



# Doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan

Programma van Eisen

Gemeente Haarlem

2 december 2022

Project Doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan  
Opdrachtgever Gemeente Haarlem

Document Programma van Eisen  
Status Concept 04  
Datum 2 december 2022  
Referentie 124096/22-017.498

Projectcode 124096  
Projectleider Ing. M.P. van de Graaff  
Projectdirecteur Ir. R.P.N. Pater

Auteur(s) F.S. Vessies MSc, J.B.V. Bodar BSc  
Gecontroleerd door A. Vellekoop MSc  
Goedgekeurd door Ing. M.P. van de Graaff

Paraaf



Adres Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.  
Leeuwenbrug 8  
Postbus 233  
7400 AE Deventer  
+31 (0)570 69 79 11  
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 veeelvoudigd 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

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
1.2	Projectscope	7
1.3	Doelstelling rapportage	8
1.4	Procesbeschrijving	8
1.5	Leeswijzer	8
<b>2</b>	<b>AANPAK TOT PVE</b>	<b>10</b>
2.1	Bronnenlijst	10
2.2	Input stakeholders	11
2.3	Afweging ontwerpkeuzes	12
<b>3</b>	<b>LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN</b>	<b>14</b>
3.1.1	Lodewijk van Deysellaan - Noord	15
3.1.2	Lodewijk van Deysellaan - Midden	16
3.1.3	Lodewijk van Deysellaan - Zuid	16
3.5	Varianten inrichting Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat	20
3.6	Advies verkeersrichting	21
3.7	Advies indeling wegprofiel	21
3.7.1	Lodewijk van Deysellaan Noord	22
3.7.2	Lodewijk van Deysellaan Midden	22
3.7.3	Lodewijk van Deysellaan Zuid	23
3.8	Beslispunten	24
3.8.1	Beslispunten	24
<b>4</b>	<b>PIM MULIERLAAN</b>	<b>25</b>
4.1	Huidige situatie	25
4.2	Uitgangspunten	26
4.3	Overweging Pim Mulierlaan als fietsstraat in relatie tot tellingen	27
4.4	Input KES-gesprekken	29
4.5	Varianten Pim Mulierlaan	30
4.6	Advies indeling wegprofiel	30

4.7	Beslispunten	31
<b>5</b>	<b>KRUISPUNTEN</b>	<b>32</b>
5.1	Kruising Orionbrug - Pim Mulierlaan en aangrenzend wegvak Lodewijk van Deysellaan	32
5.1.1	Huidige situatie	32
5.1.2	Input KES-gesprekken	33
5.1.3	Onderzoek fietsers in de voorrang	34
5.1.4	Beslispunten	35
5.2	Kruising Lodewijk van Deysellaan met Laurens Reaellaan	35
5.2.1	Huidige situatie	36
5.2.2	Input KES-gesprekken	36
5.2.3	Onderzoek	37
5.2.4	Beslispunten	37
5.3	Kruising Stuyvesantbrug	37
5.3.1	Huidige situatie	38
5.3.2	Input KES-gesprekken	38
5.3.3	Onderzoek fietsers in de voorrang	39
5.3.4	Beslispunten	39
<b>6</b>	<b>GROENVOORZIENINGEN</b>	<b>40</b>
6.1	Huidige situatie	40
6.2	Uitgangspunten	41
6.3	Input KES-gesprekken	41
6.4	Afweging groenvoorzieningen	42
6.5	Beslispunten	42
<b>7</b>	<b>ONDERGRONDSE VOORZIENINGEN</b>	<b>43</b>
7.1	Huidige situatie	43
7.2	Uitgangspunten	43
7.3	Input KES-gesprekken	44
7.4	Afweging ontwerpkeuzes	44
7.5	Beslispunten	44
<b>8</b>	<b>DUURZAAMHEID</b>	<b>45</b>
	Laatste pagina	46

	<b>Bijlage(n)</b>	<b>Aantal pagina's</b>
I	Beleid	4
II	Overzicht klanteisen KES gesprekken	6
III	Afweging dwarsprofiel Lodewijk van Deysellaan Midden en Zuid	6
IV	Afweging dwarsprofiel Pim Mulierlaan	7
V	PvE-schets en overzicht wegprofielen	7

# 1

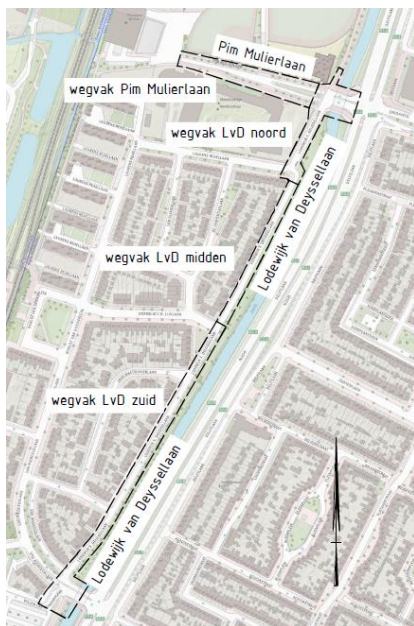
## INLEIDING

### 1.1 Projectomschrijving

#### Doorfietsroute Kennemerland

Verschillende gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben een gezamenlijke uitvoeringsagenda opgesteld voor de aanleg en opwaardering van fietsroutes. De Doorfietsroute Kennemerland is één van deze routes en loopt vanuit Uitgeest (via Haarlem) naar Heemstede. Door de toename van elektrische fietsen is het eenvoudiger om langere afstanden af te leggen per fiets. Op dit moment maken fietsers in Haarlem vooral gebruik van de Rijksweg, maar hier zijn de opwaarderingmogelijkheden beperkt. Bovendien bevat de route veel verkeerslichten en loopt deze door het centrum van Haarlem. De gemeentes Haarlem en Velsen zijn daarom bezig om de Doorfietsroute Kennemerland langs de N208 te opwaarderen [ref. 1]. De Lodewijk van Deysellaan is onderdeel van deze Doorfietsroute.

Afbeelding 1.1 Studiegebied



#### Doelstelling doorfietsroute

Het doel van het project is om een verkeersveilige schakel te realiseren in de doorfietsroute en de Pim Mulierlaan verkeersveilig in te richten. Met de herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan worden de kruispunten verkeersveilig ingericht met de fietsers in de voorrang. De Pim Mulierlaan takt aan op de doorfietsroute en de huidige inrichting sluit niet aan bij het werkelijke gebruik. Door de herinrichting van beide straten wordt de verkeersveiligheid verbeterd en krijgen de fietsers, waaronder veel scholieren richting het Mendelcollege, een prominentere rol en is de auto te gast.

De gemeente Haarlem heeft bovendien grote ambities op het gebied van duurzaamheid: Haarlem wil aardgasvrij zijn in 2040, circulair zijn in 2040 en klimaatbestendigheid bereiken in 2050. Voor de herontwikkeling van de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan worden circulariteit en klimaatbestendigheid meegenomen als belangrijke uitgangspunten. Witteveen+Bos treedt in projecten als adviserend bureau op bij de herontwikkeling van de straten en pleinen in Haarlem.

## 1.2 Projectscope

De projectscope omvat naast de Lodewijk van Deysellaan ook de kruispunten met de ontsluiting van de wijk aan het begin en einde van de straat. Om de verkeersveiligheid te garanderen zullen ook deze kruispunten (Pim Mulierlaan/Orionbrug en Stuyvesantbrug) worden aangepast. Daarnaast is ook de herinrichting van de Pim Mulierlaan onderdeel van het project. Deze weg leidt naar het Mendelcollege en een aantal sportverenigingen. Ook wordt het riool vervangen in de Lodewijk van Deysellaan tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan. Op de Orionbrug wordt het membraan vervangen.

De scope van het project bestaat uit de volgende onderdelen en is opgenomen in afbeelding 1.2:

- het herinrichten van de Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat met de kenmerken van een doorfietsroute;
- het herinrichten van de Pim Mulierlaan;
- het herinrichten van de kruising Van Riebeecklaan – Stuyvesantbrug;
- het vervangen van de riolering en drainage op de Lodewijk van Deysellaan op het wegvak tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan;
- het herinrichten van het kruispunt Orionbrug - Pim Mulierlaan inclusief de vervanging van het membraan van de Orionbrug.

Afbeelding 1.2 Scope project



## 1.3 Doelstelling rapportage

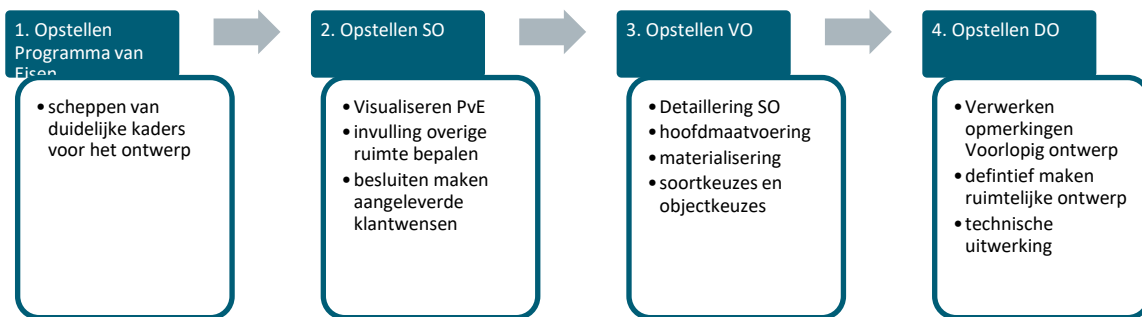
Dit Programma van Eisen (PvE) is een resultaatproduct van de Definitiefase Conform het Haarlems Civiel Planproces (HCPP). Het doel van deze rapportage is de vastlegging van uitgangspunten en randvoorwaarden voor het ontwerp. Dit PvE zal daarom ter accordering voorgelegd worden aan de staf, het college en de raad.

## 1.4 Procesbeschrijving

### Project fases

Afbeelding 1.3 geeft de procesbeschrijving weer. Wij werken hierbij van grof naar fijn en volgen we de stappen zoals beschreven in het Haarlems Civiel Plan Proces (HCPP) voor een project met veel impact. Fase 1 'Opstellen programma van eisen' behoort bij de definitiefase in het HCPP. De fasen 2 tot en met 4 waarin het SO, VO en DO worden opgesteld, behoren tot de ontwerpfase conform het HCPP.

Afbeelding 1.3 Aanpak project en doel per fase



### Politiek proces

Conform het Haarlems Civiel Planproces (HCPP) [ref. 20] wordt de politiek betrokken in het ontwerpproces. Dit PvE wordt opgesteld conform het HCPP. Dit PvE zal daarom ter accordering voorgelegd worden aan de staf, het college en de raad.

Het Voorlopig Ontwerp wordt vrijgegeven voor inspraak door het college en vervolgens vastgesteld door de raad.

### Participatie

De stakeholders van het project worden conform het HCPP betrokken bij de eerste drie ontwerploops van het project. Voor de opstelling van het programma van eisen zijn diverse KES-gesprekken gevoerd met betrokken stakeholders en stakeholdergroepen. Bij de opstelling van het SO wordt gebruik gemaakt van bredere participatie door middel van inloopavond(en) en online participatie. De ingekomen vragen, suggesties en reacties worden beoordeeld, beantwoord en waar mogelijk verwerkt in een voorlopig ontwerp (VO). Als het VO af is, legt het college van burgemeester en wethouders het VO gedurende 6 weken 'ter inzage'. Tijdens deze periode kan iedereen zijn reactie op het ontwerp geven. Daarna buigt de gemeente zich over alle meningen die binnen zijn gekomen en wordt het ontwerp definitief vastgesteld door de raad.

## 1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het proces en de context van het PvE. De relevante beleidsdocumenten worden toegelicht, en de wijze waarop stakeholders zijn betrokken. Het PvE is vervolgens onderverdeeld in verschillende thema's: Wegen, Groenvoorzieningen, Ondergrondse voorzieningen en duurzaamheid. Deze

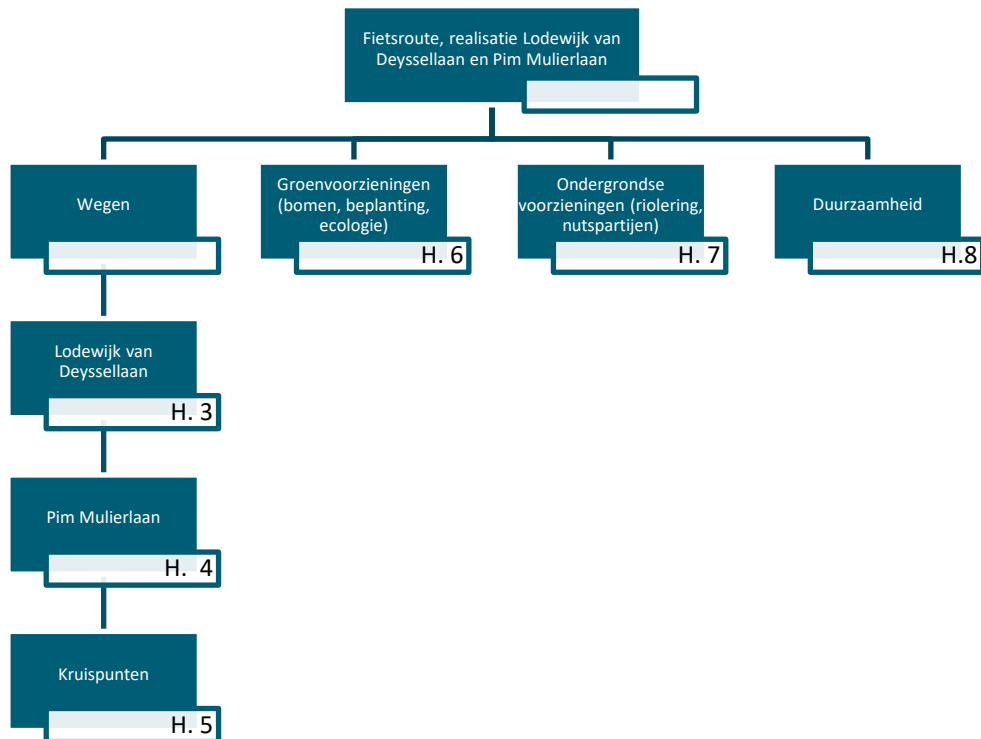


thema's zijn toegelicht in de navolgende hoofdstukken, zoals weergegeven in de objectenboom in afbeelding 1.4. Elk hoofdstuk bevat de volgende paragrafen:

- een beschrijving van de huidige situatie;
- uitgangspunten vanuit beleid;
- indien bekend, een overzicht van de verkeersintensiteiten;
- input van KES-gesprekken;
- beschrijving van onderzochte varianten;
- advies indeling wegprofiel of kruispunt;
- beslispunten.

In de bijlagen zijn relevante beleidsstukken toegelicht (bijlage I), alle klanteisen in een tabel opgenomen (bijlage II), afweging dwarsprofielen voor Lodewijk van Deysellaan (bijlage III) en Pim Mulierlaan (bijlage IV) beschreven. Bijlage V bevat de PvE-schets en een overzicht van de dwarsprofielen van de huidige en toekomstige situatie.

Afbeelding 1.4 Objectenboom project Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan

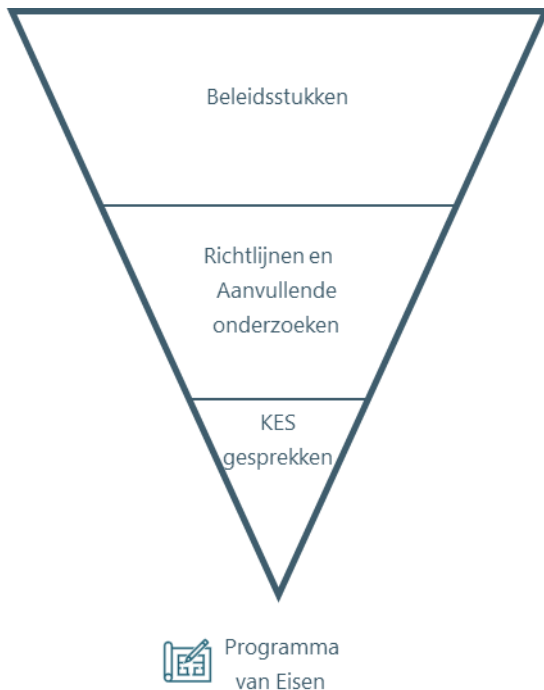


# 2

## AANPAK TOT PVE

Om tot dit PvE te komen zijn beleidsstukken en richtlijnen geanalyseerd, aanvullende onderzoeken uitgevoerd en KES-gesprekken gevoerd met stakeholders. De beleidsstukken zijn hierbij leidend, waarna de richtlijnen, KES-gesprekken en aanvullende onderzoeken verder bijdragen aan de detaillering van het PvE.

Afbeelding 2.1 Verwerking informatie tot PvE



### 2.1 Bronnenlijst

In tabel 2.1 is de documentatie weergegeven die gebruikt is bij het opstellen van dit PvE. Het gaat om onder andere de procesopdracht, beleidsstukken en richtlijnen. De beleidsstukken worden in bijlage I nader toegelicht in relatie tot de Lodewijk van Deyssellaan en Pim Mulierlaan.

Naast de lijst met documenten hebben we ook een klankbordgroep en andere stakeholders geraadpleegd. Hun wensen en aandachtspunten zijn in de Klant Eisen Specificatie (KES) opgenomen (bijlage II).

Tabel 2.1 Overzicht brondocumentatie

Type document	Bron nummer	Titel brondocument
opdracht/programma	1	procesopdracht 'Realisatie schakel Lodewijk van Deysellaan'
	2	startnotitie
	3	programma Metropolitane fietsroutes (MRA)
	4	regionale samenwerking Zuid-Kennemerland – Programmalijs Fiets (gemeentelijke regeling)
algemeen beleid	5	SOR 2040
	6	omgevingsvisie 2045
	7	HIOR Noord
	8	visie Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan
mobiliteitsbeleid	9	mobiliteitsbeleid 2040
duurzaamheidsbeleid	10	Haarlemse Routekaart Duurzaamheid
	11	strategisch plan Klimaatadaptatie 2022
	12	programma Haarlem Circulair 2040
	13	concept Groenbeleidsplan
	14	bomenbeleidsplan/Bomenverordening (2012)
	15	ecologisch Beleidsplan
richtlijnen	16	ASVV 2021 (CROW)
	17	fietsberaadnotitie: Aanbevelingen fietsstraten binnen de kom
	18	perspectief fiets (provincie Noord-Holland)
overig	19	bestemmingsplan Overdelft
	20	Haarlems Civiel Planproces (HCPP)

## 2.2 Input stakeholders

Tabel 2.2 bevat een opsomming van de geraadpleegde stakeholders en de data wanneer zij geraadpleegd zijn. Bijlage II bevat alle opgehaalde klantwensen uit deze overleggen. De verslagen worden in verband met AVG niet openbaar gemaakt maar zijn wel op te vragen bij Witteveen+Bos.

In de vervolgfases van dit project zal (deels in andere vorm) het participatietraject worden voortgezet.

Tabel 2.2 Geraadpleegde stakeholders in deze fase van het project

Stakeholder	Wanneer geraadpleegd
provincie Noord-Holland	op 26 april 2022 is de provincie is geraadpleegd om input te geven op het ontwerp. Zij zijn subsidieverlener en stellen eisen aan het ontwerp ten behoeve van deze subsidies
Klankbordgroep van bewoners van dit project	er is een brief verstuurd naar de bewoners waarin de mogelijkheid werd gegeven om deel te nemen aan de klankbordgroep. Hier is een kleine groep bewoners voor uitgenodigd.  De eerste sessie heeft plaatsgevonden op 17 mei 2022. Een tweede sessie vond plaats op 19 september 2022 waarbij ook de wijkraad aanwezig was. Zoals toegelicht vindt er tijdens het opstellen van het SO nog een brede participatieronde plaats waarvoor iedereen is uitgenodigd
Wijkraad de Krim	op 21 april 2022 heeft het eerste overleg met de wijkraad plaatsgevonden ten behoeve van dit project. De wijkraad was ook aanwezig bij de tweede sessie met de klankbordgroep op 19 september 2022.  Ook in het project 'Advieswerkzaamheden inrichting openbare ruimte omgeving turnhal Pim Mulierlaan' is Wijkraad de Krim twee keer aanwezig geweest bij de stakeholdersessies waar zij hun punten hebben meegegeven
Fietsersbond Haarlem	op 14 april heeft het overleg met de fietsersbond plaatsgevonden
Verkeersadviseur Politie	op 31 maart 2022 is een gesprek gevoerd met de verkeerspolitie om zijn wensen en adviezen op te halen
Platform groen	ten behoeve van de startnotitie is een gesprek geweest met het groenplatform.  Daarnaast wordt mailcontact gezocht om input op te halen
Mendelcollege, SRO en Sportverenigingen aan de Pim Mulierlaan	in het project 'Advieswerkzaamheden inrichting openbare ruimte omgeving turnhal Pim Mulierlaan' zijn het Mendelcollege en Sportverenigingen twee keer aanwezig geweest bij de stakeholdersessies waar zij hun punten hebben meegegeven.  Daarnaast is mailcontact gezocht

## 2.3 Afweging ontwerpkeuzes

Om de juiste ontwerprichting te kiezen voor de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan zijn verschillende varianten afgewogen. Deze varianten zijn beoordeeld op de criteria verkeer, duurzaamheid en omgeving, waarbij verkeer en duurzaamheid nog bestaan uit verschillende subcategorieën (tabel 2.3).

Het effect van de variant op elk van deze criteria is toegelicht en voorzien van een beoordeling op een schaal van ++ tot en met --. Een ++ geeft aan dat de variant een zeer positief effect heeft op het criterium, terwijl een -- aangeeft dat de variant een zeer negatief effect heeft op het criterium ten opzichte van de huidige inrichting. De schaal is weergegeven in tabel 2.4.

Tabel 2.3 Overzicht criteria ontwerpvarianten

Criterium	Sub-criteria
verkeer	verkeersveiligheid, bereikbaarheid
duurzaamheid	klimaatadaptatie, circulariteit, groen, duurzame mobiliteit
omgeving	wensen stakeholders

Tabel 2.4 Beoordelingsschaal scenario's ten opzichte van het huidige ontwerp

---

Score	
++	de maatregel heeft een zeer positief effect op het criterium
+	de maatregel heeft een positief effect op het criterium
0	de maatregel heeft geen, of een neutraal effect op het criterium
-	de maatregel heeft een negatief effect op het criterium
--	de maatregel heeft een zeer negatief effect op het criterium

---

# 3

## LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN

Dit hoofdstuk bevat het advies inrichting voor de Lodewijk van Deysellaan.

- paragraaf 3.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie
- paragraaf 3.2 beschrijft de uitgangspunten vanuit beleid;
- paragraaf 3.3 bevat een overzicht van de verkeersintensiteiten;
- paragraaf 3.4 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 3.5 bevat een beschrijving van onderzochte varianten;
- paragraaf 3.6 bevat het advies indeling wegprofiel of kruispunt;
- paragraaf 3.7 bevat de belangrijkste beslispunten.

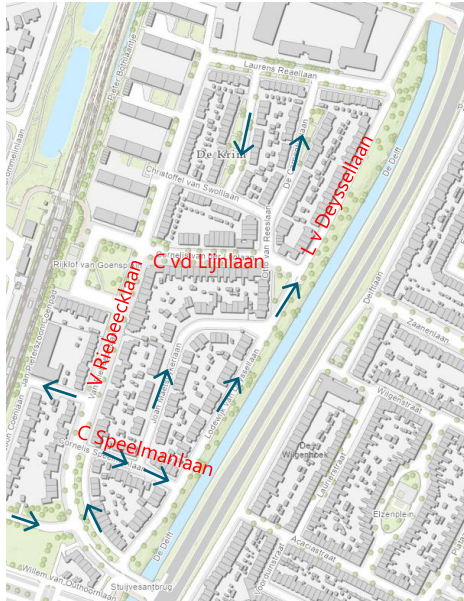
### 3.1 Huidige situatie

De hele Lodewijk van Deysellaan is voor het fietsverkeer in twee richtingen te gebruiken. Voor het autoverkeer is het wegvak tussen de Van Riebeecklaan - Cornelis Speelmanlaan in twee richtingen begaanbaar. Op het wegvak tussen de Cornelis Speelmanlaan - Cornelis van der Lijnlaan geldt éénrichtingsverkeer in noordoostelijke richting. Tussen de Cornelis van der Lijnlaan en de Laurens Reaellaan kan het autoverkeer wel in twee richtingen rijden. De Lodewijk van Deysellaan en omliggende straten zijn opgenomen in afbeelding 3.1, waarbij met pijlen de rijrichting voor het gemotoriseerd verkeer is aangegeven. Voor fietsverkeer geldt het éénrichtingsverkeer niet. Wegvakken zonder pijlen zijn te gebruiken in twee richtingen (gemotoriseerd verkeer en fietsers).

De Lodewijk van Deysellaan heeft niet over de gehele lengte hetzelfde wegprofiel. In de beschrijving in het PvE wordt de Lodewijk van Deysellaan daarom opgeknipt in drie delen:

- noord: tussen Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan (Paragraaf 3.1.1);
- midden: tussen Laurens Reaellaan en Cornelis van der Lijnlaan (Paragraaf 3.1.2);
- zuid: tussen Cornelis van der Lijnlaan en Van Riebeecklaan (Paragraaf 3.1.3).

Afbeelding 3.1 Rijrichtingen voor gemotoriseerd vervoer in de Lodewijk van Deysseilaan en omliggende straten

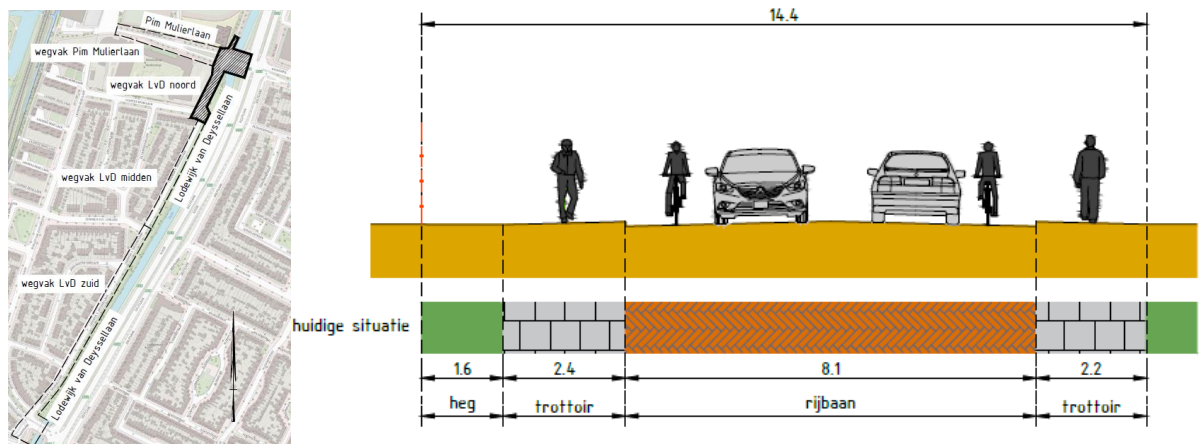


### 3.1.1 Lodewijk van Deysseilaan - Noord

Aan beide zijden van dit deel van de Lodewijk van Deysseilaan liggen voetpaden. De rijbaan is breed voor een 30 km/u-weg en parkeren is niet toegestaan. Het huidige dwarsprofiel is weergegeven in afbeelding 3.2.

Het kruispunt met de Orionbrug en Pim Mulierlaan is vrij complex omdat daar veel verkeersstromen samenkomen. Van en naar de Pim Mulierlaan rijden veel fietsers richting het Mendelcollege, maar ook in van en naar het vrijliggende fietspad rijden fietsers die in conflict komen met gemotoriseerd verkeer die vanaf de randweg de wijk in rijdt of juist autoverkeer dat de wijk wil verlaten. Op de Orionbrug zijn drie opstelvakken aanwezig voor het kruispunt met verkeerslichten, maar deze zijn kort waardoor het ook voorkomt dat er auto's in de Lodewijk van Deysseilaan staan te wachten. Fietsverkeer moet hier dan tussendoor manoeuvreren. Aan zowel de noord- als zuidzijde van de Orionbrug liggen twee richtingsfietspaden en een voetpad. De Pim Mulierlaan is met een uitrit aangesloten op de Lodewijk van Deysseilaan.

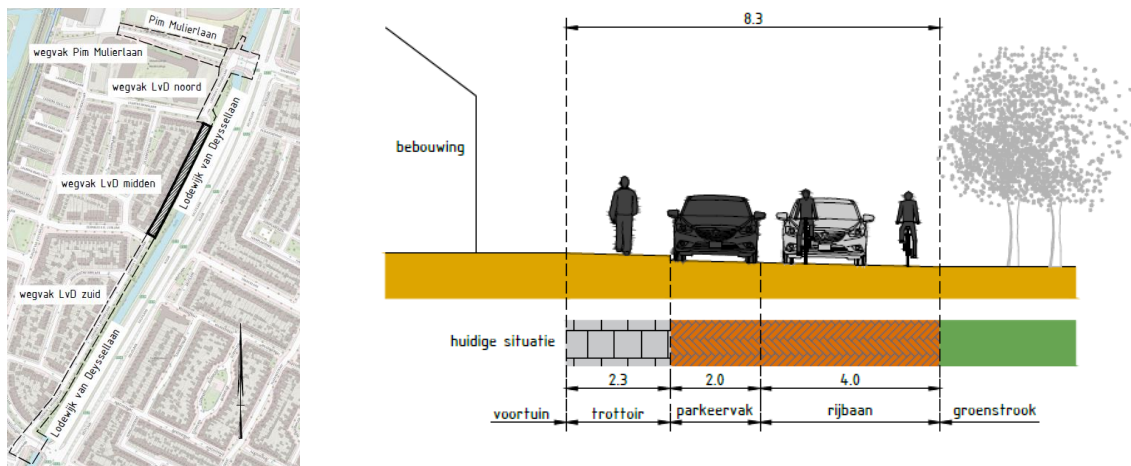
Afbeelding 3.2 Huidig wegprofiel Lodewijk van Deysseilaan Noord tussen Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan



### 3.1.2 Lodewijk van Deysellaan - Midden

Het middelste gedeelte van de Lodewijk van Deysellaan tussen de Cornelis van de Lijnlaan en de Laurens Reaellaan is het smalste gedeelte. Tussen de voortuinen van de woningen en de groenstrook is het profiel circa 8,30 m breed en bestaat uit een trottoir, parkeerstrook en rijbaan. In de huidige situatie is dit weggedeelte voor twee richtingen auto- en fietsverkeer. Afbeelding 3.3 toont het huidige profiel.

Afbeelding 3.3 Huidig wegprofiel Lodewijk van Deysellaan Midden tussen Laurens Reaellaan en Cornelis van der Lijnlaan

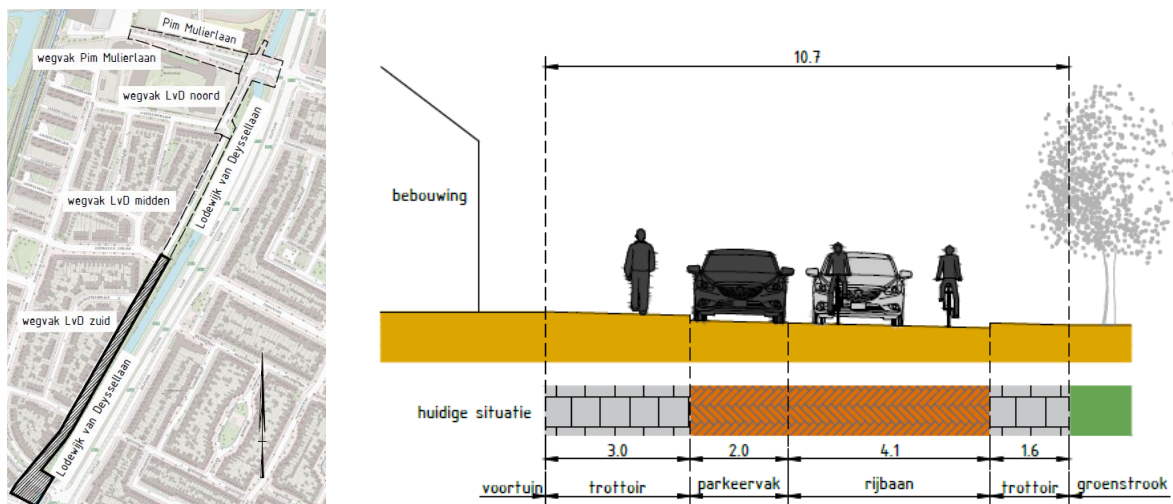


### 3.1.3 Lodewijk van Deysellaan - Zuid

Het zuidelijk deel heeft een iets breder profiel dan het middendeel van de Lodewijk van Deysellaan. Het trottoir aan de woningzijde is hier breder en er is een voetpad in de groenstrook direct naast de rijbaan aanwezig. In afbeelding 3.4 is het huidige wegprofiel weergegeven. Tussen de Cornelis van der Lijnlaan en Cornelis Speelmanlaan is voor gemotoriseerd verkeer éénrichtingsverkeer ingesteld in noordelijke richting.

