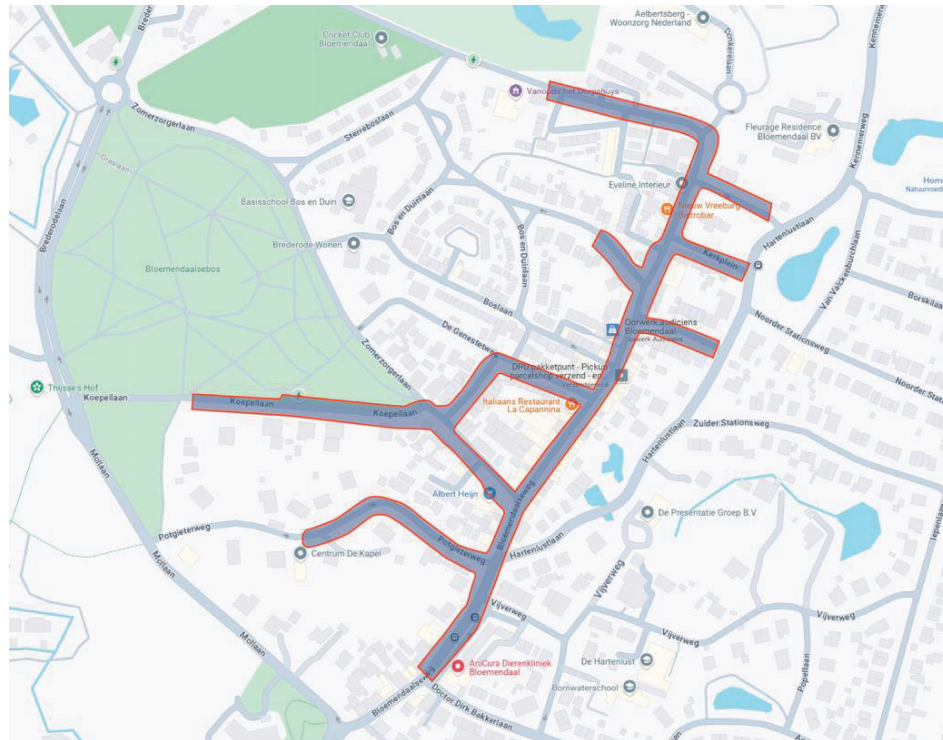
INLEIDING

1.1 Aanleiding & Doel

De gemeente Bloemendaal werkt aan een herinrichtingsplan voor het winkelgebied Bloemendaalseweg in Bloemendaal. Ter ondersteuning aan de planvorming is in november 2024 een verkeers- en parkeeronderzoek uitgevoerd waarmee de verkeerssituatie op en rond de Bloemendaalseweg in beeld is gebracht.

Het onderzoeksgebied omvat de Bloemendaalseweg tussen de Doctor Dirk Bakkerlaan en het Kerkplein (hierna te noemen als Bloemendaalseweg) en haar aangrenzende zijstraten. Het totale onderzoeksgebied is weergegeven in afbeelding 1.1.

Afbeelding 1.1 Scopegrenzen projectgebied



1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze rapportage gaat in op de bestaande inrichting, dit hoofdstuk geeft inzicht in de parkeersituatie. In Hoofdstuk 3 wordt de onderzoeksopzet beschreven. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd en in hoofdstuk 5 zijn tot slot op basis van de voorgaande hoofdstukken de conclusies weergegeven.

Afbeelding 2.1 Langspaarkeervakken Bloemendaalseweg, zaterdag om 13.00 uur



Haaks parkeren

Haaks parkeren komt voor aan de kruising van de Zomerzorgelaan en de Bloemendaalseweg. Deze parkeervakken worden ook bij het winkelgebied betrokken, omdat deze direct grenzen aan de Bloemendaalseweg, en bovendien naast de Albert Heijn gelegen zijn. Winkelend publiek maakt daardoor gebruik van deze parkeervakken. Er is hier in totaal een capaciteit van 8 haaks parkeerplekken, waarvan één voor minder valide.

Afbeelding 2.2 Haaks parkeren in parkeerkoffers Zomerzorgelaan, zaterdag om 13.00 uur



Betaald parkeren

In het winkelgebied en de 8 parkeervakken in de Zomerzorgelaan bij de supermarkt is een betaald parkeren regime van kracht van maandag - zaterdag 9.00-18.00 uur met een tarief van 1,70 per uur (2024).

2.3 Huidige parkeersituatie Bloemendaalseweg en aangrenzende straten

Langsparkeren

In de aangrenzende woonstraten van de Bloemendaalseweg wordt voornamelijk langsgeparkeerd. Dit gebeurt zowel in gemarkeerde vakken, als informeel langs de rijbaan.

Afbeelding 2.3 Langsparkeren in gemarkeerde vakken Potgieteweg, zaterdag om 13.00 uur



Haaks parkeren

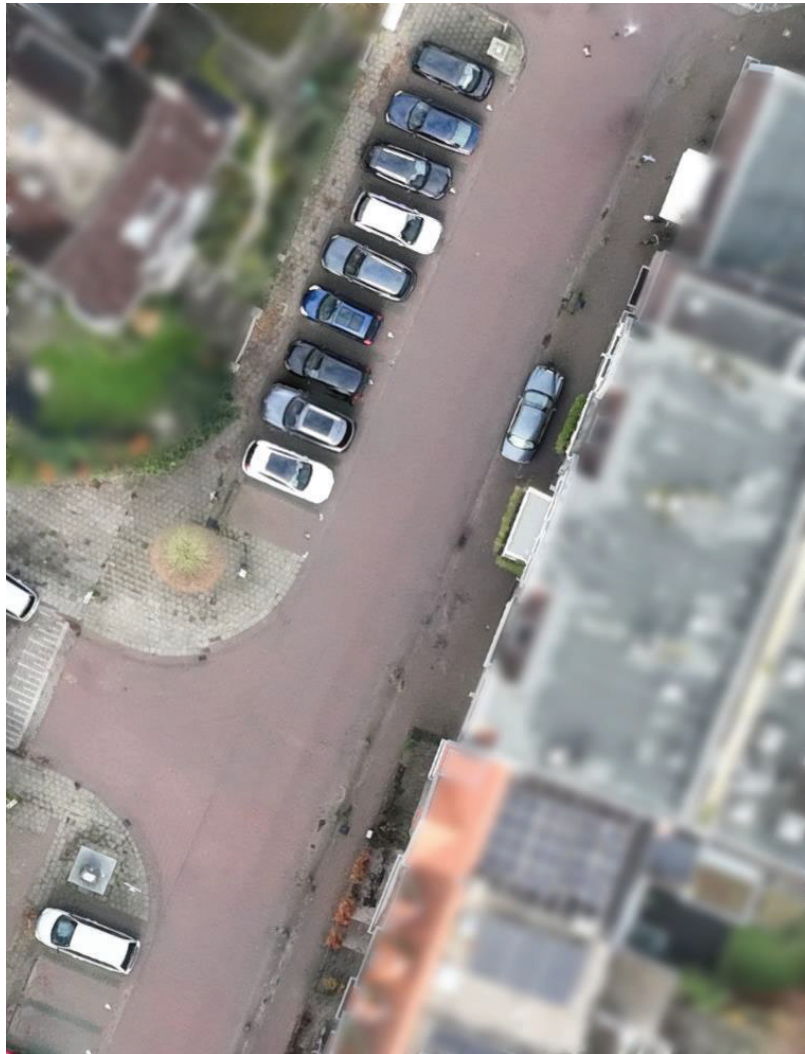
Hoewel er vooral wordt langsegeparkeerd in de omliggende straten, zijn er drie uitzonderingen. De eerste is de Koepellaan. Hier bevinden zich 42 haaks parkeerplekken.

Afbeelding 2.4 Haaks parkeren in gemarkeerde vakken Koepellaan, zaterdag om 13.00 uur



Ook aan het noordelijk deel van de Bloemendaalseweg wordt haaks geparkeerd. Hier zijn 15 haaks parkeerplaatsen aanwezig. Tot slot zijn er 9 parkeervakken voor haaksparkeren aan de Donkerelaan.

Afbeelding 2.5 Haaks parkeren in gemarkeerde vakken noordkant Bloemendaalseweg, zaterdag om 13.00 uur



3

ONDERZOEKSAANPAK

3.1 Onderzoeken

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie van het winkelgebied en de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten, zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd:

- doorlopende meting van de parkeerdruk in het winkelgebied;
- in kaart brengen van lang- en kortparkeerders in het winkelgebied;
- vier keer een momentopname van de parkeerdruk in de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten;
- doorsnedetellingen voor fiets en autoverkeer op vier locaties.

Afbeelding 3.1 Onderzoeklocaties



3.2 Meetmethode

De gegevens met betrekking tot de parkeerbezetting zijn ingewonnen met behulp van een drone. Door een grote hoeveelheid foto's van het gebied te maken, ontstaat een hoge resolutie overzichtsfoto van de situatie. Op basis van deze foto is de hoeveelheid geparkeerde auto's bepaald. Daarbij is ook bepaald of de auto's in officiële parkeervakken staan, of op een informele plek. Voor de doorlopende metingen voor het in kaart brengen van lang- en kortparkeerders is vanuit een vast perspectief, doorlopend foto's gemaakt met een korte interval gedurende de meetperioden. Zo is nauwkeurig bepaald hoe lang een parkeerplek bezet was per parkeerder.

3.3 Meetmomenten

Om een zo goed mogelijk beeld van de parkeerdruk in het onderzoeksgebied te krijgen, is op verschillende momenten van de week, op verschillende dagdelen gemeten. De meetmomenten zijn bepaald op basis van

informatie over het aantal passanten in het winkelgebied per maand. De hoeveelheid verkeer in de Bloemendaalseweg neemt naarmate de week vordert licht toe met een piek op donderdag en vrijdag eind van de middag en de zaterdag net na het middaguur. De zondag is relatief rustig omdat dan de winkels beperkter open zijn.

