

Gemeente Haarlem
Secretaris Klachtencommissie Inspraak
Postbus 511
2003 PB Haarlem

2012/150228
t.b.v. msjz.

Nr. Reg. Raadsst.: III e	Raadsst. Verg. d.d. 19 apr
Voor kennisgeving aangen.: in h. b.w. om preadvies	
in h. b.w. ter afdoening	
In h. burg. ter afdoening	
Art. 39 R.V.G. Besluit d. lid	

Onderwerp: Reconstructie Julianalaan

Haarlem, XX april 2012

Geachte leden van de klachtencommissie,

Wij zijn zo boos, teleurgesteld, gefrustreerd en zo verdrietig over de gang van zaken rondom de besluitvorming over de reconstructie van de Julianalaan, dat wij in een ultieme poging de Gemeenteraad tot bezinning te roepen, bij u aan de bel trekken.

De bewonersvereniging Spoorwegkwartier heeft zich in de afgelopen tweeënhalve jaar sterk gemaakt voor een hoogwaardig ontwerp van de Julianalaan in combinatie met een goede opknapbeurt van de Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan. In dat ontwerp moesten uiteenlopende, maar nimmer strijdige belangen verenigd worden. Het is een laan waarin mensen met plezier wonen en dat moest zo blijven, het fietsverkeer moest op de knelpunten aanzienlijk veiliger worden, het gemotoriseerde verkeer moet veilig en efficiënt kunnen blijven functioneren, kortom: de wijk moet er aantrekkelijker van worden. En dit al mocht een enkele parkeerplaats kosten.

Na een periode van inspraak en participatie is er een ontwerp tot stand gekomen dat aan al deze voorwaarden voldeed. Dit plan heeft een half jaar bij de Gemeente in de kast gelegen en is daarna door de wethouder formeel stil gelegd, "in verband met bezuinigingen". Nog een half jaar later presenteert de wethouder een nieuw ontwerp, dat buiten de buurtbewoners tot stand is gekomen, en dat beduidend lager scoort op alle voorwaarden die de gemeente zelf aan het ontwerp stelt.

Toch is het de wethouder gelukt om dit duurdere en veel minder goede plan in de gemeenteraad aangenomen te krijgen. Het ontwerp dat nu uitgevoerd wordt, is minder veilig voor fietsers. U leest het goed, het wordt **onveiliger voor fietsers**. De doorstroom van het gemotoriseerde verkeer wordt belemmerd en de uitwijkmogelijkheid om hulpdiensten vrij baan te geven wordt ernstig beperkt. Een laan is een straat met bomen, maar dit plan reduceert het aantal bomen van 6 naar 4. Zes bomen is niet veel, maar een **verlies van 33% aan openbaar groen** is voor ons een meer tot de verbeelding sprekende verhouding. In dit ontwerp gaan **31 van de 45 parkeerplaatsen verloren**. Dat betekent dat 31 auto's, op tijdstippen dat kinderen buiten spelen (met name in de Emmalaan, Prinsesselaan en Regentesselaan), rondjes zullen rijden in de wijk, op zoek naar een plaatsje. Afgezien dat dit **onveiliger is voor spelende kinderen**, levert dit extra uitlaatgassen, kost ons dit tijd, vermindert de waarde van onze huizen en dit alles kost ons een goed humeur. Ergo: wij trekken alvast de conclusie dat het plan dat de wethouder hier heeft weten te consolideren nadelen heeft voor het verkeer en niet leidt tot het verhogen van woongenot. Het maakt de wijk in geen enkel opzicht aantrekkelijker.

Al deze wijzigingen op het hoogwaardige eerste ontwerp zijn het gevolg van een nergens hard geformuleerde, maar schijnbaar bestaande behoefte om fietspaden in plaats van fietsstroken aan te leggen.

Onderstaand zullen wij onze klachten met betrekking tot deze geschiedenis benoemen en toelichten, aan de hand van de omgang van de gemeente met de opdracht, de omgang van de gemeente met de subsidieaanvraag en de omgang van de gemeente met de aanleiding tot deze exercitie, te weten de veiligheid voor allen. Vervolgens bespreken wij het parkeerprobleem dat het gevolg is van deze oneigenlijke beslissing. Tenslotte gaan wij dieper in op de essentie van inspraak en participatie en de wijze waarop de gemeente dit actieve burgerschap heeft gefrustreerd en geschoffeerd.