Het kruispunt Lodewijk van Deysellaan - Van Riebeecklaan is in de huidige situatie geen volledig kruispunt. Verkeer vanuit de Lodewijk van Deysellaan mag namelijk alleen maar rechts afslaan en kan niet rechtstreeks de Stuyvesantbrug oprijden in verband met een verhoogde middengeleider in de Van Riebeecklaan. Fietsers kunnen hier wel oversteken. Autoverkeer vanuit de Lodewijk van Deysellaan moet via de parallelweg en het kruispunt met de Cornelis Speelmanlaan rijden om de Stuyvesantbrug en randweg (N208) te bereiken.

Afbeelding 3.4 Huidig wegprofiel Lodewijk van Deysellaan Zuid tussen Cornelis van der Lijnlaan en Van Riebeecklaan





## 3.2 Uitgangspunten

De specifieke (beleids-)uitgangspunten voor de Lodewijk van Deysellaan zijn hieronder beschreven.

### Procesopdracht en Startnotitie

Er is een variantenstudie door Goudappel Coffeng uitgevoerd voor de gehele doorfietsroute van Velsen tot Haarlem. Hierin zijn twee mogelijkheden voor de inrichting van de Lodewijk van Deysellaan als doorfietsroute gegeven: een inrichting als fietsstraat of een inrichting met een vrijliggend fietspad in het groen. Deze twee ontwerpen zijn afgewogen en besproken met omwonenden. Hierbij kwam de fietsstraat als voorkeursalternatief naar voren. Conform Procesopdracht en startnotitie wordt de Lodewijk van Deysellaan dus ingericht als fietsstraat.

### SOR 2040

- de Lodewijk van Deysellaan is onderdeel van het bestaande regionale fietsnetwerk, waarbij de wegen worden ingericht met voldoende breedte, verlichting en met comfortabele verharding. Fietsers maken in een woonstraat gebruik van de rijbaan, maar een fietsstraat kan ook overwogen worden;
- in de SOR staat de Lodewijk van Deysellaan opgenomen als een bestaand regionaal fietsnetwerk waarvan twee ontbrekende schakels benoemd zijn als deel van het 'Sleutelproject oversteekbaarheid Randweg': de Orionbrug en de Stuyvesantbrug. Deze plekken zijn omschreven als ontbrekende schakels omdat de huidige situatie nog moet worden aangepast om te voldoen aan de streefsituatie van 2040. Het aanpakken van deze ontbrekende schakels valt buiten de scope van deze procesopdracht.

### Mobiliteitsbeleid

- de Lodewijk van Deysellaan is conform het mobiliteitsbeleid een regionale doorfietsroute en onderdeel van het plusnet van fietsroutes. De kwaliteitseisen komen overeen met de doorfietsroutes van de CROW en het 'Perspectief fiets' van de provincie Noord-Holland<sup>1</sup>;
- de Lodewijk van Deysellaan grenst aan de ontbrekende mobiliteitsschakels in de randweg (zie voor verdere uitleg [ref. 9], maar beide schakels vallen buiten de scope van deze opdracht;
- het gebied rondom de Lodewijk van Deysellaan en de Pim Mulierlaan wordt omschreven als een woonstraat van 30 km/u (intensiteit < 6.000 mvt/etm).

### Orionzone

Onderzoek de mogelijkheid naar de plaatsing van een Kiss&Ride voor het Mendelcollege in de Lodewijk van Deysellaan of de Pim Mulierlaan. In de ontwerpfase wordt dit onderzoek uitgevoerd.

### HIOR Noord

Conform het HIOR is de Lodewijk van Deysellaan een woonstraat met fietsroute smal met klinkers. Voor de breedte van trottoir en parkeerstrook kunnen de breedtes uit de HIOR gebruikt worden, maar voor de rijbaan niet omdat het een fietsstraat moet worden (in de HIOR staat geen profiel voor fietsstraten).

### Subsidie

Om in aanmerking te komen voor subsidie moet de fietsstraat voldoen aan de richtlijnen van de CROW in de Fietsberaadnotitie Fietsstraten binnen de kom.

## 3.3 Verkeersintensiteiten Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat

De opdracht is om de Lodewijk van Deysellaan in te richten als fietsstraat. Om van een straat een fietsstraat te maken moet aan een aantal criteria worden voldaan wat betreft het aantal fietsers en auto's. Om zeker te zijn dat er een fietsstraat gerealiseerd kan worden zijn tellingen uitgevoerd.

---

<sup>1</sup> In het mobiliteitsbeleid is de regionale fietsroute abusievelijk aan de andere kant van de N208 ingetekend, inclusief de ontbrekende schakels. Aangezien het mobiliteitsbeleid gebaseerd is op de SOR wordt ervanuit gegaan dat de tekeningen uit de SOR correct zijn.

## Tellingen

In de Lodewijk van Deysellaan zijn in de periode van 29 augustus tot en met 7 september 2020 op twee locaties verkeerstellingen uitgevoerd. Locatie A en B zijn opgenomen in afbeelding 3.5. In deze periode was sprake van corona, echter waren in de zomerperiode versoepelingen (scholen en sport waren wel weer open). De intensiteiten van de fietsers worden voornamelijk bepaald door de scholieren. Aangezien het Mendelcollege tijdens de telling open was wordt het uitgangspunt gehanteerd dat het aantal fietsers overeenkomt met de 'normale' situatie zonder corona. Voor de auto's is een extra 10 % aan de intensiteit toegevoegd. Dit is bepaald op basis van de VRI-tellingen in 2019 (voor corona) en 2020 (tijdens strenge coronamaatregelen). Het verschil in aantallen auto's was hier circa 10 %.

Ten noorden van de Pim Mulierlaan liggen verschillende sportverenigingen. Uit de studie 'Advieswerkzaamheden inrichting openbare ruimte omgeving turnhal Pim Mulierlaan' is naar voren gekomen dat zaterdagmiddagen en werkdagavonden de drukste momenten zijn voor het sportcomplex. Op deze momenten vinden trainingen en wedstrijden plaats. Het aantal auto's is dan iets hoger dan in het drukste ochtendspitsuur, maar het aantal fietsers is vele malen lager (100-150 in plaats van ruim 600 in ochtendspits). De doordeweekse ochtendspits wordt daarom als maatgevende situatie gebruikt.

Tabel 3.1 Resultaten verkeerstellingen 29 augustus tot en met 7 september 2020

Locatie	(Brom)fiets-intensiteit		Motorvoertuigen		Verhouding (brom)fietsers/mvt
	per etmaal	piek intensiteit per uur	per etmaal	piek intensiteit per uur	per etmaal
A	2.750	371	1.430	172	1,9:1,0
B	2.210	282	360	47	6,1:1,0

Afbeelding 3.5 Locaties tetslangen 2020



## Conclusie

Om een verkeersveilige fietsstraat te realiseren moet volgens het CROW<sup>1</sup> aan van de onderstaande criteria voldaan worden:

- intensiteit fiets  $\geq$  Intensiteit auto;
- intensiteit fiets  $\geq$  1.000 fietsers/etm en;
- intensiteit auto  $<$  2.500 mvt/etm.

<sup>1</sup> Ontwerpwijzer Fietsverkeer

Met circa 2.210 (brom)fietsers en circa 360 motorvoertuigen per etmaal wordt aan alle bovenstaande criteria voldaan. Dit maakt zowel de het noordelijke als zuidelijke gedeelte Lodewijk van Deysellaan geschikt als fietsstraat. Hiermee krijgen fietsers een meer prominente plek op de weg en wordt aangesloten bij het beleid.

### 3.4 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen en wensen, inclusief de niet-gehonoreerde eisen, is opgenomen in bijlage II.

Tabel 3.2 Belangrijkste klanteisen stakeholders

Nr.	Stakeholder	Wens/opmerking	Vervolg
1	Provincie Noord-Holland (subsidieverstreker)	om de subsidie te krijgen moet geverifieerd worden dat het ontwerp veilig en haalbaar is. Hiervoor moeten de richtlijnen worden aangehouden van de CROW. Het beleidsstuk van de provincie Perspectief fiets omvat geen concrete eisen voor een fietsstraat met éénrichtingsverkeer. Gebruik daarvoor de Fietsberaadnotitie	wordt meegenomen in het project. Zie paragraaf 3.6
2	Provincie Noord-Holland (subsidieverstreker), Wijkraad de Krim, verkeerspolitie	uitvoeren onderzoek naar het instellen van éénrichtingsverkeer op de Lodewijk van Deysellaan, waarbij het effect op de verkeerscirculatie in de hele wijk is meegenomen	wordt meegenomen in het project. Zie paragraaf 3.5
3	Wijkraad de Krim	neem de geplande bushalte en/of Kiss&Ride voor het Mendelcollege mee in het ontwerp van de Lodewijk van Deysellaan	er zijn geen concrete plannen voor een bushalte, deze is dan ook niet meegenomen als eis. Nadat er een verkeersveilig ontwerp is opgesteld wordt onderzocht of Kiss&Ride ook nog een plek kan krijgen
4	Wijkraad de Krim	neem de geplande ongelijkvloerse kruising van de N208 mee in de ontwikkeling van het kruispunt van de Pim Mulierlaan en de Lodewijk van Deysellaan	deze ongelijkvloerse kruising valt buiten de scope van de opgave
5	Provincie Noord-Holland (subsidieverstreker), Wijkraad de Krim, verkeerspolitie, klankbordgroep	onderzoek of de doorstroming bij de kruispunten van de Lodewijk van Deysellaan voldoende blijft door de aanleg van de fietsroute in de voorrang	is meegenomen in het project en beschreven in hoofdstuk 5
6	Wijkraad de Krim, klankbordgroep	veel fietsers op de Lodewijk van Deysellaan zijn schoolkinderen. Zij houden zich vaak minder goed aan de regels	dit wordt meegenomen als ontwerputgangspunt
7	Klankbordgroep	kan er een voetpad in de groenstrook worden gerealiseerd?	De groenstrook blijft behouden en de realisatie van een voetpad in de groenstrook valt in principe buiten de scope. Mocht in ontwerpfase blijken dat het bestaande verharde voetpad in de groenstrook komt te vervallen, dan kan

Nr.	Stakeholder	Wens/opmerking	Vervolg
			mogelijk ter compensatie een meanderend on- of halfverhard pad worden aangelegd.
8	Klankbordgroep	er is verdeeldheid over de voorkeursrichting van eenrichtingsverkeer op de Lodewijk van Deysellaan. Vanuit de klankbordgroep is er zowel voorkeur voor noord naar zuid als van zuid naar noord	de rijrichting wordt verder onderzocht in de volgende fase van het project.
9	Klankbordgroep	behoud de gehele groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan	dit nemen we mee in de volgende fase van het project
10	Klankbordgroep	richt de Lodewijk van Deysellaan in met klinkers in plaats van asfalt	is beschreven in hoofdstuk 3.5, variant 2
11	Klankbordgroep	behoud het volledige trottoir aan de westkant van de Lodewijk van Deysellaan	dit nemen we mee in de volgende fase van het project

### 3.5 Varianten inrichting Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat

Voor de Lodewijk van Deysellaan Midden en Zuid zijn er drie varianten mogelijk voor het gemotoriseerd verkeer (voor fietsers altijd tweerichtingsverkeer):

- variant 1: fietsstraat met handhaven huidig één- en tweerichtingsverkeer;
- variant 2: fietsstraat volledig tweerichtingsverkeer;
- variant 3: fietsstraat met éénrichtingsverkeer.

Elke variant is beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria die in paragraaf 2.5 zijn toegelicht. De varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Tabel 3.3 toont het resultaat van de afweging en in bijlage III is de onderbouwing terug te vinden.

Tabel 3.3 Overzicht beoordeling varianten Lodewijk van Deysellaan

Thema	Criterium	Variant 1 combi 1- en 2 richtingsverkeer	Variant 2 2-richtings-verkeer	Variant 3 1-richtings-verkeer
verkeer	verkeersveiligheid	+	-	++
	bereikbaarheid	0	++	-
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	+	+
	groen	0	0	0
	klimaatadaptatie	0	0	0
	circulariteit	0	0	0
omgeving	wens stakeholders	-	--	++

### 3.6 Advies verkeersrichting

Op basis van tabel 3.3 is het advies om variant 3 met 1 richtingsverkeer verder uit te werken. De onderbouwing hiervoor is:

- **verkeersveiligheid** is een belangrijk thema in het project en daar scoort variant 3 het beste op. Door het instellen van éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan tussen de Laurens Reaellaan en Stuyvesantbrug zullen minder conflicten voorkomen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer omdat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer in de fietsstraat lager zal zijn dan in de varianten 1 en 2;
- wat betreft **bereikbaarheid** zal het gemotoriseerd verkeer weliswaar (gedeeltelijk) een andere route moeten kiezen als het hele traject een éénrichtingsstraat wordt, maar de alternatieve routes zijn een stuk minder druk met fietsers. Bijkomend voordeel van een éénrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer is ook dat de straat smaller kan zijn wat bijdraagt aan het verlagen van de snelheid. De bereikbaarheid van woningen aan de Lodewijk van Deysellaan wel wat verminderen in variant 3 in verband met de omrijdbewegingen;
- de kansen voor **duurzaamheid** zijn in deze fase voor alle varianten gelijk. Over duurzaamheid is in dit stadium nog niet veel te zeggen, maar er liggen volop kansen in de ontwerpfase bij alle varianten. Hoofdstuk 8 beschrijft hoe dit in de praktijk kan worden uitgevoerd;
- de **stakeholders** hebben een voorkeur voor éénrichtingsverkeer, dus ook wat dat betreft scoort variant 3 duidelijk beter dan de varianten 1 en 2.

#### Keuze rijrichting

De keuze voor de rijrichting van variant 3 kan nu nog niet gemaakt worden. Tijdens de ontwerpfase zullen er nog verschillende onderdelen onderzocht worden die effect hebben op de rijrichting. In deze onderzoeken komt in ieder geval het volgende aan bod:

- het ontwerp van de kruispunten aan de noord-, maar met name aan de zuidkant bij de Stuyvesantbrug zijn belangrijk voor de keuze van de rijrichting. Er moet een verkeersveilige situatie ontstaan waarbij ook de bereikbaarheid van de wijk goed blijft. De keuze voor het éénrichtingsverkeer van noord naar zuid of zuid naar noord is dus mede afhankelijk van de kruispuntvormgeving;
- de verkeerscirculatie in de wijk. Door het uitbreiden van het éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan, gaan de verkeersstromen door de wijk anders lopen. Dit is bij de rijrichting van noord naar zuid anders dan bij een rijrichting van zuid naar noord. De effecten worden inzichtelijk gemaakt;
- vanuit verkeersveiligheidsoogpunt heeft het de voorkeur om parkeerplaatsen aan de rechterzijde van de rijbaan uit te voeren omdat de autobestuurder (aan de rechterzijde) zo goed zicht op (fiets)verkeer in de fietsstraat. Hierdoor zou met een richting van noord naar zuid de auto aan de woningzijde moeten parkeren.

Het uitgangspunt is om de Lodewijk van Deysellaan in te richten met eenrichtingsverkeer. De indeling van de weg en breedtes die in de komende paragrafen aan bod komen, zijn daarom gebaseerd op éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer.

### 3.7 Advies indeling wegprofiel

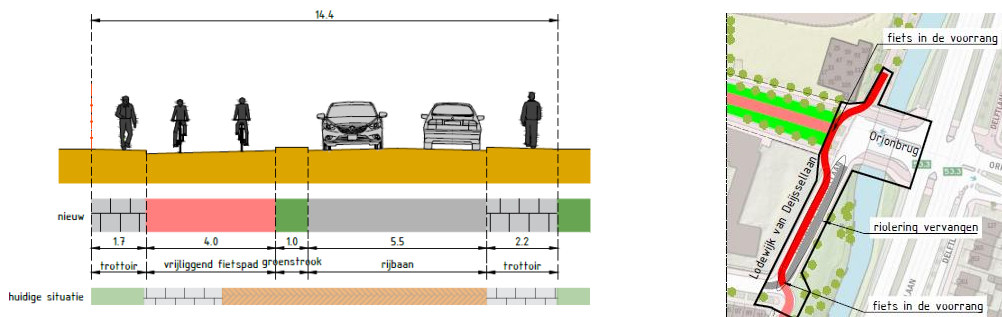
Voor de bepaling van het profiel van de Lodewijk van Deysellaan zijn de volgende punten in overweging genomen:

- het HIOR [ref. 7] bevat geen profiel voor de fietsstraat in Haarlem Noord. Om een goed ontwerp te maken en aanspraak te maken op de subsidie wordt voor de inrichting van de fietsstraat de richtlijnen van de fietsberaadnotitie CROW aangehouden;
- conform de CROW Fietsberaadnotitie Fietsers binnen de bebouwde kom [ref. 17] dient bij een piekintensiteit van 282 fietsers per uur en 47 auto's per uur de rijbaanbreedte 450 cm te zijn;
- conform de CROW dienen er schrikstroken langs parkeervakken te zijn van 50 cm en een rabatstrook van 40 cm aan de andere zijde. Om de weg optisch te versmallen wordt geadviseerd om aan beide zijden van de rijbaan een strook van 50 cm met contrasterende kleur aan te houden. Op deze manier behouden we een symmetrisch profiel én wordt voldaan aan de richtlijnen;
- de parkeervakken zijn 200 cm breed. Bestaand aantal blijft behouden.

### 3.7.1 Lodewijk van Deysellaan Noord

Afbeelding 3.6 bevat het adviesprofiel van Lodewijk van Deysellaan Noord en de inpassing in de situatie.

Afbeelding 3.6 Advies indeling wegprofiel Lodewijk van Deysellaan Noord



De onderbouwing hiervoor is als volgt:

- we splitsen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zodat wachtende automobilisten voor het kruispunt Orionbrug-Randweg geen belemmering zijn voor het fietsverkeer (zie afbeelding 3.6). Dit verbetert de verkeersveiligheid;
- tussen het fietspad en de rijbaan komt een groenstrook;
- de rijbaan wordt versmald zodat deze voldoet aan de richtlijn voor een tweerichtingsstraat in 30 km/u gebieden;
- het vrijliggend fietspad wat ten noorden van de Orionbrug ligt, wordt doorgetrokken op dit wegvak;
- het trottoir aan de oostkant van de rijbaan blijft behouden.

Om voldoende breedte voor het nieuwe profiel te verkrijgen, zal de groenstrook/heg aan de westkant moeten worden verwijderd. In verband met de aansluiting van de Lodewijk van Deysellaan op de Orionbrug is het niet goed mogelijk om het trottoir aan de oostzijde te versmallen en de heg in tact te laten (bocht wordt dan nog krapper dan het nu al is).

### 3.7.2 Lodewijk van Deysellaan Midden

Voor het middelste gedeelte van de Lodewijk van Deysellaan zijn er twee varianten mogelijk:

- Noord-zuid, met parkeren aan de woningzijde;
- Zuid-noord, met parkeren aan de groenstrookzijde.

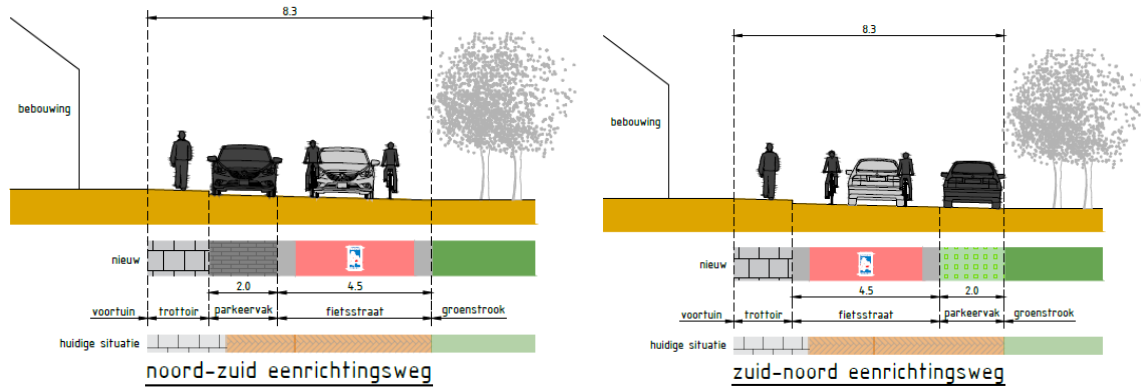
Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt heeft het, zoals eerder in dit hoofdstuk beschreven, een grote voorkeur om het parkeren aan de rechterzijde van de rijbaan plaats te laten vinden. Een variant met de rijrichting van zuid naar noord met parkeren aan woningzijde is dan ook achterwege gelaten als mogelijke optie.

Afbeelding 3.7 bevat de twee varianten voor wegvak Midden van de Lodewijk van Deysellaan. In alle gevallen staat het volgende vast:

- de breedte van de fietsstraat wordt 4,5 m;
- de breedte van het parkeervak blijft 2 m.

Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat er ten opzichte van de huidige situatie extra ruimte nodig is van ongeveer 50 cm. Deze ruimte wordt gevonden door het trottoir aan de woningzijde te versmallen, zodat de groenstrook, in lijn met het groenbeleid, behouden blijft. De versmalling van het trottoir heeft geen effect op de verkeersveiligheid en voldoet nog ruim aan de HIOR die een breedte van 1,50 m aanbeveelt voor de Lodewijk van Deysellaan. Na versmalling blijft er namelijk een trottoir over van circa 1,80 m. Aandachtspunt is dat bewoners de breedte van het trottoir liever behouden.

Afbeelding 3.7 Opties indeling wegprofiel Lodewijk van Deysellaan Midden



De keuze voor wegvak Midden zal in combinatie gezien moeten worden met wegvak Zuid, zodat er één geheel ontstaat.

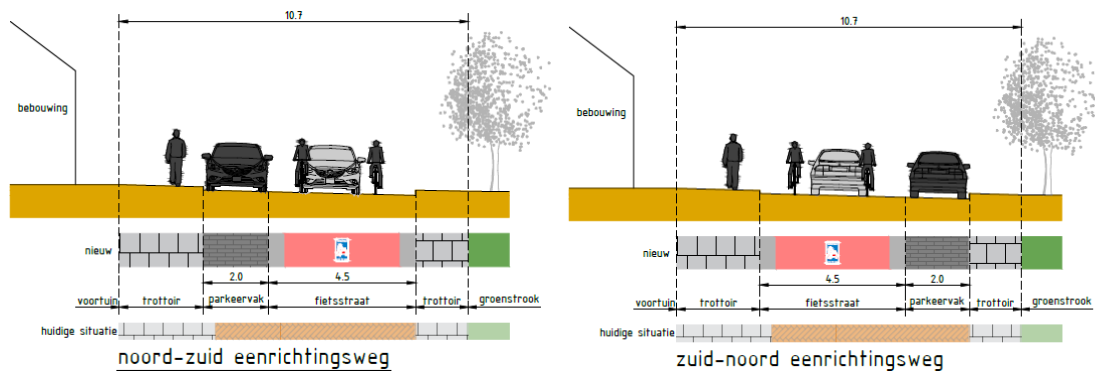
### 3.7.3 Lodewijk van Deysellaan Zuid

Voor het zuidelijke gedeelte van de Lodewijk van Deysellaan zijn er ook nog twee opties mogelijk:

- Noord-zuid, met parkeren aan de woningzijde;
- Zuid-noord, met parkeren aan de groenstrookzijde.

Hierbij geldt er ook op dit gedeelte van de weg extra ruimte gewonnen moet worden. Bewoners zien de extra ruimte voor verharding graag aan de groenzijde. Omdat in profiel zuid aan twee zijden verharding ligt is dit mogelijk. Bij het winnen van de extra ruimte zal daarom eerst gekeken worden naar de verharding aan de groenzijde. Indien dit niet mogelijk is zal de verharding aan de woningzijde worden verkleint. is. Indien het trottoir aan de woningzijde wordt versmalt blijft er een breedte van circa 2,60 m over wat ruim voldoet aan de HIOR (minimaal 1,50m breed).

Afbeelding 3.8 Opties indeling wegprofiel Lodewijk van Deysellaan Zuid



## 3.8 Beslispunten

### 3.8.1 Beslispunten

Bijlage V bevat de PvE-schets. Hierop is schematisch het volgende advies weergegeven:

- richt de Lodewijk van Deysellaan Noord in met een vrijliggend twee richtingen fietspad naast de rijbaan met de afmetingen en materialisatie conform [ref. 16] en [ref. 17];
- maak van de Lodewijk van Deysellaan Midden en Zuid een fietsstraat in de voorrang met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer met de afmetingen en materialisatie (rood asfalt) conform [ref. 7] en [ref. 17];
- bij het zoeken voor extra ruimte voor de verharding wordt geadviseerd om eerst de verharding weg te halen. Aangezien bewoners de breedte van het trottoir aan de woningzijde graag willen behouden is het de eerste keuze om verharding aan de groenzijde te verwijderen. Indien dit niet mogelijk is zal de verharding aan de woningzijde worden verkleint;
- doe nader onderzoek naar de rijrichting van het éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer in de Lodewijk van Deysellaan in de ontwerpfase.



# 4

## PIM MULIERLAAN

Dit hoofdstuk bevat het advies voor de inrichting van de Pim Mulierlaan.

- paragraaf 4.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 4.2 beschrijft de uitgangspunten vanuit beleid;
- paragraaf 4.3 bevat een overzicht van de verkeersintensiteiten;
- paragraaf 4.4 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 4.5 bevat een beschrijving van onderzochte varianten;
- paragraaf 4.6 bevat het advies indeling wegprofiel of kruispunt;
- paragraaf 4.7 bevat de belangrijkste beslispunten.

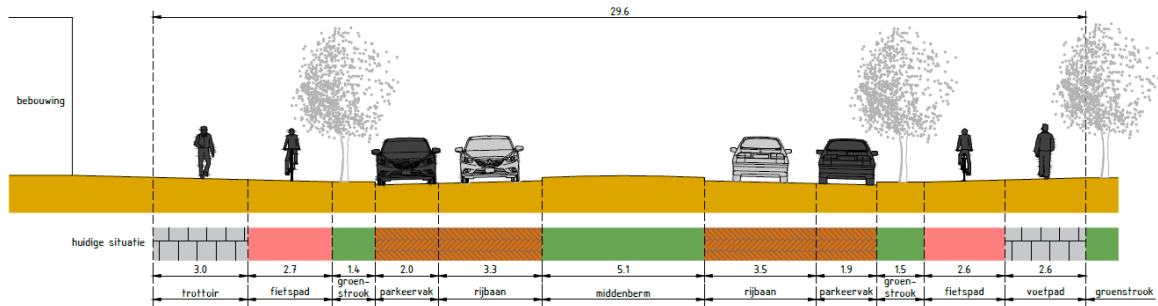
### 4.1 Huidige situatie

De Pim Mulierlaan is gecategoriseerd als een woonstraat (functie erftoegangsweg) die de sportverenigingen, en een appartementencomplex ontsluit en grenst aan het Mendelcollege. De fietsenstalling van het Mendelcollege wordt ontsloten op de Pim Mulierlaan en de parkeerplaatsen worden ook door docenten gebruikt. De Pim Mulierlaan is een doodlopende straat waar verkeer kan draaien op het terrein (wordt ook gebruikt als parkeerplaats) voor de PNH-hal aan het einde van de straat. Dit betekent dat verkeer dezelfde heen- als terugweg moet nemen. In de huidige situatie is het ingericht als een woonstraat 30 km/u met parkeerhavens aan beide zijden van de weg. Ook ligt aan beide zijden van de weg een vrij liggend éénrichtingsfietspad en een trottoir. Het is niet gebruikelijk voor een woonstraat (erftoegangsweg) dat er vrijliggende fietspaden zijn. Halverwege de Pim Mulierlaan is een zijweg (Jaap Edenlaan) die leidt naar de overige sportverenigingen.

Afbeelding 4.1 Pim Mulierlaan (met eventuele toekomstige turnhal)



Afbeelding 4.2 Huidig wegprofiel Pim Mulierlaan



## 4.2 Uitgangspunten

De Pim Mulierlaan is een belangrijke schoolroute omdat de ingang van de fietsenstalling van het Mendelcollege ter hoogte van de PNH-hal zit. Rondom scholen wordt conform [ref. 21] een risico gestuurde aanpak toegepast om de kinderen en jeugd te beschermen. Samen met het Mendelcollege wordt er gezamenlijk bepaald wat passende maatregelen zijn. Dit is een belangrijk uitgangspunt voor alle ontwikkelingen rondom de school. Tijdens de ontwerpfase volgen meer gesprekken met het Mendelcollege.

De Pim Mulierlaan wordt door meer fietsers dan motorvoertuigen gebruikt en uit tellingen en observaties blijkt dat de infrastructuur nu niet aansluit bij het eigenlijke gebruik. Fietsers gebruiken de éénrichtingsfietspaden in twee richtingen wat tot onveiligheid leidt en onduidelijkheid kan geven bij overige weggebruikers (ineens fietsers vanaf de 'verkeerde' kant). Uitgangspunt voor de ontwerpfase is om te komen tot een verkeerveilige inrichting van de Pim Mulierlaan die aansluit bij het eigenlijke gebruik.

Daarnaast gelden de volgende uitgangspunten:

### SOR

- de Pim Mulierlaan is een woonstraat (erftoegangsweg);
- de Pim Mulierlaan is opgenomen als recreatieve fietsroute. Deze routes hebben een zo groen mogelijke uitstraling en er zijn plekken om te rusten;
- ter hoogte van het spoor richting Bloemendaal en ter plaatse van de Orionbrug/N208 zijn ontbrekende schakels voor de recreatieve fietsroute ingetekend. De realisatie van deze ontbrekende schakels valt buiten de scope;
- in de SOR 2040 wordt tevens een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Pim Mulierlaan genoemd. Deze valt buiten de scope van de opgave. De herinrichting van de Pim Mulierlaan dient een tunnel niet onmogelijk te maken.

### HIOR:

De Pim Mulierlaan is een woonstraat (erftoegangsweg).

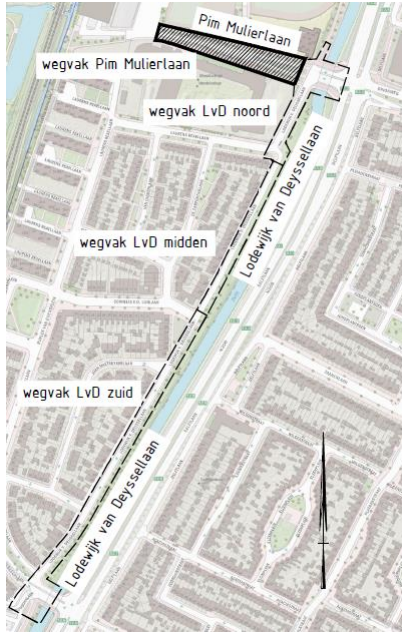
### Mobiliteitsbeleid:

De Pim Mulierlaan is een recreatieve fietsroute met een ontbrekende schakel aan de spoorkant en bij het kruispunt met de Orionbrug/N208. De realisatie van deze ontbrekende schakels valt buiten de scope.

### Orionzone:

- onderzoek de mogelijkheid naar de plaatsing van een Kiss en Ride voor het Mendelcollege in de Lodewijk van Deysellaan of de Pim Mulierlaan;
- de nieuwe turnhal valt buiten de scope van dit project. De grens van het project loopt tot het terrein voor de PNH-hal (zie afbeelding 4.3). Als duidelijk is dat de turnhal er daadwerkelijk komt kan eventueel de scope worden uitgebreid met het gebied rondom de turnhal en PNH-hal.