Doorlopende metingen

Voor de doorlopende metingen van parkeerdruk, lang- en kortparkeerders en de doorsnedetellingen zijn de volgende momenten gekozen:

- vrijdagmiddag 29 november 2024 15.30-18.00 uur;
- zaterdagmiddag 30 november 2024 13.00-15.00 uur.

Momentopnamen

Om een representatief beeld te vormen van de parkeerdruk voor de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten, is gemeten op een aantal piekmomenten gedurende openingstijden van de winkels. Om het onderscheid tussen winkelpersoneel en bezoekers te maken met bewoners van de wijk, is ook een meting op zondagochtend uitgevoerd wanneer de winkels gesloten waren. Door de metingen van de piekuren te vergelijken met die van de zondagochtend, kan de verhouding tussen bewoners en bezoekers/winkel personeel worden bepaald. Vier metingen zijn uitgevoerd op de volgende momenten:

- vrijdagmiddag 29 november 2024 15.30 uur;
- zaterdagmiddag 30 november 2024 13.00 uur;
- zaterdagmiddag 30 november 2024 15.00 uur;
- zondagochtend 1 december 2024 8.15 uur.

4

ONDERZOEKSRISULTATEN

4.1 Doorlopende meting van de parkeerdruk in het winkelgebied

- Voor het onderzoek van het winkelgebied is onderscheid gemaakt tussen vier wegvakken;
- wegvak A: capaciteit van 6 langspaarkeervakken;
 - wegvak B: capaciteit van 8 haaksparkeervakken waarvan één minder valide parkeerplek;
 - wegvak C: capaciteit van 20 langspaarkeervakken waarvan één minder valide parkeerplek;
 - wegvak D: capaciteit van 8 langspaarkeervakken.

Afbeelding 4.1 Winkelgebied met indeling wegvakken en nummering parkeervakken



Het winkelgebied heeft een totale capaciteit van 42 officiële parkeervakken. Uit de opnames blijkt dat er buiten de parkeervakken ook op laad- en losplekken, op het trottoir en voor zitgelegenheden wordt geparkeerd. Deze verkeerd geparkeerde auto's zijn ook in de tellingen opgenomen.

Vrijdagmiddag 15.30-17.30 uur

Op vrijdagmiddag zijn tussen 15.30 en 17.30 uur continue opnames gemaakt, waardoor het mogelijk is per 5 minuten de parkeerdruk te bepalen. In afbeelding 4.2 zijn de resultaten van deze meting weergegeven.

Opvallend is dat er gemiddeld een parkeerdruk van tussen de 80 % en 98 % heerst, maar deze de totale capaciteit van beschikbare parkeerplekken niet overschrijdt. Ondanks het feit dat er op nagenoeg alle meetmomenten één of meerdere auto's verkeerd geparkeerd staan, bereikt de parkeerdruk geen 100 % of hoger. De gemiddelde parkeerdruk voor de meetperiode bedraagt 88 %.

Afbeelding 4.2 Meetresultaten parkeerdruk Winkelgebied vrijdag tussen 15.30-17.30 uur

Vrijdag 15:30 - 17:30				
Tijdstip	Bezetting	Totale capaciteit	Parkeerdruk	Fout geparkeerd
15:30:00	38	42	90%	2
15:35:00	41	42	98%	1
15:40:00	39	42	93%	
15:45:00	35	42	83%	2
15:50:00	34	42	81%	1
15:55:00	31	42	74%	1
16:00:00	37	42	88%	1
16:05:00	36	42	86%	1
16:10:00	41	42	98%	3
16:15:00	37	42	88%	1
16:20:00	30	42	71%	1
16:25:00	33	42	79%	1
16:30:00	39	42	93%	3
16:35:00	39	42	93%	3
16:40:00	39	42	93%	3
16:45:00	39	42	93%	3
16:50:00	41	42	98%	3
16:55:00	40	42	95%	3
17:00:00	37	42	88%	2
17:05:00	39	42	93%	4
17:10:00	39	42	93%	3
17:15:00	37	42	88%	2
17:20:00	36	42	86%	1
17:25:00	37	42	88%	2
17:30:00	35	42	83%	2
Gemiddelde parkeerdruk:			88%	

Zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur

Afbeelding 4.3 geeft de resultaten weer van de metingen op zaterdagmiddag tussen 13.00 en 15.00 uur. Hieruit blijkt dat het winkelgebied op de zaterdag een hogere parkeerdruk kent. De piekdruk komt voor tussen 13.50 en 14.30 uur. Tijdens deze periode is de parkeerdruk hoger dan 100 %. Er staan meerdere auto's verkeerd geparkeerd, met enkele uitschieters van 6 auto's die buiten de officiële parkeervakken staan. De hoogst gemeten waarde bedraagt 107 %, wat op twee verschillende momenten voorkomt. De gemiddelde parkeerdruk voor de meetperiode van twee uur bedraagt 97 %.

Afbeelding 4.3 Meetresultaten parkeerdruk Winkelgebied zaterdag tussen 13.00-15.00 uur

Zaterdag 13:00 - 15:00				
Tijdstip	Bezetting	Totale capaciteit	Parkeerdruk	Fout geparkeerd
13:00:00	40	42	95%	3
13:05:00	36	42	86%	1
13:10:00	37	42	88%	
13:15:00	39	42	93%	2
13:20:00	38	42	90%	1
13:25:00	38	42	90%	3
13:30:00	40	42	95%	3
13:35:00	39	42	93%	2
13:40:00	42	42	100%	2
13:45:00	40	42	95%	2
13:50:00	43	42	102%	3
13:55:00	45	42	107%	6
14:00:00	43	42	102%	4
14:05:00	43	42	102%	3
14:10:00	42	42	100%	2
14:15:00	42	42	100%	3
14:20:00	44	42	105%	3
14:25:00	45	42	107%	4
14:30:00	44	42	105%	6
14:35:00	38	42	90%	3
14:40:00	42	42	100%	3
14:45:00	39	42	93%	2
14:50:00	41	42	98%	3
14:55:00	40	42	95%	3
15:00:00	38	42	90%	1
Gemiddelde parkeerdruk:			97%	

4.2 Lang- en kortparkeerders in het winkelgebied

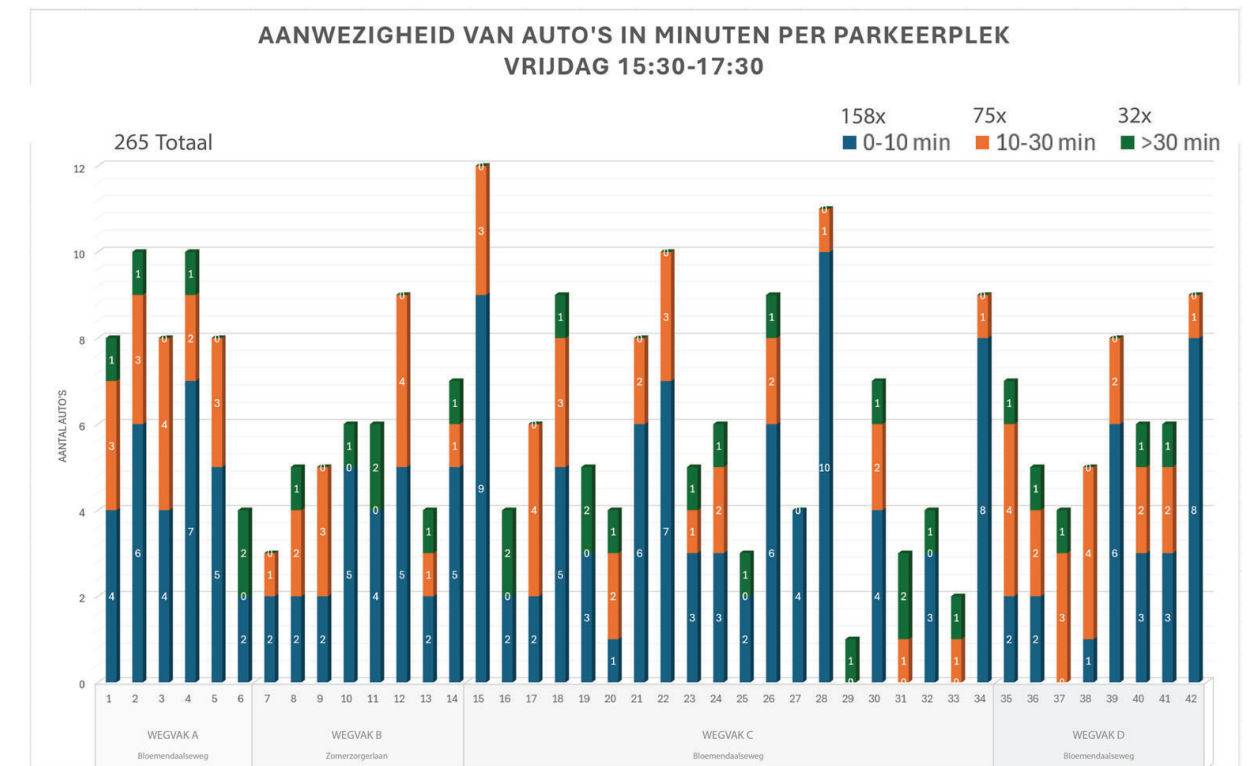
Voor het bepalen van lang- en kortparkeerders in het winkelgebied is de bezetting per parkeervak geanalyseerd. De in afbeelding 4.1 weergegeven indeling van weg- en parkeervakken is hiervoor toegepast.