De opdracht

Tijdens de periode van inspraak en participatie is met alle betrokkenen gesproken over de mogelijkheden en beperkingen van de herinrichting. Een van de beperkingen is de breedte van de laan. De inspraak en participatie is gestart met een opdracht die ondermeer als volgt is geformuleerd:

4. Fysiek projectresultaat, afbakening en knelpunten ontwerp

Op hoofdlijnen

4.1. De Julianalaan is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u type B met vrijliggende of aanliggende fietspaden, hetgeen ten koste van enkele parkeerplaatsen mag gaan.

4.2. De parkeermogelijkheden in de Julianalaan zijn geoptimaliseerd.

Knelpunten ontwerp

Op niet alle plaatsen in de Julianalaan is voldoende ruimte om alle gewenste functies (fietsen, voetgangers, auto, groen) binnen de beschikbare ruimte volgens normmaatvoering in te passen.

7. Eisen aan het resultaat vanuit samenhang met andere domeinen

7.16. Het aanbrengen van fietsstroken. Uit vooronderzoek blijkt dat de ruimte voor fietspaden ontbreekt.

(Bron: Projectopdracht, kenmerk: WZ/Programma's OGV 2010/202600 en WZ/Programma's OGV 2011/148581)

Middels de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) hebben wij de projectopdracht en de wijzigingen daarop opgevraagd. Punt 7.16 is in de gewijzigde projectopdracht d.d. 23 mei 2011 gehandhaafd en het is duidelijk dat fietsstroken nog steeds tot de mogelijkheden behoren. Dit, in combinatie met de beoogde 'optimalisatie van de parkeermogelijkheden' wat duidelijk niet geïnterpreteerd kan worden als het 'minimaliseren van de parkeermogelijkheden' én de expliciete toevoeging onder 4.1. *"Dat het een enkele parkeerplaats mag kosten."* (en niet 68% van de parkeerplaatsen), betekent voor iedereen die kan lezen en rekenen dat fietsstroken de beste oplossing zijn voor deze laan.

Tijdens de inspraak en participatie was iedereen het ook eens met de keuze voor fietsstroken. Behalve de fietsersbond. De afgevaardigde van de fietsersbond verkondigde dat er geen aanspraak op subsidie gemaakt kon worden. De projectleider (Batenburg) verklaart bij herhaling dat hij dit signaal tot tweemaal toe heeft getoetst bij zijn opdrachtgever, maar dat hij als antwoord kreeg dat dit een vals alarm was. En zo kwam er een hoogwaardig ontwerp dat recht deed aan alle eisen en wensen van de betrokkenen.

Zoals gezegd, dit is niet het ontwerp dat lijkt te worden uitgevoerd. De Julianalaan zal, als u niets doet, vrijliggende fietspaden krijgen. U begrijpt dat wij u met dit schrijven vragen dit te voorkomen en uit te zoeken hoe dit besluit ooit genomen had kunnen worden. Want dat er hier iets niet goed gaat is duidelijk, en transparantie hierover is noodzakelijk om ons vertrouwen in de gemeente terug te winnen.

Subsidie

De gemeente heeft voor het hoogwaardige eerste ontwerp tot 3 september 2010 ruimte voor inspraak geboden. Daarna werd het stil. Pas op 6 december 2010 ontvangen de bewoners een brief waarin wordt uitgelegd dat de gemeente voor pijnlijke keuzes staat, dat het project vertraagd is en dat bij de heroverweging mogelijk wijzigingen worden aangebracht.

De projectopdracht geeft aan dat de Provincie een subsidie heeft toegekend a.d. €348.000,00 en dat op 1 november 2010 het werk gegund had moeten zijn. Blijkbaar is dat niet gebeurd. De vraag is waarom.

De gemeente doet voor dit project een aanvraag voor subsidie van de Provincie Noord-Holland. Deze aanvraag is reeds in 2009 gedaan. Toen was er nog helemaal geen ontwerp, maar er wordt aan de Provincie medegedeeld dat er fietspaden zullen komen. Het hoogwaardige ontwerp is gereed ruimschoots voor 1 november 2010. Waarom is het werk toen niet gegund?