Afbeelding 4.3 Scope van de Pim Mulierlaan



### 4.3 Overweging Pim Mulierlaan als fietsstraat in relatie tot tellingen

De Pim Mulierlaan is in de SOR en HIOR gecategoriseerd als woonstraat. Gezien het grote aantal fietsers dat van de Pim Mulierlaan gebruik maakt lijkt een fietsstraat een betere optie. Om uit te zoeken of dit ook mogelijk is zijn tellingen uitgevoerd om de exacte aantallen en de verhouding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer inzichtelijk te krijgen.

#### Tellingen

In de Pim Mulierlaan zijn mechanische tellingen uitgevoerd in de periode van 28 mei tot 24 juni 2022. In totaal is op 7 locaties gemeten, waarvan 4 meetlocaties op het fietspad en 3 in de woonstraat (zie afbeelding 4.4).

In tabel 4.1 zijn de tellingen voor het etmaal en piekmoment opgenomen. De ochtendspits tussen 08:00 uur en 09:00 uur is het drukst in de Pim Mulierlaan en dit is tevens de maatgevende periode. Rond 15:00 uur is er ook een piek te zien bij het fietsverkeer als veel leerlingen weer naar huis gaan, maar die piek is lager dan in de ochtendspits. Het zuidelijk fietspad wordt meer gebruikt dan het noordelijk gelegen fietspad. Uit de tellingen blijkt ook dat dit fietspad in twee richtingen gebruikt wordt (officieel éénrichtingsfietspad). Hier kan de verkeersveiligheid door de herinrichting verbeterd worden.

Aangezien de verkeerstellingen tijdens de eindexamenperiode is uitgevoerd is een correctie van 250 leerlingen doorgevoerd. Dit aantal is ingebracht door het Mendelcollege.

#### Conclusie

Om een verkeersveilige fietsstraat te realiseren moet volgens het CROW<sup>1</sup> aan van de onderstaande criteria voldaan worden:

- intensiteit fiets  $\geq$  Intensiteit auto;
- intensiteit fiets  $\geq$  1.000 fietsers/etm en;
- intensiteit auto  $<$  2.500 mvt/etm.

Uit tellingen blijkt dat er 3.469 fietsers en 1.421 motorvoertuigen van de Pim Mulierlaan gebruik maken. De fietsintensiteit is groter dan de auto intensiteit en per etmaal ligt het aantal auto's ruim onder de 2.500. Er

<sup>1</sup> Ontwerpwijzer Fietsverkeer

kan dus ook een fietsstraat gerealiseerd worden in de Pim Mulierlaan, zodat fietsers een meer prominente plek krijgen en de auto te gast is. Dit sluit aan bij het beleid van de gemeente. Buiten de schooltijden wordt de Pim Mulierlaan gebruikt door met name sporters, waardoor er een ander gebruik van de Pim Mulierlaan is met meer autoverkeer en minder fietsers. In de ontwerpfase zal ook hieraan aandacht worden besteed.

Afbeelding 4.4 Locatie mechanische tellingen



Tabel 4.1 Resultaten verkeerstellingen gemiddelde werkdag 28 mei tot en met 24 juni 2022<sup>1</sup>,

Locatie	(Brom)fiets-intensiteit		Motorvoertuigen		Verhouding (brom)fietsers/mvt per etmaal
	per etmaal	piek intensiteit 8:00-9:00 uur	per etmaal	piek intensiteit 8:00-9:00 uur	
1a			539	54	
1b	1.105	312			
1c	1.777	291			
totaal locatie 1	2.882	603	539	54	5,3 : 1,0
2a			717	64	
2b			714	47	
2c	1.352	312			
2d	2.117	307			
totaal locatie 2	3.469	619	1.421	111	2,4 : 1,0

<sup>1</sup> Tijdens telperiode hadden circa 250 examenleerlingen van het Mendelcollege geen les meer, de tellingen zijn opgehoogd met 500 fietsritten per dag.

## 4.4 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen, inclusief degene die niet gehonoreerd zijn, is opgenomen in bijlage II.

Tabel 4.2 Belangrijkste klanteisen stakeholders

Nr.	Stakeholder	Wens	Vervolg
1	Adviseur verkeer Politie	voor de Pim Mulierlaan kunnen de fietspaden worden opgegeven, maak hier een woonstraat of fietsstraat van met een gemengd profiel	wens wordt meegenomen in de afweging voor het profiel
2	Fietsersbond	maak van de Pim Mulierlaan een fietsstraat	wens wordt meegenomen in de afweging voor het profiel
3	Wijkraad de Krim	onderzoek de mogelijkheid naar de plaatsing van een Kiss en Ride voor het Mendelcollege in de Lodewijk van Deysellaan of de Pim Mulierlaan	mogelijkheid wordt onderzocht in ontwerpfase
4	Wijkraad de Krim, Sportverenigingen, en Mendelcollege	graag rekening houden met de komst van de turnhal bij het ontwerp van de Pim Mulierlaan	de turnhal valt buiten de scope van dit project. De grens van het project is daarom ook voor de turnhal getrokken. Als duidelijk is dat de turnhal er daadwerkelijk komt kan dit worden opgenomen in het project
5	Wijkraad de Krim, Sportverenigingen, SRO en Mendelcollege	zorg ervoor dat er ook touringcars en vrachtwagens gebruik kunnen maken van de Pim Mulierlaan. Deze worden voor de PNH hal vaak geparkeerd voor school- of sportactiviteiten	touringcars en vrachtwagens moeten de mogelijkheid behouden om bij de sportverenigingen te komen
6	Klankbordgroep	richt de Pim Mulierlaan in als fietsstraat	het advies om de Pim Mulierlaan als fietsstraat in te richten. De precieze inrichting wordt verder uitwerkt in de ontwerpfase
7	Wijkraad de Krim	richt de Pim Mulierlaan in met twee 2-richtingenfietspaden	het advies om de Pim Mulierlaan als fietsstraat in te richten, omdat dit het beste aansluit bij het gebruik en beleid. De precieze inrichting wordt verder uitwerkt in de ontwerpfase
8	Klankbordgroep	behoud de huidige inrichting van de Pim Mulierlaan	het advies om de Pim Mulierlaan als fietsstraat in te richten, omdat dit het beste aansluit bij het gebruik en beleid. De precieze inrichting wordt verder uitwerkt in de ontwerpfase
9	Wijkraad de Krim	ontkoppel de doorfietsroute van de herinrichting van de Pim Mulierlaan, aangezien de Orionzone Strategie binnenkort ontwikkelt wordt en deze een grote invloed heeft op de Pim Mulierlaan	om voor een goede inrichting te zorgen zal de aansluiting Pim Mulierlaan - Lodewijk van Deysellaan goed op elkaar moeten worden afgestemd. Dit doen we in één project. Alleen het huidige vastgestelde beleid is leidend
10	klankbordgroep	neem, indien deze er is, de additionele klimaatopgave van extra fietspaden/voetpaden mee in de herinrichting	verwerkt in de beschrijving van varianten

## 4.5 Varianten Pim Mulierlaan

In de definitiefase zijn vier inrichtingsvarianten voor de Pim Mulierlaan overwogen, namelijk:

- variant 1: woonstraat;
- variant 2: fietsstraat;
- variant 3: erftoegangsweg met twee vrijliggende tweerichtingen fietspaden;
- variant 4: erftoegangsweg met één vrijliggend tweerichtingen fietspad.

Elke variant is beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria die in paragraaf 2.5 zijn toegelicht. De varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Tabel 4.3 toont het resultaat van de afweging en in bijlage IV is de onderbouwing terug te vinden.

Tabel 4.3 Overzicht beoordeling varianten Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Variant 1 woonstraat	Variant 2 fietsstraat	Variant 3 twee tweerichtingen fietspaden	Variant 4 één tweerichtingen fietspad
verkeer	veerkeersveiligheid	++	++	+	-
	bereikbaarheid	0	0	0	0
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	++	+	0
	groen	+	+	-	0
	klimaatadaptatie	+	+	-	0
	circulariteit	0	0	-	0
omgeving	wens stakeholders	0 of +	0 of +	0	0

Er wordt geadviseerd om van de Pim Mulierlaan een fietsstraat (variant 2) te maken omdat dit het meest overeenkomt met de ambities van de gemeente Haarlem: **prioriteit fietser boven auto, vergroening en klimaatadaptatie**. Door de fietsers een meer prominente rol te geven en aan te sluiten bij het daadwerkelijke gebruik, zal een verkeersveiliger situatie ontstaan dan in de huidige situatie. Het aantal m<sup>2</sup> verhard oppervlak wordt fors verminderd, wat een gunstig effect heeft op het groen en klimaat.

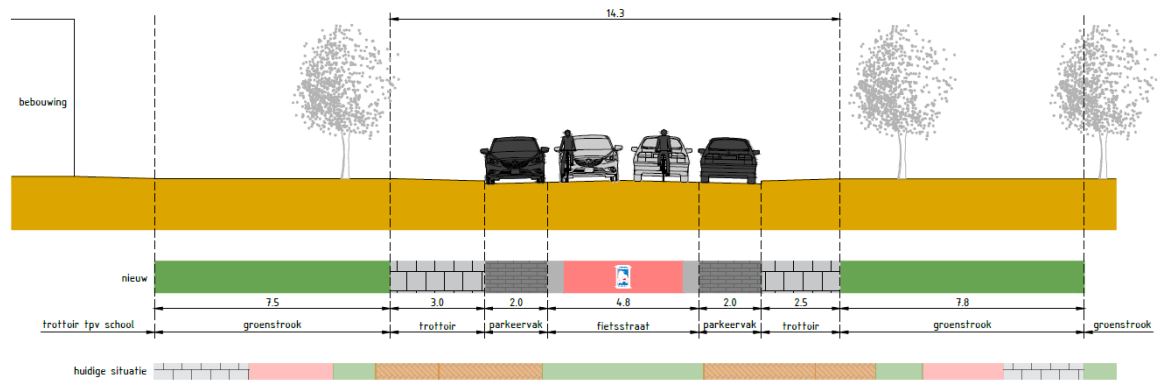
De inrichting van de straat wordt uitgewerkt in de volgende fase.

## 4.6 Advies indeling wegprofiel

Voor de bepaling van het profiel van Pim Mulierlaan zijn de volgende punten in overweging genomen:

- het HIOR bevat geen profiel voor de fietsstraat in Haarlem Noord. Om een goed ontwerp te maken en aanspraak te maken op de subsidie wordt voor de inrichting van de fietsstraat de richtlijnen van de fietsberaadnotitie CROW aangehouden;
- conform de CROW Fietsberaad notitie Fietsers binnen de bebouwde kom [ref. 17] dient bij een piekintensiteit van meer dan 400 fietsers per uur en 100-150 motorvoertuigen per uur de rijbaanbreedte 480 cm te zijn bij twee richtingsverkeer voor fietsers en motorvoertuigen;
- langspaarkeervakken van 200 cm breed en schrikstroken conform CROW van 50 cm;
- de ruimte die vrij komt door de herinrichting van de Pim Mulierlaan kan gebruikt worden voor groen.

Afbeelding 4.5 Advies indeling wegprofiel Pim Mulierlaan



## 4.7 Beslispunten

### Beslispunt

- maak van de Pim Mulierlaan een fietsstraat met de afmetingen en materialisatie conform [ref. 7] en [ref. 17];
- richt de ruimte die vrijkomt door het verminderen van het verhard oppervlak in op een wijze die de biodiversiteit ten goede komt;
- onderzoek de mogelijkheid voor een Kiss&Ride plaats in de Pim Mulierlaan.

# 5

## KRUISPUNTEN

Een doorfietsroute ligt in beginsel in de voorrang. Om te bekijken of dit effect heeft op aangrenzende straten zoals terugslag, lange wachtrijen en/of opstoppen zijn indicatieve kruispuntberekeningen en verkeerssimulaties gedaan door middel van het programma COCON. Op basis van het kruispunt ontwerp, de verkeersintensiteiten en de verkeerslichtregeling zijn verkeerssimulaties uitgevoerd waardoor de benodigde opstellengte van een kruising of verkeerslicht door het programma wordt bepaald.

Op basis van deze berekeningen zijn de ontwerputgangspunten voor onderstaande kruispunten bepaald. Deze worden in de komende paragrafen toegelicht:

- 5.1 Kruising Orionbrug - Pim Mulierlaan;
- 5.2 Kruising Lodewijk van Deysellaan met Laurens Reaellaan;
- 5.3 Kruising Stuyvesantbrug.

### 5.1 Kruising Orionbrug - Pim Mulierlaan en aangrenzend wegvak Lodewijk van Deysellaan

In deze paragraaf wordt advies gegeven over de kruising Orionbrug - Pim Mulierlaan:

- paragraaf 5.1.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 5.1.2 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 5.1.3 bevat een beschrijving van het uitgevoerde onderzoek;
- paragraaf 5.1.4 bevat de belangrijkste beslispunten.

#### 5.1.1 Huidige situatie

De kruising met de Orionbrug en het aangrenzende wegvak van de Lodewijk van Deysellaan kunnen niet los van elkaar gezien worden. De drie opstelstroken op de Orionbrug zijn namelijk met circa 15 m erg kort, waardoor het ook regelmatig voorkomt dat er voertuigen staan te wachten op het aangrenzende wegvak tussen de Pim Mulierlaan- Laurens Reaellaan. Dit wegvak heeft een breedte van circa 8 m en is uitgevoerd in elementenverharding. Het wegvak vormt ook een onderdeel van de ontbrekende schakel in het beoogde fietsnetwerk (conform [ref. 4]). De Pim Mulierlaan sluit met een uitritconstructie aan op de Lodewijk van Deysellaan/Orionbrug. Het tweerichtingen vrijliggende fietspad langs De Delft stopt er hoogte van de Orionbrug. Fietsers vanaf dat fietspad moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de Lodewijk van Deysellaan/Orionbrug. Op de Orionbrug zijn aan de noord- en zuidzijde tweerichtingsfietspaden aanwezig. In de Pim Mulierlaan zijn er éénrichtingsfietspaden, maar die worden in de praktijk ook in twee richtingen gebruikt.



Afbeelding 5.1 Huidige situatie kruising Orionbrug - Pim Mulierlaan (bron: Google Maps)



### 5.1.2 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen, inclusief degene die niet gehonoreerd zijn, is opgenomen in bijlage II.

Tabel 5.1 Belangrijkste klanteisen stakeholders

Nr.	Stakeholder	Wens	Vervolg
1	Adviseur verkeer Politie, provincie Noord-Holland	als sprake is van terugslag op de Orionbrug, dan is het is het advies om een naastgelegen fietspad aan te brengen voor de fietsers. De fietsers krijgen (moeten dan) voorrang krijgen van de automobilisten	uitgewerkt in paragraaf 5.1.3
2	Adviseur verkeer Politie, provincie Noord-Holland	wanneer geen sprake is van terugslag vanaf de verkeerslichten op de Orionbrug kan gekozen worden om dit wegvak in te richten als een twee richtingen fietsstraat met een aparte rechtsaf strook naar de VRI op de N208. De breedte die wordt aanbevolen is 5,60 m conform de ASVV 20201	uitgewerkt in paragraaf 5.1.3
3	Fietsersbond	zorg dat het fietspad in de voorrang ligt, dat het fietsgedeelte op de kruising rood is en er een duidelijke kruising ontstaat	conform de wensen van de gemeente
4	Klankbordgroep	onderzoek de mogelijkheid voor één twee-richtingenfietspad op de Orionbrug in plaats van de huidige twee	indien het zuidelijke fietspad verwijderd wordt moeten fietsers vanaf het zuiden eerst Orionweg oversteken en vervolgens de N208. Dit zorgt voor ongemak voor de fietsers wat niet in lijn is met beleid van de gemeente. Fietsers moeten namelijk 2 keer wachten, waarbij een grotere kans van het door rood fietsen ontstaat.  Opheffen noordelijk fietspad op Orionbrug heeft nut voor het kruispunt bij Pim Mulierlaan. Echter komt er een grote ontwerpuitdaging terug aan de overzijde bij het kruispunt Orionweg/N208

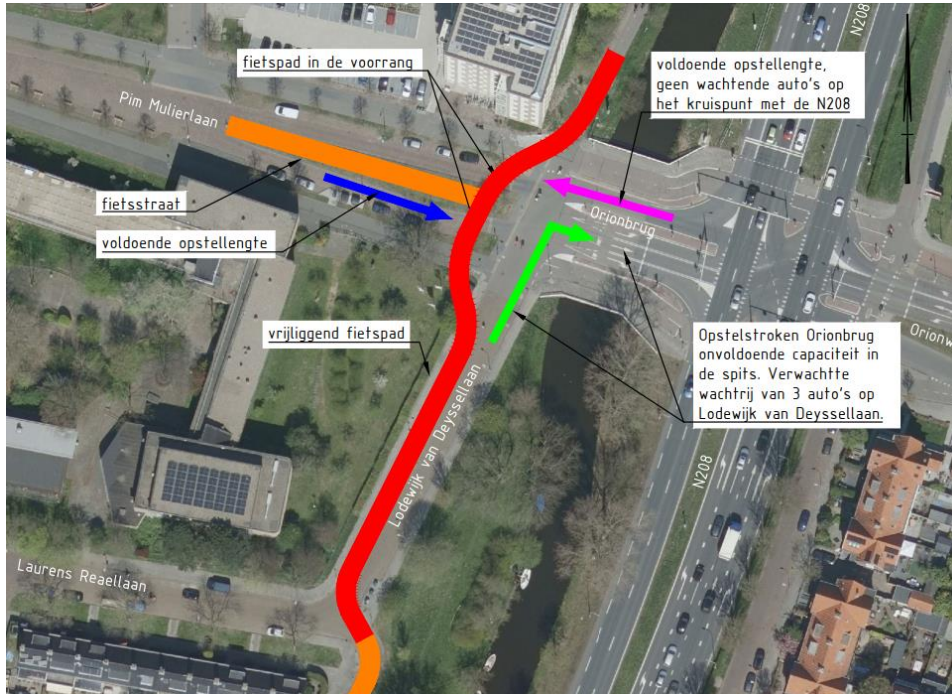
### 5.1.3 Onderzoek fietsers in de voorrang

Zoals ook in hoofdstuk 3 is aangegeven, is het advies om een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Pim Mulierlaan en de Laurens Reaellaan, omdat het onwenselijk is als fietsers op een doorfietsroute tussen wachtende auto's voor het met verkeerslichten geregelde kruispunt met de randweg (N208) door moeten fietsen. Het fietspad komt in de voorrang te liggen, waardoor gemotoriseerd verkeer zal moeten wachten als er fietsers aankomen. Om te onderzoeken of er hierdoor afwikkelingsproblemen gaan ontstaan zijn er verkeersberekeningen uitgevoerd. De conclusies daarvan zijn opgenomen in afbeelding 5.2 en zijn:

- uit de analyses blijkt dat de benodigde opstellengte voor verkeer op de Lodewijk van de Deysellaan richting randweg circa 75 m is in de ochtendspits, wat langer is dan de beschikbare lengte (drie opstelstroken van 15 m). Dit betekent dat er ook op het wegvak tussen de Orionbrug en Laurens Reaellaan voertuigen in de wachtrij zullen staan (zie groene pijl in afbeelding 5.2). Op zich is het qua verkeersveiligheid geen probleem als voertuigen zich op dit wegvak opstellen om te wachten voor de verkeerslichten mits er een goede scheiding is met het fietsverkeer. Het doortrekken van de fietsstraat tussen de Laurens Reaellaan en de Orionbrug wordt dan ook afgeraden, omdat er anders conflicten gaan ontstaan tussen het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer in de wachtrij. In de avondspits is de wachtrij circa 60 m;
- door de lage autoverkeersintensiteit ontstaan er geen lange wachtrijen voor uitrijdend verkeer op de Pim Mulierlaan (zie blauwe pijl op afbeelding 5.2). Het kan wel voorkomen dat ook de automobilist van de Pim Mulierlaan richting Lodewijk van Deysellaan even moet wachten als zijn voorganger rood heeft richting randweg;
- er wordt geen terugslag voorzien richting randweg door verkeer wat afslaat naar de Pim Mulierlaan. Uit de tellingen blijkt dat de ochtendspits in dit geval maatgevend is. Er komen circa 135 voertuigen per uur de wijk in. Vanwege het kruispunt met verkeerslichten komen deze voertuigen verspreid aan (circa twee

per minuut), waarvan circa 70 % naar de Pim Mulierlaan rijdt en circa 30 % naar de Lodewijk van Deysellaan/Laurens Reaellaan. Terugslag tot op het kruispunt met de N208 wordt dan ook niet verwacht (zie paarse pijl in afbeelding 5.2).

Afbeelding 5.2 Schematische weergave resultaat berekeningen



## 5.1.4 Beslispunten

### Beslispunten

- maak van de Lodewijk van Deysellaan tussen de Pim Mulierlaan en de Laurens Reaellaan een woonstraat met een vrijliggend tweerichtingenfietspad ernaast, zodat wachtend verkeer voor de verkeerslichten niet in conflict komt met (doorgaand) fietsverkeer;
- om het fietscomfort op de kruising met de Orionbrug te behouden wordt geadviseerd om de bestaande indeling, voor in ieder geval het fietsverkeer, op de Orionbrug te handhaven. Dit is in lijn met de ambities van de gemeente Haarlem om de fiets tot primair vervoersmiddel in de stad te maken.

## 5.2 Kruising Lodewijk van Deysellaan met Laurens Reaellaan

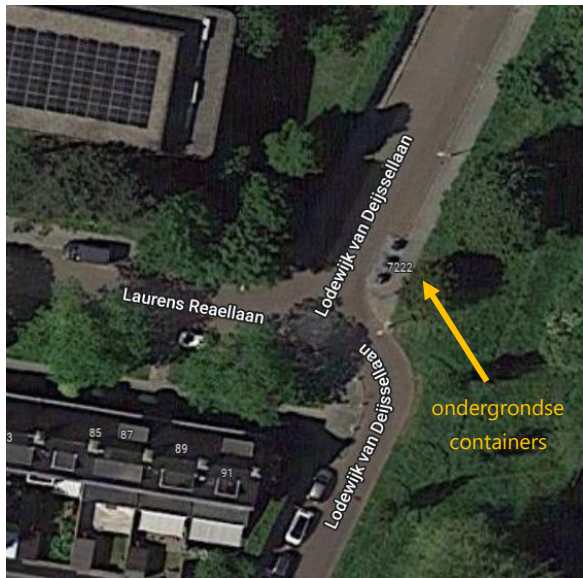
In deze paragraaf wordt advies gegeven over de kruising van de Lodewijk van Deysellaan met de Laurens Reaellaan.

- paragraaf 5.2.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 5.2.2 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 5.2.3 bevat een beschrijving van het uitgevoerde onderzoek;
- paragraaf 5.2.4 bevat de belangrijkste beslispunten.

## 5.2.1 Huidige situatie

Op het kruispunt Lodewijk van Deysellaan - Laurens Reaellaan is de voorrang niet geregeld, dus verkeer van rechts heeft voorrang. Het kruispunt is uitgevoerd in elementverharding. De bocht richting Lodewijk van Deysellaan wordt als oncomfortabel ervaren. De ondergrondse containers ontnemen het zicht en zullen mogelijk verplaatst moeten worden. Dit geldt ook voor de boom achter de container. Afbeelding 5.3 geeft de huidige situatie weer.

Afbeelding 5.3 Huidige situatie kruising Lodewijk van Deysellaan - Laurens Reaellaan (bron: Google Maps)



## 5.2.2 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen, inclusief degene die niet gehonoreerd zijn, is beschikbaar in bijlage II.

Tabel 5.2 Belangrijkste klanteisen stakeholders

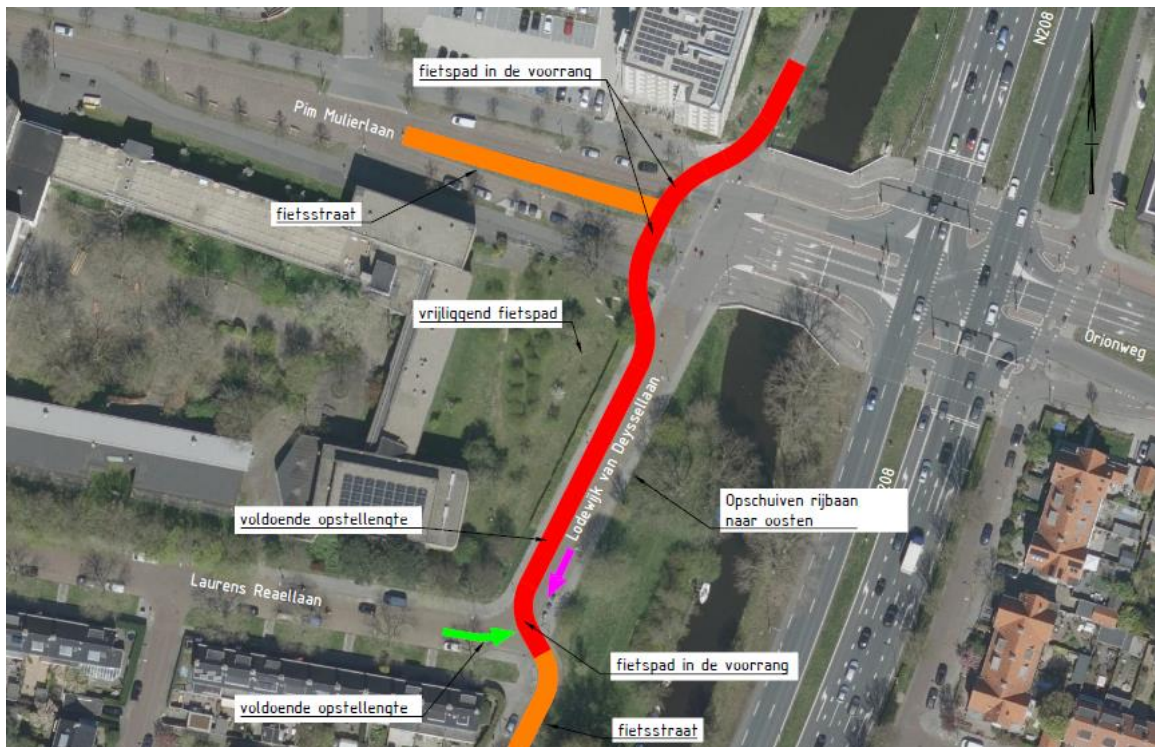
Nr.	Stakeholder	Wens	Vervolg
1	klankbordgroep	graag aantonen dat de verkeersveiligheid, de overzichtelijkheid en de doorstroming (inclusief opstelplaatsen) op het kruispunt van de Lodewijk van Deysellaan met de Laurens Reaellaan voldoende wordt in de nieuwe situatie	dit is uitgewerkt in paragraaf 5.2.3
2	provincie Noord-Holland	onderzoek de mogelijkheid om het wegvak tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan in te richten als eenrichtingsweg en/of fietsstraat. Ook kan de fietsstraat vanaf de Lodewijk van Deysellaan worden doorgezet tot na het kruispunt met de Laurens Reaellaan, waarna dit wordt opgesplitst in een fietspad en een woonstraat. Hierdoor creëer je een overzichtelijk kruispunt	dit is uitgewerkt in paragraaf 5.2.3

### 5.2.3 Onderzoek

Het vrijliggende fietspad langs de Lodewijk van Deysellaan Noord gaat in de voorrang over naar de fietsstraat in de Lodewijk van Deysellaan Midden en Zuid. Of dit tot problemen zal gaan leiden voor het gemotoriseerd verkeer, is onderzocht met verkeersberekeningen. De conclusies daarvan zijn weergegeven op afbeelding 5.4. Onderstaande conclusie kan uit de berekeningen getrokken worden:

- de wachttijden en bijbehorende opstellengtes (parse en groene pijl in zijn minimaal en hebben geen invloed op het omliggende verkeerssysteem.

Afbeelding 5.4 Schematische weergave resultaat berekeningen



### 5.2.4 Beslispunten

#### Beslispunten

Trek het vrijliggende fietspad (wegvak Noord) door naar de fietsstraat (wegvak Midden) met fietsers in de voorrang.

### 5.3 Kruising Stuyvesantbrug

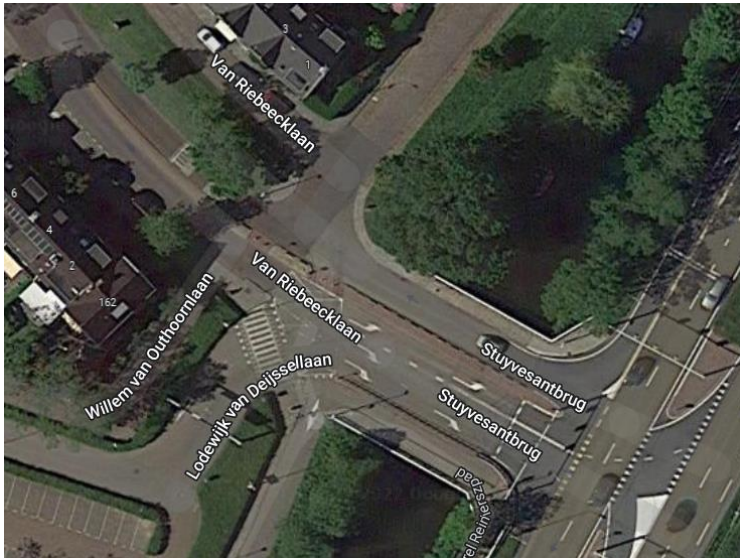
In deze paragraaf wordt advies gegeven over de kruising van de Lodewijk van Deysellaan met de Van Riebeecklaan en de Stuyvesantbrug.

- paragraaf 5.3.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 5.3.2 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 5.3.3 bevat een beschrijving van het uitgevoerde onderzoek;
- paragraaf 5.3.4 bevat de belangrijkste beslispunten.

### 5.3.1 Huidige situatie

Het kruispunt Stuyvestantbrug-N208 heeft drie opstelstroken op de brug (vanaf de wijk richting de N208). De afstand tussen de stopstreep en de uitrit van het parkeerterrein van de ijsbaan is circa 25 m. De fietsoversteek ligt op circa 35 m van de stopstreep en is onderdeel van de ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. De Van Riebeecklaan bestaat uit een hoofdrijbaan (ter hoogte van de huidige fietsoversteek gescheiden met een middenberm) en een ventweg. De brug en de uitrit van het parkeerterrein zijn uitgevoerd in asfalt en de Van Riebeecklaan en de Lodewijk van de Deysellaan in elementenverharding.

Afbeelding 5.5 Huidige situatie kruising Stuyvesantbrug (bron: Google Maps)



### 5.3.2 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen, inclusief degene die niet gehonoreerd zijn, is opgenomen in bijlage II.

