



Betreft: Engelandlaan nog altijd niet veilig, herinrichting conform raadsbesluit noodzakelijk

Geachte wethouder,

Op 15 maart 2018 is het **'Raadsbesluit Burgerinitiatief verkeersveilige Europawijk (Engelandlaan geen racebaan)'** (2018/125514) unaniem aangenomen. Daarin besluit de raad:

1. het college op te dragen op de kortst mogelijke termijn tijdelijke maatregelen te treffen om de Engelandlaan zo in te richten dat er niet harder dan 30 kilometer gereden kan worden...;
2. het college op te dragen de raad over deze maatregelen te informeren;
3. het college op te dragen een onderzoek in te stellen over permanente maatregelen om de Engelandlaan en de Europawijk te herinrichten als een 30 kilometer gebied...

Punt 1. is deels uitgevoerd maar ook weer deels teruggedraaid: het zuidelijk deel van de laan heeft weliswaar drempels gekregen, maar die zijn aan de noordkant alweer verwijderd; daar zijn alleen twee wegversmallingen gebleven.

Punt 3. ligt nu voor. Een permanente inrichting van de Engelandlaan tot 30 km gebied moet plaatsvinden volgens de uitgangspunten van HIOR Schalkwijk.

Situatieschets

- De huidige situatie was acceptabel als tijdelijke oplossing, maar zeker niet als permanente inrichting.
- De verkeersdruk is door betere doorstroming Europaweg al aardig afgenomen.
- De Engelandlaan kan volgens de verkeerspolitie in de huidige staat niet worden betiteld als een 30km-weg en is nog steeds een grijze weg.
- De wegversmallingen geven nu opstoppingen waarbij de auto's, brommers en scooters de fietsers in de weg zitten.
- De drempels aan de noordkant van de Engelandlaan zijn alweer verwijderd.
- De afstand tussen de wegversmallingen aan de zuidkant leidt ertoe dat veel auto's tussen twee versmallingen versnellen om als eerste bij de volgende versmalling te zijn. Hierdoor wordt er hard geremd, opgetrokken, geremd en weer opgetrokken. Dit leidt tot irritatie bij tegenliggers. Er wordt hard gereden en afgeremd (geluidsoverlast, verontreiniging en verkeersonveiligheid).
- Ook de Belgiëlaan is tekort gedaan, de Europawijk veiliger maken is niet gelukt.

Verergering

De verkeersdruk en het aantal fietsers zal nog verder toenemen door de komst van de nieuwe Rudolf Steinerschool. Ook komen er meer fietsers via de pont op kruispunt Belgiëlaan en is de populariteit van grote auto's (SUV's) de laatste jaren toegenomen. Dit geeft allemaal meer druk op de laan en met name de fietsers komen hierbij in het gedrang.

Huidige stand van zaken in de wijk

De wijk is niet tevreden, de huidige tijdelijke maatregelen zijn niet geschikt voor permanente inrichting. Het raadsbesluit van 2018 zou voor hen gewoon moeten worden uitgevoerd om de Engelandlaan in te richten als 30km zone.

Wat behelst het plan voor permanente inrichting?

Voor de permanente inrichting van de Engelandlaan tot 30 km gebied worden de uitgangspunten gehanteerd uit het HIOR Schalkwijk. Het HIOR is bedoeld als beleidskader voor het definitief (her)inrichten van straten in de stad, zie bijlage 1. Het profiel voor een 30 km 'erftoegangsweg' zorgt ervoor dat bestuurders niet worden verleid om harder te rijden dan 30 km/uur.

Voor het bepalen van de aanlegkosten is een schetsontwerp opgesteld. Het schetsontwerp is tot stand gekomen in samenspraak met het actiecomité "Engeland geen racebaan", de wijkraad Europawijk, de verkeerspolitie, busmaatschappij Connexion, de concessiebeheerder van Provincie Noord-Holland, Veilig Verkeer Nederland, Werkgroep Verkeer Schalkwijk en de Fietsersbond.

Argumentatie

Er zijn vanuit meerdere oogpunten argumenten aan te voeren om het raadsbesluit van 2018 gewoon uit te voeren: het milieu, de verkeersveiligheid en woongenot.

1. Milieu

In het kader van Haarlem Klimaatneutraal in 2030 stimuleert de gemeente openbaar vervoer, fietsen en lopen in Haarlem. Tussen de drempels die ver uit elkaar liggen rijden veel auto's alsnog hard. Het optrekken en afremmen van verkeer geeft veel extra verontreiniging en geluidsoverlast.

2. Veiligheid voor fietsers

De fietser komt in het gedrang. Auto's remmen hard af voor de wegversmallingen en stellen zich op de fietsstrook op, waardoor fietsers er niet langs kunnen, moeten ook afremmen of zelfs stoppen en afstappen. Jonge fietsers en kwetsbare ouderen fietsen nu liever op de stoep. Voorrang voor fietsers kent een breed draagvlak in de partijen (zie bijlage 2, overzicht verkiezingsprogramma's).