Stukken van de Provincie wijzen uit dat op 28 juni 2011 de subsidie is toegekend. Dat is veel eerder dan de informatiebijeenkomsten ten behoeve van inspraak op het tweederangsplan dat de Gemeente de belanghebbenden op 3 en 31 augustus 2011 wil voorleggen. Op zijn blog vraagt de wethouder zich op 24 juni 2011 af of de bewoners van de Julianalaan zullen kiezen voor het plan met de fietspaden of dat zij dat af zullen wijzen. De inspraak die dat had uit moeten wijzen is dan volledig overbodig geweest; de wethouder heeft zijn plan allang bij de Provincie liggen. Tegen de bewoners zegt hij zelfs nog dat hij het plan ons niet 'door de strot wil duwen'. Maar dat heeft hij wel gedaan!

Wij vragen u antwoord te geven op de vraag wat de inspraak en participatie waard is geweest. Als de provincie slechts subsidie verstrekt op de aangevraagde fietspaden, dan was met de eerste inspraakbijeenkomst al duidelijk dat de belangen strijdig waren en dat er over van alles gesproken kon worden (de kleur van de bloembakken), behalve over de uitvoering van de fietsvoorziening. Dit is echter hoogst onwaarschijnlijk omdat de projectopdracht feitelijk stelt dat fietspaden niet mogelijk zijn omdat de Julianalaan daar te smal voor is. Omdat het zo expliciet staat vermeld moet daar wel over nagedacht zijn. De Provincie informeert ons dat zij geen voorwaarden stelt aan het ontwerp en dat het gebruikelijk is dat het (definitieve) ontwerp later wordt ingediend. We zijn ons bewust van de score die de Provincie toekent aan onderdelen van het ontwerp, zoals de fietsvoorziening. Een hoge score prioriteert de aanvraag. Fietspaden verhogen de score, maar als de weg daarvoor te smal is, dan is die te smal.

Inzage in de ingevulde scoringslijst laat zien dat ook het aantal ongelukken dat zich voordoet op de Julianalaan een werking heeft op de prioritering van de subsidie. De gemeente heeft daar ingevuld dat er 5 ongevallen met schade en 2 met letselschade zijn geweest. Wij achten het noodzakelijk hier het volgende over te zeggen:

- de gemeente verzuimt aan te geven in welke periode deze ongevallen hebben plaatsgevonden. De gemeente beschikt alleen over cijfers van 2007, 2008 en 2009. In drie jaar tijd hebben zich dus 7 ongevallen voorgedaan. Tel daar gerust nul ongelukken bij op voor de jaren 2010 en 2011. Ieder ongeluk is er één, maar het gemiddelde daalt er wel van. En gemiddelden zijn tenslotte beleidscijfers waarmee gewerkt wordt.
- Deze ongevallen hebben plaatsgevonden op het kruispunt Julianalaan/Zijlweg. Uitgerekend dit deel van de Julianalaan blijft in het uit te voeren plan precies hetzelfde zoals het nu is. Net zo gevaarlijk dus. Maar dat staat er niet bij, in die subsidieaanvraag.

De verwerping van het hoogwaardige eerste ontwerp beargumenteert de gemeente met de verklaring dat *"...de subsidie was al eerder, voor de participatie over het eerste ontwerp, bij de Provincie aangevraagd. Oorspronkelijk verkeerden wij in de veronderstelling dat een ontwerp met fietsstroken ook subsidiabel was. Navraag bij de Provincie (na gereed komen van het eerste ontwerp) leerde dat dit echter niet het geval is. Naar oordeel van de provincie draagt een ontwerp met fietsstroken onvoldoende bij aan de verkeersveiligheid. Het nieuwe ontwerp met vrijliggende fietspaden is wel subsidiabel, waardoor het ontwerp nu financieel haalbaar is."* (Bron: inspraaknotitie 10 augustus 2011).

Hier liegt de Gemeente dat zij barst. Ook fietsstroken zijn subsidiabel, getuige de recente toekenning van subsidie voor fietsstroken in de gemeente Heemskerk. De Provincie spreekt zich helemaal niet uit over de uitvoering van de fietsinfrastructuur, de enige voorwaarde is dat het te subsidiëren project de veiligheid niet mag verslechteren.

Wij lezen in het Haarlems Dagblad van 4 juni 2011 dat wethouder Van Doorn vindt dat bezuinigingen niet het uitgangspunt zouden mogen vormen voor onderhoudsprojecten. Dat zou de "discussie vervuilen". Van Doorn krijgt in de raadsvergadering van 22 september 2011 hiervoor bijval van

diverse raadsleden van diverse partijen. Het moet gaan over de veiligheid, zo stellen zij. Echter, in de beantwoording van de ingediende klacht van de heer W. van der Lee, d.d. 27 januari 2012 (MS/JZ/2010/297838) staat letterlijk: "het ontwerp wordt nadien aangepast om voor subsidie van de provincie in aanmerking te komen".