Tabel 5.3 Belangrijkste klanteisen stakeholders

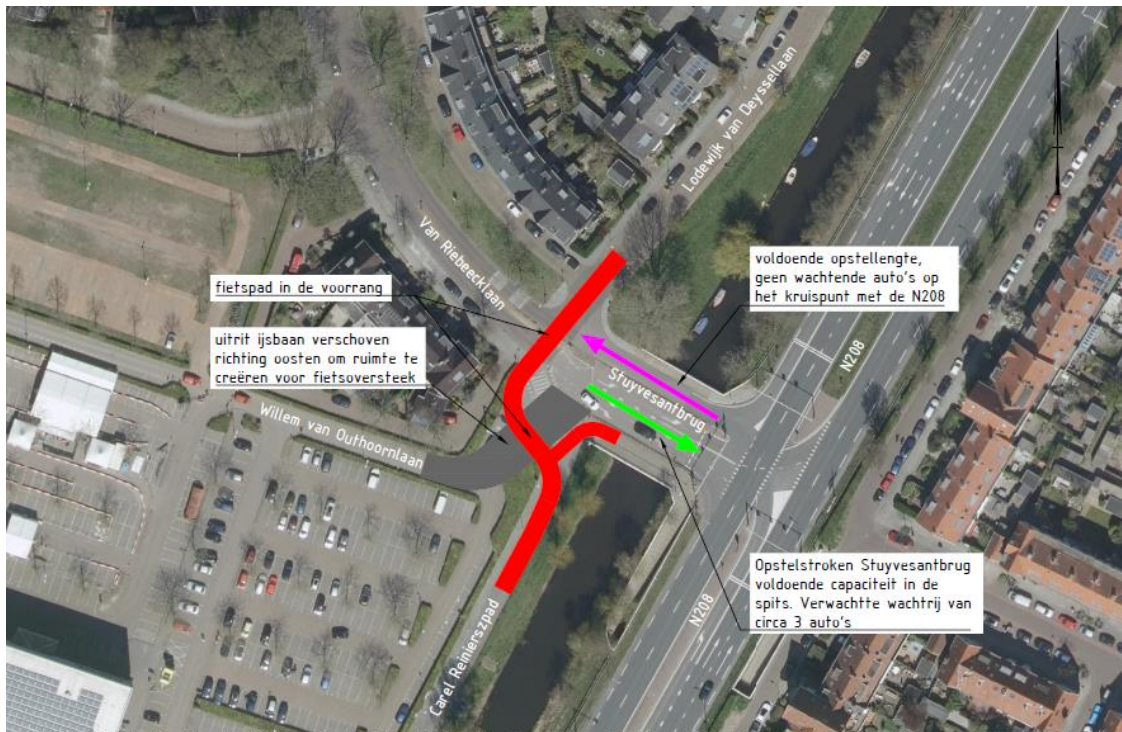
Nr.	Stakeholder	Wens	Vervolg
1	Adviseur verkeer	zorg voor een goede overgang van snelheid op de Stuyvesantbrug en pas drempels en eventueel een versmalling toe als snelheid remmende maatregel voor gemotoriseerd verkeer	wordt uitgewerkt in de ontwerpfase
2	Adviseur verkeer, PNH, klankbordgroep	graag aantonen dat de verkeersveiligheid en doorstroming (inclusief opstelplaatsen) op het kruispunt van de Stuyvesantbrug (Van Riebeecklaan, Lodewijk van Deysellaan en A.W.F. Idenburglaan) voldoende wordt in de nieuwe situatie	zie 5.3.3
3	Klankbordgroep	Behoud de paaltjes bij het kruispunt aan de ijsbaankant om de kans op een sluiproute te verkleinen	wordt behouden in de ontwerpfase en uiteindelijke uitvoering

### 5.3.3 Onderzoek fietsers in de voorrang

De fietsoversteek vanaf de fietsstraat naar het Carel Reinierspad komt in de voorrang te liggen, waardoor gemotoriseerd verkeer zal moeten wachten als er fietsers aankomen. Om te onderzoeken of er hierdoor afwikkelingsproblemen gaan ontstaan zijn er verkeersberekeningen uitgevoerd. De conclusies daarvan zijn opgenomen in afbeelding 5.6. Onderstaande conclusies kunnen uit de voorrangsberekeningen getrokken worden:

- de berekende opstellengte is maximaal 18 meter. De beschikbare lengte is 25 m, dus de opstelcapaciteit in de ochtend- en avondspits zou voldoende moeten zijn (groene pijl in afbeelding 5.6);
- in de avondspits is er meer verkeer dat de wijk inrijdt dan in de ochtendspits. Het gaat tijdens de avondspits om circa 75 voertuigen per uur die vanaf het kruispunt met de N208 de wijk inrijden, wat neerkomt op circa 1 tot 2 per minuut (paarse pijl in afbeelding 5.6). Aangezien de fietsoversteek op circa 35 m van het kruispunt ligt, wordt er geen terugslag tot op de provinciale weg verwacht (2 auto's achter elkaar is ca 10 m).

Afbeelding 5.6 Schematische weergave resultaat berekeningen



### 5.3.4 Beslispunten

#### Beslispunten

Leg de fietsoversteek van de doorfietsroute over de Van Riebeecklaan/Stuyvesantbrug en over uitrit van het parkeerterrein in de voorrang.

# 6

## GROENVOORZIENINGEN

Dit hoofdstuk bevat het advies voor de groenvoorzieningen in de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan.

- paragraaf 6.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 6.2 beschrijft de uitgangspunten vanuit beleid;
- paragraaf 6.3 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 6.5 bevat de afweging van de groenvoorzieningen;
- paragraaf 6.6 bevat de belangrijkste beslispunten

### 6.1 Huidige situatie

De Lodewijk van Deysellaan bevat een brede groenstrook met aangrenzend een vaart. Het is een populaire honden-uitlaatplek. De groenstrook bevat een gazon, een trottoir van de Stuyvesantbrug tot de Cornelis van der Lijnlaan en diverse bomen. Van de aanwezige bomen heeft één een monumentaal karakter (zie afbeelding 6.1). Deze boom heeft deze status door de leeftijd van boven de 80 jaar en heeft daarom een bijzondere beschermwaarde. Conform [ref. 14] zal voor een dergelijke boom in beginsel geen kapvergunning worden verleend, tenzij er sprake is van een ernstige bedreiging van de openbare veiligheid, een noodtoestand of een bijzonder situatie. De monumentale boom staat niet in de buurt van de geplande werkzaamheden. De overige bomen langs de Lodewijk van Deysellaan hebben geen bijzondere status. In de plantsoenen naast de Lodewijk van Deysellaan zijn ook narcissenvelden aanwezig.

Op het noordelijke deel van de Lodewijk van Deysellaan is er ook aan de westzijde van de weg groen aanwezig. Naast het hek van het Mendelcollege staat een heg of ligt een groenstrook.

De Pim Mulierlaan bevat diverse heesters en plantsoenen aan de zijkanten van de weg. De bomen in de Pim Mulierlaan hebben geen bijzondere status.



Afbeelding 6.1 Status bomen tussen de Orionbrug en Stuyvesantbrug



## 6.2 Uitgangspunten

Naast de beleidsstukken uit paragraaf 2.1 zijn er nog specifieke projectuitgangspunten uit overige beleidsstukken. Deze zijn beschreven in de opvolgende paragrafen.

### SOR 2040

Vanuit de SOR 2040 is onderstaand uitgangspunt voor het project gedefinieerd:

- de Lodewijk van Deysellaan bevindt zich in de hoofdbomenstructuur. Uitgangspunt is dat niet vervangen mogen worden tenzij dit echt niet anders kan. Verplaatsing moet hierbij onderzocht worden.

### Bomenbeleidsplan (2009-2019)/Bomenverordening

Onderstaand uitgangspunten wordt vanuit het bomenbeleidsplan meegenomen in het project:

- uitgangspunt is dat alle bomen behouden worden. In principe wordt er altijd een herplantplicht opgelegd, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om dit niet te doen. Vervanging van de bomen wordt alleen uitgevoerd als niets anders mogelijk is;
- te vervangen bomen worden gecompenseerd in het projectgebied.

### Ecologisch Beleidsplan

- de beplanting wordt van een inheemse soort die aansluit bij de locatie en duurzaam ecologisch beheerbaar is;
- waar mogelijk dient de ecologische kwaliteit van het project verbeterd te worden.

### Wet natuurbescherming

Er wordt een ecologisch QuickScan uitgevoerd te worden om te toetsen of de werkzaamheden een negatieve impact kunnen hebben op de aanwezige flora en fauna. Indien nodig wordt hiertoe een vervolgonderzoek uitgevoerd.

## 6.3 Input KES-gesprekken

Tijdens diverse gesprekken met stakeholders zijn klanteisen en wensen opgehaald. De belangrijkste eisen die aanleiding geven tot aanvullend onderzoek worden hier toegelicht. Een overzicht van alle eisen, inclusief degene die niet gehonoreerd zijn, is opgenomen in bijlage II.

Tabel 6.1 Belangrijkste klanteisen stakeholders

Nr.	Stakeholder	Wens	Vervolg
1	Klankbordgroep	behoud zo veel mogelijk groen	dit wordt meegenomen in het ontwerp
2	Platform groen	indien bomen gekapt worden, graag herplaatsen in het projectgebied	dit wordt meegenomen in het project
3	Wijkraad	is het mogelijk om het pad langs de honden-uitlaatstrook tot na de Cornelis van der Lijnlaan te verlengen en wellicht in het midden te plaatsen van de groenstrook?	dit wordt meegenomen in het ontwerp
4	Klankbordgroep	neem ook andere delen van de wijk mee in de vergroening	niet binnen de scope van dit project. Wel een advies aan de gemeente
5	Klankbordgroep	behoud de gehele groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan	reeds verwerkt in hoofdstuk 3

## 6.4 Afweging groenvoorzieningen

Onderstaande punten en ontwerpkeuzes met betrekking tot de wensen van de stakeholders en het beleid zijn afgewogen:

- de vaart langs de Lodewijk van Deysellaan is conform SOR een sloepenroute met twee ontbrekende schakels ter plaatse van de Stuyvesantbrug en de Orionbrug. Deze vallen niet binnen de scope. Advies is om dit zo te houden;
- ter plaatse van de kruising met de Laurens Reaellaan moeten wellicht diverse bomen verwijderd worden om de verkeersveiligheid te verbeteren op het kruispunt. Deze bomen hebben geen bijzondere status. In lijn met de Bomenverordening worden deze in het projectgebied terug geplant;
- de locatie van de insteek van de groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan wordt gehandhaafd;
- er is een kans om ook de groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan mee te nemen in de herinrichtingsopgave. Dit is een mooie mogelijkheid om ook recreatieve, ruimtelijke, duurzame en ecologische waarde van de straat te verbeteren;
- de herinrichting van de Pim Mulierlaan leidt ertoe dat er, indien er inderdaad een fietsstraat komt, meer ruimte is voor groen. Deze groenstroken bieden de mogelijkheden om ecologische en klimaatadaptieve waarde toe te voegen.

## 6.5 Beslispunten

### Beslispunten

- behoud zo veel mogelijk bomen;
- verplant indien mogelijk de bomen die moeten wijken voor de herinrichting van het kruispunt tussen de Lodewijk van Deysellaan en de Laurens Reaellaan;
- herplant hetzelfde aantal bomen indien verplanting van bovengenoemde bomen niet mogelijk is.

# 7

## ONDERGRONDSE VOORZIENINGEN

Dit hoofdstuk bevat het advies voor de ondergrondse voorzieningen in de Lodewijk van Deysellaan.

- paragraaf 6.1 bevat de beschrijving van de huidige situatie;
- paragraaf 6.2 beschrijft de uitgangspunten vanuit beleid;
- paragraaf 6.3 bevat de input vanuit de KES-gesprekken;
- paragraaf 6.6 bevat de afweging van de ontwerpkeuzes rondom de riolering;
- paragraaf 6.7 bevat het ontwerpadvies.

### 7.1 Huidige situatie

De riolering tussen de Pim Mulierlaan en de Laurens Reaellaan is verouderd en aan vervanging toe. Conform [ref. 22] zijn riolen na ongeveer 65 jaar aan vervanging toe. De riolering in de Lodewijk van Deysellaan ten zuiden van de Laurens Reaellaan is in 2001 en in de Pim Mulierlaan in 2007 vervangen en afgekoppeld en behoort daarom niet tot de scope. Een diepriool van de gemeente Bloemendaal (uit 1938) tussen de Cornelis van der Lijnlaan en Zaanenlaan kruist de Lodewijk van Deysellaan. In 2023 wordt dit diepriool van een liner voorzien. Vervanging is dus niet nodig en valt buiten de scope.

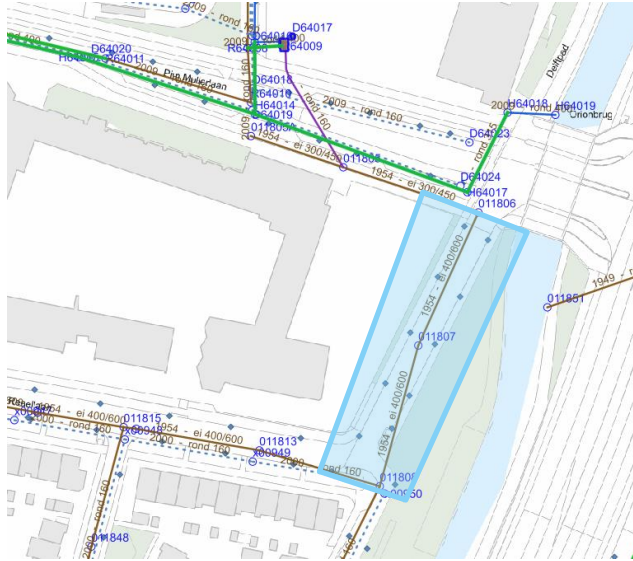
Ter hoogte van de Laurens Reaellaan bevinden zich ondergrondse containers. Deze moeten mogelijk verplaatst worden om een veilig ontwerp te realiseren.

### 7.2 Uitgangspunten

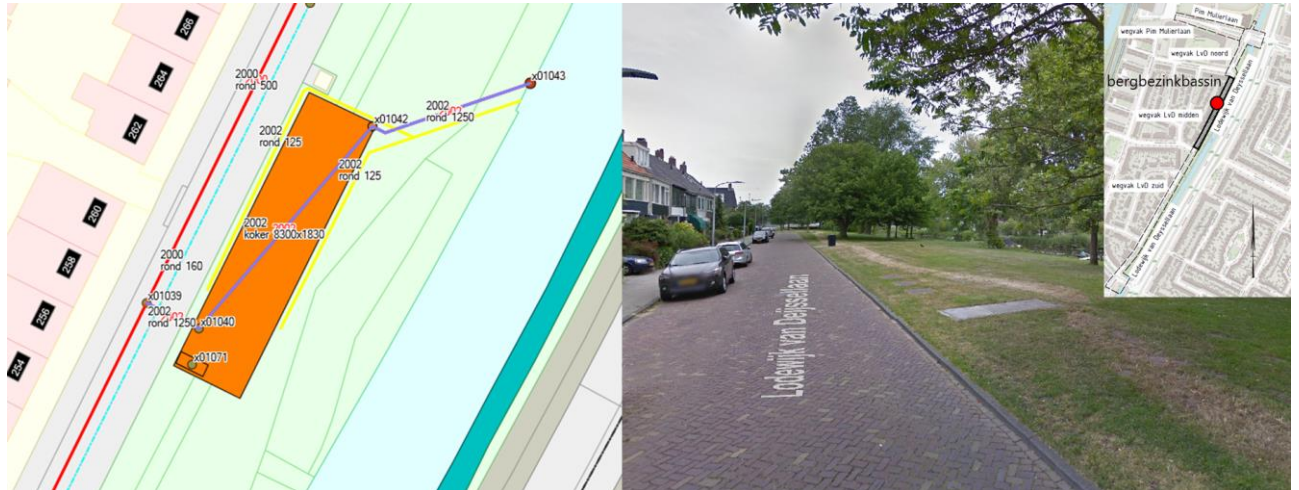
De uitgangspunten zijn als volgt:

- de riolering afgebeeld op afbeelding 7.1 dient vervangen te worden voor een gescheiden rioolstelsel;
- ter plaatse van het traject Lodewijk van Deysellaan weergegeven op afbeelding 7.1 wordt drainage aangelegd;
- er staan diverse ondergrondse containers in het project. Indien het nodig is om deze te verplaatsen om de doelstellingen van het project (verkeersveilige doorfietsroute) te behalen wordt dit in gang gezet;
- in het middelste gedeelte van de Lodewijk van Deysellaan is een bergbezinkbassin aanwezig waarin het overtollige rioolwater tijdelijk wordt geborgd tijdens piekbuien. Hier moet een proefsleuf worden gegraven en de locatie van de relevante delen en de relevante delen (wanden, deksels, leidingen, kabels, ontluchtingen en stroomvoorziening) moeten in de vervolgfase specifiek worden ingemeten;
- om werkzaamheden in de bodem uit te kunnen voeren worden onderstaande onderzoeken uitgevoerd:
  - verkennend bodemonderzoek;
  - QuickScan explosieven;
  - archeologische QuickScan;
- er wordt afgestemd met de nutspartijen om te bepalen of zij eigen werk - of werk naar aanleiding van de projectplannen hebben.

Afbeelding 7.1 Scope rioleringswerkzaamheden



Afbeelding 7.2 Locatie van het bergbezinkbassin



### 7.3 Input KES-gesprekken

Er is geen input geleverd in de KES gesprekken die betrekking hebben op de ondergrondse voorzieningen.

### 7.4 Afweging ontwerpkeuzes

Er zijn in deze fase van het project geen ontwerpkeuzes te maken over de ondergrondse voorzieningen.

### 7.5 Beslispunten

Er zijn in deze fase van het project geen beslispunten.



## DUURZAAMHEID

Dit hoofdstuk beschrijft de duurzaamheidskansen die we adviseren om toe te passen in de vervolgfases van dit project.

### Groen

De herinrichting kan zorgen voor meer ruimte voor groen. Als er extra ruimte ontstaat, zoals nu voorzien is in de Pim Mulierlaan, is het belangrijk dat deze ruimte groen wordt ingericht, idealiter met soorten die de ecologische waarde vergroten. Een voordeel van de aanleg van groen is uiteraard ook de klimaatadaptieve werking: er is meer ruimte voor waterinfiltratie en het verkoelt de straat op hete dagen.

### Klimaatadaptatie

Op de wegonderdelen waar wel verharding nodig is zijn er nog veel mogelijkheden om deze zo in te richten dat ze bijdragen aan klimaatadaptatie. Zo is het onder andere belangrijk om de stroombanen van regenwater uit de wijk, die nu over de Lodewijk van Deysellaan lopen, in stand te houden. Door hier in het ontwerp rekening mee te houden en de weg niet in het midden te verhogen en geen hoge kantopsluitingen toe te passen houden we rekening met extremere regenval.

Waar mogelijk adviseren we om parkeerhavens uit te rusten met halfverharding, waardoor er meer ruimte ontstaat voor water om in de bodem te infiltreren. Ook kunnen er eventueel infiltratiekratten onder het wegdek worden geplaatst. Om hittestress te verminderen is het belangrijk dat het aanwezige groen en water in tact blijft of vergroot. Om hittestress te verminderen zou de aanleg van schaduwrijke bomen, indien daar mogelijkheden voor zijn, een toevoeging zijn.

### Circulariteit

Waar vroeger materialen aan het einde van de levensduur werden afgedankt, wordt er in een circulaire keten gekeken naar nieuwe inpassingen. Hierbij wordt uitgegaan van drie belangrijke principes:

- zorg ervoor dat objecten en materialen zo lang mogelijk mee gaan;
- behoud zo veel mogelijk van het bestaande indien het nog goed functioneert;
- zorg voor goed beheer en onderhoud, zodat de levensduur van objecten wordt verlengt.

De herinrichting biedt de mogelijkheid om grondstoffenschaarste en de milieubelasting te minimaliseren. Voor de herinrichtingsopgave is het daarom belangrijk om, waar mogelijk, zo veel mogelijk van de huidige inrichting te behouden. Hoeft het trottoir niet te worden aangepast? Dan blijft deze bestaan. Vervolgens proberen we zo veel mogelijk van het materiaal dat vrijkomt, zoals de klinkers, opnieuw toe te passen op dezelfde locatie. De overige materialen kunnen mogelijk op een andere locatie in Haarlem of de regio worden hergebruikt. Ook is het belangrijk om zo veel mogelijk gebruik te maken van hernieuwbare en secundaire bouwmaterialen.

Om te zorgen dat ook echt de meest duurzame keuze gemaakt wordt kunnen we een materiaalstroomanalyse uitvoeren die gekoppeld wordt met de milieu-impact. Zo kunnen we onder andere de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de materialen goed bepalen. Dit maakt het snel duidelijk welk materiaal de grootste milieu-impact heeft en of we deze niet eenvoudig kunnen veranderen voor een ander materiaal. Witteveen+Bos heeft dit in de afgelopen periode succesvol toegepast bij de ontwikkeling van de woonwijk Lincolnpark in de Haarlemmermeer.

Op het gebied van beheer en onderhoud ligt voor de herinrichting als deze een extra uitdaging. Voor een infrastructureel project als de Lodewijk van Deysellaan is er vaak sprake van gescheiden budgetten voor aanleg en onderhoud. Hierdoor is het niet altijd eenvoudig om inzichtelijk te maken dat winst bij beheer en onderhoud (of in een tweede levenscyclus) soms een hogere investering vraagt in de aanleg. Het is daarom goed om vanuit de 'Total Costs of Ownership' (TCO) gedachte te werken, waarbij de totale kosten van zowel aanleg als onderhoud gecombineerd worden.

Bijlage(n)

## BIJLAGE: BELEID

### I.1 Algemeen beleid

De beleidsstukken en richtlijnen die van toepassing zijn op dit project zijn toegelicht in tabel 2.1.

#### Structuurvisie Openbare Ruimte 2040

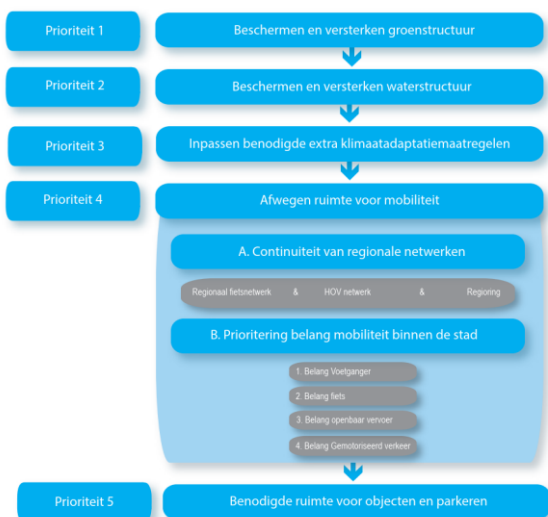
Afbeelding I.1 bevat het afwegingskader van de SOR met betrekking tot de verschillende ruimteclaims. Hieruit is op te maken dat de groenstructuur, waterstructuur en extra klimaatadaptatiemaatregelen de hoogste prioriteit krijgen.

Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad, op regionale autoverbindingen om de stad en op versterking van het regionale fietsnetwerk. De continuïteit van deze regionale netwerken is van bovenlokaal belang.

Voor lokaal verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voorgesteld. Deze is als volgt:

- 1 het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen;
- 2 het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerwijze binnen de stad;
- 3 het belang van het openbaar vervoer;
- 4 het belang van lokaal gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

Afbeelding I.1 Afwegingskader SOR ten behoeve van ruimteclaims



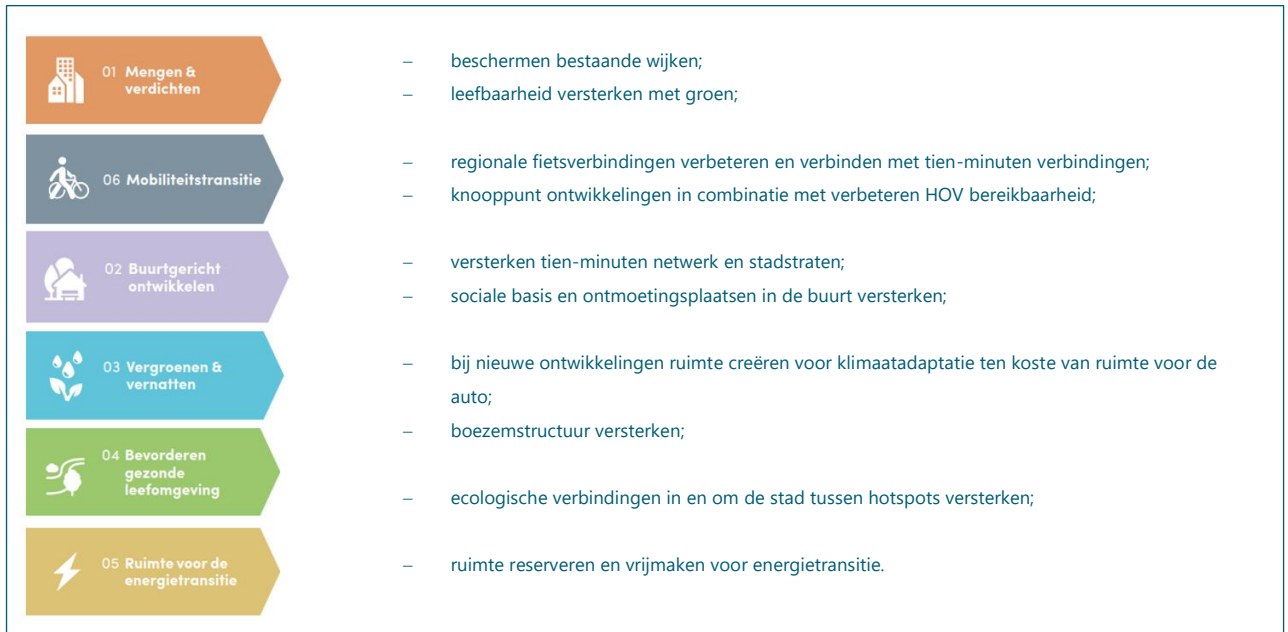
De inrichting van de Lodewijk van Deyssellaan als fietsstraat past hiertoe goed binnen dit beleid. Met de herinrichting van de Pim Mulierlaan zal tevens rekening worden gehouden met dit beleid.



## Omgevingsvisie Gemeente Haarlem 2045

De omgevingsvisie bevat zes strategische keuzes om richting te geven aan de opgaves waar Haarlem voor staat:

Afbeelding I.2 Zes strategische keuzes van de omgevingsvisie



De herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan draagt bij aan de mobiliteitstransitie door de regionale fietsverbindingen te verbeteren. Met de herinrichting van de Pim Mulierlaan zal tevens rekening worden gehouden met dit beleid.

### Handboek Inrichting Openbare Ruimte

het HIOR Noord bevat de standaard profielen van straten en detailleringen van verhardingen, groen, water en objecten in de openbare ruimte.

## I.2 Mobiliteitsbeleid

Het Mobiliteitsbeleid bevat 2 visies om de mobiliteitstransitie te verwezenlijken: binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets. Reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met een steeds schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan.

Om de mobiliteitstransitie te realiseren worden 7 stappen ondernomen. De van toepassing zijnde stap in dit project is stap 3:

### Stap 3: fiets en voetganger krijgen prioriteit

In de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt het principe van omgekeerd ontwerpen toegepast. Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger, waarna vervolgens gekeken wordt wat de beschikbare overgebleven ruimte is voor de auto (rijden en parkeren).

De inrichting van de Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat past hiertoe goed binnen dit beleid. Met de herinrichting van de Pim Mulierlaan zal tevens rekening worden gehouden met dit beleid.

### 1.3 Duurzaamheidsbeleid

Naast ruimtelijk en mobiliteitsbeleid heeft de gemeente Haarlem sterke duurzame ambities. In 2017 is daarbij de Versnelling van het duurzaamheidsprogramma vastgesteld door de gemeenteraad. Dit is vastgelegd in de Haarlemse Routekaart Duurzaamheid. Zo wil de gemeente in 2040 aardgasvrij, in 2040 circulair en in 2050 klimaatbestendig zijn. De herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan kan hier een positieve bijdrage aan leveren. In deze paragraaf worden de duurzaamheidsthema's toegelicht die relevant zijn voor dit project. In de sub-paragrafen wordt het bijbehorende beleid toegelicht.

#### Klimaatadaptatie

Klimaatadaptatie is het aanpassen aan het veranderende klimaat. Hierdoor kunnen effecten van klimaatverandering goed opgevangen worden, zoals wateroverlast, hitte en droogte. De herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan zullen klimaatadaptief worden aangelegd

#### Circulariteit

Circulair werken is een belangrijke veranderingen ten opzichte van de traditionele keten binnen gebiedsontwikkelingen. Waar vroeger materialen aan het einde van de levensduur werden afgedankt, wordt er in een circulaire keten gekeken naar nieuwe inpassingen. Hierbij wordt uitgegaan van drie belangrijke principes:

- zorg ervoor dat objecten en materialen zo lang mogelijk mee gaan;
- behoud zo veel mogelijk van het bestaande indien het nog goed functioneert;
- zorg voor goed beheer en onderhoud, zodat de levensduur van objecten wordt verlengt.

#### Groen

Groen is geen apart onderdeel in de duurzaamheidsstrategie van Haarlem, maar wel direct verbonden aan klimaatadaptatie en in mindere mate aan circulariteit. Zo zorgt de aanwezigheid van groen voor minder hittestress en een betere afwatering, waardoor er minder vaak water op straat staat. De aanleg van groen voorkomt bovendien dat er extra materialen en verharding wordt toegepast in de omgeving.

#### Duurzame mobiliteit

Het gebruik van gemotoriseerd vervoer zorgt voor veel CO<sub>2</sub> uitstoot. Om die uitstoot te verminderen is de mobiliteitstransitie in Haarlem in gang gezet, waarbij er straks op meerdere plekken in de stad voorrang wordt gegeven aan schonere manieren van vervoer, die bovendien zo min mogelijk ruimte innemen. Zoals toegelicht in [ref. 9] zet Haarlem daarbij in op meer verplaatsingen met de fiets of te voet. Het inrichten van de Lodewijk van Deysellaan als fietsstraat is hierin een positieve ontwikkeling.

#### Strategisch plan Klimaatadaptatie 2022

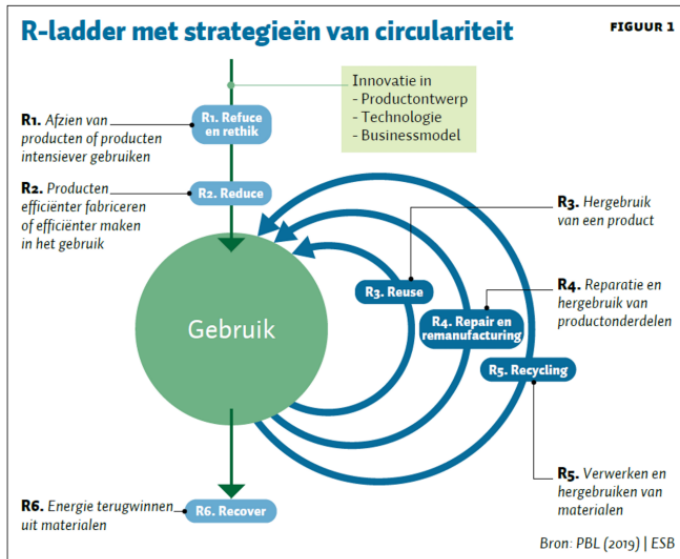
De openbare ruimte moet een klimaatbestendige inrichting hebben dat voldoet aan het basisveiligheidsniveau. Indien dit niet het geval is worden deze locaties versnelt opgepakt. Alle overige locaties worden aangepast via de gangbare projecten.

De omgevingsvisie bevat voor het project Fietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan geen aanvullende klimaatopgave. In het project wordt in lijn met beleid wel het uitgangspunt aangehouden om het verharde oppervlak te minimaliseren om groen en natuurlijk afwatering te stimuleren.

#### Programma Haarlem Circulair 2040

De ambitie van de gemeente is om 10 jaar eerder dan het rijk een 100 % circulaire stad te zijn. Hierbij staat het gebruik van minder grondstoffen, het verlengen van de levensduur of het gebruik en het hergebruik van restproducten centraal. Hierbij wordt de R-ladder met strategieën van circulariteit ingezet, waarbij refuse (afzien van producten) de meest positieve impact heeft. Recover (terugwinnen van energie uit materialen) is hierbij de laatste tree van de ladder.

Afbeelding 1.3 R-ladder met circulariteitsstrategieën



Voor een infrastructureel project als de Lodewijk van Deysellaan is er vaak sprake van gescheiden budgetten voor aanleg en onderhoud. Hierdoor is het niet altijd eenvoudig om inzichtelijk te maken dat winst bij beheer en onderhoud (of in een tweede levenscyclus) niet eenvoudig te vertalen is naar een benodigde hogere investering in de aanleg. Het is daarom goed om vanuit de 'Total Costs of Ownership' (TCO) gedachte te werken, waarbij de totale kosten van zowel aanleg als onderhoud gecombineerd worden. Ook is het belangrijk om zo veel mogelijk gebruik te maken van hernieuwbare en secundaire bouwmaterialen.

### Concept Groenbeleidsplan 2030

In het Concept groenbeleidsplan 2030 zijn vier speerpunten opgenomen om verdere invulling te geven aan de strategische keuzes van de omgevingsvisie met groen:

- 1 naar een kwalitatievere, groenere woonomgeving;
- 2 naar een klimaatbestendige stad;
- 3 naar een biodiverse stad;
- 4 naar een groenbewustere stad.

Om bovenstaande speerpunten verder uit te werken wordt gewerkt binnen vier sporen:

- spoor 1: groeninclusief ontwerpen - integreren van natuur in ontwerpen;
- spoor 2: actief werken aan samenhangend netwerk groendragers - verbinden van verschillende groene zones;
- spoor 3: partnerschap: kracht van de samenleving - samenwerken met inwoners om te vergroenen;
- spoor 4: groenere woonomgeving: experimenten & vergroeningsprojecten - opzetten van pilotprojecten ten behoeve van vergroening.

Binnen het project worden kansen op vergroening en vergroting van de biodiversiteit gesignaleerd en aangedragen.