3. Woongenot van bewoners direct aan de Engelandlaan is in het gedrang

Geluidsoverlast van hardrijdende auto's en scooters. Hard rijden, afremmen en weer hard optrekken geeft meer geluid en meer verontreiniging. Bewoners aan de laan zullen beamen dat de kozijnen aan de laanzijde zwart zijn van de uitlaatgassen.

Enkele tegenargumenten kunnen worden ontkracht:

1. Kapitaalvernietiging door de Engelandlaan nu aan te pakken?

Bij het nemen van het raadsbesluit was dit geen argument. De kapitaalvernietiging heeft in 2008 plaatsgevonden toen de Engelandlaan verkeerd werd ingericht. Alle betrokken partijen zijn het erover eens dat de laan toen niet goed is uitgevoerd: wijkbewoners, actiecomité Engelandlaan geen racebaan, Fietsersbond, wijkraad en verkeersgroep, Veilig Verkeer Nederland, de verkeerspolitie maar ook ingenieursbureau Antea vinden allemaal dat de laan te veel uitnodigt voor hard rijden. De Engelandlaan is ook technisch zo goed als afgeschreven, de staat van het wegdek is slecht, er zitten diepe scheuren tussen de zwarte en rode weggedelen waar fietsers en scooters in terechtkomen, dit levert gevaar op. Ook de belijning op de weg is de afgelopen 12 jaar al vrijwel volledig weggesleten. Kapitaalvernietiging is nu niet aan de orde. Nog 10 jaar wachten lijkt onmogelijk; laat staan nog 15 tot maar liefst 20 jaar.

4. Connexxion zou moeite hebben met drempels zoals op de zuidkant Engelandlaan?
De Connexxion bus heeft geen moeite met de drempels, blijkens de route die de Rijopleiding Connexxion Academy met regelmaat neemt over de zuidkant Engelandlaan en bussen daar zonder problemen over drie fikse drempels gaan.

5. Kosten van inrichting te hoog?

Een goede inrichting vergt weliswaar een investering maar heeft een afschrijving van tientallen jaren.

Geloofwaardigheid van het lokale bestuur staat op het spel; belofte waarmaken.

De wijk is akkoord gegaan met een tijdelijke inrichting, mits er binnen een paar jaar een structurele inrichting zou komen waarbij het verkeer niet harder dan 30 km/u zou kunnen rijden.

In de huidige inrichting kan veel harder worden gereden dan 30 km/u. Aan de noordkant zijn de drempels verwijderd, hier zijn alleen nog twee wegversmallingen, poortjes die het verkeer alleen afremmen als er tegenliggers zijn. Automobilisten strijden nu om als eerste bij de poortjes te zijn en rijden hiervoor soms extreem hard. En ook buiten de spits wordt er veel te hard gereden, zeker geen 30.

De raad nam in 2018 unaniem het burgerinitiatief aan, om de gehele Europawijk in te richten als 30km-zone en het grootste probleem om de Engelandlaan direct aan te pakken. Deze huidige inrichting permanent maken doet geen recht aan dit raadsbesluit.

De gedane belofte in het raadsbesluit moet nu worden waargemaakt en de Engelandlaan kan daarbij als voorbeeld dienen van hoe een racebaan kan worden omgevormd tot een fietsvriendelijke woonlaan.

Wij vragen de raad dan ook om de Engelandlaan in te richten als 30km-zone en een veilige Europawijk te creëren.

Hoogachtend,
Actiecomité **Engelandlaan geen racebaan!**

Sywert Schadenberg, woordvoerder



Bijlage 1: De permanente maatregelen volgens de HIOR

- Versmallen van de rijbaan. Het asfalt wordt vervangen door klinkers;
- Vervallen van de fietsstroken. Fietsers moeten op de rijbaan rijden;
- Aanpassen van de kruisingen. Deze worden uitgevoerd als gelijkwaardige kruisingen;
- Aanbrengen van verkeersdrempels en plateaus.

Als gevolg hiervan moeten ook de aangrenzende parkeervakken en trottoirs worden aangepast voor het verkrijgen van een goede aansluiting op de bestaande situatie. De bestaande groenvoorzieningen en kabels en leidingen blijven ongewijzigd.

Bijlage 2: Relevante elementen voor fietsen in verkiezingsprogramma's 2018-2022

Groenlinks

We belonen bewoners die kiezen voor een autoloze straat en geen auto bezitten. We actualiseren het uitvoeringsprogramma Fiets (2006) en pakken de knelpunten aan. Fietspaden worden – waar nodig – 2 tot 2,5 meter breed en fietsstroken 1,7 meter. De (snor)scooter gaat van het fietspad af.

PvdA

Fiets Het fietsgebruik stijgt nog steeds. De PvdA vindt dat een goede ontwikkeling. Niet alleen is fietsen goed voor de gezondheid, maar het is ook een milieuvriendelijke vervoerwijze. In de stad behoort het fietsverkeer zo veel mogelijk de ruimte te krijgen.