Deze twee uitspraken laten zich maar moeilijk met elkaar verenigen. Dus wij vragen u om opheldering; wat heeft de wethouder van mening doen veranderen?

Het is saillant dat de wethouder hetzelfde argument gebruikt als de Fietzersbond, terwijl dit in een eerder stadium terecht als niet relevant was bestempeld.

Veiligheid

Een van de redenen die ten grondslag lagen aan de herinrichting van de Julianalaan is het feit dat verkeersdeelnemers het viaduct op de grens van Haarlem en Overveen onoverzichtelijk en gevaarlijk vinden. De weg is daar smal, de weg loopt in een bocht en direct achter het viaduct bevindt zich het gelijkwaardige kruispunt met de Prins Hendriklaan. Een tweede punt van zorg met betrekking tot verbetering van veiligheid zou uit kunnen gaan naar het kruispunt van de Julianalaan en de Zijlweg. Voor het overige is de Julianalaan een weg die in de huidige situatie uitnodigt tot oplettendheid en wederzijds begrip. De weg kent aan de oostzijde geen parkeervakken en aan de westzijde te smalle parkeerhavens, de weg kent geen fietspad of –strook en de weg kent zelfs geen of nauwelijks zichtbare richtingenscheidende streepjes. Dat dit verbetering behoeft is evident, ondanks het feit dat er op dit deel van de Julianalaan geen ongelukken gebeuren. Wij herhalen: er gebeuren in de huidige situatie geen ongelukken op dit deel van de Julianalaan.

Het is dan ook verbazingwekkend dat, na de vermeende afwijzing van de Provincie¹, de discussie ineens moest gaan over de veiligheid. *'De wethouder zegt dat fietsstroken minder veilig zijn dan fietspaden'* zo stellen fractieleden van GroenLinks. En als de wethouder dat zegt, is dat dan ook zo? De overheid dient zich voor haar beleidsvorming te verlaten op wetenschappelijk onderzoek, en beter niet op gevoelens in de onderbuik. Het SWOV kan geen enkele bevestiging vinden voor de stelling die de wethouder aanneemt (SWOV, 2008). De plekken die gevaarlijk zijn, zoals hierboven vermeld de trechter onder de spoorbrug en de kruising met de Zijlweg, blijven exact hetzelfde ingericht. Wij nemen de observatie van het SWOV over dat fietsstroken niet minder veilig zijn dan fietspaden. Het verbaast ons dan ook ten eerste dat de gemeenteraad in haar vergadering van 22 september 2011 het SWOV aanhaalt als bron waaruit de hogere veiligheid van vrijliggende fietspaden zou zijn bewezen. Wij zijn zelfs van mening dat fietsstroken in dit specifieke geval veiliger zijn. Door de toepassing van fietspaden komen er namelijk twee onoverzichtelijke punten bij; daar waar het gemotoriseerde verkeer aan- en weggrijpt van het tankstation in het midden van een kromming in de weg. Hier houdt het vrijliggende fietspad ineens op. Fietzers die zich veilig en vrij wanen op een eigen domein zijn dan niet bedacht op verkeer dat ineens hun pad kruist. En dit geldt dan natuurlijk ook voor die akelige trechter onder de spoorbrug.

We hebben het hier over een stuk weg dat in ambtelijke termen gecategoriseerd wordt als een gebiedsontsluitingsweg type B. Dit soort wegen wordt gebruikt als ontsluiting van een verblijfsgebied, en wordt niet gebruikt door wijkvreemd verkeer. In principe zijn deze wegen voorzien van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen. Als toehoorders tijdens de vergaderingen die vooraf gingen aan het besluit het tweederangs plan voor de Julianalaan uit te voeren, hebben wij kunnen ervaren hoe de fietspaden te vuur en te zwaard werden verdedigd aan de hand van het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan. Het is ronduit ontluisterend om te moeten constateren dat geen van de raadsleden ter zitting (commissie beheer, d.d. 14 september 2011) op een juiste manier het beleid wist

¹ De Gemeente tracht ons te laten geloven dat het hoogwaardige eerste ontwerp door de Provincie is afgewezen, maar het is de Gemeente die dat ontwerp niet heeft ingediend. En dat is iets anders. Tenenkrommend en zeer misleidend voor de bewoners.

te recapituleren. Verder dan de openingszin van de deze alinea zijn zij niet gekomen. Maar er was een beperking: de Julianalaan is te smal. Daarin voorziet het HVVP als volgt:

"...Indien er weinig fysieke ruimte is, kunnen fietsvoorzieningen in stroken worden toegepast, of wanneer de intensiteit niet hoger is dan 6...000 mvt/etmaal in twee richtingen, kan er worden afgeweken van de voorkeursinrichting. ..."