## BIJLAGE: OVERZICHT KLANTEISEN KES GESPREKKEN

## PVE - VERIFICATIERAPPORT WENSEN EN EISEN

project	Fietsroute Lodewijk van Deysellaan incl. Pim Mulierlaan	opsteller	F.S. Vessies MSc
opdrachtgever	Gemeente Haarlem	toetsers	A. Vellekoop MSc
projectcode	129617	vrijgave	ing. M. van de Graaff
status	Baseline PVE	datum	2-12-2022

### Legenda

Onderstaande tabel bevat de opgehaalde klantwensen voor het project.

Het honoreringsadvies bevat een advies van het projectteam om de klantwens wel of niet mee te nemen in het project.

De gemeenteraad neemt het besluit over het al- dan niet meenemen van de wens in het project

#### Legenda honoreringsadvies

Honoringsadvies Honoreren: Advies is om de wens mee te nemen in het project

Honoringsadvies Deels honoreren: Advies is om de wens gedeeltelijk mee te nemen in het project

Honoringsadvies Open: Er kan nog geen advies worden gegeven omdat er eerst een ontwerp of onderzoek uitgevoerd moet worden

Honoringsadvies Niet honoreren: Advies is om de wens niet mee te nemen in het project

### Klanteisen

ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
1	Circulatieplan	Maak een nieuw circulatieplan voor de wijk.	Algemeen	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Er wordt een nieuw circulatieplan opgesteld waarbij onderzocht wordt of het mogelijk is dat de Lodewijk van Deysellaan als eenrichtingsverkeer wordt ingericht.
2	Bushalte/kiss & ride	Leg een nieuwe bushalte en dropzone (kiss & ride) aan in het gebied.	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Open	Bedankt voor uw bijdrage. De beleidsmedewerker verkeer heeft uitgevraagd of er in de nabije toekomst mogelijkheden zijn voor een buurtbus. Dit is niet het geval. Er zal daartoe geen buurtbus worden gerealiseerd.  In de vervolgfase wordt de mogelijkheid voor een Kiss&Ride en een halteplaats voor touringcars voor het mendelcollege en/of sportverenigingen verder onderzocht. Prioriteit heeft hierbij de verkeersveiligheid.
3	Uitlaatstrook	verleng het pad in de hondenuitlaatstrook tot na de Cornelis van der Lijnlaan	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Een eventuele realisatie van een pad door de groenstrook staat los van de realisatie van de fietsstraat en valt niet binnen de scope van dit project
4	Fietsstraat	maak de Lodewijk van de Deysellaan geen doorgaande fietsroute maar een comfortabele fietsstraat met een 30 km/uur regime	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De Lodewijk van Deysellaan wordt conform beleid gerealiseerd als een doorgaande fietsroute.
5	Snelheid Fietsers	Houdt rekening met de nieuwe snelheden van elektrische fietsers.	Algemeen	Wijkraad de Krim	Honoreren	de snelheid van 30 km/u geldt voor alle weggebruikers, inclusief speed pedelecs en bromfietsers
6	Doorstroming verkeer	zorg dat de doorstroming van het verkeer zo weinig mogelijk gehinderd wordt door de fietsroute	Algemeen	Wijkraad de Krim	Deels honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Het effect van fietsers in de voorrang wordt met behulp van verkeerssimulaties bepaald. De uiteindelijke inrichting van de straat wordt hierop afgestemd. Mochten er knelpunten ontstaan, dan worden aanvullende maatregelen getroffen om de knelpunten te verminderen/op te lossen.
7	Inrichting Kruispunt	richt het kruispunt van de Lodewijk van Deysellaan met de Pim Mulierlaan veilig en overzichtelijk in	Kruispunten	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De ontwerpen van de openbare ruimte zullen getoetst worden op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de opstelling van het voorlopig ontwerp
8	Grondwater	houdt in het ontwerp rekening met stromend grondwater onder de woontoren en voetpad door. Tevens loopt er drainage van het sportpark en leidingen van de pompen van de kelders onder de openbare ruimte door.	Algemeen	Wijkraad de Krim	Open	Bedankt voor uw opmerking. Deze vraag nemen we mee in de ontwerpfase waarbij een ontwerp wordt gemaakt van de ondergrondse voorzieningen
9	Turnhal	Heroverweeg grootte van turnhal/gehele turnhal	Turnhal	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De bepaling van de grootte van de turnhal is geen onderdeel van de scope van dit project.
10	Ontwikkelvisie Orionzone	Neem de ontwikkelvisie van Orionzone mee in de uitgangspunten en het ontwerp van de Pim Mulierlaan	Pim Mulierlaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	De Orionzone betreft geen onderdeel van de werkzaamheden van dit project. Dit project behelst de onderhouds werkzaamheden aan de Lodewijk van Deysellaan en de Pim Mulierlaan om een verkeersveilige fietsroute te realiseren. Het meenemen van de Orionvisie is geen randvoorwaarden voor het realiseren van de verkeersveilige fietsroute.
11	Eenrichtingsverkeer	Maak de Lodewijk van Deysellaan eenrichtingsverkeer zoals het op sommige punten ook al is	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Het uitgangspunt is om de fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen (fietsers wel in twee richtingen). De gemeente onderzoekt in de ontwerpfase het ontwerp hiervan (zuid-noord, noord-zuid, extra afslagen, etc)
11	Fietsstraat	maak de Lodewijk van Deysellaan een weg met eenrichtingsverkeer van noord naar zuid	Lodewijk van Deysellaan	Fietsersbond	Open	Bedankt voor uw opmerking. Het uitgangspunt is om de fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer aan te leggen (fietsers wel in twee richtingen). De gemeente onderzoekt in de ontwerpfase het ontwerp hiervan (zuid-noord, noord-zuid, extra afslagen, etc)

ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
12	Fietsstraat	houd de huidige breedte van de Lodewijk van Deysellaan aan. Als er zorgen zijn over de snelheid van auto's moet je drempels aanleggen en niet de straat versmallen	Lodewijk van Deysellaan	Fietsersbond	Honoreren	De huidige breedte van de straat is 4 meter. De éénrichtingsverkeer fietsstraat is voorzien met een breedte van 4,5 meter met 2 maal 50 cm rabatstrook. De aanleg van drempels lijkt hierbij niet nodig. Dit wordt verder onderzocht in de volgende fase
13	Fietsstraat	houd minimaal 3,5 m rijbaanbreedte aan voor de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Fietsersbond	Honoreren	De huidige breedte van de straat is 4 meter. De éénrichtingsverkeer fietsstraat is voorzien met een breedte van 4,5 meter met 2 maal 50 cm rabatstrook. Dit komt overeen met uw wens
14	Fietsstraat	houd 30 cm aan voor de rabatstroken	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente Haarlem voorziet momenteel een fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. De breedte van de straat is dan conform CROW 4,50 meter breed voorzien met rabatstroken aan beide zijden van 50 cm om de straat optisch te versmallen. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
15	Fietsstraat	neem een grotere afmeting voor rabatstroken aan de parkeerkant, bijvoorbeeld 50 cm	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
16	Fietsstraat	maak fietsstraat met rood asfalt. Pas geen klinkers toe, dat wordt niet herkend als fietsstraat	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit is lijn met de richtlijnen van de CROW en die worden toegepast bij het ontwerp.
17	Fietsstraat	geen middenmarkering op de fietsstraat	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De fietsstraat wordt bij voorkeur uitgevoerd als eenrichtingsverkeer. Er wordt in principe geen middenmarkering aangebracht. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
18	Fietsstraat	geen kolken in de fietsstraat en putdeksels vermijden	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Open	Bedankt voor uw opmerking. Deze vraag nemen we mee in de volgende fase. Er is nog geen ontwerp van de fietsstraat
19	Inrichting weg	maak de rabatstroken een contrasterende kleur, het liefst grijs/zwart	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. We nemen de wens mee, waarbij het gebruik van een contrasterende kleur ook als advies in het PVE is opgenomen. De precieze kleur wordt in de ontwerpfase bepaald.
20	Fietsstraat	parkeer aan de rechterkant van de rijrichting	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Het uitgangspunt is om het parkeren te laten plaatsvinden aan de rechterkant van de rijrichting. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
21	Fietsstraat	maak de Pim Mulierlaan een fietsstraat	Pim Mulierlaan	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Vanwege de grote verkeersintensiteiten aan fietsers Wil de gemeente Haarlem de Pim Mulierlaan ook inrichten als fietsstraat. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
22	Fietsstraat	goed onderscheid maken tussen het fietspad en de fietsstraat	Algemeen	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Uw wens wordt meegenomen in het project
23	Fietsstraat	verhoog het parkeren naar trottoirniveau	Algemeen	Fietsersbond	Niet honoreren	Dit is niet conform het beleid van de gemeente. In de fietsberaadnotitie wordt geadviseerd om te stimuleren dat automobilisten goed gebruik maken van de parkeervoorzieningen. Dit kan ofwel door een schrikstrook aan te leggen, of door een verhoogd parkeervak te maken met een bandje tussen de rabatstrook en het parkeervak. Uw wens wordt daarom niet meegenomen in het project
24	Communicatie	graag het programma van eisen delen met de fietsersbond	Algemeen	Fietsersbond	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Het Programma van Eisen wordt na afronding gedeeld met de stakeholders. Hier zullen we de Fietsersbond t.z.t. over informeren.
25	Doorstroming verkeer	neem de impact van de vergrootte turnhal m.b.t. de verkeersdruk mee in de doorstromingsberekeningen van de Pim Mulierlaan en de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De piekbelasting van de turnhal is vele malen kleiner dan de piekbelasting van de school. De piekbelasting van de school is daarom maatgevend. De impact van de turnhal wordt daarom niet meegenomen in de doorstromingsberekeningen. Daarnaast zijn er tellingen uitgevoerd waarvan de resultaten hetzelfde onderstrepen
26	Doorstroming verkeer	neem in de verkeersberekeningen ook de piekbelasting van de school en de sportparken mee voor zowel de Lodewijk van Deysellaan, het kruispunt op de Pim Mulierlaan en de achterliggende wijk	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. In de verkeersberekeningen worden de maatgevende verkeersintensiteiten gebruikt die zijn gemeten tijdens de tellingen in 2022
27	Fietsstraat	houd rekening met het hele fietsnetwerk en weeg dit op een integrale manier af met het geheel van de fietsroute	Algemeen	Wijkraad de Krim	Honoreren	De uitgangspunten voor het ontwerp zijn afgewogen. De afweging is opgenomen in het PVE
28	Inpasbaarheid kruispunten	maak voor alle zeven kruispunten met de Lodewijk van Deysellaan een heldere probleembeschrijving en een doorberekening voor de inpasbaarheid	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Open	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente toetst de haalbaarheid van het ontwerp door middel van verkeerssimulaties. Dit volgt in de volgende fase.
29	Bochtstralen	neem de draaicirkels van auto's mee in het ontwerp en de berekeningen van de Lodewijk van Deysellaan, met name ter hoogte van de Laurens Reaellaan	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Open	Bedankt voor uw opmerking. Het voorlopig ontwerp wordt getoetst op de bochtstralen van gemotoriseerd verkeer. Dit onderdeel van de volgende fase: de ontwerpfase
30	Overige ontwikkelingen	houd rekening met ontwikkelingen in de omgeving van de Lodewijk van Deysellaan m.b.t. verkeersdrukte en parkeerdrukte. Hierbij hoort onder andere de aanleg van de padelbanen, de turnhal van 2000 m2 en de ontwikkeling van woningen op de locatie van de GGD	Algemeen	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Om de verkeersdrukte te bepalen heeft de gemeente tellingen laten uitvoeren. De overige ontwikkelingen zoals de turnhal, padelbanen en de woningen ter plaatse van de GGD dienen in hun eigen plannen te verifiëren dat inpasbaarheid in het gebied mogelijk is. Voor de padelbanen is reeds een vergunning verleent. De plannen voor de woningen zijn nog onvoldoende concreet en de turnhal vraagt een eigen omgevingsvergunning aan.
31	Bushalte/kiss & ride	neem de geplande bushalte en Kiss&Ride voor het Mendelcollege meteen mee in het ontwerp van de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Open	In de vervolgfase wordt de mogelijkheid voor een Kiss&Ride en een halteplaats voor touringcars voor het mendelcollege en/of sportverenigingen verder onderzocht. Prioriteit heeft hierbij de verkeersveiligheid

ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
32	Ontwikkelvisie Orionzone	neem de geplande ongelijkvloerse kruising van de huidige Orionbrug mee in de ontwikkeling van het kruispunt van de Pim Mulierlaan en de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	De Orionvisie stelt dat 'De aanleg van een ongelijkvloerse kruising [Westelijke Randweg met Orionweg] zorgt voor betere oversteekmogelijkheden voor fiets- en voetganger'. Deze ongelijkvloerse kruising valt buiten de scope van de opgave, maar er wordt rekening gehouden met de aanleg van een verbeterde oversteek in de toekomst.
33	Betrekken havendienst/bootjeshouders	betrek de havendienst en bootjeshouders als stakeholders bij het ontwerp van de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	De groenstrook blijft behouden. Een eventueel wandelpad door de groenstrook heeft geen raakvlak met het water. Betrekken van havendienst en bootjeshouders is dan ook niet nodig.
34	Circulatieplan	maak een nieuw circulatieplan voor de wijk, waarbij de Lodewijk van Deysellaan als eenrichtingsverkeer wordt ingericht. Werk dit uit voor beide richtingen	Algemeen	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. W+b stelt een verkeerscirculatieplan op om de mogelijkheid tot 1 richtingsverkeer in beide richtingen te onderzoeken
35	Klinkerstraat	neem de wens van de bewoners mee om een klinkerstraat aan te leggen in het verlengde van de Cornelis van der Lijnlaan	Cornelis van der Lijnlaan	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	De fietsstraat wordt conform de richtlijnen van het CROW aangelegd in asfalt
36	Circulatieplan	richt de Lodewijk van Deysellaan in als een eenrichtingsweg. Daarbij dient een verkeerscirculatieplan voor de wijk te worden opgesteld	Lodewijk van Deysellaan	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente stelt een verkeerscirculatieplan op om de mogelijkheid tot 1 richtingsverkeer te onderzoeken
37	Subsidie	de aanvraag voor de subsidie moet in augustus of september worden gedaan (voor 1 oktober), zodat de provincie de subsidie voor 1 november kan verstrekken	Algemeen	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. W+B zal de subsidieaanvraag voor 1 oktober indienen.
38	Subsidie	De subsidie kleine infra kan worden aangevraagd door een VO-ontwerp en een SSK-raming in te dienen	Algemeen	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. W+B zal voor 1 oktober de subsidieaanvraag voor de KINH indienen, inclusief een SO+ (gedetailleerd SO) en de SSK-raming.
39	Fietsstraat	gebruik voor de afmetingen van de fietsstraat De Fietsberaadnotitie bibeko	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. W+B heeft de Fietsberaadnotitie Bibeko gebruikt voor de bepaling van het profiel van de fietsstraten. Dit is tevens verwerkt in het Programma van Eisen.
40	Inrichting weg	kies voor een asfaltverharding met een rode kleur om in aanmerking te komen voor de subsidie	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit is tevens een advies vanuit het Perspectief Fiets van PNH en het CROW. Uw wens wordt meegenomen in het project.
41	Fietsstraat	let op de verhouding tussen fiets : auto voor bepaling keuze fietsstraat	Lodewijk van Deysellaan/Pim Mulierlaan	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit is verwerkt in het Programma van Eisen.
42	Bochtstralen	let op de toepassing van juiste bochtstralen in het ontwerp van het kruispunt Pim Mulierlaan. Check m.b.v. simulaties of het verkeer goed over de weg kan rijden. Let ook op zichtafstanden	Pim Mulierlaan/Orionbrug	Provincie Noord-Holland	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De bochtstralen van gemotoriseerd vervoer nemen we mee in het ontwerp.
43	Fietsstraat	onderzoek de mogelijkheid om het wegvak tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan in te richten als eenrichtingsweg en/of fietsstraat. Ook kan de fietsstraat vanaf de Lodewijk van Deysellaan worden doorgezet tot na het kruispunt met de Laurens Reaellaan, waarna dit wordt opgesplitst in een fietspad en een woonstraat. Hierdoor creëer je een overzichtelijk kruispunt	Lodewijk van Deysellaan/Laurens Reaellaan	Provincie Noord-Holland	Open	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente gaat dit in de volgende fase onderzoeken. .
44	Blokmarkeringen	pas blokmarkering toe voor de kruising van een fietspad met een erftoegangsweg. Zorg dat de blokmarkering aan de buitenzijde van het fietspad wordt aangebracht	Stuyvesantbrug	Provincie Noord-Holland	Open	Bedankt voor uw opmerking. Deze vraag nemen we mee in het voorlopig ontwerp
45	Inrichting Kruispunt	zorg dat de rode kleur van het fietspad wordt doorgezet tot de fietsstraat bij de kruising met de Stuyvesantbrug	Stuyvesantbrug	Provincie Noord-Holland	Open	Bedankt voor uw opmerking. De precieze vormgeving van de kruising volgt in de volgende fase. Uitgangspunt hier is wel dat deze rode kleur wordt doorgezet aangezien de doorfietsroute in de voorrang ligt.
46	Fietsstraat	richt de Lodewijk van Deysellaan in als een eenrichtingsweg zodat een smal profiel kan worden toegepast en een duidelijk en overzichtelijk wegbeeld ontstaat	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente onderzoekt momenteel de ontwerp mogelijkheden voor het éénrichtingsverkeer aan de hand van diverse varianten en verkeerssimulaties
47	Fietsstraat	pas het principe Duurzaam Veilig toe voor de bepaling van de breedte van de wegen	Algemeen	Verkeerspolitie	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De breedte van de wegen wordt o.a. bepaald op basis van de CROW. Deze is gebaseerd op het concept Duurzaam Veilig.
48	Fietsstraat	kies voor de Lodewijk van Deysellaan voor een smal profiel passend bij een eenrichtingsfietsstraat met aan beide zijden een rammelstrook/uitwijkstrook	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Het advies is een fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer (fietsers wel in twee richtingen). De breedte van de straat is dan conform CROW-richtlijnen 4,50 meter voorzien van rabatstroken aan beide zijden van 50 cm om de straat optisch te versmallen. De richting van het éénrichtingsverkeer en het precieze ontwerp wordt in de ontwerpfase verder onderzocht
49	Bebording fietsstraat	pas bebording toe in de fietsstraat zodat bromfietsers (en mensen op een speed pedelec) gebruik maken van de Van Rieckbeeklaan en niet van de fietsstraat	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Niet honoreren	de snelheid van 30 km/u geldt voor alle weggebruikers, inclusief speed pedelecs en bromfietsers. Gebruikers hebben zelf de mogelijkheid om hier om te rijden als hogere snelheid gewenst is
50	Verharding fietsstraat	kies voor een klinkerverharding of asfaltverharding, niet voor een combinatie van beide in de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Open	Conform CROW-richtlijnen wordt de fietsstraat ingericht met rood asfalt en contrasterende rabatstroken aan beide zijden van de rijbaan. De exacte materialisering wordt in de ontwerpfase bepaald.
51	Woonstraat	voor de Pim Mulierlaan kunnen de fietspaden worden opgeheven, maak hier een woonstraat (of fietsstraat) van met een gemengd profiel	Pim Mulierlaan	Verkeerspolitie	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. We nemen uw wens mee in het project. Op basis van de verkeerstellingen is de beste optie om een fietsstraat aan te leggen. Zie hiervoor ook het PVE
52	Inrichting kruispunt	onderzoek of het kruispunt met de Pim Mulierlaan - Jaap van Edenlaan kan worden ingericht als een gelijkwaardig kruispunt	Pim Mulierlaan/Jaap van Edenlaan	Verkeerspolitie	Niet honoreren	Het advies in het PVE is om van de Pim Mulierlaan een fietsstraat te maken. Een gelijkwaardig kruispunt met de Jaap Edenlaan is dan niet passend

ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
53	Snelheidsovergang	zorg voor een goede overgang van 70 km/u vanaf de N208 naar 50 km/uur naar 30 km/u op de woonstraten/fietsstraten	Kruispunten	Verkeerspolitie	Open	Bedankt voor uw opmerking. Dit onderzoeken we in de vervolgfase als we een ontwerp maken
54	Scheiden stromen	als sprake is van terugslag op de Orionbrug, dan is het is het advies om een naastgelegen fietspad aan te brengen voor de fietsers op de Lodewijk van Deysellaan. De fietsers krijgen (moeten dan) voorrang krijgen van de automobilisten	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Honoreren	Witteveen+Bos heeft een verkeerssimulatie opgesteld waaruit blijkt dat er terugslag ontstaat. Er wordt geadviseerd om een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Orionbrug en de Laurens Reaallaan. Zie voor verdere toelichting ook het PVE
55	Scheiden stromen	wanneer geen sprake is van terugslag vanaf de verkeerslichten op de Orionbrug kan gekozen worden om dit wegvak in te richten als een tweerichtingen fietsstraat met een aparte rechtsafstrook. De breedte die wordt aanbevolen is 5,60m conform de ASVV 20201	Lodewijk van Deysellaan	Verkeerspolitie	Niet honoreren	De gemeente heeft een verkeerssimulatie opgesteld waaruit blijkt dat er terugslag ontstaat. Er wordt geadviseerd om een vrijliggend fietspad aan te leggen tussen de Orionbrug en de Laurens Reaallaan. Zie voor verdere toelichting ook het PVE
56	Inrichting weg	zorg voor een goede overgang van snelheid op de Stuyvesantbrug en pas drempels en eventueel een vernauwing toe als snelheid remmende maatregel voor verkeer	Stuyvesantbrug	Verkeerspolitie	Open	Bedankt voor uw opmerking. Er wordt een ontwerp opgesteld in de volgende fase. Daarbij zullen we uw wens bekijken
57	Inrichting weg	pas drempels voor en na de fietsoversteek toe bij de Stuyvesantbrug als snelheid remmende maatregel voor automobilisten	Stuyvesantbrug	Verkeerspolitie	Open	Bedankt voor uw opmerking. Dit is onderdeel van het voorlopig ontwerp en volgt in de volgende fase van het project
58	Inrichting weg	zorg dat de rode kleur van het fietspad wordt doorgezet tot de fietsstraat bij de kruising met de Stuyvesantbrug	Stuyvesantbrug	Verkeerspolitie	Open	Bedankt voor uw opmerking. De preciese vormgeving van de kruising volgt in de volgende fase. Uitgangspunt hier is wel dat deze rode kleur wordt doorgezet aangezien de doorfietsroute in de voorrang ligt.
59	Eenrichtingsverkeer	Onderzoek of het een verkeerskundige logische en veilige oplossing is om de Lodewijk van Deysellaan eenrichtingsverkeer te maken	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. de gemeente voorziet momenteel een fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Een fietsstraat met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer is veiliger voor de fietsers en neemt minder ruimte in beslag. Uw wens is meegenomen in het project. Zie voor verdere uitleg ook het PVE.
60	Inrichting weg	Indien de Lodewijk van Deysellaan eenrichtingsverkeer wordt, tref maatregelen (zoals bebording) om te voorkomen dat automobilisten tegen het verkeer in rijden op de Lodewijk van Deysellaan en de Cornelis Speelmanlaan	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. Dit is onderdeel van het voorlopig ontwerp en volgt in de volgende fase van het project
61	Doorstroming verkeer	graag aantonen dat de verkeersveiligheid en doorstroming (inclusief opstelplaatsen) op het kruispunt van de Stuyvesantbrug (Van Riebeecklaan, Lodewijk van Deysellaan en A.W.F. Idenburglaan) voldoende wordt in de nieuwe situatie	Stuyvesantbrug	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. Na vaststelling van het programma van eisen gaat de gemeente het kruispunt verder uitwerken en berekenen. Dit volgt in de volgende fase
62	Doorstroming verkeer	graag aantonen dat de verkeersveiligheid, de overzichtelijkheid en de doorstroming (inclusief opstelplaatsen) op het kruispunt van de Lodewijk van Deysellaan met de Laurens Reaallaan voldoende wordt in de nieuwe situatie	Lodewijk van Deysellaan/Laurens Reaallaan	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente heeft een analyse van het kruispunt uitgevoerd: de wachttijden en bijbehorende opstellengtes zijn minimaal en hebben geen invloed op het omliggende verkeerssysteem.
63	Doorstroming verkeer	graag aantonen dat de verkeersveiligheid en de doorstroming (inclusief opstelplaatsen) op het kruispunt van de Pim Mulierlaan, de Lodewijk van Deysellaan en de Orionbrug voldoende wordt in de nieuwe situatie	Kruispunten	Klankbordgroep	Honoreren	De gemeente heeft een analyse uitgevoerd over de wachtrijen bij de Orionbrug. Hieruit blijkt dat er een wachtrij voor de oprit naar de N08 is voorzien op drukke momenten. Vanuit verkeersveiligheid is het niet wenselijk om de fietsstraat en de wachtende auto's te mengen. Er wordt daarom geadviseerd om een vrij liggend fietspad aan te leggen aan de westzijde van de Lodewijk van Deysellaan vanaf de Orionbrug tot de Laurens Reaallaan.
64	Ontwerpen	graag een ontwerp aanleveren van alle kruispunten tijdens de tweede klankbordgroepsessie	Kruispunten	Klankbordgroep	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De gemeente Haarlem wil eerst een programma van eisen opstellen en overeenkomen met de gemeenteraad alvorens het ontwerp wordt gemaakt.
65	Oversteken	graag veilige verkeersoversteken voor zowel fietsers als wandelaars op verschillende punten in de wijk aanbrengen	Algemeen	Klankbordgroep	Deels honoreren	De oversteken binnen het projectgebied (Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan) worden veilig ingericht en meegenomen in het ontwerp in de ontwerpfase. De aanpak van eventuele veiligheidsknelpunten elders in de wijk vallen buiten de scope.
66	Bereikbaarheid	graag aantonen dat de buurt goed bereikbaar blijft voor alle bewoners als de Lodewijk van Deysellaan éénrichtingsverkeer wordt en verander indien nodig rijrichtingen en 1-richtingsverkeer	Algemeen	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. Het uitgangspunt is dat de Lodewijk van Deysellaan éénrichtingsverkeer wordt. Hier zijn al enkele analyses voor uitgevoerd. In de vervolgfase maken we een ontwerp en kunnen we de doorstroming en bereikbaarheid van de hele wijk verifiëren.
67	Circulatieplan	onderzoek of de huidige rijrichting op de Cornelis Speelmanlaan het meest logisch is	Cornelis Speelmanlaan	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. Dit is onderdeel van de volgende fase
68	Groen	behoud zo veel mogelijk van de bestaande bomen	Algemeen	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in het project en is verwerkt in het Programma van Eisen.
69	Groen	behoud de narcissenvelden aan de Lodewijk van Deysellaan, al dan niet op dezelfde plek	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in het project
70	Afvalcontainers	onderzoek of de afvalcontainers op de Lodewijk van Deysellaan verplaatst kunnen worden	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. Dit wordt verder onderzocht in het voorlopig ontwerp in de volgende fase



ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
71	Kruispunt	onderzoek de mogelijkheid voor één twee-richtingenfietspad op de Orionbrug i.p.v. de huidige twee	Orionbrug	Klankbordgroep	Niet honoreren	Indien het zuidelijke fietspad verwijderd wordt moeten fietsers vanaf het zuiden eerst Orionweg oversteken en vervolgens de N208. Dit zorgt voor ongemak voor de fietsers wat niet in lijn is met beleid van de gemeente. Fietsers moeten namelijk 2 keer wachten, waarbij een grotere kans van het door rood fietsen ontstaat.  Opheffen noordelijk fietspad op Orionbrug heeft nut voor het kruispunt bij Pim MULierlaan. Echter komt er een grote ontwerputdaging terug aan de overzijde maar bij het kruispunt Orionweg/N208.
72	Groen	verlaag de heg op de A.W.F. Idenburglaan om de zichtbaarheid op het kruispunt met de van Riebeecklaan te vergroten	Stuyvesantbrug	Klankbordgroep	Open	Bedankt voor uw opmerking. In de ontwerpfase besteden we tijdens het ontwerp ook aandacht aan zicht. Mocht blijken dat hagen voor zichtbelemmering zorgen, dan wordt aanbevolen om ze te verlagen/verwijderen.
73	Bereikbaarheid	behoud de bereikbaarheid van de ventweg van de Van Riebeecklaan voor de bewoners	Van Riebeecklaan	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De ventweg zal ten minste vanaf één zijde bereikbaar blijven.
74	Bereikbaarheid	tref maatregelen waardoor automobilisten veiliger kunnen keren op de van Riebeecklaan	Van Riebeecklaan	Klankbordgroep	Niet honoreren	Alleen het kruispunt Lodewijk van Deysellaan-Van Riebeecklaan valt binnen de scope van dit project.
75	Betrekken havendienst/bootjeshouders	graag het eventuele aanpassen van de groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan bespreken met gebruikers van ligplaatsen	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Niet honoreren	De groenstrook blijft behouden. Een eventueel wandelpad door de groenstrook heeft geen raakvlak met het water. Betrekken van havendienst en bootjeshouders is dan ook niet nodig.
76	kiss en ride	Graag een kiss en ride aanleggen voor het Mendelcollege welke geen knelpunt vormt met de naar school fietsende leerlingen	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Open	Het realiseren van een verkeersveilige doorfietsroute op de Lodewijk van Deysellaan en een verkeersveilige Pim Mulierlaan staan op 1. Als er voldoende ruimte is kan een kiss en ride ingepast worden. In de volgende fase zullen we het ontwerp opstellen en uw wens bekijken
77	leerlingen fietsroute	Leerlingen rijden nu soms op het trottoir of tegen de richting in. Realiseer een nieuw inrichting voor de Pim Mulierlaan die rechtlijnig en eenduidig in gebruik is	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Honoreren	De gemeente Haarlem voorziet een fietsstraat inrichting op de Pim Mulierlaan. Deze is rechtlijnig en eenduidig in gebruik. Dit wordt opgenomen in het PVE welke wordt voorgelegd aan de gemeenteraad
78	toegang fietsenstalling Mendel	Graag een verkeersveilige toegang realiseren naar de fietsenstalling van het Mendelcollege	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Open	Er wordt een verkeersveilige toegang voor de fietsenstalling gerealiseerd. Hoe dit vorm gaat krijgen wordt bekeken in de volgende fase van het project
79	parkeren Pim Mulierlaan	Graag voldoende parkeerplaatsen aanleggen in de Pim Mulierlaan	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Honoreren	Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk als in de huidige situatie.
80	verkeersveilige Pim Mulierlaan	Graag een verkeersveilige Pim Mulierlaan, kruising Pim Mulierlaan-Lodewijkvan Deysellaan en Orionbrug realiseren	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Open	De gemeente wil een verkeersveilige inrichting maken voor het gehele project. Hoe dit vorm krijgt wordt bekeken in de volgende fase
81	groen Pim Mulierlaan	Graag meer groen aanleggen in de Pim Mulierlaan	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Open	Het realiseren van een verkeersveilige doorfietsroute op de Lodewijk van Deysellaan en een verkeersveilige Pim Mulierlaan staan op 1. Als er voldoende ruimte is kan er extra groen worden ingepast. In de volgende fase zullen we het ontwerp opstellen en uw wens bekijken
82	turnhal	Graag rekening houden met de komst van de turnhal bij het ontwerp van de Pim Mulierlaan	Pim Mulierlaan	Mendelcollege en sportverenigingen	Niet honoreren	De turnhal valt buiten de scope van dit project, net als de herinrichting van het gebied rondom de turnhal en PNH-hal. Enkel het gebied tussen de Lodewijk van Deysellaan en het terrein voor de PNH-hal is onderdeel van de scope (zie afbeelding 4.2 in het PVE)
83	Touringcars en vrachtwagens	Zorg ervoor dat er ook touringcars en vrachtwagens gebruik kunnen maken van de Pim Mulierlaan. Deze worden voor de PNH hal vaak geparkeerd voor school- of sportactiviteiten	Pim Mulierlaan	Mendelcollege, SRO en sportverenigingen	Honoreren	Touringcars en vrachtwagens moeten de mogelijkheid behouden om bij de sportverenigingen te komen.
84	fietspad Jaap Edenlaan	Vanuit TPV Pim Mulier rekening houden dat veel fietsers komen vanaf de Lodewijk v Deysellaan die rechtdoor fietsen het fietspad op en veel fietsers die vanaf links en rechts vanuit de Orionweg de kruising oversteken en dan rechtsaf het fietspad opgaan. Vooral voor de fietsers die vanaf links komen (vanaf de Delftlaan) moet het rechts afslaan goed geregeld zijn.	Pim Mulierlaan	TV Pim Mulierlaan	Open	verduidelijking gevraagd. Het ontwerp wordt verder uitgewerkt in de volgende fase van het project
85	Doorfietsroute	Ontwikkel eerst de Ontwikkelvisie Orionzone voordat de doorfietsroute op de Lodewijk van Deysellaan wordt ontwikkeld	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Niet honoreren	Dat de doorfietsroute er moet komen, is al vastgesteld en wordt eerder uitgevoerd. De eventuele ontwikkelingen die voortkomen uit de ontwikkelvisie Orionzone zijn nog niet vastgesteld en staan de realisatie van de doorfietsroute niet in de weg.
86	Groen	Neem ook andere delen van de wijk mee in de vergroening	Algemeen	Klankbordgroep	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. We vergroenen in dit project alleen binnen de projectscope (Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan). Groenvoorzieningen in andere gedeeltes van de wijk zijn hier geen onderdeel van
87	Groen	Behoud de gehele groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Honoreren	Bij de herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan wordt de groenstrook behouden
88	Klimaatadaptatie	Neem de additionele klimaatopgave van extra fietspaden/voetpaden mee in de herinrichting	Algemeen	Wijkraad de Krim	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. De herinrichting wordt uitgevoerd volgens o.a. het klimaatadaptatiebeleid van de gemeente Haarlem. Indien er een additionele klimaatopgave ontstaat zal deze in de SO of VO fase worden opgelost.
89	Ontkoppelen doorfietsroute/Pim Mulierlaan	ontkoppel de doorfietsroute van de herinrichting van de Pim Mulierlaan, aangezien de Orionzone Strategie binnenkort ontwikkeld wordt en deze een grote invloed heeft op de Pim Mulierlaan	Algemeen	Wijkraad de Krim	Niet honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Om de verkeersveiligheid te verbeteren op het kruispunt met de Orionbrug en de rest van de straat is de Pim Mulierlaan onderdeel van de opdracht.