Voor de duur van de gehele meetperiode, is elke 5 minuten per parkeerplek de bezetting vastgelegd. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de verschillende auto's in het parkeervak, waardoor is bepaald hoe lang parkeerders een vak bezet hebben gehouden. Er is onderscheid gemaakt tussen kortparkeerders (0-10 minuten), middellangparkeerders (10-30 minuten) en langparkeerders (> 30 minuten).

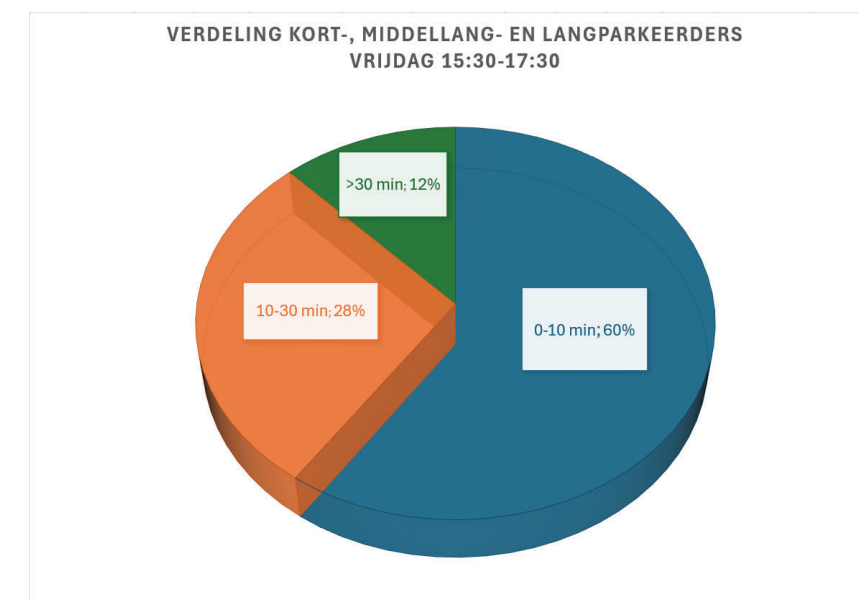
Vrijdagmiddag 15.30-17.30 uur

Op vrijdagmiddag wordt een groot percentage kortparkeerders waargenomen. De omloopsnelheid van de parkeervakken is hoog. Voor meerdere vakken zijn 10 of meer verschillende auto's waargenomen gedurende de opnameperiode van twee uur. Tussen 15.30 en 17.30 uur zijn 265 parkeerders geregistreerd. De grootste groep van 158 (60 %) hield minder dan 10 minuten een parkeerplek bezet. 75 voertuigen (28 %) stonden tussen de 10 en 30 minuten geparkeerd, terwijl 32 auto's (12 %) langer dan een half uur in een parkeervak stonden. De resultaten zijn weergegeven in afbeeldingen 4.4 en 4.5.

Afbeelding 4.4 Aanwezigheid van auto's in parkeervakken vrijdag tussen 15.30-17.30 uur



Afbeelding 4.5 Verdeling kort-, middellang- en langparkeerders vrijdag tussen 15.30-17.30 uur

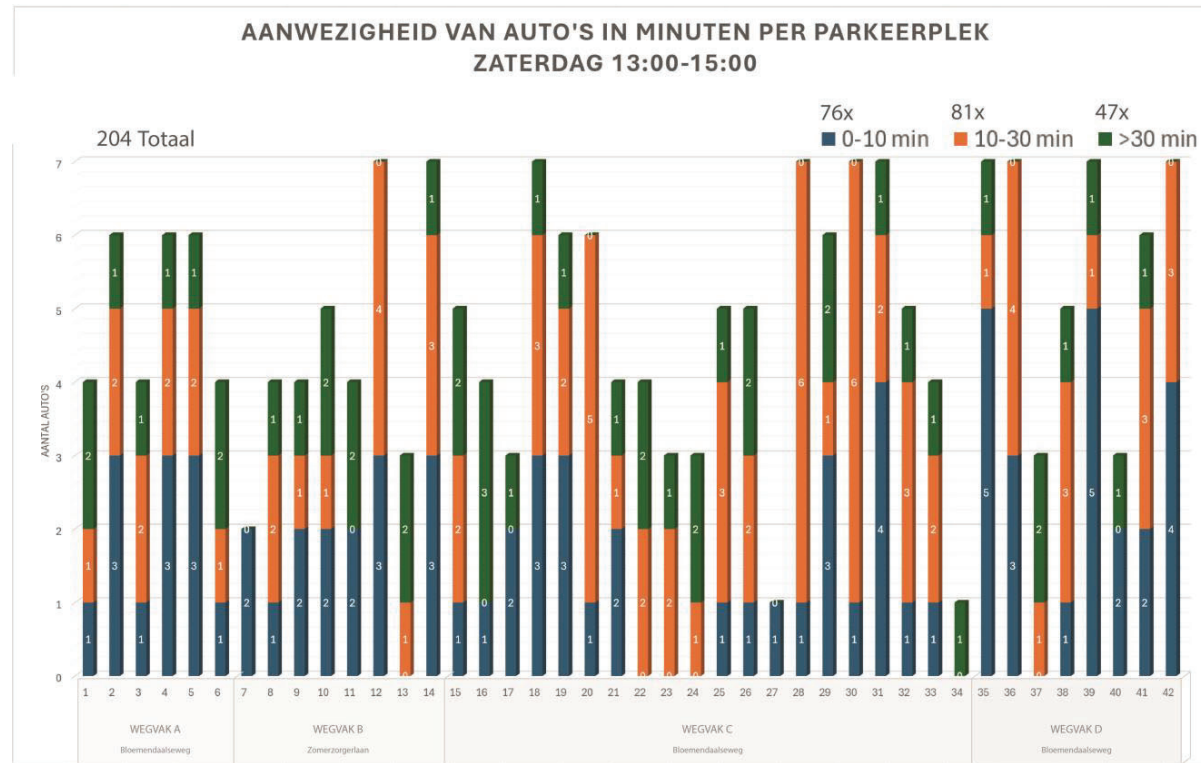


Zaterdagmiddag 13.00-15.00 uur

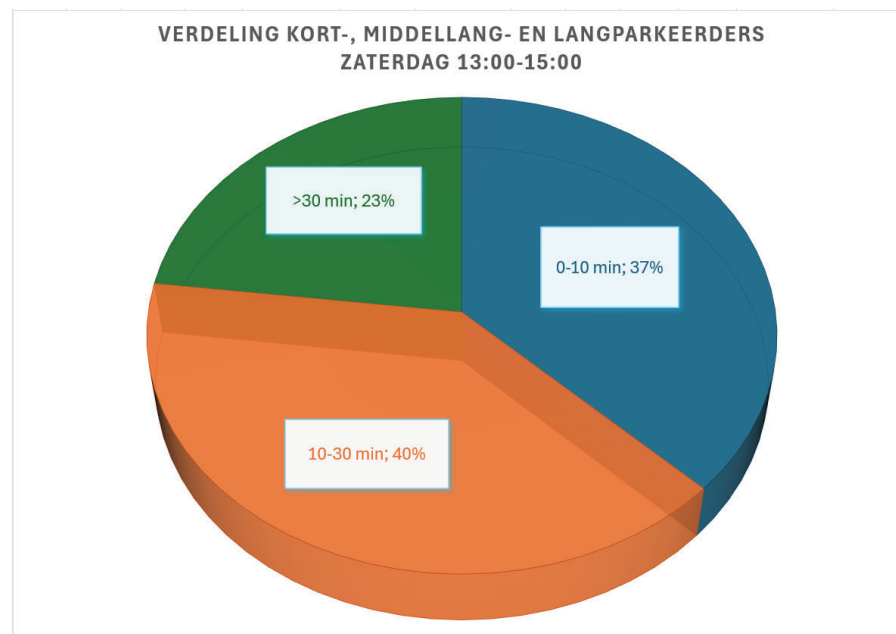
Op zaterdag zijn in totaal 204 parkeerders geregistreerd. Dit is 23 % lager ten opzichte van de 265 parkeerders op vrijdag. Tegelijkertijd is er een verschuiving tussen kort- en lang parkeren waar te nemen. Op zaterdag waren middellangparkeerders met 81 gevallen (40 %) de grootste groep, gevolgd door 76

kortparkeerders (37 %) en tot slot 47 langparkeerders (23%). Per auto werd gemiddeld langer geparkeerd, waardoor de parkeerdruk op zaterdag hoger was dan op de vrijdag.

Afbeelding 4.6 Aanwezigheid van auto's in parkeervakken zaterdag tussen 13.00-15.00 uur



Afbeelding 4.7 Verdeling kort-, middellang- en langparkeerders zaterdag tussen 13.00-15.00 uur



4.3 Parkeerdruk in de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten

Bestaande capaciteit binnen het onderzoeksgebied

Voor de metingen is rekening gehouden met zowel parkeren op de rijbaan, half op de rijbaan en in parkeervakken. Als er geen vak aanduiding is wordt de capaciteit bepaald aan de hand van de lengte van ieder wegvak. Bij langsparkeren geldt dan elke 6 m als parkeervak, dit is de ruimte die nodig is voor parkeermanoeuvres. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met uitritten en andere obstakels die het parkeren ter plaatse onmogelijk maken. Als een weg dusdanig smal is dat slechts aan één zijde kan worden geparkeerd om de vrije doorgang te behouden, dan wordt bij de bepaling van de capaciteit ook slechts uitgegaan van parkeren aan één zijde van de weg.

In meerdere gevallen wordt geparkeerd op eigen terrein. Deze parkeerplekken zijn niet meegenomen in de parkeertelling, omdat deze niet openbaar beschikbaar zijn. Deze plekken kunnen daarom niet bijdragen aan het oplossen van een eventueel hoge parkeerdruk op piekmomenten. Voor het hele onderzoeksgebied komt het totaal op 286 parkeerplekken.