VVD

De gemeente neemt extra maatregelen om de uitstoot van fijnstof en CO2 terug te dringen. Fietsers willen prettig en veilig door de gemeente kunnen rijden. Vrij liggende fietspaden en fietstunnels dragen daaraan bij.

D66

Fietsen is niet alleen een gezonde manier om van A naar B te komen maar het is ook beter voor het milieu dan de auto of scooter. Voor veel mensen is de fiets ook de makkelijkste manier om zich binnen de stad te verplaatsen. D66 vindt het daarom belangrijk om het fietsverkeer zo goed mogelijk te faciliteren. D66 hanteert hierbij het uitgangspunt dat de fietser centraal moet staan. Dat kan door meer dan nu echt in gesprek te gaan met de daadwerkelijke gebruikers van het fietspad. Moderne technieken, zoals social design, kunnen leiden tot betere oplossingen met meer draagvlak. Voorrang op doorgaande fietspaden D66 vindt dan ook dat bij de inrichting van de verkeersnetwerken in de stad, de fiets met de voetganger op de eerste plaats moet staan. Doordat Haarlem langgerekt en smal is, moeten voor een goede doorstroming van het fietsverkeer de noord-zuidroutes van goede kwaliteit zijn. Goed onderhouden, breed genoeg, zonder onnodige bochten en met zo veel mogelijk voorrang voor de fiets op kruispunten. Brede fietspaden: diverse groepen maken gebruik van de fietspaden – wankel 5-jarigen op weg naar school, ouders met volle bakfietsen, mensen op een racefiets, naar school fietsende pubers en tot slot mensen op ebikes, bromfietsen en scooters. D66 constateert dat bijna alle fietspaden in Haarlem te smal zijn om ruimte te bieden aan deze verkeersdeelnemers. D66 bepleit dat alle fietspaden de komende jaren riant verbreed worden, zodat fietsers de ruimte krijgen. Dat dat ten koste gaat van de ruimte voor het autoverkeer neemt D66 voor lief. D66 begrijpt dat het niet mogelijk is om alle fietspaden in een keer aan te pakken. De verbreding van andere fietspaden gebeurt bij voorkeur als er groot onderhoud aan de weg plaatsvindt.

CDA

Veilig op de fiets – gezond, goed voor milieu en doorstroming Na lopen, is fietsen het goedkoopste en schoonste vervoersmiddel. Fietsen moet dan ook voldoende ruimte krijgen in Haarlem. Fietsers moeten in staat zijn om goed, snel en veilig door te kunnen fietsen.

Trots

Fietspaden zijn van goede kwaliteit en goed berijdbaar, ze worden regelmatig onderhouden om lek rijden te voorkomen.

Actiepartij

Fietsen is een sociale, gezonde en duurzame manier van verplaatsen. Vooral in het centrum wordt veel gefietst, in buitenwijken veel minder. Het fietsverkeer in Haarlem is aangewezen op de drukke doorgaande wegen: daar liggen de fietspaden. Het is niet erg gezond om tussen druk verkeer te fietsen dus dienen er onafhankelijke fietsroutes te komen door de

wijken rond het centrum. Deze routes moeten dan ook geschikt zijn voor sportfietsers, skaters en hardlopers.

Christenunie

Er moet meer worden geïnvesteerd in fietsvoorzieningen. Inzet moet zijn om het fietsgebruik te laten groeien naar tenminste 50% van alle ritten in Haarlem tot 7,5 km. Fietsroutes moeten comfortabel zijn en worden daarom uitgevoerd in rood asfalt. Slecht onderhouden fietspaden zoals langs de Rijksstraatweg en de Prins Bernhardlaan worden aangepakt. Fietsroutes worden bij sneeuw schoongeveegd. Op de drukste fietsroutes worden fietspaden bij groot onderhoud of reconstructie waar mogelijk verbreed om fietsfiles te voorkomen en meer ruimte te bieden voor ebike en bakfiets. De doorstroming op drukke punten voor fietsers wordt verder verbeterd door aanpassing van krappe bochten en meer voorrang bij verkeerslichten. De gemeente gaat bij nieuwbouw of herstructurering van wijken uit van het fietsverkeer en richt wijken fiets- en kindvriendelijk in. Fietsroutes worden waar mogelijk van het overige verkeer gescheiden. Paaltjes op fietspaden veroorzaken veel ongelukken. Deze worden zoveel mogelijk verwijderd. Ook 30 km-straten met veel autoverkeer zoals de Merovingenstraat in de Slachthuisbuurt worden fietsvriendelijk ingericht door realisatie van ruime fietsstroken. Er komen in Haarlem meer fietsstraten waar de auto 'te gast' is en fietsstroken zijn geasfalteerd. De gemeente zorgt voor een veilige schoolomgeving en veilige fietsroutes naar de scholen.

Ouderenpartij

Een goede mobiliteit in onze stad met druk verkeer vereist altijd de focus op veiligheid voor alle mensen op de straat. Dat betekent separate fietspaden en niet experimenteren met de veiligheid van fietsers.

bron: fietsersbond