ID	Naam	Klantwens	Wegdeel	Stakeholder	Honoringsadvies	Honoringsadvies toelichting (aan de stakeholders)
90	Profiel Lodewijk van Deysellaan	richt de Lodewijk van Deysellaan in met klinkers i.p.v. asfalt	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Niet honoreren	Conform CROW-richtlijnen wordt de fietsstraat ingericht met rood asfalt
91	Profiel Lodewijk van Deysellaan	Behoud het volledige trottoir aan de westkant van de Lodewijk van Deysellaan	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	Niet honoreren	Bij het zoeken voor extra ruimte voor de verharding wordt geadviseerd om eerst de verharding weg te halen. Aangezien bewoners de breedte van het trottoir aan de woningzijde graag willen behouden is het de eerste keuze om verharding aan de groenzijde te verwijderen (alleen aanwezig in het zuidelijk deel). Indien dit niet mogelijk is zal de verharding aan de woningzijde worden verkleint.
92	Kruispunt	Behoud de paaltjes bij het kruispunt aan de ijsbaankant om de kans op een sluiproute te verkleinen	Kruispunten	Klankbordgroep	Honoreren	Bedankt voor uw opmerking. Dit lijkt ons een goed idee en verwerken we in het Programma van Eisen.
93	Lodewijk van Deysellaan	Richt het eenrichtingsverkeer op de Lodewijk van Deysellaan in van noord naar zuid	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
94	Lodewijk van Deysellaan	Richt het eenrichtingsverkeer op de Lodewijk van Deysellaan in van zuid naar noord	Lodewijk van Deysellaan	Klankbordgroep	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
95	Pim Mulierlaan	Richt de Pim Mulierlaan in als fietsstraat	Pim Mulierlaan	Klankbordgroep	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
96	Pim Mulierlaan	Richt de Pim Mulierlaan in met twee 2-richtingenfietspaden	Pim Mulierlaan	Wijkraad de Krim	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
97	Pim Mulierlaan	Behoud de huidige inrichting van de Pim Mulierlaan	Pim Mulierlaan	Klankbordgroep	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
98	Klimaatadaptatie	Voorkom versterking van de stroombanen van regenwater in de wijk door geen verhoging van de rijweg toe te passen	Lodewijk van Deysellaan	Tactisch Beheerder riolering Haarlem	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.
99	Klimaatadaptatie	Voorkom versterking van de stroombanen van regenwater in de wijk door geen verhoogde kantopsluitingen toe te passen	Lodewijk van Deysellaan	Tactisch Beheerder riolering Haarlem	open	Bedankt voor uw opmerking. Dit nemen we mee in de volgende fase van het project.

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.

Leeuwenbrug 8 | Postbus 233 | 7400 AE Deventer | +31 (0)570 69 79 11 | [www.witteveenbos.com](http://www.witteveenbos.com) | KvK 38020751



## BIJLAGE: AFWEGING DWARSPROFIEL LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN MIDDEN EN ZUID

Bij de beoordeling van de varianten zijn de Lodewijk van Deysellaan Midden en Zuid samengenomen. Er is wat betreft de beoordelingscriteria namelijk nauwelijks onderscheid tussen beide gedeeltes.

### **Variant 1: fietsstraat handhaven huidig één- en tweerichtingsverkeer**

De breedte van een fietsstraat met één- of twee richtingen voor gemotoriseerd verkeer is verschillend (zie ter indicatie afbeelding III.2 voor éénrichtingsstraat en afbeelding III.1 voor tweerichtingsstraat). Als de huidige verkeersinrichting met het gedeeltelijk één- en tweerichtingsverkeer in stand wordt gehouden zal de breedte van de rijbaan gaan variëren. Dit geeft een onrustig beeld en kan zorgen voor verwarring bij de weggebruikers.

#### *Beoordeling verkeer*

Om een variatie in één en twee richtingen vorm te geven zijn vernauwingen en belemmeringen nodig. Uit het oogpunt van een doorfietsroute zijn belemmeringen die het verkeer het éénrichtingsgebied in leiden echter niet gewenst en liggen niet in het verwachtingspatroon van de fietsers. De kans op aanrijdingen met de geleider en conflicten tussen weggebruikers bij dergelijke vernauwingen is groter dan bij een continu wegprofiel. Naast dit negatieve effect is er ook een positief effect te verwachten van de herinrichting tot fietsstraat. De inrichting van de weg sluit met een fietsstraat beter aan het werkelijke gebruik wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Overall gezien wordt het criterium verkeersveiligheid licht positief beoordeeld (+).

De bereikbaarheid van de woningen in de wijk verandert niet als het huidige één- en tweerichtingsverkeer gehandhaafd wordt. Het criterium bereikbaarheid is beoordeeld met een 0.

#### *Beoordeling duurzaamheid*

##### **Duurzame mobiliteit**

De aanleg van een fietsstraat zorgt dat fietsers centraal staan en gemotoriseerd vervoer te gast is.. Belangrijk is hierbij dat het trottoir versmalt, maar dit nog steeds een veilig en comfortabel is voor voetgangers. Het criterium wordt met een + beoordeeld.

Aangezien de fietsstraat onderdeel is van alle varianten, geldt deze beoordeling ook voor varianten 2 en 3.

##### **Groen**

De aanleg van variant 1 heeft geen effect op de het groen. Het criterium wordt dan ook met een 0 beoordeeld.

##### **Klimaatadaptatie**

Bij deze variant blijft het verhard oppervlak hetzelfde als in de huidige situatie. Het criterium wordt met een 0.

##### **Circulariteit**

Op het gebied van circulariteit zien we mogelijkheden om bij de herinrichting gebruik te maken van de huidige klinkers van de straat. Deze kunnen gebruikt worden in het profiel. Op dit moment wordt dit criterium met een 0 beoordeeld. Afhankelijk van het uiteindelijke profiel kan dit verbeteren tot + (groot deel

van het materiaal wordt hergebruikt of hoeft niet te worden aangepast) of - (er wordt geen materiaal hergebruikt).

In volgende fases zullen verschillende mogelijkheden op het gebied van circulariteit verder worden uitgewerkt. Desondanks is het essentieel om daar in deze vroege fase van het project vast over na te denken, om zo te voorkomen dat hergebruik door toekomstige keuzes onmogelijk wordt gemaakt.

### *Beoordeling omgeving*

Bij de gesprekken met de klankbordgroep en andere stakeholders is de wens geuit om het éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan uit te breiden naar de hele straat. Het handhaven van de huidige één- en tweerichtingsverkeer sluit daar niet bij aan, dus dit criterium is met een - beoordeeld.

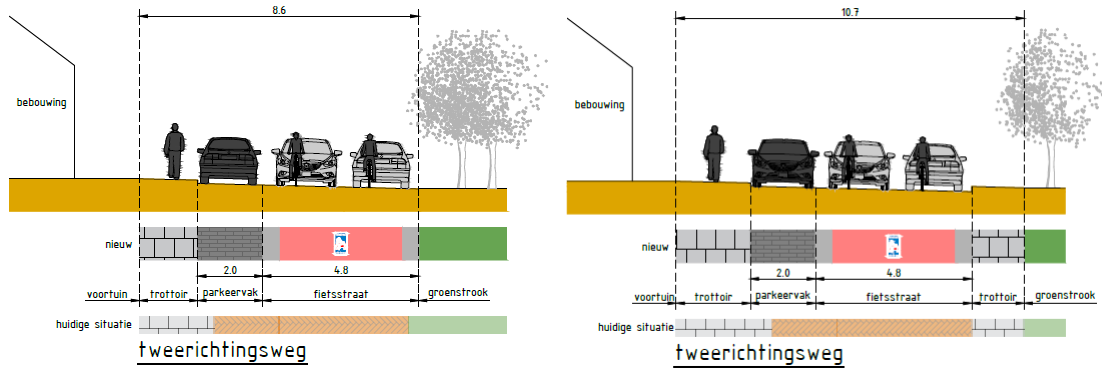
Tabel III.1 Kwalitatieve beoordeling variant 1 Lodewijk van Deysellaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	+	inrichting sluit beter aan bij werkelijk gebruik
	bereikbaarheid	0	geen veranderingen in bereikbaarheid
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	++	aanleg fietsstraat zorgt voor een grote positieve bijdrage aan duurzame verplaatsingen
	groen	0 -	de groenstrook blijft hetzelfde
	klimaatadaptatie	0 -	het verhard oppervlak blijft hetzelfde
	circulariteit	0	vooralsnog geen effect
omgeving	wens stakeholders	-	wens is uitbreiding éénrichtingsverkeer in Lodewijk van Deysellaan

### **Variant 2: fietsstraat volledig tweerichtingsverkeer**

In deze variant wordt de gehele Lodewijk van Deysellaan geschikt voor tweerichtingsverkeer voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. Bij een fietsstraat met tweerichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer is de rijbaan breder. Hiervoor is meer breedte nodig dan in de huidige situatie. Hierbij zal een deel van het trottoir of groen opgeofferd moeten worden voor de fietsstraat in het noordelijke deel van de Lodewijk van Deysellaan (ten noorden van Cornelis van der Lijnlaan).

Afbeelding III.1 Wegprofiel variant 2 Midden (links) en Zuid (rechts)



### Beoordeling verkeer

Een bredere rijbaan nodigt uit tot hogere snelheden. Door de visuele versmalling van de rijbaan met asfalt in het midden en rabatstroken aan weerszijden wordt dit effect enigszins voorkomen. De hoeveelheid gemotoriseerd verkeer dat van de Lodewijk van Deyssellaan gebruik maakt, zal wat hoger zijn dan in een situatie met (gedeeltelijk) éénrichtingsverkeer. De kans op conflicten tussen fietsers en het overige verkeer neemt daardoor toe wat een licht negatief effect heeft op de verkeersveiligheid (beoordeling -).

Bij tweerichtingsverkeer verbetert de bereikbaarheid van de woningen in de wijk. Dit criterium is dan ook positief (+ +) beoordeeld.

### Beoordeling duurzaamheid

Conform SOR staat groen in de afweging voor openbare ruimte boven mobiliteit en voetganger boven fietsers..

### Duurzame mobiliteit

De aanleg van een fietsstraat zorgt dat fietsers centraal staan en gemotoriseerd vervoer te gast is. Belangrijk is hierbij dat het trottoir versmalt, maar dit nog steeds een veilig en comfortabel is voor voetgangers. Het criterium wordt met een + beoordeeld.

### Groen

De aanleg van variant 2 heeft geen effect op de het groen. Het criterium wordt met een 0.

### Klimaatadaptatie

Bij deze variant blijft het verhard oppervlak hetzelfde als in de huidige situatie. Het criterium is dan ook met een 0 beoordeeld.

### Circulariteit

Op het gebied van circulariteit zien we mogelijkheden om bij de herinrichting gebruik te maken van de huidige klinkers van de straat. Deze kunnen gebruikt worden in het profiel. Op dit moment wordt dit criterium met een 0 beoordeeld. Afhankelijk van het uiteindelijke profiel kan dit verbeteren tot + (groot deel van het materiaal wordt hergebruikt of hoeft niet te worden aangepast) of - (er wordt geen materiaal hergebruikt).

### Beoordeling omgeving

Diverse stakeholders hebben benoemd dat zij het groen willen behouden en éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan. Volledig tweerichtingsverkeer sluit niet aan bij de wensen van de stakeholders. Ook hebben stakeholders een voorkeur voor de aanleg van een klinkerstraat in plaats van asphalt. Dit criterium is daarom negatief (--) beoordeeld.

Tabel III.2 Kwalitatieve beoordeling variant 2 Lodewijk van Deysellaan

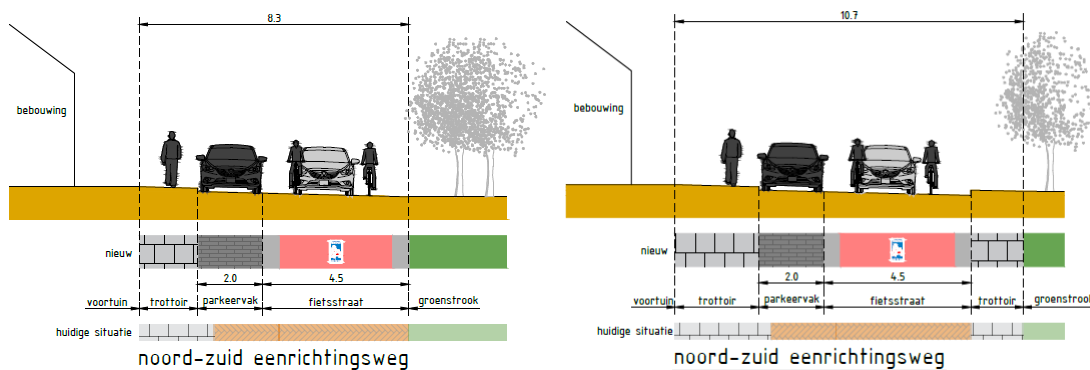
Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	veerkeersveiligheid	-	meer verkeer bij tweerichtingsverkeer en daardoor grotere kans op conflicten met fietsers
	bereikbaarheid	++	met tweerichtingsverkeer in Lodewijk van Deysellaan zijn alle woningen optimaal bereikbaar
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+ / ++	de aanleg van de fietsstraat heeft een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid per fiets, maar zorgt mogelijk voor een versmalling van het trottoir
	groen	0	de groenstrook blijft hetzelfde
	klimaatadaptatie	0	het verhard oppervlak blijft hetzelfde
	circulariteit	0	vooralsnog geen effect
omgeving	wens stakeholders	--	wens groen en trottoir behouden en éénrichtingsverkeer, sluit niet aan bij volledig tweerichtingsverkeer. Stakeholders hebben sterke voorkeur voor klinkerstraat

### Variante 3: fietsstraat met éénrichtingsverkeer

In variante 3 wordt voor het midden en zuidelijke gedeelte van de Lodewijk van Deysellaan éénrichtingsverkeer ingevoerd voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers kunnen wel in twee richtingen gebruik maken van de fietsstraat. De richting van het éénrichtingsverkeer wordt in de SO fase van het project verder onderzocht.

Bij de beoordeling van variante 3 is enkel gekeken naar het dwarsprofiel en de hoeveelheid verkeer. De kruispunten en parkeersituatie zijn achterwege gelaten, omdat daar pas uitspraken over gedaan kunnen worden als er een ontwerp is. Pas in de ontwerpfase kan er een gedetailleerde afweging gemaakt worden tussen de rijrichting in de Lodewijk van Deysellaan en de gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheidssituatie op het kruispunt met de Van Riebeecklaan en Stuyvesantbrug.

Afbeelding III.2 Wegprofiel variante 3 Midden (links) en Zuid (rechts)



### *Beoordeling verkeer*

Door het éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan zal het aantal voertuigen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid, omdat het aantal conflicten tussen de vele fietsers en het gemotoriseerd verkeer in de Lodewijk van de Deysellaan zal afnemen. Het instellen van het éénrichtingsverkeer heeft ook tot gevolg dat voertuigen een andere route moeten nemen. In andere straten neemt de hoeveelheid verkeer toe wat daar tot meer conflicten kan leiden. Dit zijn echter straten met aanzienlijk minder (fiets)verkeer dan de Lodewijk van Deysellaan, waardoor daar geen grote negatieve effecten te verwachten zijn. Het aspect verkeersveiligheid is positief beoordeeld (+).

De bereikbaarheid van de wijk verandert door het instellen van éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan. Voor bepaalde bewoners zal de route naar hun woning veranderen en omrijdbewegingen tot gevolg hebben. Het gaat niet om grote aantallen die moeten omrijden, dus de bereikbaarheid is licht negatief beoordeeld (-).

### *Beoordeling duurzaamheid*

Conform SOR staat groen in de afweging voor openbare ruimte boven mobiliteit en voetganger boven fietsers.

### **Duurzame mobiliteit**

De aanleg van een fietsstraat zorgt dat fietsers centraal staan en gemotoriseerd vervoer te gast is. Belangrijk is hierbij dat het trottoir versmalt, maar dit nog steeds een veilig en comfortabel is voor voetgangers. Het criterium wordt met een + beoordeeld.

### **Groen**

De aanleg van variant 3 heeft geen effect op de het groen. Het criterium wordt dan ook met een 0 beoordeeld.

### **Klimaatadaptatie**

Bij deze variant blijft het verhard oppervlak hetzelfde als in de huidige situatie. Het criterium wordt met een 0 beoordeeld.

### **Circulariteit**

Op dit moment wordt dit criterium met een 0 beoordeeld. Afhankelijk van het uiteindelijke profiel kan dit verbeteren tot + (groot deel van het materiaal wordt hergebruikt of hoeft niet te worden aangepast) of - (er wordt geen materiaal hergebruikt).

### *Beoordeling omgeving*

De stakeholders hebben aangegeven dat ze graag éénrichtingsverkeer in de Lodewijk van Deysellaan willen. Dit criterium is dan ook positief (++) beoordeeld. Hierbij was de meerderheid voorstander van de richting van zuid naar noord, maar anderen gaven aan voorkeur te hebben voor noord naar zuid. De rijrichting wordt verder onderzocht in de ontwerpfase en nu niet meegenomen in de afweging.

Tabel III.3 Kwalitatieve beoordeling variant 3 Lodewijk van Deysellaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	++	minder conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en vele fietsverkeer
	bereikbaarheid	-	beperkte hoeveelheid verkeer moet omrijden om bestemming te bereiken
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	de aanleg van de fietsstraat heeft een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid per fiets, maar zorgt voor een versmalling van het trottoir
	groen	0	de groenstrook blijft hetzelfde
	klimaatadaptatie	0	het verhard oppervlak blijft hetzelfde
	circulariteit	0	vooralsnog geen effect
omgeving	wens stakeholders	++	éénrichtingsverkeer is wens van stakeholders

### Conclusie

Tabel III.4 geeft een overzicht van de beoordeling van de vier varianten. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de varianten 1 en 2 minder goed scoren dan variant 3 op verkeersveiligheid en omgeving. Het inrichten van de Lodewijk van Deysellaan met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer heeft de voorkeur en wordt ook als uitgangspunt gehanteerd in de rest van dit PVE.

Tabel III.4 Overzicht beoordeling varianten Lodewijk van Deysellaan

Thema	Criterium	Variant 1	Variant 2	Variant 3
verkeer	verkeersveiligheid	+	-	++
	bereikbaarheid	0	++	-
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	+	+
	groen	0	0	0
	klimaatadaptatie	0	0	0
	circulariteit	0	0	0
omgeving	wens stakeholders	-	--	++



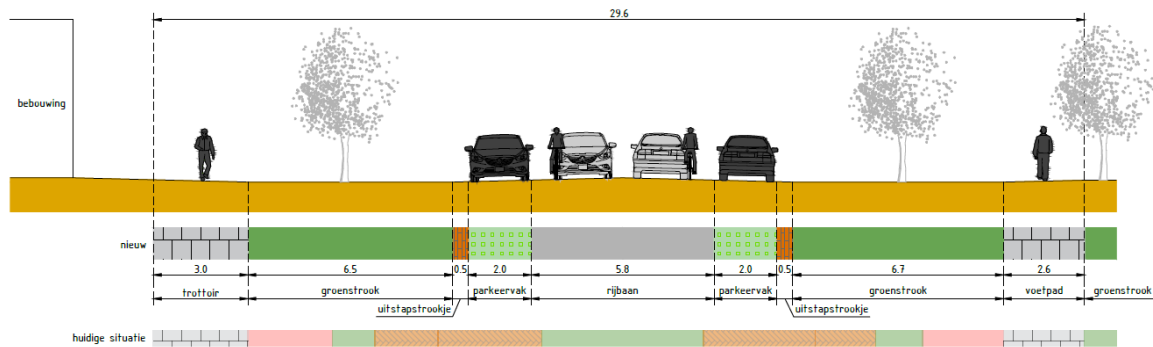
# IV

## BIJLAGE: AFWEGING DWARSPROFIEL PIM MULIERLAAN

### Variant 1: een woonstraat

In variant 1 is de Pim Mulierlaan een woonstraat waar fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de rijbaan. Aan beide zijden van de weg liggen een parkeerstrook en voetpaden.

Afbeelding IV.1



### Beoordeling verkeer

De uitgangspunten bij een woonstraat zijn dat fietsers en motorvoertuigen samen gebruik maken van de weg. De straat wordt volgens de CROW richtlijnen uitgevoerd in klinkerverharding.

Een dergelijke indeling komt de verkeersveiligheid ten goede omdat het gemotoriseerd verkeer de snelheid moet aanpassen aan de fietsers. Ook is er is ten opzichte van de huidige situatie (met twee stroken voor zowel gemotoriseerd vervoer als fietsers) één duidelijke ingang van de straat vanaf de Orionbrug wat de verkeersveiligheid verbetert (geen kriskras oversteekbewegingen meer). Het criterium veiligheid wordt daarom met een + beoordeeld.

De bereikbaarheid van verandert niet als de straat wordt ingedeeld als woonstraat. Het criterium bereikbaarheid is beoordeeld met een 0.

### Beoordeling duurzaamheid

#### Duurzame mobiliteit

Bij de aanleg van een woonstraat is duurzame mobiliteit geen prioriteit, terwijl dit wel een beleidsadvies is. Ten opzichte van de huidige situatie is er echter geen verandering. Het criterium wordt daarom met een 0 beoordeeld.

## Groen

Een woonstraat heeft een smaller profiel dan de huidige indeling. Dit biedt ruimte om extra groen toe te voegen. Het criterium wordt met een + beoordeeld.

## Klimaatadaptatie

De extra ruimte voor groen, zoals hierboven beschreven, zorgt ook voor extra kansen op het gebied van klimaatadaptatie. Ook dit criterium wordt daarom met een + beoordeeld.

## Circulariteit

Bij het inrichten van de Pim Mulierlaan als woonstraat zijn er naar verwachting minder materialen nodig omdat er minder verharding wordt gerealiseerd. Echter wordt de straat nog steeds aangepast, terwijl 'refuse', niets doen, in principe het meest circulaire scenario is. Het criterium wordt derhalve met een 0 beoordeeld. Dit kan in de ontwerpfase nog verder worden aangescherpt.

## Beoordeling omgeving

Vanuit de omgeving is er geen eenduidigheid gekomen over de inrichting van de Pim Mulierlaan. Wel is er aangegeven dat ze graag hebben dat de weg te gebruiken blijft voor touringcars en vrachtwagens om de sportverenigingen te bereiken. Aangezien dit mogelijk blijft wordt dit punt met een + beoordeeld.

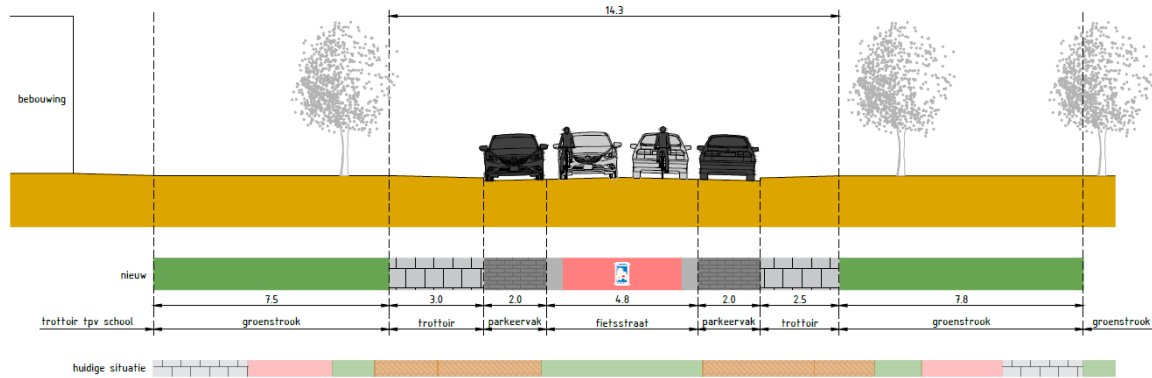
Tabel IV.2 Kwalitatieve beoordeling variant 1 Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	+	fietsers krijgen duidelijker plek op de weg die aansluit bij het gebruik
	bereikbaarheid	0	geen verandering ten opzichte van huidige situatie
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	0	geen verandering ten opzichte van huidige situatie
	groen	+	extra ruimte voor groen
	klimaatadaptatie	+	extra kansen voor klimaatadaptatie
	circulariteit	0	nu geen effect, wel kansen voor de vervolgfase
omgeving	wens stakeholders	+	mogelijkheid houden om de weg te gebruiken met touringcars en vrachtwagens

## Variante 2: een fietsstraat

In variante 2 is de Pim Mulierlaan ingericht als fietsstraat. Naast de rijbaan komen aan beide zijden parkeervakken en voetpaden. Er is minder verhard oppervlak nodig voor een fietsstraat dan de huidige situatie met rijbaan en vrijliggende fietspaden. De extra ruimte die vrij komt, wordt ingericht met groen.

Afbeelding IV.3



### Beoordeling verkeer

Bij een fietsstraat krijgen fietsers een prominente plek op de weg en zijn auto's te gast. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede en sluit aan bij het beleid van de gemeente waarbij de fiets boven de auto gaat. Voor alle weggebruikers zal een fietsstraat meer duidelijkheid geven dan de huidige situatie. Er wordt tegen het verkeer in gefietst wat voor verwarring en daardoor onveiligheid zorgt (fietsers vanuit onverwachte hoek). Het criterium verkeersveiligheid is met ++ beoordeeld.

Het verschil in bereikbaarheid tussen de huidige en toekomstige situatie is er nauwelijks. De fietsers zullen op piekmomenten enig oponthoud geven voor het gemotoriseerd verkeer, maar omdat het om een kort wegvak gaat met alleen bestemmingsverkeer is de bereikbaarheid neutraal (0) beoordeeld.

### Beoordeling duurzaamheid

#### Duurzame mobiliteit

De fietser krijgt bij deze indeling van de weg een prominentere rol. Dit is conform het Mobiliteitsbeleid, de omgevingsvisie en de SOR. Deze variant wordt daarom met een ++ beoordeeld.

#### Groen

De fietsstraat heeft een relatief smal profiel, waardoor er ruimte ontstaat voor extra groen. Dit criterium krijgt daarom een +.

#### Klimaatadaptatie

De extra ruimte voor groen biedt ook mogelijkheden voor klimaatadaptatie. Ook hierop scoort de variant daarom een +.

#### Circulariteit

Bij het inrichten van de Pim Mulierlaan als fietsstraat zijn er net als bij de woonstraat naar verwachting minder materialen nodig omdat er minder verharding wordt gerealiseerd. Echter wordt de straat nog steeds aangepast, terwijl 'refuse', niets doen, in principe het meest circulaire scenario is. Het criterium wordt derhalve met een 0 beoordeeld. Dit kan in de ontwerpfase nog verder worden aangescherpt.

### Beoordeling omgeving

Vanuit de omgeving is er geen eenduidigheid gekomen over de inrichting van de Pim Mulierlaan. Wel hebben ze aangegeven dat het belangrijk is om de straat beschikbaar te houden voor touringcars en vrachtwagens. De inrichting van de fietsstraat maakt dit niet onmogelijk, maar in de ontwerpfase is hierbij extra aandacht nodig. Voor nu wordt deze variant met een 0 of + beoordeeld.

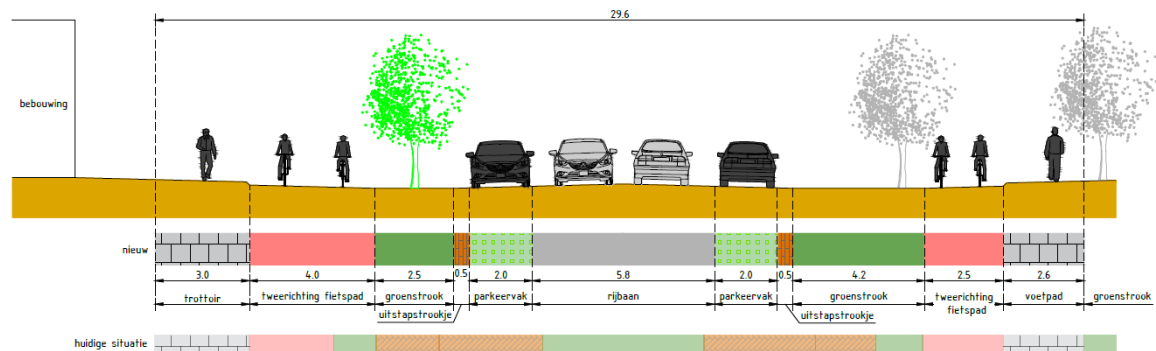
Tabel IV.2 Kwalitatieve beoordeling variant 2 Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	++	fietsstraat veilige inrichting voor vele fietsers en beperkt autoverkeer
	bereikbaarheid	0	geen substantieel verschil met huidige situatie
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	++	fietsstraat is een positieve verandering op duurzame mobiliteit
	groen	+	extra ruimte voor groen
	klimaatadaptatie	+	extra kansen voor klimaatadaptatie
	circulariteit	0	nu geen effect, wel kansen voor de vervolgfase
omgeving	wens stakeholders	0 of +	beschikbaarheid straat voor touringcars en vrachtwagens is nog een aandachtspunt

### Variant 3: een erftoegangsweg met twee vrijliggende tweerichtingen fietspaden

In variant 3 wordt het huidige profiel iets aangepast ten opzichte van de bestaande situatie. De éénrichtingsfietspaden worden verbreed tot tweerichtingsfietspaden, zodat het beter aansluit bij het werkelijke gebruik.

Afbeelding IV.4



### Beoordeling verkeer

De verkeersveiligheidssituatie in variant 3 verbetert ten opzichte van de huidige situatie, omdat de inrichting aansluit bij het gebruik. Illegale fietsbewegingen tegen het verkeer in, zullen niet meer voorkomen. Een erftoegangsweg met vrijliggende fietspaden is niet conform richtlijnen en kan zorgen voor minder duidelijkheid over de status van de weg (30 of 50 km/u). Overall gezien zal de verkeersveiligheid wel verbeteren ten opzichte van de huidige situatie en is met + beoordeeld.

De bereikbaarheid van variant 3 zal vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Formeel is er sprake van een verbetering voor fietsers (formeel mogelijk maken fietsen in twee richtingen op de fietspaden), maar in de praktijk is het verschil er niet (de fietspaden werden al in twee richtingen gebruikt). Voor autoverkeer is er geen verschil. Het criterium bereikbaarheid is dan ook beoordeeld met een 0.