Benodigde capaciteit

Globaal geldt dat bij een bezettingsgraad lager dan 80% voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een bezettingsgraad tussen 80 % en 90 % is er sprake van een behoorlijk lange zoektijd en ontstaat zoekverkeer. De bereikbaarheid van de locatie is dan minder goed in vergelijking met een lagere bezettingsgraad en er is mogelijk verkeersoverlast in de omgeving door het zoekverkeer. Bij een bezettingsgraad hoger dan 100% staan er meer voertuigen geparkeerd dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De resultaten van de vier meetmomenten zijn weergegeven in tabellen op de volgende pagina. Voor de markering van deze straten op de kaart, zie afbeelding 4.8.

Afbeelding 4.8 Scope parkeerdrukmeting van Bloemendaalseweg en aangrenzende straten



Vrijdagmiddag 29 november 2024 om 15.30 uur (zie afbeelding 4.9)

- de hoogste gemiddelde parkeerdruk in onderzoeksgebied van alle meetmomenten: 84 %;
- hoogste uitschieter van 113 % op de Bloemendaalseweg noord.

Zaterdagmiddag 30 november 2024 om 13:00 (zie afbeelding 4.10)

- gemiddelde parkeerdruk in onderzoeksgebied: 82 %.

Zaterdagmiddag 30 november 2024 om 15.00 uur (zie afbeelding 4.11)

- gemiddelde parkeerdruk in onderzoeksgebied: 82 %.

Zondagochtend 1 december 2024 om 8.15 uur (zie afbeelding 4.12)

- gemiddelde parkeerdruk in projectgebied: 60 %
- dit meetmoment toont de laagste gemiddelde parkeerdruk, wat overeenkomt met de verwachting dat de laagste waarden in het gebied worden gemeten wanneer de winkels gesloten zijn.

Voor het projectgebied werd de hoogste gemiddelde parkeerdruk van 84 % gemeten op vrijdagmiddag 29 november 2024 om 15.30 uur. Dit komt overeen met de constatering dat het winkelgebied op dit moment drukbezocht was, met mogelijke overslag naar omliggende straten als gevolg. In lijn met de verwachting, valt op dat vooral de straten van het winkelgebied, en direct grenzend hieraan de grootste afname in parkeerdruk zien op de zondagochtend meting.

Afbeelding 4.9 Resultaten meetmoment 1: vrijdagmiddag 29 november 2024 om 15.30 uur

Straat	Capaciteit formeel	Capaciteit informeel	Capaciteit totaal	Totale bezetting	Parkeerdruk (=max totale bezetting/capaciteit)
Meetmoment 1: Vrijdagmiddag 29-11-24 15:30					
Bloemendaalseweg zuid	22	0	22	16	73%
Bloemendaalseweg winkelgebied	34	0	34	31	91%
Bloemendaalseweg noord	15	0	15	17	113%
Kerkplein	15	0	15	13	87%
Donkerelaan	16	18	36	31	86%
Rustenburgherweg	0	28	28	21	75%
De Genestetweg	15	0	15	12	80%
Verlangde Koepellaan	14	0	14	12	86%
Koepellaan	42	12	54	45	83%
Zomerzorgervlaan	8	0	8	7	88%
Potgietersweg	45	0	45	35	78%
Totaal	226	58	286	240	84%



Afbeelding 4.10 Resultaten meetmoment 2: zaterdagmiddag 30 november 2024 om 13.00 uur

Straat	Capaciteit formeel	Capaciteit informeel	Capaciteit totaal	Totale bezetting	Parkeerdruk (=max totale bezetting/capaciteit)
Meetmoment 2: Zaterdagmiddag 30-11-24 13:00					
Bloemendaalseweg zuid	22	0	22	15	68%
Bloemendaalseweg winkelgebied	34	0	34	33	97%
Bloemendaalseweg noord	15	0	15	12	80%
Kerkplein	15	0	15	14	93%
Donkerelaan	16	18	36	25	69%
Rustenburgherweg	0	28	28	25	89%
De Genestetweg	15	0	15	16	107%
Verlengde Koepellaan	14	0	14	13	93%
Koepellaan	42	12	54	45	83%
Zomerzogerlaan	8	0	8	7	88%
Potgietersweg	45	0	45	30	67%
Totaal	226	58	286	235	82%



Afbeelding 4.11 Resultaten meetmoment 3: zaterdagmiddag 30 november 2024 om 15.00 uur

Straat	Capaciteit formeel	Capaciteit informeel	Capaciteit totaal	Totale bezetting	Parkeerdruk (=max totale bezetting/capaciteit)
Meetmoment 3: Zaterdagmiddag 30-11-24 15:00					
Bloemendaalseweg zuid	22	0	22	13	59%
Bloemendaalseweg winkelgebied	34	0	34	30	88%
Bloemendaalseweg noord	15	0	15	14	93%
Kerkplein	15	0	15	12	80%
Donkerelaan	16	18	36	28	78%
Rustenburgherweg	0	28	28	25	89%
De Genestetweg	15	0	15	15	100%
Verlengde Koepellaan	14	0	14	13	93%
Koepellaan	42	12	54	44	81%
Zomerzogerlaan	8	0	8	8	100%
Potgietersweg	45	0	45	32	71%
Totaal	226	58	286	234	82%



Afbeelding 4.12 Resultaten meetmoment 3: zondagochtend 1 december 2024 om 8.15 uur

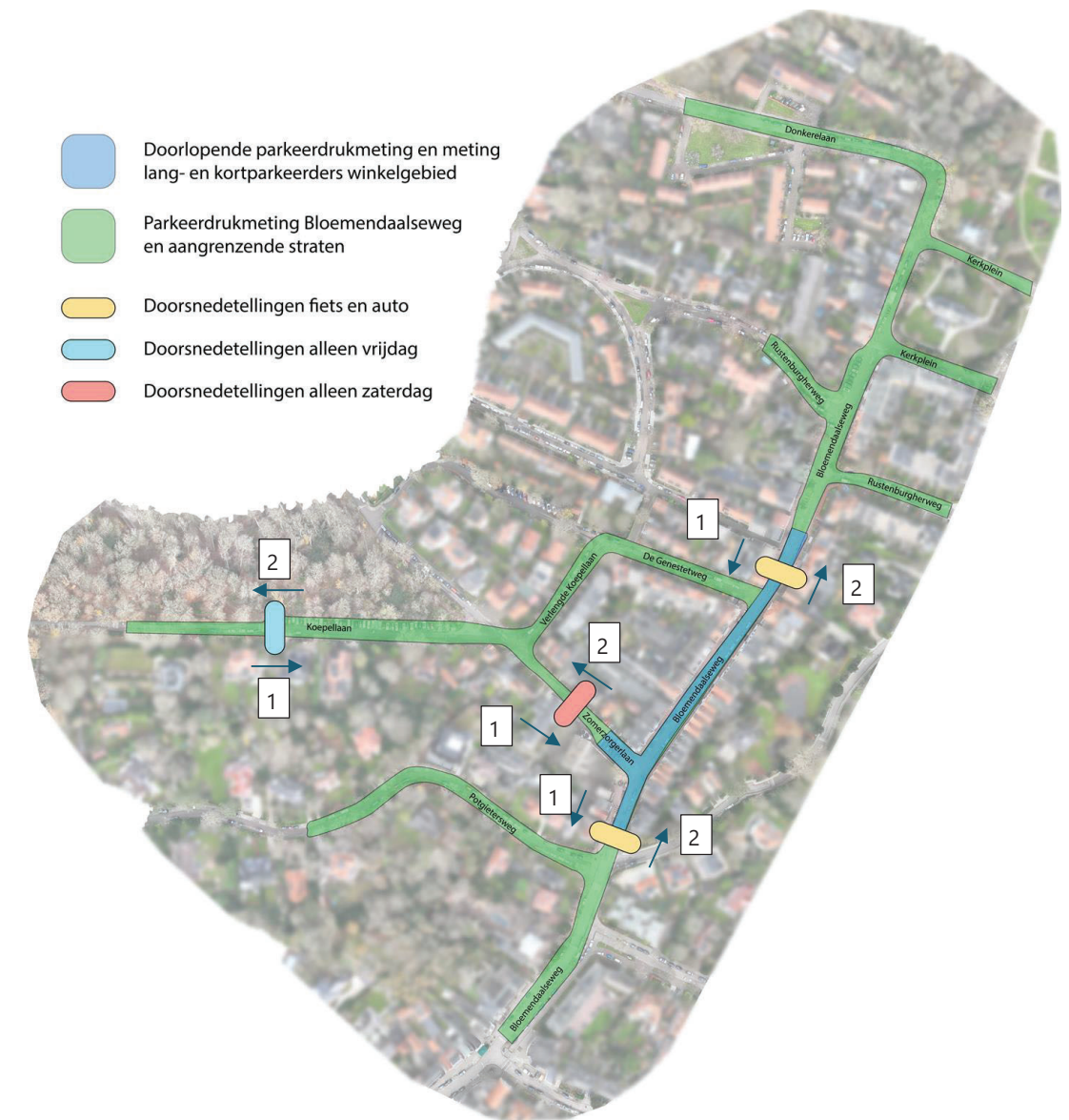
Straat	Capaciteit formeel	Capaciteit informeel	Capaciteit totaal	Totale bezetting	Parkeerdruk (=max totale bezetting/capaciteit)
Meetmoment 4: Zondagochtend 01-12-24 08:15					
Bloemendaalseweg zuid	22	0	22	15	68%
Bloemendaalseweg winkelgebied	34	0	34	14	41%
Bloemendaalseweg noord	15	0	15	12	80%
Kerkplein	15	0	15	13	87%
Donkerelaan	16	18	36	22	61%
Rustenburgherweg	0	28	28	21	75%
De Genestetweg	15	0	15	13	87%
Verlengde Koepellaan	14	0	14	11	79%
Koepellaan	42	12	54	31	57%
Zomerzorgelaan	8	0	8	0	0%
Potgietersweg	45	0	45	21	47%
Totaal	226	58	286	173	60%



4.4 Doorsnedetellingen

Gelijktijdig met het parkeeronderzoek zijn doorsnedetellingen van het auto- en fietsverkeer op vier locaties uitgevoerd. De telpunten in het winkelgebied zijn zowel op vrijdag als zaterdag geteld. De Koepellaan is alleen op vrijdag geteld en in plaats van de Koepellaan is op zaterdag geteld halverwege de Zomerzorgelaan. Hiervoor is gekozen omdat tijdens het onderzoek op vrijdag op de Koepellaan het beeld ontstond dat een deel van het verkeer dat via de Koepellaan in rijdt naar de parkeerplaatsen bij de Albert Heijn rijdt en daarna weer terug rijdt. Dit inzicht is relevant om een effectbeoordeling te kunnen maken van eventuele circulatievoorstellen voor de Koepellaan en de Zomerzorgelaan. In afbeelding 4.13 zijn de locaties waar geteld is weergegeven.