Dan is het goed om te weten hoeveel motorvoertuigen er per etmaal door de Julianalaan rijden. De Gemeente heeft hiertoe tellingen uitgevoerd. Jammer dat deze nooit ter sprake is gebracht.² De tellingen wijzen uit dat er gemiddeld 4.705 mvt/etmaal door de Julianalaan rijden. Dit is ruimschoots onder het maximum en derhalve zijn er dus twee argumenten die toestaan dat voor fietsstroken gekozen wordt.

De leden van de gemeenteraad hebben hun verantwoordelijkheid verzaakt, zij hebben verzuimd fatsoenlijk kennis te nemen van het staand beleid en dit uit te dragen. Zij hebben verzuimd om kennis te nemen van wetenschappelijke inzichten inzake verkeersveiligheid, terwijl zij dit zelf hebben opgeworpen als problematisch aspect van fietsstroken. Wij zijn verbijsterd en sprakeloos.

Parkeren

Afgezien dat wij het een ernstige zaak vinden dat de Gemeente niet de meest veilige uitvoering kiest voor de reconstructie van de Julianalaan, die ook nog eens het best aansluit op de opdrachtschrijving, kost het suboptimale ontwerp ook nog eens 31 parkeerplaatsen. Een verlies van 68% van de parkeermogelijkheden voor de bewoners aan de Julianalaan, die niet wordt opgevangen door op andere plekken parkeerplaats te creëren, is in ieder geval niet in overeenstemming met de projectopdracht. Ter verdediging van haar keuze voert de Gemeente aan dat tellingen uitwijzen dat die parkeerplaatsen gemist kunnen worden. De Gemeente heeft wel 3 keer geteld, waarvan tweemaal midden op de dag. Veel mensen zijn dan naar het werk. Met hun auto. De meting is dus verre van representatief voor het benodigde aantal parkeerplaatsen, waardoor conclusies die zich daarop baseren nogal opportunistisch zijn. De Gemeente verhard in haar standpunt door te stellen dat wie nabij het centrum van de stad woont, niet mag verwachten dat hij altijd voor zijn voordeur kan parkeren. Wij kunnen daar in meegaan.

Maar het is niet voor niets dat de gemeente parkeernormen hanteert. De parkeernorm voor woonwijken in de schil is 1,5, aangenomen dat u met ons eens bent dat de woningen in onze wijk bovengemiddeld van waarde zijn. Deze norm wordt nu al niet gehaald. U leest het goed, zonder het geplande verlies aan parkeerplaatsen voldoet de gemeente niet aan de norm. Terwijl de bewoners toch gewoon betalen voor een vignet. Zij kopen ook een bezoekersschijf. Maar bezoekers, bij voorbeeld mensen die slecht ter been zijn, zijn blijkbaar niet welkom. En zie maar eens je huis te verbouwen, als je aannemer twee straten verderop moet staan.

Daar komt nog bij, dat in de nabije toekomst de Albert Heijn gaat uitbreiden. Dat houdt per definitie in dat er meer boodschappenautootjes in de wijk komen parkeren. Maar Albert Heijn vangt deze parkeerdruk niet op. En wat doet de gemeente? Zij maakt het probleem alleen maar groter. En dat terwijl de projectopdracht duidelijke taal spreekt hierover: "Het mag een enkele parkeerplaats kosten". **De parkeerplaatsen zijn nodig**, vergist u zich daar niet in. Het HVVP, de Provincie en de normering inzake de parkeerruimte in de wijk, zijn nergens strijdig met betrekking tot de keuze van de fietsvoorziening. Dus legt u ons nou eens uit hoe de Gemeente heeft kunnen beslissen dat er fietspaden moeten komen. Want die zijn namelijk wel strijdig. Strijdig met de parkeernorm en strijdig met de projectopdracht.

² Het onthouden van informatie is overigens niet alleen 'jammer'. Het is ook een politieke daad. Een daad die, omdat deze het vertrouwen van gemeenschap op het spel zet, uitermate laakbaar is en dan ook bestraft dient te worden.