### Beoordeling duurzaamheid

#### Duurzame mobiliteit

De verbreding van de fietspaden zorgt voor meer ruimte voor fietsers. Dit criterium wordt daarom met een + beoordeeld.

#### Groen

De verbrede fietspaden hebben als gevolg dat er meer verharding wordt toegepast in de Pim Mulierlaan. Dit biedt minder ruimte voor groen. Dit is niet in lijn met de ambities van de gemeente. Het criterium wordt daarom met een - beoordeeld.

#### Klimaatadaptatie

Ook wat betreft klimaatadaptatie is er minder ruimte in deze variant. Deze wordt daarom ook met een - beoordeeld.

#### Circulariteit

In dit scenario wordt er extra verharding toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie. De toevoeging van materiaal scoort niet goed op het gebied van circulariteit, zelfs als deze zo circulair mogelijk wordt uitgevoerd. Het criterium wordt nu met een - beoordeeld. Dit kan, afhankelijk van de ontwerpkeuzes, wel stijgen.

### Beoordeling omgeving

Vanuit de omgeving is er geen eenduidigheid gekomen over de inrichting van de Pim Mulierlaan. Er zijn geen specifieke wensen rondom deze variant. Voor nu wordt deze met een 0 beoordeeld.

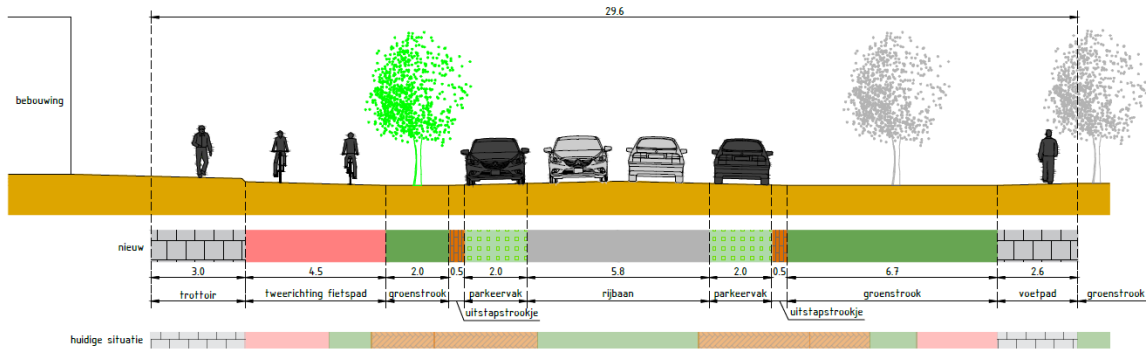
Tabel IV.3 Kwalitatieve beoordeling variant 3 Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	+	inrichting sluit aan bij werkelijke gebruik
	bereikbaarheid	0	geen verschil in bereikbaarheid voor fietsers en autoverkeer
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	meer ruimte voor fietsers
	groen	-	meer verharding
	klimaatadaptatie	-	meer verharding
	circulariteit	-	meer verharding
omgeving	wens stakeholders	0	geen specifieke eisen

#### Variant 4: een erftoegangsweg met één twee-richtingen fietspaden

Variant 4 is vergelijkbaar met variant 3 met als enige verschil dat er één tweerichtingen fietspad komt in plaats van twee tweerichtingen fietspaden.

Afbeelding IV.5



### Beoordeling verkeer

Fietsers van/naar het Mendelcollege komen vanaf de noord- en zuidkant van onder andere de Orionbrug. Door maar aan één zijde een twee richtingen fietspad aan te leggen, moeten fietsers ter hoogte van het kruispunt met de Lodewijk van Deysellaan naar het twee richtingen fietspad komen. Dit zal niet voor alle fietsers een logische route zijn, waardoor er een grote kans is dat fietsers via het trottoir of rijbaan gaan fietsen omdat dat korter is dan de bedoelde route. Dit zal voor onveiligheid zorgen met kris-krasbewegingen uit onverwachte hoek. Een erftoegangsweg met vrijliggend fietspad is niet conform de richtlijnen wat voor verwarring bij de weggebruiker kan zorgen (30 of 50 km/u weg?). De verkeersveiligheid is beoordeeld met -.

De bereikbaarheid is in variant 4 vergelijkbaar met de huidige situatie voor fietsers, omdat er in variant 4 nog steeds geen optimale bereikbaarheid is naar de school. Voor gemotoriseerd verkeer is er ook geen verschil. Het criterium bereikbaarheid is dan ook beoordeeld met 0.

### Beoordeling duurzaamheid

#### Duurzame mobiliteit

Deze inrichting is geen verbetering of verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. Dit criterium wordt daarom met een 0 beoordeeld.

#### Groen

De hoeveelheid verharding is vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit criterium wordt met een 0 beoordeeld.

#### Klimaatadaptatie

De hoeveelheid verharding is vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit criterium wordt met een 0 beoordeeld.

#### Circulariteit

De hoeveelheid verharding is vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit criterium wordt met een 0 beoordeeld.

### Beoordeling omgeving

Vanuit de omgeving is er geen eenduidigheid gekomen over de inrichting van de Pim Mulierlaan. Er zijn geen specifieke wensen rondom deze variant. Voor nu wordt deze met een 0 beoordeeld.

Tabel IV.4 Kwalitatieve beoordeling variant 4 Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Beoordeling	Toelichting
verkeer	verkeersveiligheid	-	geen logische fietsinfrastructuur, waardoor grote kans op illegale fietsbewegingen
	bereikbaarheid	0	nauwelijks verschillen voor fietsers en gemotoriseerd verkeer
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	0	geen effect
	groen	0	geen effect
	klimaatadaptatie	0	geen effect
	circulariteit	0	geen effect
omgeving	wens stakeholders	0	geen specifieke eisen

### Conclusie

Er wordt geadviseerd om van de Pim Mulierlaan een fietsstraat (variant 2) te maken omdat dit het meest overeenkomt met de ambities van de gemeente Haarlem: **prioriteit fietser boven auto, vergroening en klimaatadaptatie**. Zoals te zien in onderstaande tabel scoren variant 1 en 2 aanzienlijk beter op de duurzaamheidsthema's. Op het thema duurzame mobiliteit scoort de fietsstraat het beste. De inrichting van de straat wordt uitgewerkt in de volgende fase.

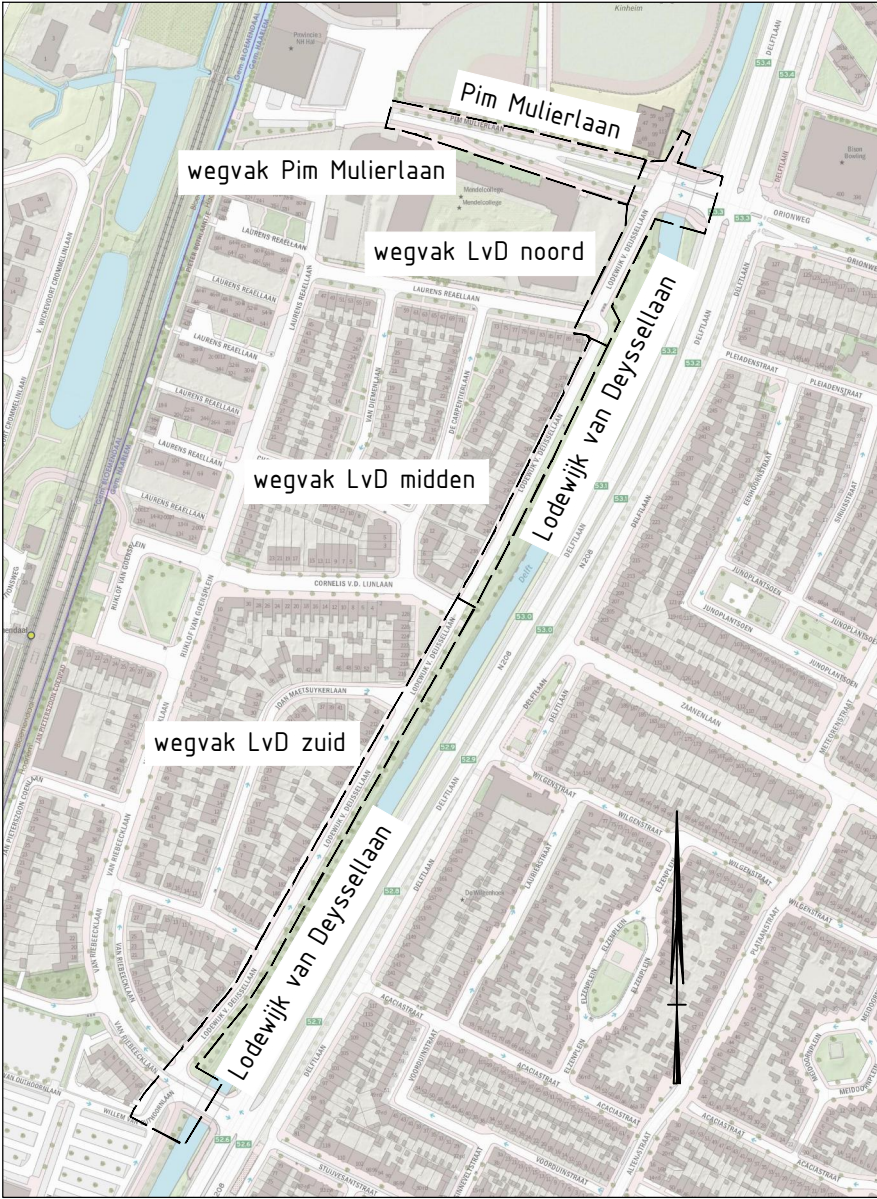
Tabel IV.5 Overzicht beoordeling varianten Pim Mulierlaan

Thema	Criterium	Variant 1 woonstraat	Variant 2 fietsstraat	Variant 3 twee tweerichtingen fietspaden	Variant 4 één tweerichtingen fietspad
verkeer	verkeersveiligheid	++	++	+	-
	bereikbaarheid	0	0	0	0
duurzaamheid	duurzame mobiliteit	+	++	+	0
	groen	+	+	-	0
	klimaatadaptatie	+	+	-	0
	circulariteit	0	0	-	0
omgeving	wens stakeholders	0 of +	0 of +	0	0



## BIJLAGE: PVE-SCHETS EN OVERZICHT WEGPROFIELEN



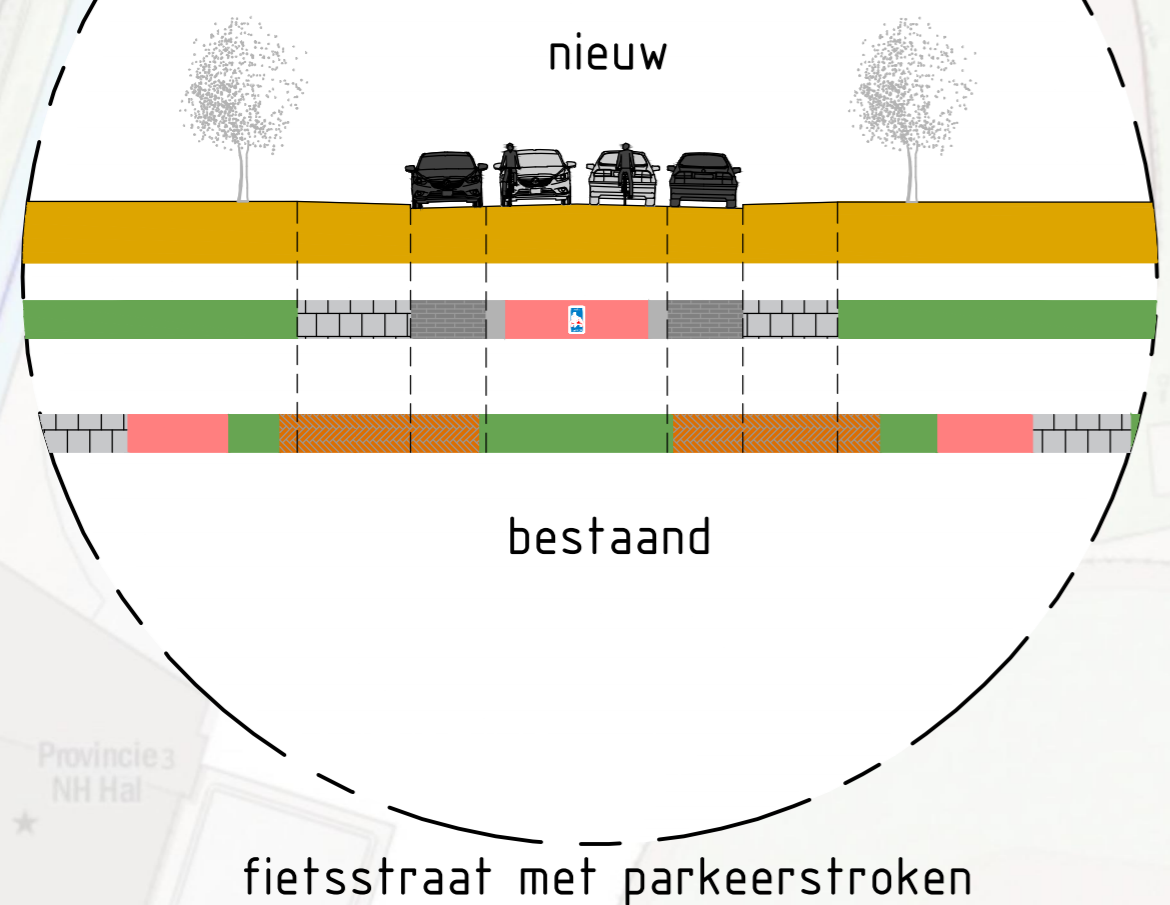


# SITUATIETEKENING

SCHAAL 1 : 1000



SITUATIETEKENING



fietsstraat met parkeerstroken

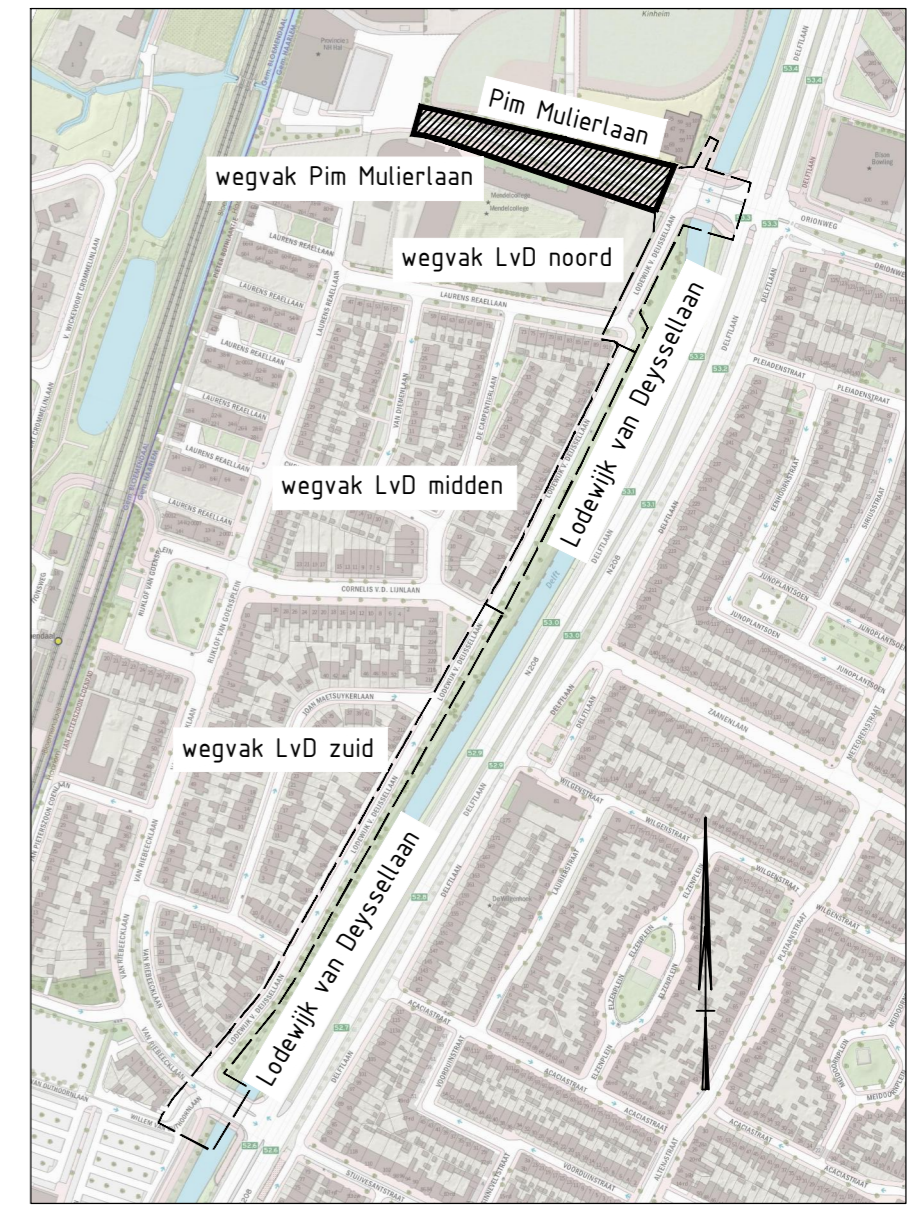


bestaande situatie

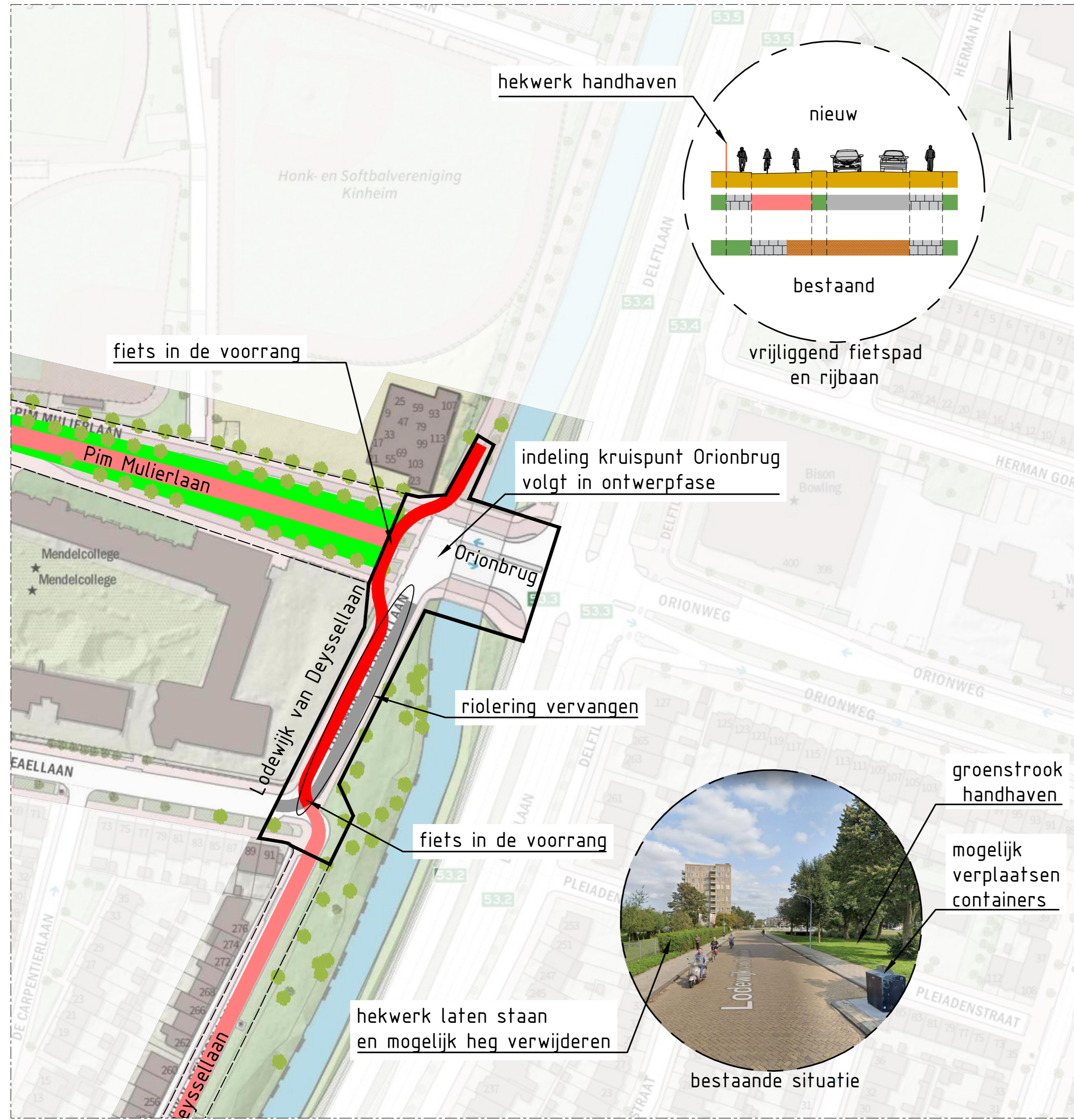
PvE SCHETS WEGVAK PIM MULIERLAAN

- inrichting fietsstraat met parkeerstroken
- aantal parkeerplekken blijft behouden
- grotere groenvakken
- aandacht voor kansen op gebied van klimaat en duurzaamheid

*in de ontwerpfase wordt de schets uitgewerkt tot voorlopig ontwerp*



SITUATIEOVERZICHT

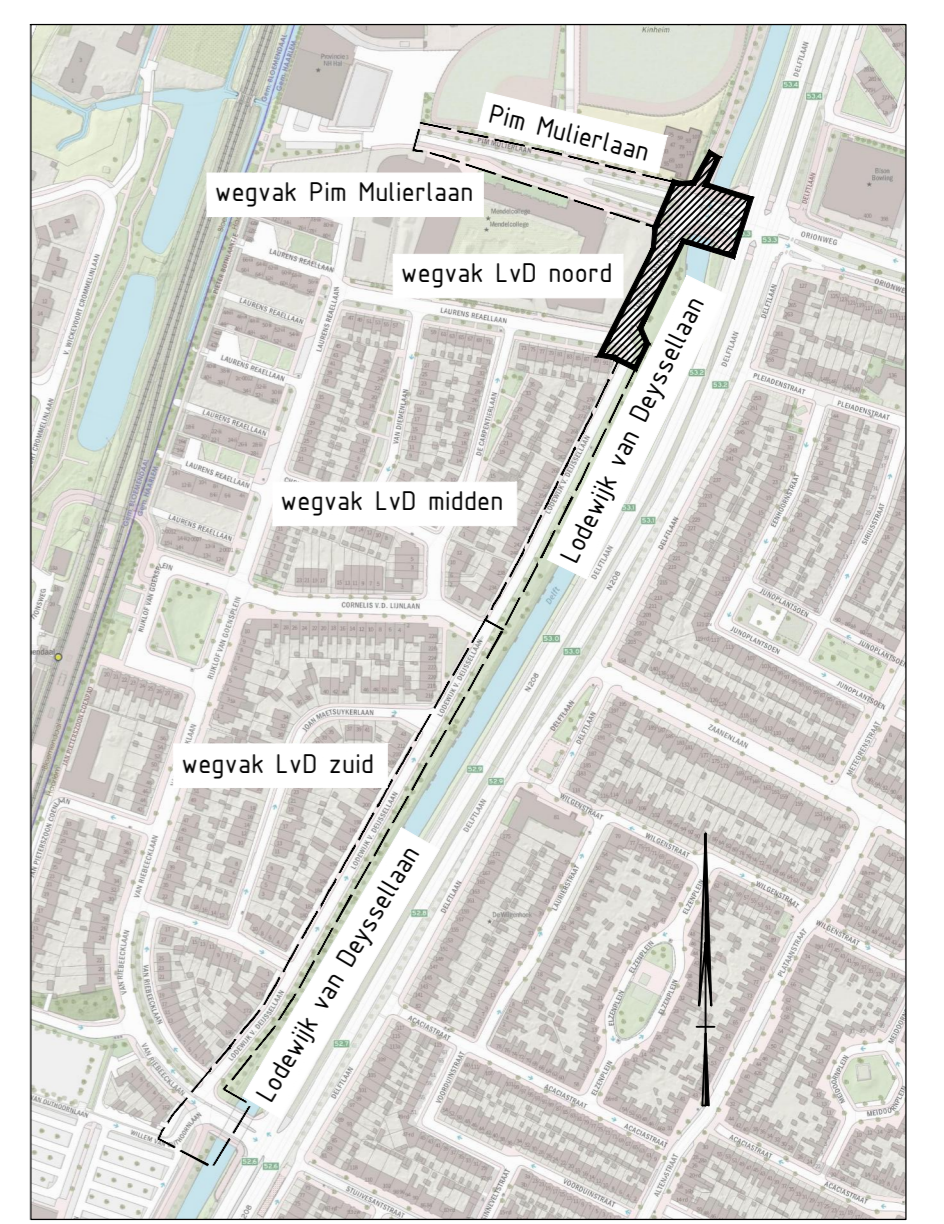


SITUATIETEKENING

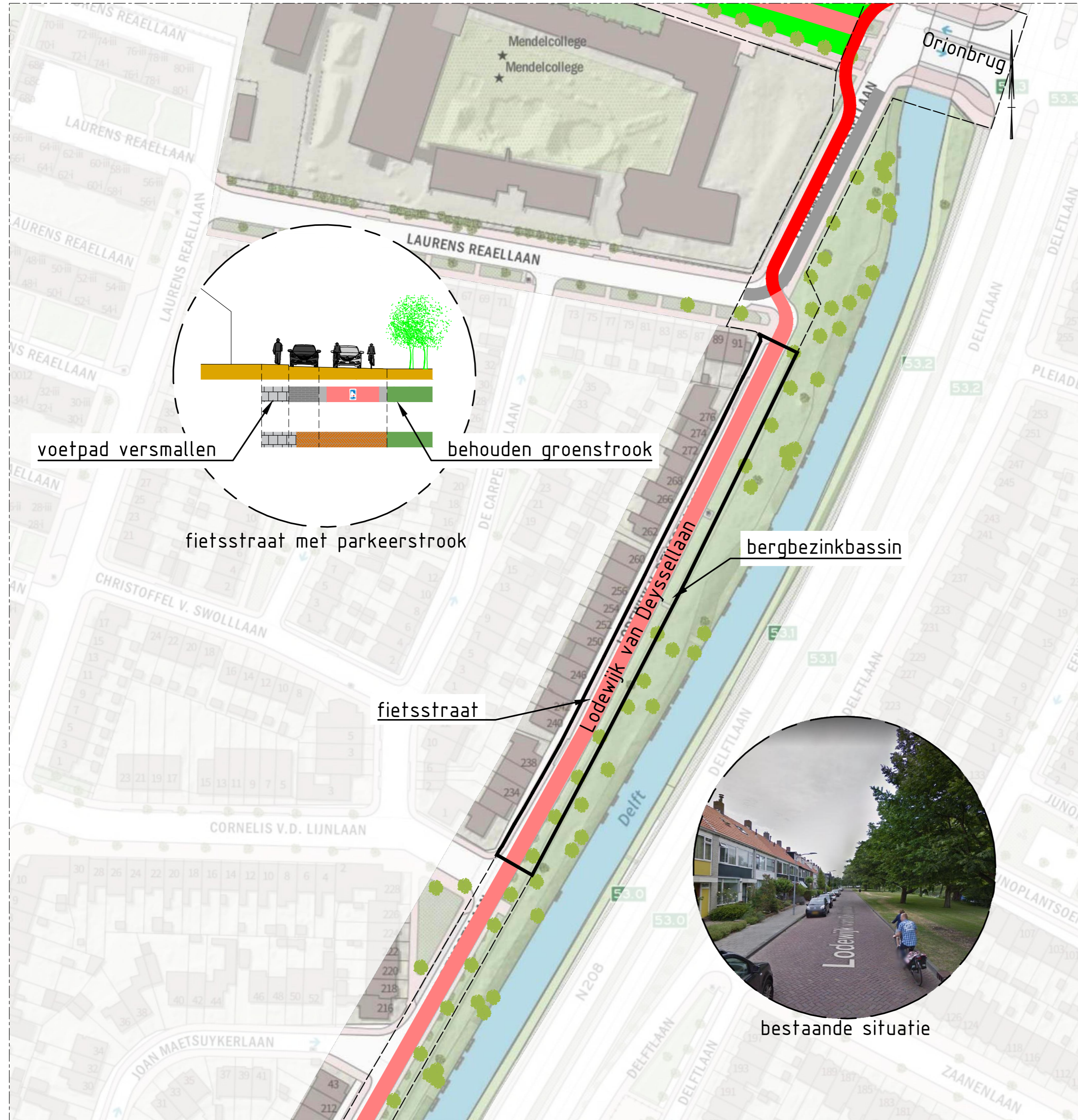
PvE SCHETS ^ WEGVAK LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN NOORD

- verbeteren verkeersveiligheid kruispunt met Orionbrug
- scheiding tussen wachtende automobilisten en fietsverkeer
- fietspaden Orionbrug blijven gehandhaafd
- nieuw membraam Orionbrug
- vervangen riolering
- mogelijk verplaatsen afvalcontainers om verkeersveiligere inrichting te creëren
- mogelijk enkele bomen kappen en herplanten om verkeersveiligere inrichting te creëren
- aandacht voor kansen op gebied van klimaat en duurzaamheid