Afbeelding 4.13 Locaties telpunten doorsnedetellingen en richtingnummers

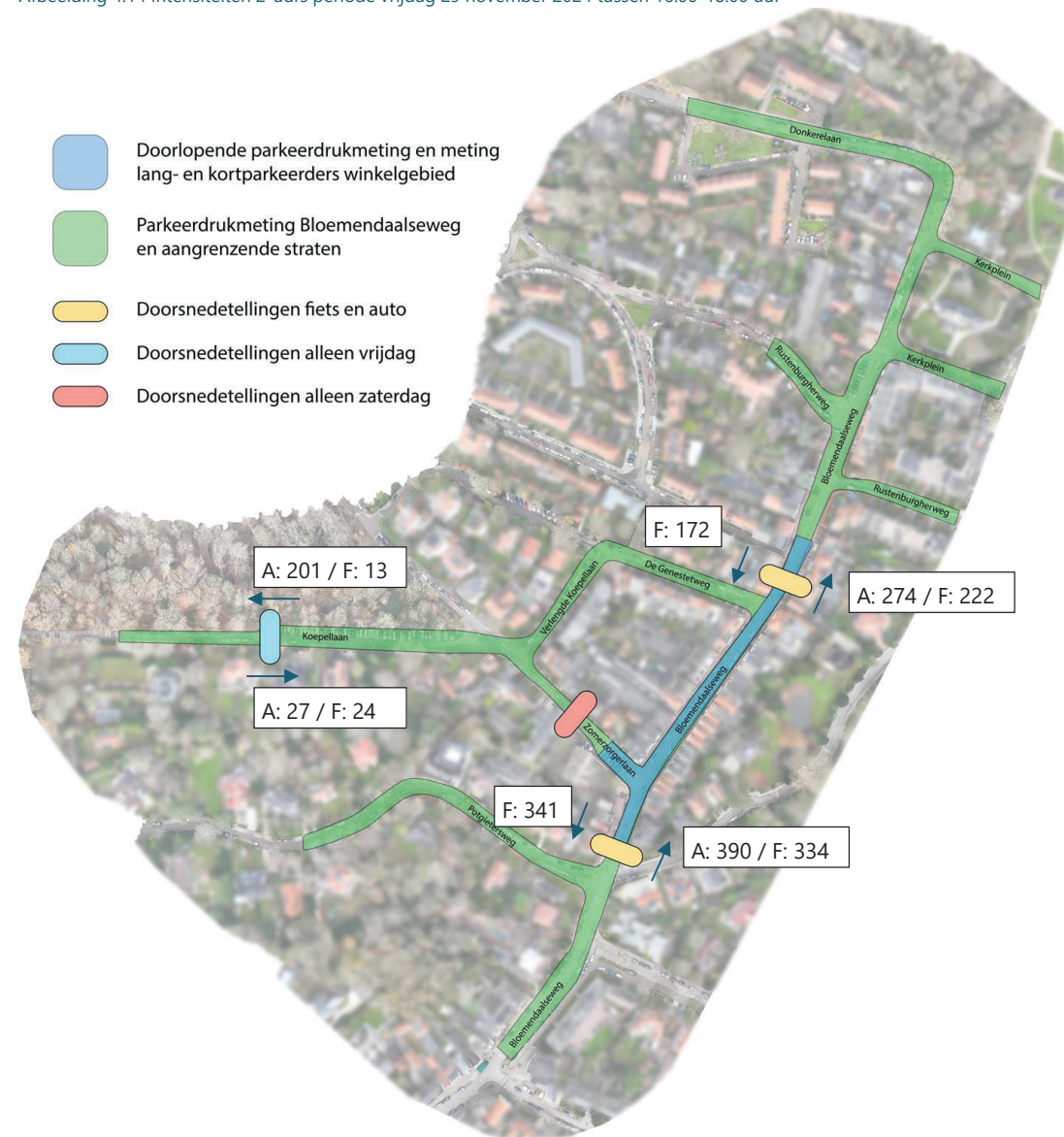


In de onderstaande tabellen zijn de resultaten van de doorsnedetellingen opgenomen. De 2-uurs telresultaten zijn tevens gevisualiseerd op de bijbehorende afbeeldingen. In die afbeeldingen is met A het aantal auto's/gemotoriseerd verkeer aangeduid en met F het aantal fietsers.

Tabel 4.1 Resultaten doorsnedetellingen vrijdag 29 november 2024

Tijd	Telpunt 1 Koepellaan				Telpunt 2 nabij Albert Heijn			Telpunt 3 nabij restaurant Noor		
	Fiets ri 1	Auto ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2	Fiets ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2	Fiets ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2
16.00 - 16.15	3	3	35	4	43	49	52	23	35	26
16.15 - 16.30	4	2	26	1	63	47	53	21	36	32
16.30 - 16.45	3	8	19	2	45	66	36	23	46	26
16.45 - 17.00	3	3	27	1	49	51	40	24	41	27
17.00 - 17.15	2	5	28	2	26	53	41	19	28	31
17.15 - 17.30	2	4	17	1	47	52	35	25	35	28
17.30 - 17.45	3	2	28	2	34	43	44	22	35	21
17.45 - 18.00	4	0	21	0	34	29	33	15	18	31
Totaal	24	27	201	13	341	390	334	172	274	222

Afbeelding 4.14 Intensiteiten 2-uurs periode vrijdag 29 november 2024 tussen 16.00-18.00 uur

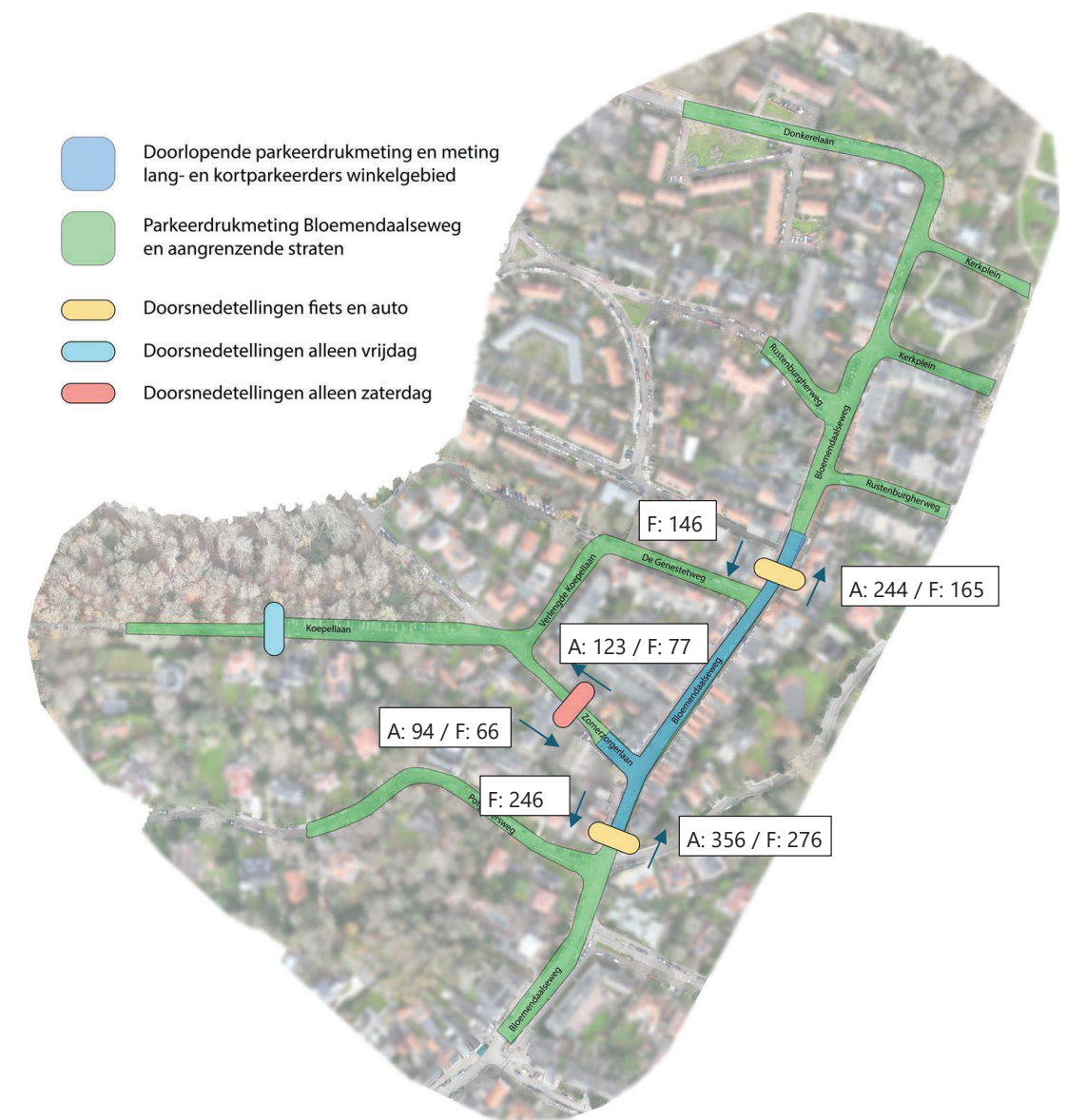


Tabel 4.2 Resultaten doorsnedetellingen zaterdag 30 november 2024

Tijd	Telpunt 1 Zomerzorgelaan				Telpunt 2 nabij Albert Heijn			Telpunt 3 nabij restaurant Noor		
	Fiets ri 1	Auto ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2	Fiets ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2	Fiets ri 1	Auto ri 2	Fiets ri 2
13.00 - 13.15	14	11	15	5	37	41	42	15	34	26
13.15 - 13.30	8	7	9	11	40	39	26	17	5	11
13.30 - 13.45	6	18	24	17	32	47	35	27	39	22
13.45 - 14.00	3	13	13	8	26	50	33	12	32	26
14.00 - 14.15	11	16	19	14	35	47	46	18	33	28
14.15 - 14.30	9	13	12	11	22	53	29	18	44	14
14.30 - 14.45	6	4	14	8	22	36	27	17	24	18
14.45 - 15.00	9	12	17	3	32	43	38	22	33	20
Totaal	66	94	123	77	246	356	276	146	244	165