Inspraak

Zoals gesteld, reeds eerder is er bezwaar gemaakt op de door de Gemeente gevolgde procedure voor inspraak (MS/JZ/2010/297838). Dat de handelwijze van de wethouder hierin onjuist was is inmiddels door u bekrachtigd. Dat het uitblijven van informatie meer een chronisch probleem is inzake dit project wist u niet, maar heeft u desalniettemin met betrekking tot het uitblijven van verantwoording over de noodzaak van de verkorting van de inspraakperiode ook veroordeeld. Maar de inspraak hoeft wat u betreft niet opnieuw.

Dat zijn wij met u eens, maar uw motivering daarvoor deugt niet. U stelt in uw reactie aan de heer Van der Lee d.d. 30 januari 2012 dat met een opnieuw in gang te zetten inspraakproces geen belang gediend wordt. Want inspraak zou een farce zijn; de Gemeente heeft het project reeds aanbesteed op 25 oktober 2011. Nee, de Gemeente heeft er geen gras over laten groeien, zij had nog minstens een maand daarmee kunnen wachten. Er was aanleiding genoeg; de bewonersvereniging heeft op veel punten bezwaar aangetekend tegen het besluit en tegen de procedure. De raadsleden waren hiervan allen op de hoogte gesteld en zij hadden op zijn minst kritisch moeten zijn op de wijze waarin zij gemanipuleerd zijn in het besluit dat zij hebben genomen: het resultaat met het grootste draagvlak in te ruilen voor een eigenstandig ingediend en minderwaardig ontwerp. Dit is ronduit schokkend. Van enige zelfreflectie van volksvertegenwoordigers is bij de leden van onze Gemeenteraad ook al geen sprake geweest, zij gedragen zich in dezen als struisvogels.

Hoe kunnen wij de politiek nu nog bereiken? Wij vragen u bezinning op deze prangende vraag. Uw antwoord daarop is essentieel om de deur open te kunnen zetten naar een herstel in het vertrouwen dat wij in de Gemeente zouden willen hebben.

Wij verzoeken u te antwoorden op de volgende, in deze brief opgeworpen problematische aspecten van het inspraak en besluitvormingstraject:

1. Waaruit leidt de Gemeente af dat fietspaden een verplichting zou zijn die wordt opgelegd. Wie legt deze verplichting op en op basis van welke regels?
2. Waarom heeft de Gemeente het eerste en gereede plan niet ingediend bij de Provincie?
3. Wij verwachten een verklaring waarom de wethouder, zonder ons daarvan te verwittigen, van gedachten is veranderd met betrekking tot de primaire oriëntatie op subsidiegelden
4. In aanvulling op punt 3 willen wij dit graag ook bevestigd zien door inzage in alle documenten die aantonen dat bezuiniging en subsidieverstreking de bron zijn voor de wijziging van het eerste hoogwaardige plan dat het hoogste draagvlak had.
5. In aanvulling op punt 3 dient de vraag beantwoord te worden wat de wethouder ertoe heeft gebracht te besluiten de veiligheid ondergeschikt te maken aan het toucheren van subsidie. Als de wethouder de stellingname handhaaft dat op de Julianalaan fietspaden veiliger zijn dan fietsstroken, dan wensen wij daarvan een onderbouwing door een onafhankelijke deskundige.
6. Wij willen graag het eerste hoogwaardige en veilige plan uitgevoerd zien. Wij verzoeken de Gemeente dringend en met klem de reconstructie van de Julianalaan niet uit te voeren volgens het eigengereide tweede plan.
7. Als de Gemeente geen gehoor geeft aan het verzoek fietsstroken aan te leggen en parkeerplaatsen te behouden dan verwachten wij
 - a. Een constructieve oplossing ter verhoging van de verkeersveiligheid op de plaatsen die door de aan te leggen fietspaden onveiliger worden: bij de spoorbrug en bij de kruising met de Zijlweg
 - b. Compensatie van het verlies aan parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de plek waar het grote verlies geleden wordt, en wel zo dat de Gemeente voldoet aan de parkeernorm die voor deze wijk wordt gehanteerd.
8. Wij verwachten bovendien een formele reactie op het onjuist en onvolledig informeren van de raad door de wethouder, zoals dat in deze brief uiteen is gezet.

Met vriendelijke groet,

Bewonersvereniging Spoorwegkwartier

c.c.

College B&W

Leden van de Gemeenteraad

Aad Batenburg

Ombudsman Haarlem

Haarlems Dagblad