*in de ontwerpfase wordt de schets uitgewerkt tot voorlopig ontwerp*



SITUATIEOVERZICHT

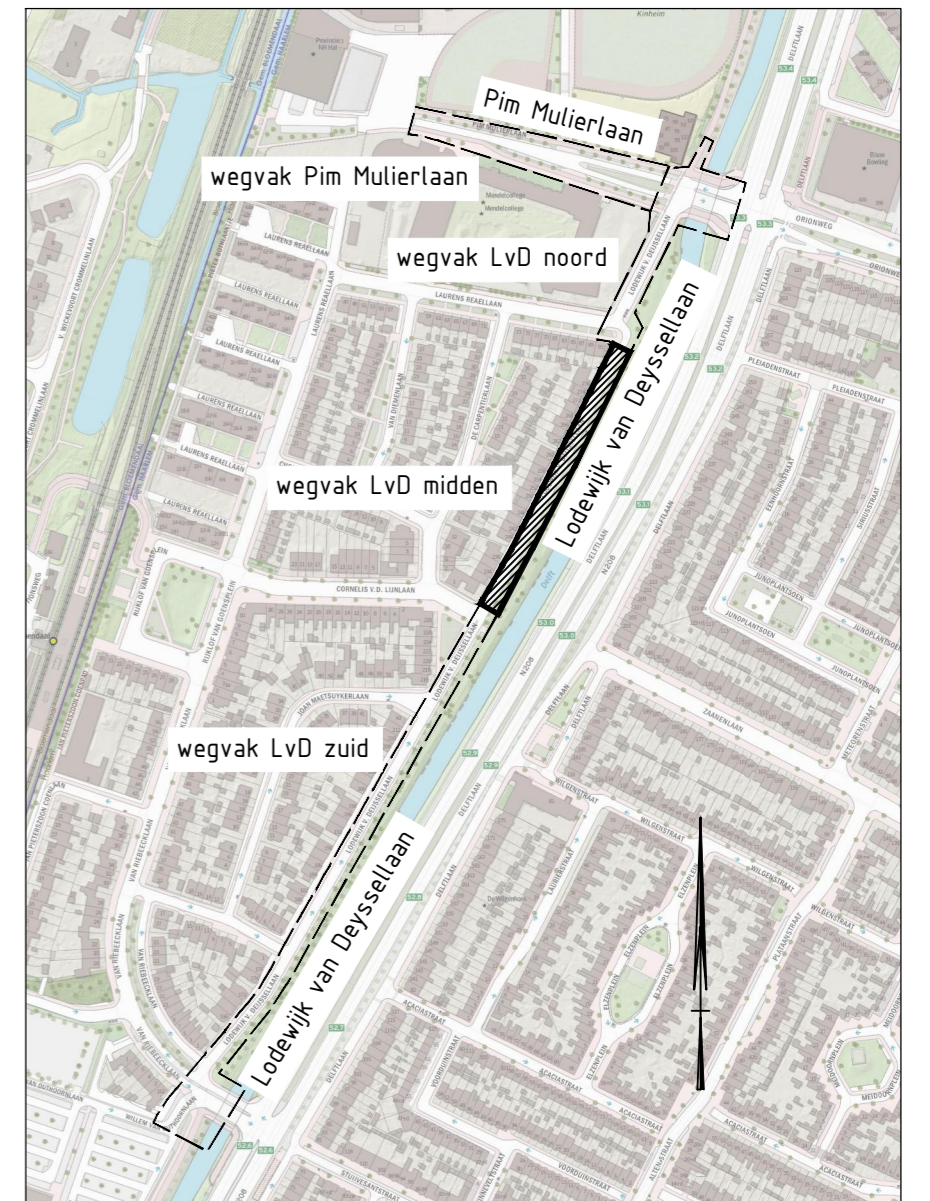


SITUATIETEKENING

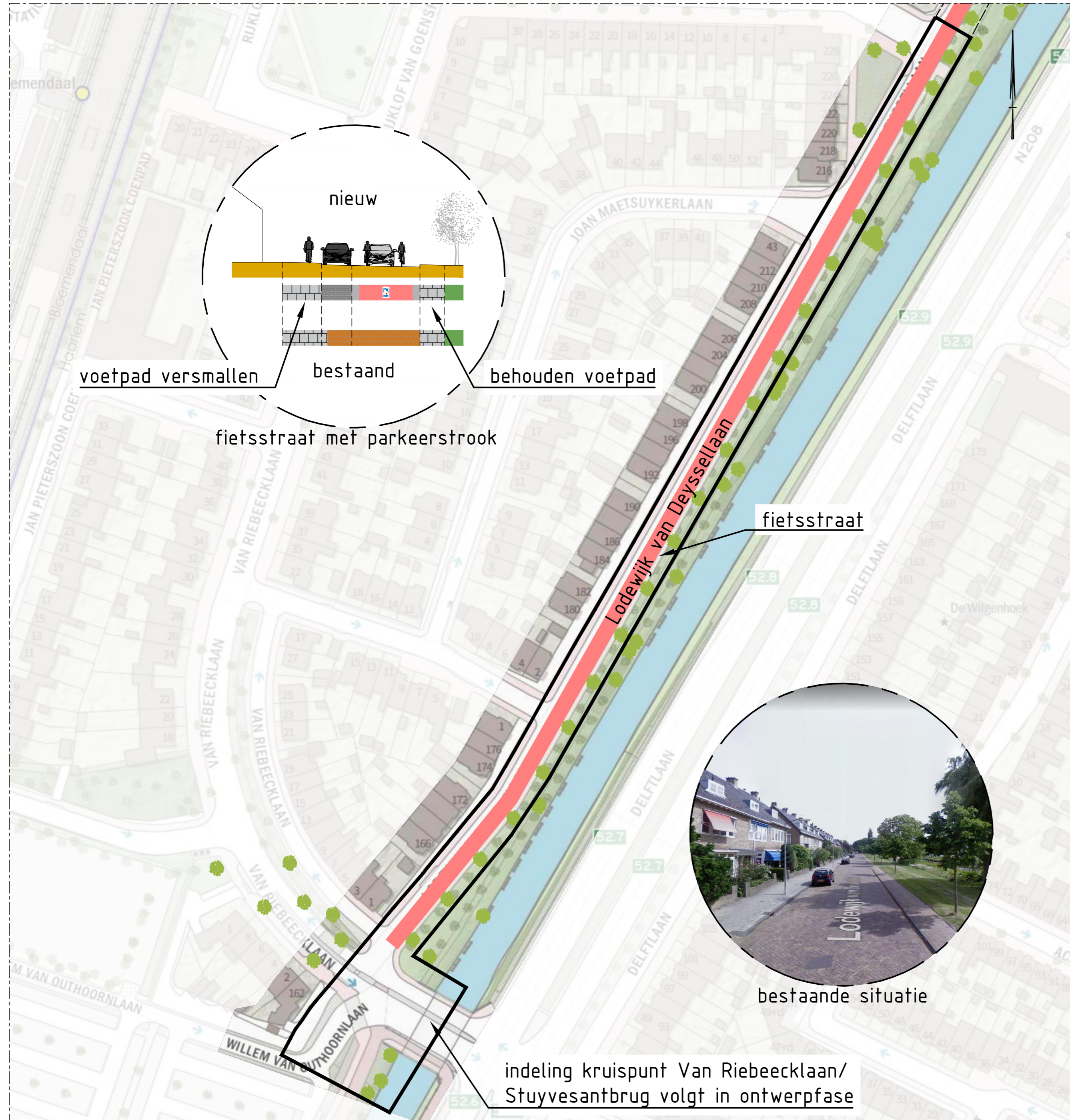
PvE SCHETS ^ WEGVAK LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN MIDDEN

- inrichting fietsstraat met éénrichtsverkeer voor auto's (rijrichting n.t.b.)
- versmallen bestaand voetpad en behouden bestaande groenstrook
- aantal parkeerplekken blijft behouden
- aandacht voor kansen op gebied van klimaat en duurzaamheid

in de ontwerpfase wordt de schets uitgewerkt tot voorlopig ontwerp



SITUATIEOVERZICHT

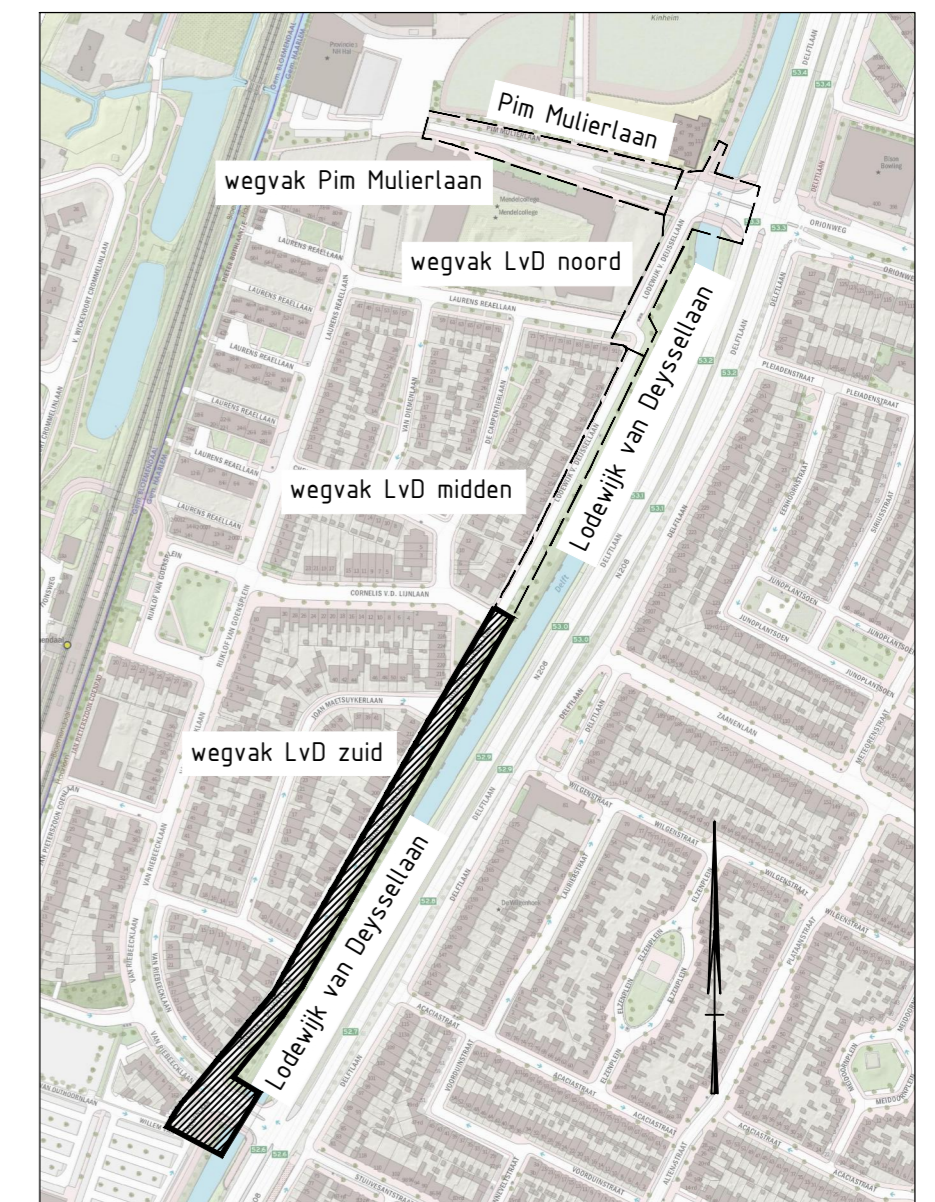


SITUATIETEKENING

PvE SCHETS ^ WEGVAK LODEWIJK VAN DEYSSELAAAN ZUID

- inrichting fietsstraat met éénrichtsverkeer voor auto's (rijrichting n.t.b.)
- versmallen bestaand voetpad aan de woningzijde en handhaven voetpad aan de groenstrookzijde
- aantal parkeerplekken blijft behouden
- aandacht voor kansen op gebied van klimaat en duurzaamheid

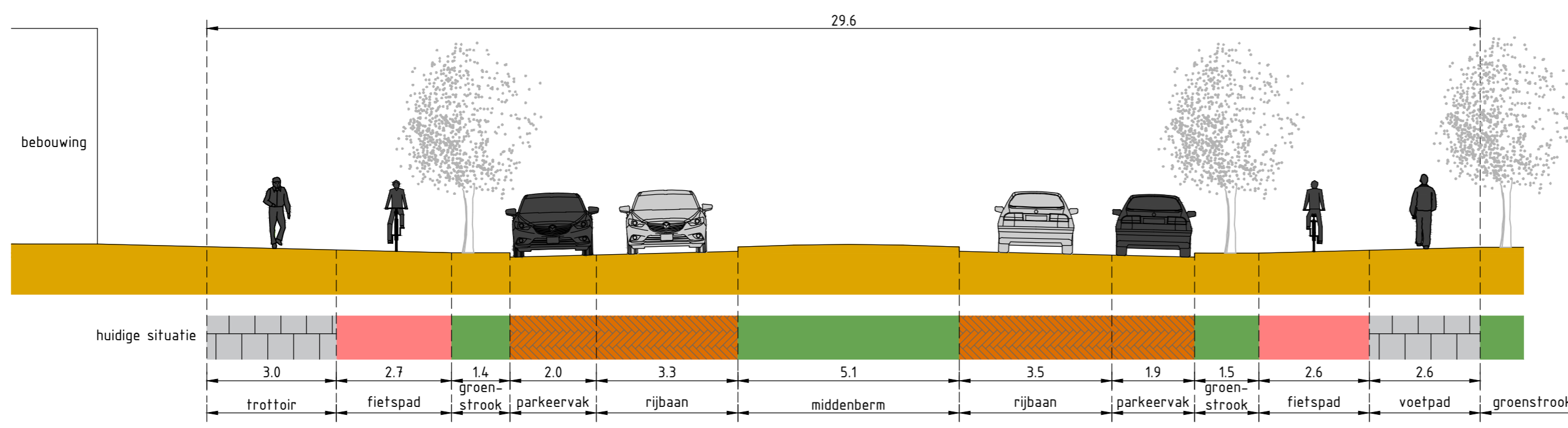
^ in de ontwerpfase wordt de schets uitgewerkt tot voorlopig ontwerp



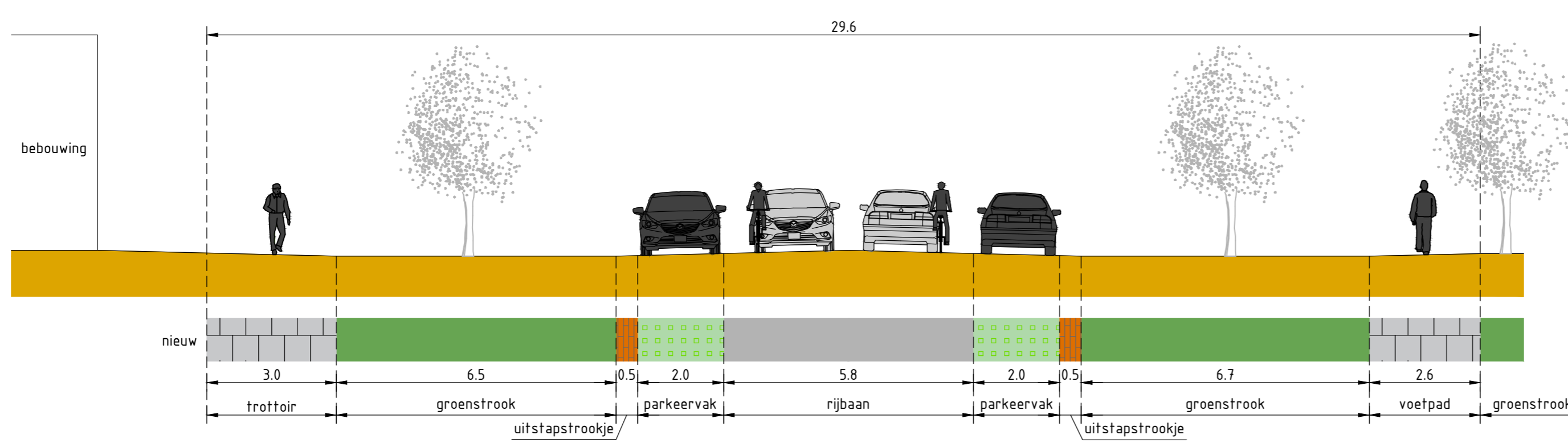
SITUATIEOVERZICHT

**Opmerkingen:**

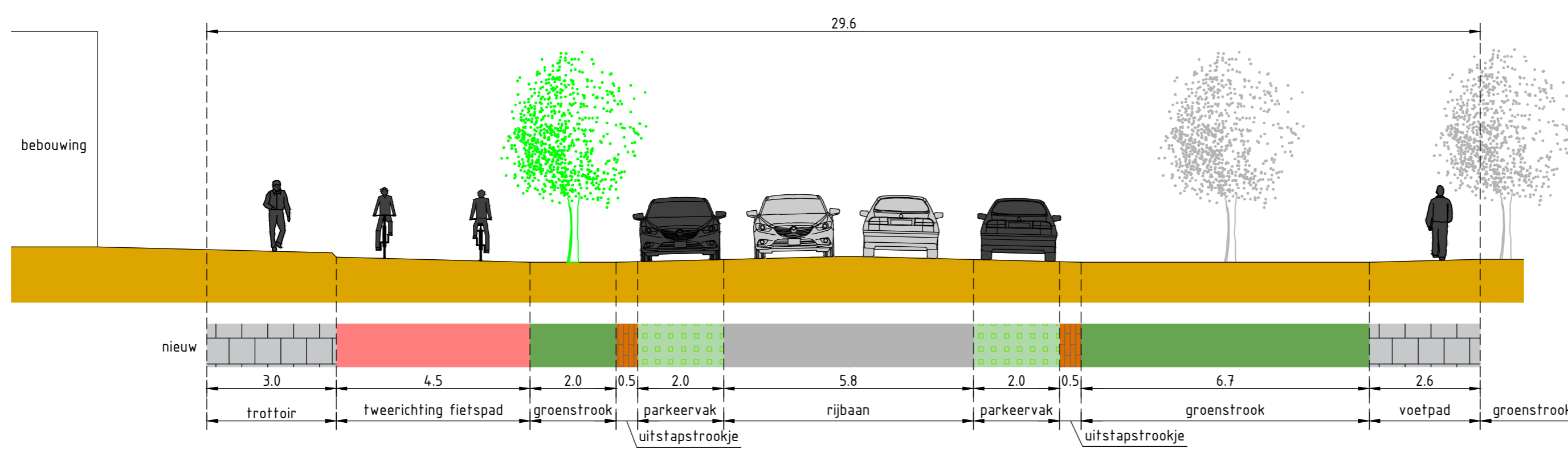
- Maten in meters. Tenzij anders aangegeven.
- Maatvoering van de huidige situatie is afkomstig uit de bestaande digitale ondergrond. Het voorlopig ontwerp wordt gebaseerd op een nieuwe inmeting (nieuwe digitale ondergrond) waardoor de maatvoering van de huidige situatie kan gaan afwijken.



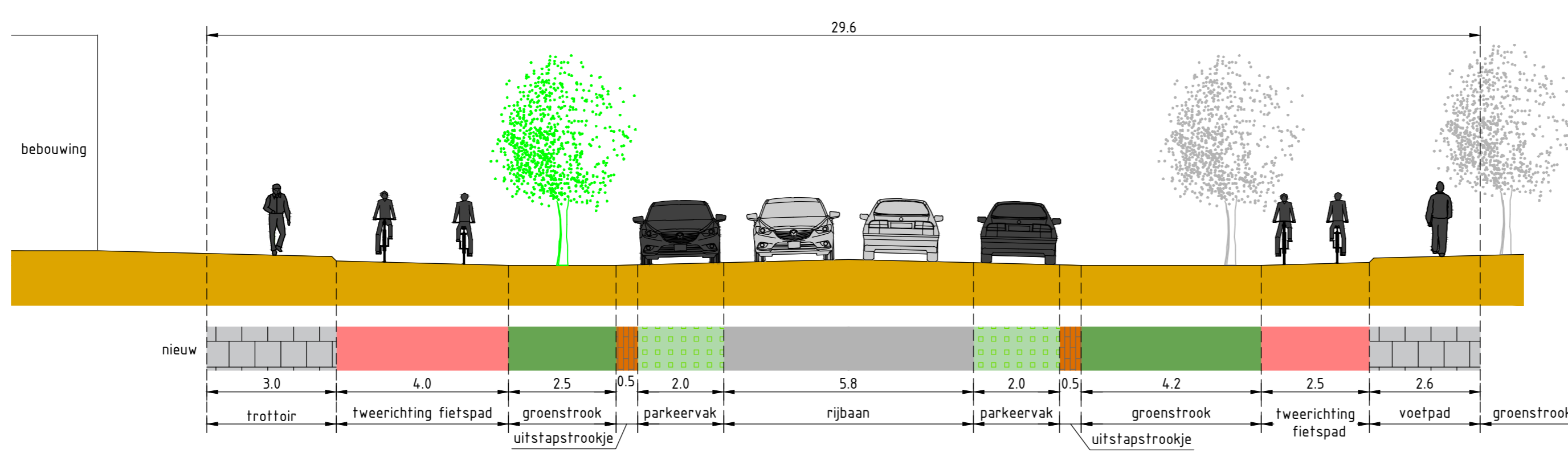
**huidige situatie**



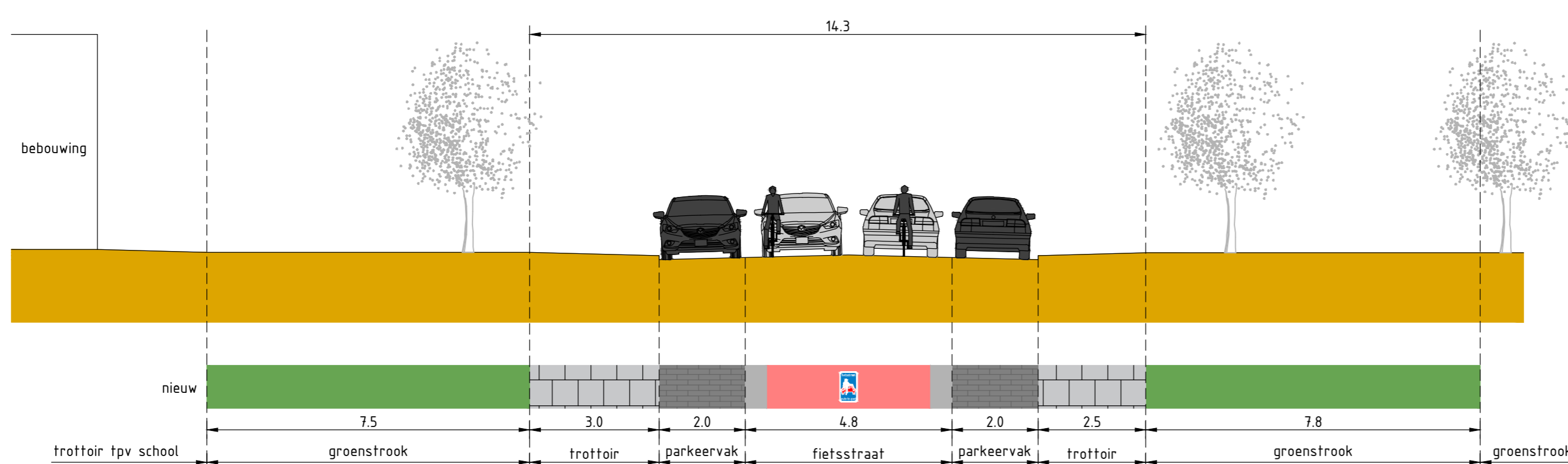
**rijbaan voor gemengd verkeer 30km/h**



**rijbaan voor autoverkeer 30km/h en vrijliggend fietspad**



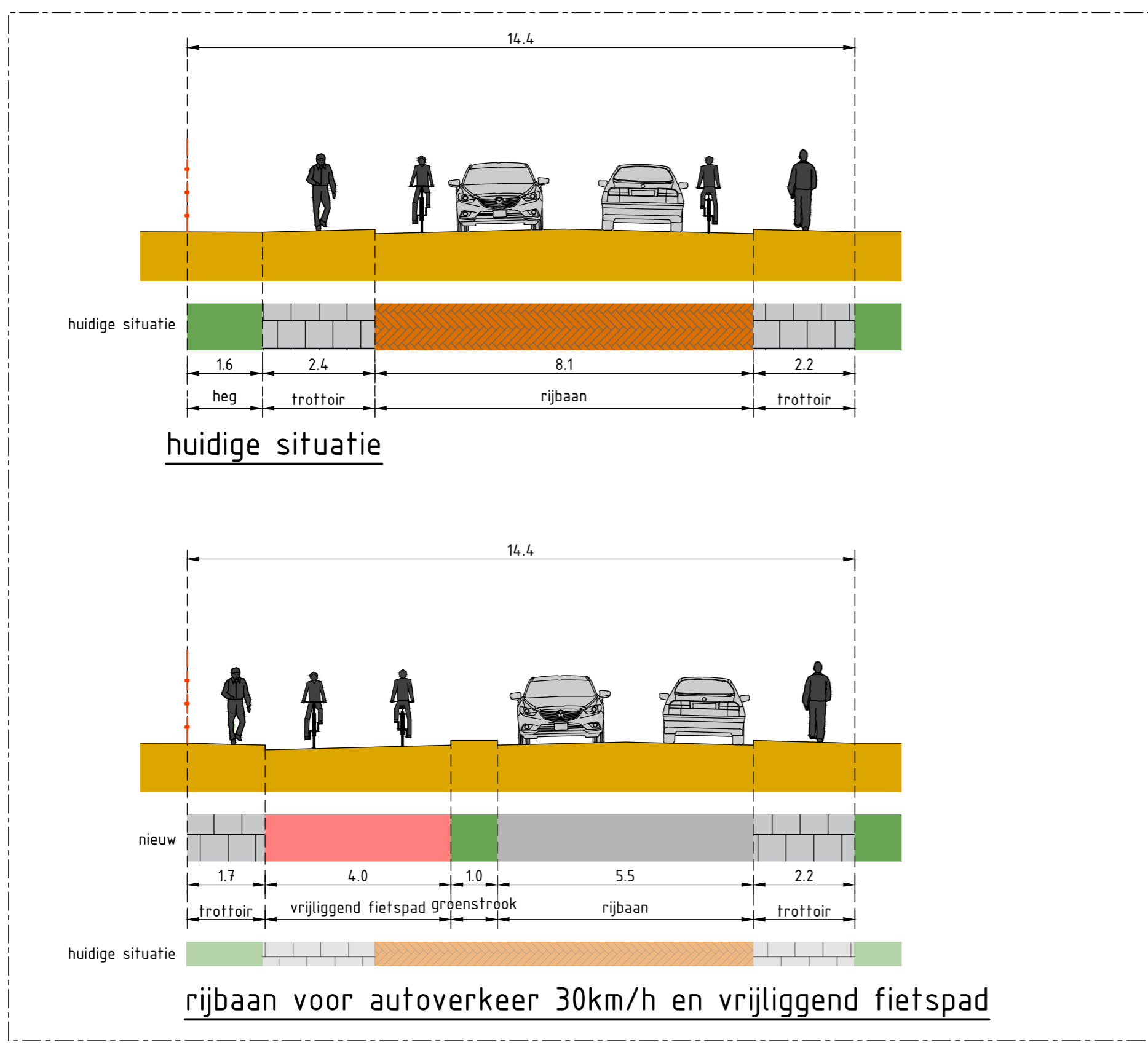
**rijbaan voor autoverkeer 30km/h en twee vrijliggende fietspaden**



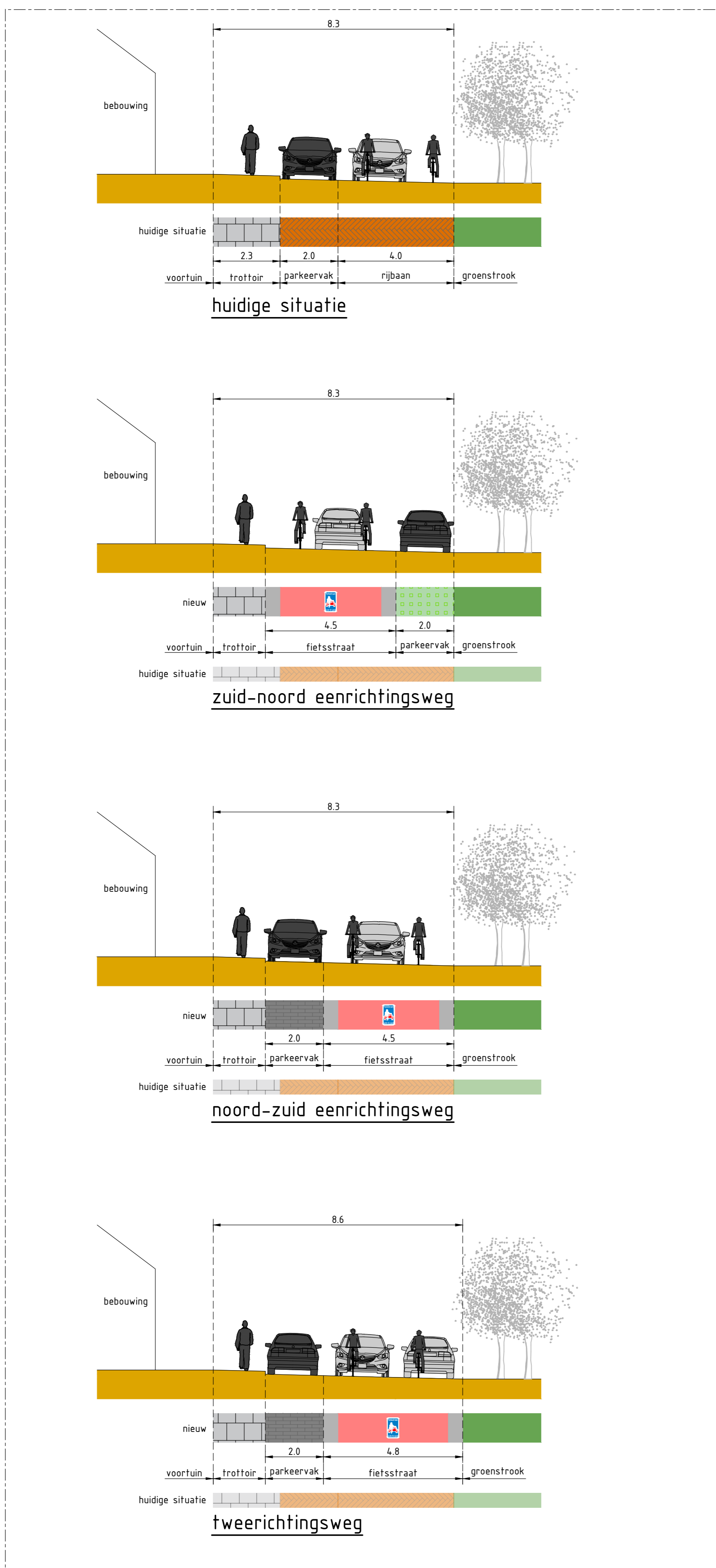
**fietsstraat**

**Opmerkingen:**

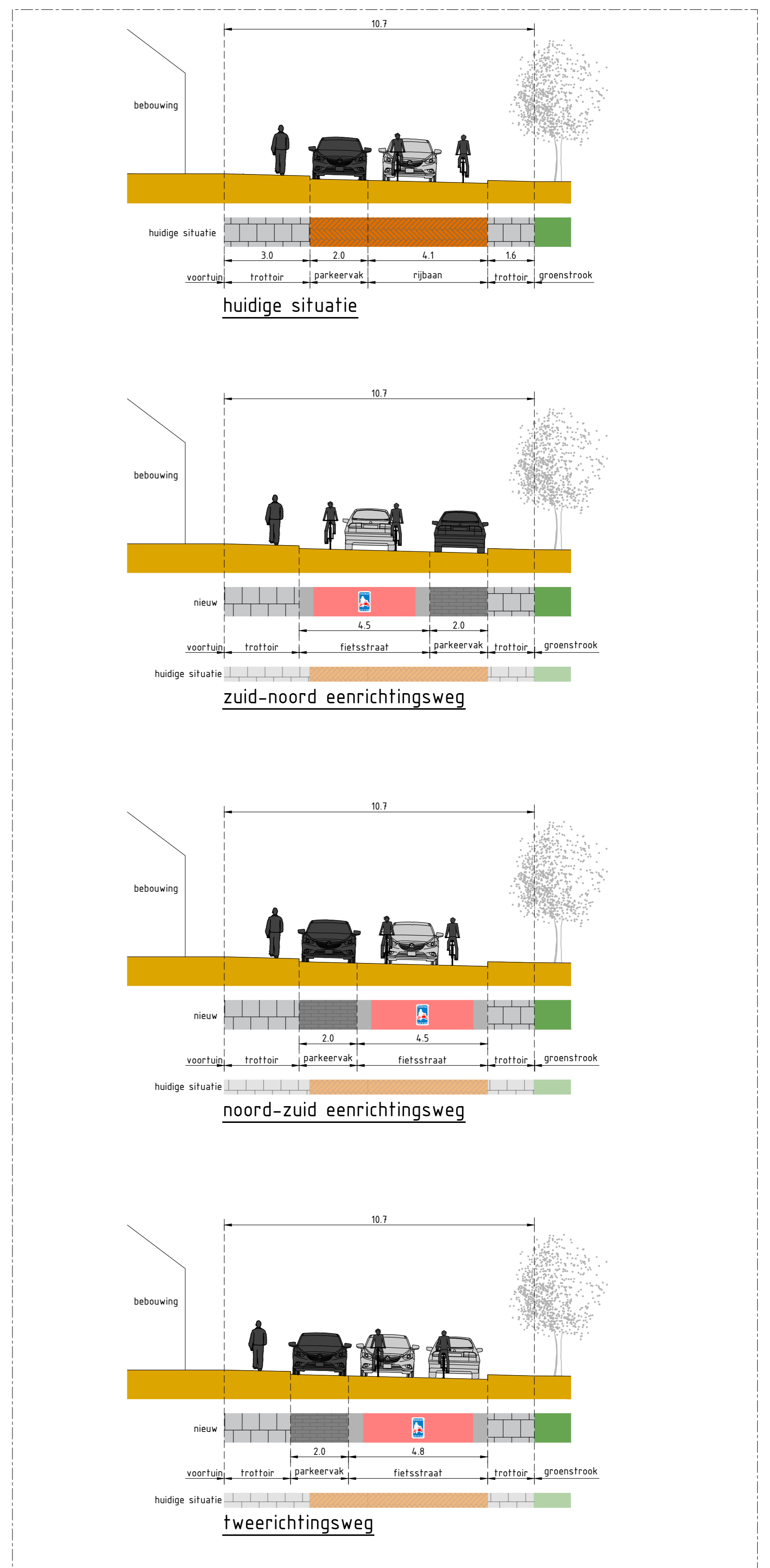
- Maten in meters. Fenzij anders aangegeven
- Maatvoering van de huidige situatie is afkomstig uit de bestaande digitale ondergrond. Het voorlopig ontwerp wordt gebaseerd op een nieuwe inmeting (nieuwe digitale ondergrond) waardoor de maatvoering van de huidige situatie kan gaan afwijken.



**PRINCEPROFIELEN LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN NOORD**  
 SCHAAL 1 : 100



**PRINCEPROFIELEN LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN MIDDEN**  
 SCHAAL 1 : 100



**PRINCEPROFIELEN LODEWIJK VAN DEYSSELLAAN ZUID**  
 SCHAAL 1 : 100