Tijdens dit kwartier werd de Bloemendaalseweg geblokkeerd door een vrachtwagen. Auto's reden om via de Genestetweg.

Afbeelding 4.15 Intensiteiten 2-uurs periode zaterdag 30 november 2024 tussen 13.00-15.00 uur



5

Bijlage(n)

CONCLUSIE

5.1 Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat het winkelgebied van de Bloemendaalseweg met name tijdens piekuren een hoge parkeerdruk met korte doorlooptijd van parkeerders kent. Er vindt overslag van parkeerders naar aangrenzende straten plaats, die de parkeerdruk van het winkelgebied opvangen. Aanvullend wordt geconstateerd dat op zaterdagmiddag bezoekers van het winkelgebied langer parkeren, waardoor ook bij relatief minder bezoekers, deze langere doorlooptijd resulteert in een hogere parkeerdruk in het winkelgebied en de omliggende straten.

Het verschil tussen de hoeveelheid geparkeerde auto's in het hele onderzoeksgebied tijdens winkeluren en buiten winkeluren op zondagochtend is groot. Het moment met de laagste parkeerdruk op zondagochtend kent een bezetting van 173 geparkeerde auto's in de Bloemendaalseweg en aangrenzende straten, terwijl dit op vrijdagmiddag tijdens het piekmoment om 240 voertuigen gaat. Dat is een toename van 39 % meer voertuigen.

Wat opvalt is dat de parkeerdruk in de De Genestetweg, de Verlengde Koepellaan, Bloemendaalseweg-Noord, Kerkplein en Rustenburgherweg ook op zondagochtend om 8.15 uur hoog is. Hierdoor is er in die straten beperkt overloop mogelijk vanuit het winkelgebied en ontstaat zoekverkeer op drukke momenten in het winkelgebied. Verwacht wordt dat hier zowel winkelbezoekers als werknemers van winkels parkeren. Bewoners van deze straten ervaren naar verwachting dat het moeilijk is een parkeerplaats te vinden dicht bij hun woning tijdens openingstijden van het winkelgebied.

Doorsnedetellingen

De doorsnedetellingen laten zien dat in absolute zin er meer fietsers in het winkelgebied rijden dan auto's. De tellingen laten verder ook zien dat ongeveer 70 % van het autoverkeer dat het winkelgebied in rijdt aan de zuidkant het gebied aan de noordkant verlaat. Tijdens het onderzoek is ter hoogte van de De Genestetweg geconstateerd door de waarnemer dat een deel van het verkeer hier de Bloemendaalseweg verlaat en dat ook vaak pas op het laatste moment besluit vermoedelijk wanneer gezien wordt dat er verderop in de Bloemendaalseweg geen parkeerplaats beschikbaar is. Dit ondersteunt het vermoeden van het parkeeronderzoek dat er met name op de De Genestetweg en de Verlengde Koepellaan sprake is van zoekverkeer.

Op de Koepellaan rijdt er vooral autoverkeer het gebied uit richting de Mollaan (op vrijdag 201 auto's in 2 uur), tijdens de tellingen op de vrijdag waren er slechts 27 auto's in 2 uur die het gebied via de Koepellaan in rijden. De verwachting is dan ook dat een deel van het verkeer dat in het gedeelte rondom de Albert Heijn parkeert het gebied via de Zomerzorgelaan en Koepellaan verlaat. Maar ook verkeer dat verderop in het winkelgebied geparkeerd heeft het gebied via de De Genestetweg via de Verlengde Koepellaan het gebied via de Koepellaan verlaat.

In absolute aantallen gaat het over beperkte hoeveelheden verkeer. Echter met name in de smalle straten kan dit als hinderlijk ervaren worden.

BIJLAGE: DOORLOPENDE PARKEERDRUKMETING WINKELGEBIED

Tellingen per wegvak

Vrijdag 15:30 - 17:30						
Wegvak						
A	B	C	D	Fout geparkeerd	Totaal	
6	8	18	6	2	38	
6	8	19	8	1	41	
5	7	20	7		39	
6	5	19	5	2	35	
6	7	17	4	1	34	
6	7	14	4	1	31	
6	5	19	7	1	37	
5	7	18	6	1	36	
7	7	21	6	3	41	
5	6	19	7	1	37	
6	3	16	5	1	30	
6	4	16	7	1	33	
6	6	19	8	3	39	
6	5	20	8	3	39	
7	5	19	8	3	39	
7	7	19	6	3	39	
8	7	19	7	3	41	
6	6	20	8	3	40	
5	8	18	6	2	37	
7	8	21	3	4	39	
7	7	19	6	3	39	
6	9	15	7	2	37	
6	8	16	6	1	36	
6	7	18	6	2	37	
6	7	17	5	2	35	

Zaterdag 13:00 - 15:00						
Wegvak						
A	B	C	D	Fout geparkeerd	Totaal	
6	6	20	8	3	40	
4	7	18	7	1	36	
5	6	18	8		37	
6	7	17	9	2	39	
6	6	18	8	1	38	
6	7	17	8	3	38	
6	10	18	6	3	40	
6	10	17	6	2	39	
6	8	20	8	2	42	
5	8	20	7	2	40	
6	8	20	9	3	43	
5	9	22	9	6	45	
6	8	21	8	4	43	
6	8	21	8	3	43	
6	8	20	8	2	42	
6	8	20	8	3	42	
6	9	21	8	3	44	
6	8	23	8	4	45	
6	10	21	7	6	44	
7	6	20	5	3	38	
7	7	20	8	3	42	
7	7	18	7	2	39	
6	8	21	6	3	41	
6	8	20	6	3	40	
5	8	18	7	1	38	

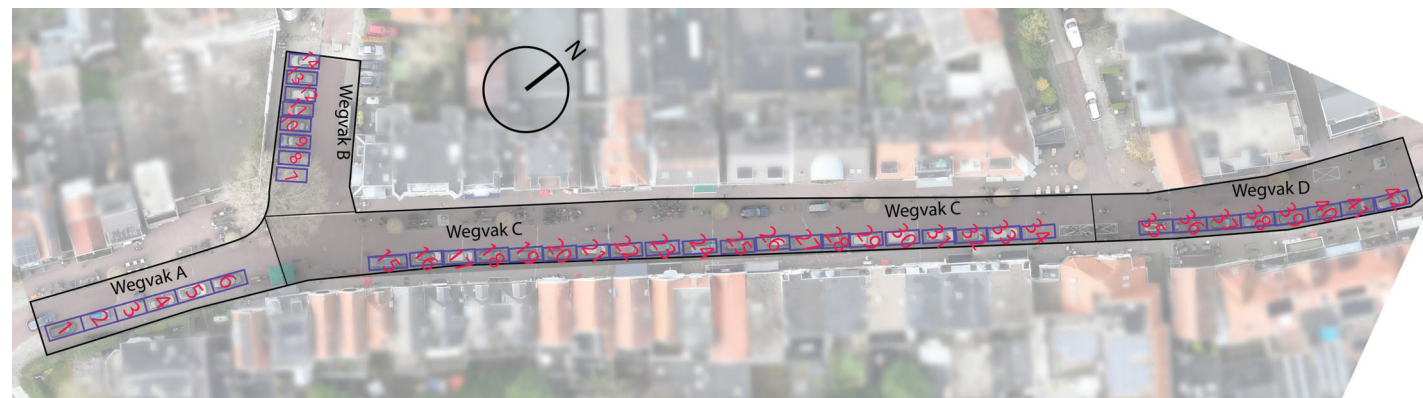




BIJLAGE: PARKEERDRUK BLOEMENDAALSEWEG EN AANGRENZENDE STRATEN
VRIJDAG OM 15.30 UUR

Zaterdag 13:00 - 15:00

Tijdstip	13:00:00	13:05:00	13:10:00	13:15:00	13:20:00	13:25:00	13:30:00	13:35:00	13:40:00	13:45:00	13:50:00	13:55:00	14:00:00	14:05:00	14:10:00	14:15:00	14:20:00	14:25:00	14:30:00	14:35:00	14:40:00	14:45:00	14:50:00	14:55:00	15:00:00	
Parkeerplek																										
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	



IV

BIJLAGE: PARKEERDRUK BLOEMENDAALSEWEG EN AANGRENZENDE STRATEN
ZATERDAG OM 13.00 UUR



V

BIJLAGE: PARKEERDRUK BLOEMENDAALSEWEG EN AANGRENZENDE STRATEN
ZATERDAG OM 15.00 UUR







VI

BIJLAGE: PARKEERDRUK BLOEMENDAALSEWEG EN AANGRENZENDE STRATEN
ZONDAG OM 8.15 UUR





C. Modelanalyse voorgestelde wijzigingen verkeerscirculatie centrum Bloemendaal (Witteveen+Bos)

NOTITIE

Onderwerp Modelanalyse voorgestelde wijzigingen verkeerscirculatie centrum Bloemendaal
 Project Nieuw Authentiek Bloemendaal
 Opdrachtgever Gemeente Bloemendaal
 Projectcode 144753
 Projectleider Ing. J.M.W. Akkerman
 Status Definitief
 Datum 13 maart 2026
 Referentie 144753/26-004.049
 Classificatie W+B Projectgerelateerd

Auteur(s) Ing. J.M.W. Akkerman
 Gecontroleerd door S.A. Veenstra MSc
 Goedgekeurd door Ing. J.M.W. Akkerman
 Paraaf

Bijlage(n) -

Aan Gemeente Bloemendaal
 Kopie

1 INLEIDING

Al vroeg in het project *Nieuw Authentiek Bloemendaal* bleek verkeer en parkeren een belangrijk thema te zijn. Niet alleen de winkelstraat zelf, maar juist ook de omliggende wegen zijn daarbij meegenomen. Op sommige plekken is namelijk veel zoekverkeer naar een parkeerplek, wat zorgt voor onnodige extra verkeersbewegingen in en rond de winkelstraat. Witteveen+Bos heeft dit zoekverkeer in een eerdere fase van het project in kaart gebracht en samen met VE-R de gemeente geadviseerd over de verkeerscirculatie. Dat heeft geresulteerd in een ontwerpvoorstel waarbij de rijrichting in de winkelstraat verandert en ook in enkele omliggende wegen de verkeerscirculatie wordt aangepast.

Maar bij veranderingen ontstaan ook nieuwe zorgen. Deze zorgen zijn geuit als ingezonden commentaar op het schetsontwerp. Daarbij gaat het veelal over verkeersintensiteiten van de toekomstige situatie. Zorgen die de gemeente serieus genomen heeft door aanvullend onderzoek te laten doen naar de mogelijke gevolgen van deze maatregel.

De effecten van de voorgestelde verkeerscirculatie op de verkeersintensiteiten in de verschillende straten zijn onderzocht met een op maat gemaakt verkeersmodel dat gebruik maakt van openbare data, aangevuld met verkeerstellingen. Het model geeft inzicht in welke straten er naar verwachting een toename of juist een afname van de hoeveelheid verkeer te verwachten is. Hoe deze analyse uitgevoerd is, wordt verder toegelicht in deze notitie en welke conclusies daaruit getrokken worden.

2 VERKEERSMODELANALYSE

Voor de analyse van de toekomstige situatie met een op maat gemaakt verkeersmodel is een aantal stappen uitgevoerd die in deze paragraaf toegelicht worden.

Stap 1. Van Regionaal naar Op-maat-gemaakt model

Een regionaal verkeersmodel is een digitaal instrument dat inzicht geeft in huidige en toekomstige verkeers- en vervoerstromen binnen een bepaalde regio. Het simuleert hoe mensen zich verplaatsen via verschillende modaliteiten (auto, fiets, OV) en helpt overheden bij het nemen van beslissingen over infrastructuur, ruimtelijke ordening en milieueffecten.

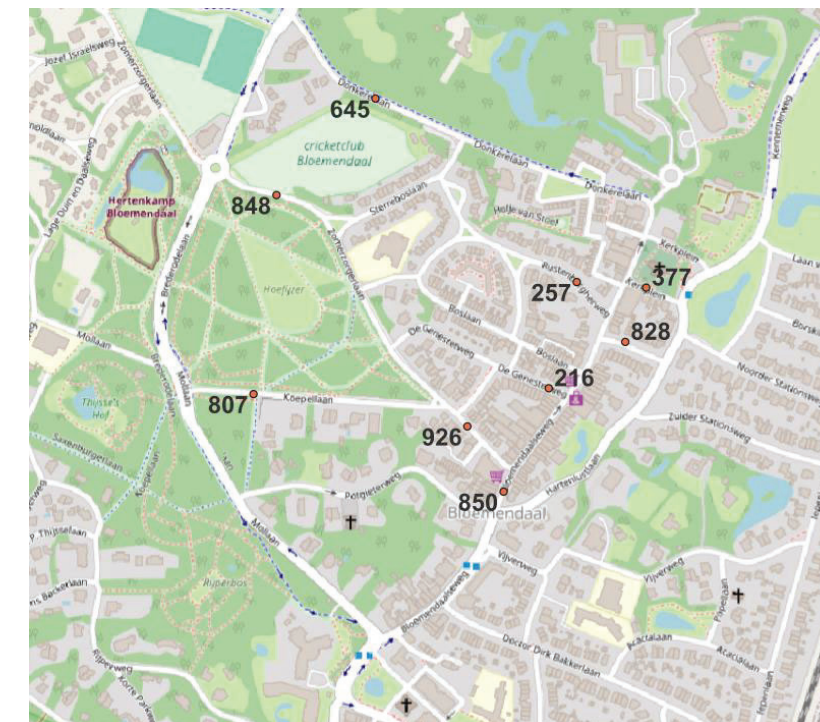
Bloemendaal is opgenomen in het regionale verkeersmodel Zuid-Kennemerland dat in beheer is bij de provincie Noord-Holland. Dit verkeersmodel is echter te grof om uitspraken te doen voor de verkeerscirculatie in het centrumgebied van Bloemendaal en al helemaal om naar individuele straten in Bloemendaal te kijken. Om die reden is ervoor gekozen om een verkeersmodel op maat te maken op basis van openbaar beschikbare data zoals aantallen woningen, CBS verplaatsingsdata, wegenstructuur en herkomst- en bestemmingrelaties van het verkeer in Bloemendaal.

In tegenstelling tot een regionaal verkeersmodel biedt dit maatwerkmodel specifiek inzicht in de lokale verkeersontwikkelingen.

Stap 2. Kalibreren model door middel van verkeerstellingen november 2025

Het op maat gemaakte verkeersmodel gaf al goede inzichten in de toekomstige situatie en gevolgen van het nieuwe ontwerp. Aanvullend zijn in november 2025 verkeerstellingen uitgevoerd in Bloemendaal om meer inzicht te krijgen in de hoeveelheid verkeer op een aantal wegen. De tellingen zijn daarnaast gebruikt om het verkeersmodel voor de bestaande situatie te kalibreren. In afbeelding 2.1 zijn de tellocaties en getelde hoeveelheid verkeer op een gemiddelde weekdag in november 2025 weergegeven.

Afbeelding 2.1 Tellocaties en hoeveelheid verkeer op een gemiddelde weekdag in november 2025 beide rijrichtingen samen voor zover van toepassing



De verkeerstelling is uitgevoerd met behulp van telsingen met uitzondering van het telpunt tegenover de Albert Heijn waarvoor gebruik gemaakt is van een openbaar telpunt in Telraam.nl

Stap 3. Analyse effecten van de voorgestelde wijzigingen van de verkeerscirculatie

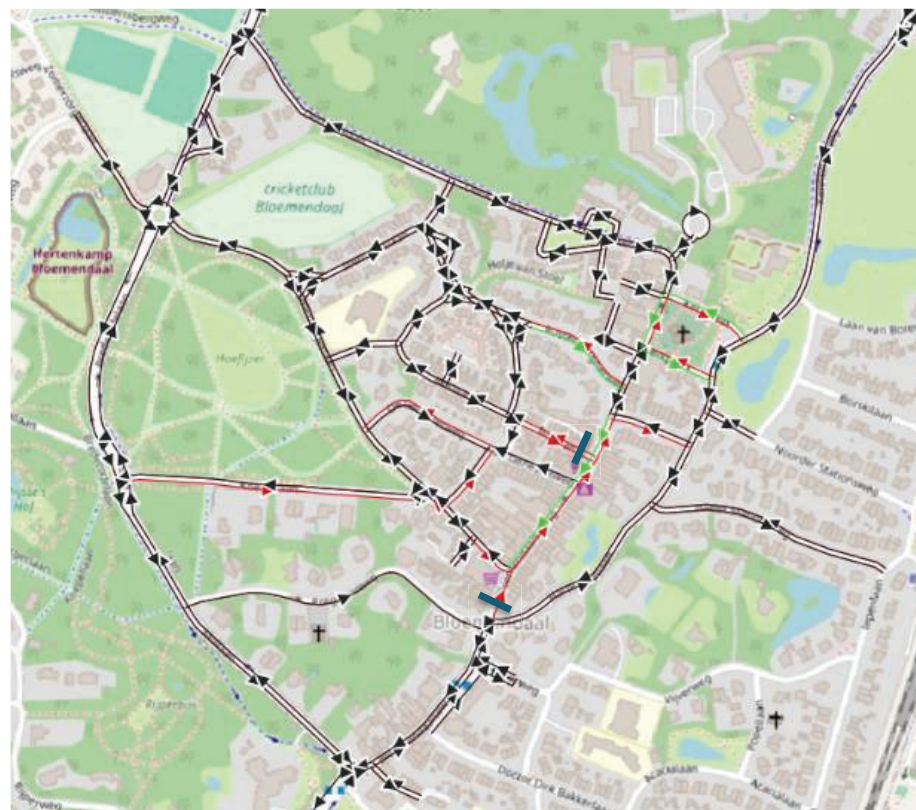
In het gekalibreerde verkeersmodel zijn de volgende wijzigingen in de verkeerscirculatie opgenomen:

- het omdraaien van de rijrichtingen in de Bloemendaalseweg en enkele omliggende wegen;
- het afsluiten van de Bloemendaalseweg ter hoogte van de Albert Heijn;
- het afsluiten van de Boslaan voor autoverkeer dat op de Bloemendaalseweg rijdt;
- het veranderen van tweerichtingverkeer naar éénrichtingverkeer in sommige straten.

Met het verkeersmodel zijn de effecten van de nieuwe verkeerscirculatiestructuur bepaald. Daarbij is gekeken naar hoe het verkeer zich naar verwachting zal verdelen in Bloemendaal en welke effecten er zijn op de bereikbaarheid in het gebied. Het blijft weliswaar een modelmatige benadering: de uitkomsten zijn gebaseerd op aannames, beschikbare verkeersdata en verwacht gedrag van weggebruikers. Door de tellingen te gebruiken voor de kalibratie van het model geven de resultaten echter wel een goede indicatie van de toekomstige verkeerssituatie. Zoals met elk model kunnen de resultaten uit het model in de praktijk licht afwijken van de realiteit. Dat laatste wordt dan vooral veroorzaakt door veranderingen in de relaties tussen herkomsten en bestemmingen en het gegeven dat het verkeersmodel uitgaat van de kortste route en niet zozeer de meest aantrekkelijke route.

In afbeelding 2.2 zijn de rijrichtingen weergegeven die in het verkeersmodel gebruikt zijn voor de toekomstige situatie. Met groen zijn nieuwe rijrichtingen weergegeven, met rood zijn rijrichtingen weergegeven die in de toekomst niet meer toegestaan zijn en met zwart zijn de onveranderde rijrichtingen weergegeven. Daarnaast geven de donkerblauwe balken in de Bloemendaalseweg en de Boslaan aan waar een 'knip' in het netwerk wordt gemaakt.

Afbeelding 2.2 Rijrichtingen in het verkeersmodel inclusief gewijzigde rijrichtingen

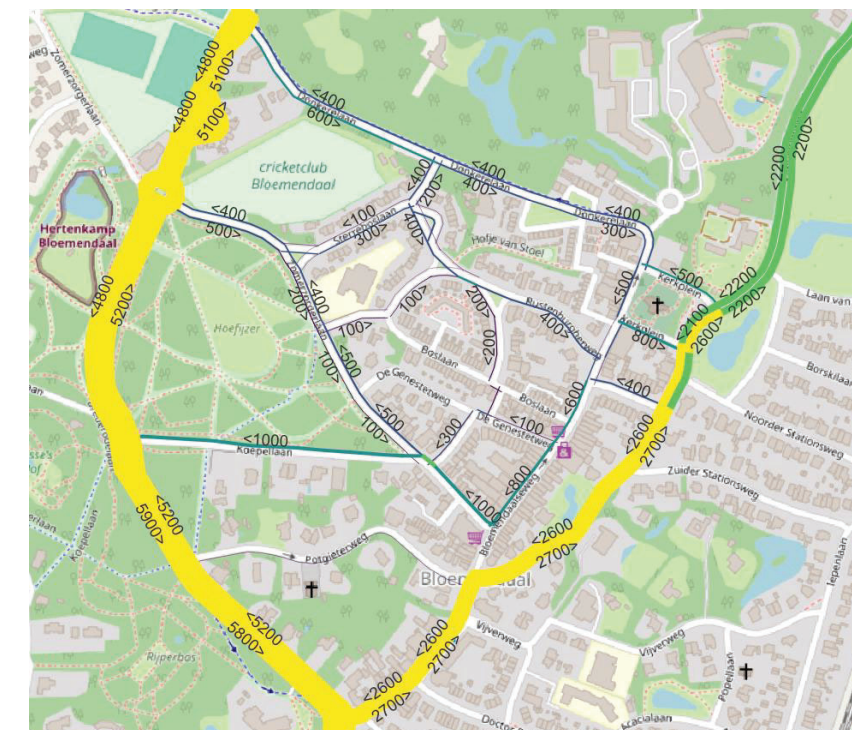


Voor de analyse van de verkeerscirculatiemaatregelen is als aanname gehanteerd dat de hoeveelheid verkeer gelijk blijft en alleen de routes van het verkeer veranderen. Daardoor ontstaat een goed beeld van hoe de verkeersstromen door Bloemendaal gaan wijzigen als gevolg van het plan.

In afbeelding 2.3 is de berekende hoeveelheid verkeer voor het centrumgebied opgenomen. In afbeelding 2.4 zijn de verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur weergegeven. De grootste toenames in absolute aantallen zitten op de Koepellaan, het Kerkplein en de Donkerelaan. Het model laat zien dat de aantallen nog steeds goed passen binnen de CROW richtlijnen voor een erftoegangsweg¹. Een toename is ook te zien in de Rustenburgerlaan west. Deze straat wordt aantrekkelijker als aanrijroute voor het centrum voor verkeer dat uit het noordwesten komt. Omdat de Mollaan beter toegerust is voor de stijging, kan overwogen worden de inrichting van de Mollaan en de aansluiting met de Rustenburgerweg zo te veranderen dat de toename van het verkeer ook het oostelijke deel van de Mollaan gaat gebruiken in plaats van de Rustenburgerweg. Dat is nog niet in het model verwerkt. Wel is een dergelijke inrichting op de kruising van de Bloemendaalseweg met de Genestetweg voorzien om te voorkomen dat deze route te aantrekkelijk wordt voor het verlaten van de Bloemendaalseweg.

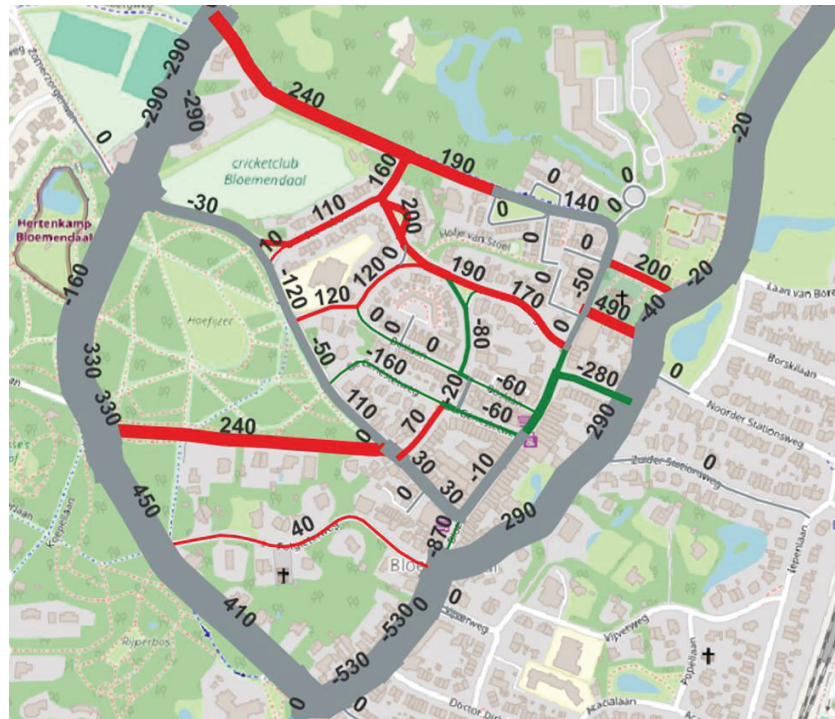
Het model laat ook zien dat de intensiteit van de Bloemendaalseweg zelf kleiner wordt, zoals ook de bedoeling van het ontwerp is. Ook de belasting op de omliggende straten wordt, met uitzondering van de hiervoor genoemde straten, lager. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Rustenburgerweg oost, Boslaan en Genestetweg.

Afbeelding 2.3 Berekende hoeveelheid verkeer in de nieuwe wegenstructuur in aantallen per weekdag



¹ Volgens de richtlijnen van het CROW wordt voor erftoegangswegen doorgaans een maximale verkeersintensiteit van circa 3.000 tot 4.000 voertuigen per etmaal gehanteerd.

Afbeelding 2.4 Verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur in aantallen voertuigen per weekdag



NB: In de rechter afbeelding zijn verschillen ten opzichte van de huidige verkeersstructuur met rood weergegeven als het een toename van meer dan 25 % ten opzichte van de huidige situatie is en met groen als het een afname van meer dan 25 % ten opzichte van de huidige situatie is. Bij de grijs gekleurde wegen is het verschil kleiner dan 25 %.

3 CONCLUSIE

Als gevolg van de aangepaste verkeerscirculatie vindt een verschuiving van de verkeersstromen plaats. Specifiek is gekeken naar locaties waar veranderingen worden verwacht, zoals de Rustenburgerweg, het Kerkplein en de Donkerelaan. Het verkeer op het Kerkplein kent een toename. Het verkeer op de Rustenburgerweg west kent een toename, en komt uit de andere richting. Bij de Rustenburgerweg oost is een afname te zien. Bovendien is in het nieuwe ontwerp deze weg als een éénrichtingsverkeersweg voorzien, waardoor de inrichting verbeterd kan worden.

In de wegenclassificatie van de gemeente Bloemendaal is het centrumgebied aangemerkt als een verblijfsgebied met voornamelijk erftoegangswegen. Een uitzondering hierop vormt de Hartenlustlaan, die recent is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Volgens de richtlijnen van het CROW wordt voor erftoegangswegen doorgaans een maximale verkeersintensiteit van circa 3.000 tot 4.000 voertuigen per etmaal gehanteerd. In afbeelding 2.3 is duidelijk zichtbaar dat de hoeveelheid verkeer in absolute zin passend blijft binnen de wegencategorie erftoegangsweg.

Zoals gezegd zijn er weliswaar verschillen ten opzichte van de huidige situatie maar blijft ook op de plekken waar een verschuiving optreedt en er een toename van het verkeer is dit passend bij de functie en inrichting van de betreffende wegen als erftoegangsweg.



Bloemendaal

