



Bestuurlijk opdrachtgever Michel Rog

Datum 25 oktober 2021

De startnotitie is een globale verkenning van de kansen, belemmeringen en risico's van het project in de initiatieffase. Met het vaststellen van de startnotitie door het college kan de initiatieffase afgerond worden.

1. Aanleiding

De herinrichting van de Lodewijk van Deijssellaan bevordert de verkeersveiligheid. De kruispunten Lodewijk van Deijssellaan – Orionbrug en Lodewijk van Deijssellaan – Stuyvesantbrug beschikken namelijk niet over een verkeersveilige oversteek voor het fietsverkeer. De herinrichting van de Lodewijk van Deijssellaan beoogt deze kruispunten verkeersveilig in te richten met de fietser in de voorrang. Daarnaast krijgt het hoge aantal fietsers op de Lodewijk van Deijssellaan, waaronder veel scholieren richting het Mendelcollege, door de herinrichting naar een fietsstraat een prominente rol en is de auto “te gast”. Dit komt de verkeersveiligheid op de Lodewijk van Deijssellaan ook ten goede.

Daarnaast hebben de gemeenten in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) samen een uitvoeringsagenda opgesteld voor aanleg en opwaardering van metropolitane fietsroutes. Eén van de routes loopt van Uitgeest via Heemskerk, Beverwijk, Velsen-Noord en -Zuid, Driehuis, Santpoort Noord en Santpoort Zuid en Haarlem langs de Westelijke Randweg N208 naar Heemstede (Doorfietsroute Kennemerland). Haarlem staat aan de lat om haar schakels op te pakken.

In de huidige situatie maken de fietsers vooral gebruik van de route via de Rijksstraatweg. Op de Rijksstraatweg zijn de mogelijkheden tot verbreding en vergroting van de capaciteit beperkt. Daarnaast ondervindt de doorgaande fietser hinder van de vele kruispunten en verkeerslichten. Het vervolg van deze route leidt tevens door het drukke voetgangersgebied van het centrum. De gemeente Velsen en de gemeente Haarlem hebben daarom de wens om de route langs de N208 op te waarderen. Dit project is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie openbare ruimte 2040 (SOR). Dit haalbaarheidsonderzoek is in de SOR opgenomen en de uitvoering nog niet.

Het tracé Lodewijk van Deijssellaan is een onderdeel van de fietsroute, welke door de gemeente Haarlem gerealiseerd gaat worden.

- In 2017 is het Haarlemse fietsnetwerk vastgesteld in de fietsnetwerkkarta van de Structuurvisie Openbare Ruimte. Over de SOR is uitgebreid geparticipeerd en deze is door de gemeenteraad aangenomen.
- In 2018 bij het Coalitieakkoord ‘Duurzaam Doen’ staat het volgende Actiepunt vermeld; “We willen regionale fietsroutes verbeteren en uitbreiden, zoals naar Amsterdam, Schiphol en Velsen”
- In 2018 was de bestuurlijke ondertekening van de intentieverklaring MRA (Metropoolregio Amsterdam) Metropolitane fietsroutes door 2 provincies en 22 gemeenten. Het tracé met de Lodewijk van Deijssellaan is hierin opgenomen.



- In 2018 tijdens het Bestuurlijk overleg meerjarenprogramma overleg infrastructuur en transport (BO MIRT) is de fietsroute Kennemerland, inclusief schakel Lodewijk van Deijssellaan ingebracht. Ministerie Infrastructuur en Waterstaat heeft subsidie toegekend via Provincie Noord-Holland voor schakel Lodewijk van Deijssellaan.

2. Probleemstelling

Verbeter de verkeersveiligheid van de fietser, vernieuw het riool en realiseer een stuk van de (door)fietsroute Kennemerland.

3. Doel

- 3.1 Een verkeersveilige route realiseren voor fietsers en voetgangers
- 3.2 Het uitvoeren van groot onderhoud
- 3.3 Een verkeersveilig fietspad dat voldoet aan de door overheden en verkeerskundigen toegekende kenmerken van een doorfietsroute. Met de realisatie wordt bereikt dat fietsers makkelijker en veiliger, grotere afstanden kunnen afleggen en potentiële fietsers afzien van het gebruik van de auto.

4. Resultaat

De resultaten van het project zijn:

- Een veilige verkeerssituatie voor de fietser.
- De aanleg van drainage en vervanging riolering in het deel tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan (ca. 100 m). Het huidige riool is aan het einde van de levensduur. Aangezien de weg toch opengaat is dit het juiste moment om deze te vervangen.
- Lodewijk van Deijssellaan, aanleg van een fietsstraat
De Lodewijk van Deijssellaan wordt een fietsstraat in de voorrang, waarvan de fietsloper doorloopt over het kruispunt ter bevestiging van de voorrang die fietsers krijgen op deze kruispunten.
- Pim Mulierlaan, herinrichting
De huidige inrichting van de Pim Mulierlaan en de Orionbrug is niet goed aan te sluiten op de toekomstige fietsroute. Ook is de inrichting niet voorbereid op het toenemende aantal fietsers. Deze kruising moet daarom een andere vorm krijgen. Daarnaast vormt de Pim Mulierlaan vanwege de aanwezigheid van sportvoorzieningen en een middelbare school een belangrijke bestemming voor fietsers. De huidige inrichting van de straat is onoverzichtelijk en op sommige momenten onbeheersbaar waardoor veiligheidsrisico's bestaan. Om de doorfietsroute goed te laten functioneren, is de herinrichting van de Pim Mulierlaan tot aan de Westelijke Randweg (dus inclusief de Orionbrug) toegevoegd aan de scope. Tevens wordt om redenen van onderhoud de Orionbrug van een nieuw membraan voorzien.
- Herinrichting kruising Van Riebeecklaan – Stuyvesantbrug met de fietsroute



5. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Met de volgende plannen en uitgangspunten wordt rekening gehouden:

- Beleidsdocument 'Perspectief Fiets' van de provincie Noord-Holland
- Structuurvisie Openbare Ruimte 2040
- Regionale samenwerking Zuid-Kennemerland – Programmalijn Fiets (gemeentelijke regeling),
- Bomenverordening (2012) / Bomenbeleidsplan
- Haarlems civiel planproces (HCPP)
- DPRA Klimaat adaptief handelen.
- MRA Metropolitane fietsroutes Amsterdam
- CROW Fietsstraten in hoofd fietsroutes
- Fietsberaadnotitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom maart 2019, (CROW-Fietsberaad)
- Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)
- Mobiliteitsbeleid
- Ecologisch Beleidsplan / houtskoolschets
- Orionzone ontwikkelvisie
- Bestemmingplan Overdelft
- Verkeersonderzoek Orionburg 2015

6. Dilemma's

- De auto en de fiets zijn op hetzelfde tracé aanwezig.
- De fietsroute passeert 5 kruisingen in de voorrang.
- Bepaalde elektrische fietsen bereiken een snelheid van 50 km per uur, dit past niet in een zone van 30km uur.
- De Lodewijk van Deijssellaan is deels 1-richting en deels 2-richting voor verkeer. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de Lodewijk van Deijssellaan in te richten is voor 1 richting verkeer, zodat er geen auto's zijn die elkaar moeten passeren.
- Beperking van de overlast betreffende bouw van de turnhal. De uitvoeringsplanning wordt afgestemd met de bouw van de turnhal.
- Het ontwerp heeft mogelijk tot effect dat een aantal bomen verwijderd of verplaatst moeten worden (locatie hoek Lodewijk van Deijssellaan/ Laurens Reaellaan en locatie Pim Mulierlaan). Deze bomen worden gecompenseerd binnen het projectgebied. Eén en ander na afstemming met de stakeholders.
- De materialisatie en de breedte van de fietsstraat leidt mogelijk tot discussie.
De richtlijn van de Provincie is dat een fietsstraat 4,5m breed moet zijn. De Lodewijk van Deijssellaan heeft maximaal 4,3m beschikbaar en dat zou betekenen dat circa 20 cm van de groenstrook genomen zou worden. Voorstel voor dit dilemma is om de 4,3 m aan te houden en hiervoor geen groen op te offeren.

De dilemma's worden zoveel mogelijk opgelost in de definitiefase en worden verwerkt in het ontwerp.

7. Proces en planning

De herinrichting doorloopt de fases van het Haarlems Civiel Plan Proces. Met het vaststellen van de startnotitie kan de initiatieffase afgerond worden. In de definitiefase worden de kaders voor de verdere uitwerking opgesteld. De planning is globaal als volgt:



8. Participatie en inspraak

Het doel van de participatie is om de stakeholders te informeren om daarmee draagvlak te creëren voor de herinrichting. Tevens willen wij hen tijdens een participatieronde raadplegen over verschillende knelpunten binnen het ontwerp. Dit leidt tot een voorlopig ontwerp, welke wordt vrijgegeven voor inspraak. Voor het opstellen van het voorlopig ontwerp worden geraadpleegd en/of geïnformeerd:

- Provincie Noord-Holland
- Wijkraad de Krim
- Bewoners Lodewijk van Deijssellaan, Laurens Reaellaan en Pim Mulierlaan
- Bewoners aanliggende straten / wijken
- Directie Mendelcollege
- Verenigingen en gebruikers Sportpark Pim Mulier
- Gebruikers van de Kennemer Sporthal
- IJsbahn
- Platform groen
- Fietsersbond
- Nood- en hulpdiensten
- Verkeersadviseur Politie
- Nutsbedrijven
- DDO-partners
- Hoogheemraadschap Rijnland

De impact voor de Lodewijk van Deijssellaan en Pim Mulierlaan is groot, in verband met herinrichting van de straat.



Participatieproces

Wijkraad de Krim is een belangrijke stakeholder. Hiervoor wordt een los gesprek met de wijkraad georganiseerd. Ook het groenplatform en de fietsersbond zijn uitgenodigd om mee te kijken met deze startnotitie.

Vervolgens wordt twee maal een ontwerpsessie georganiseerd.

In de eerste ontwerpsessie worden de aanwezigen geïnformeerd over de aangepaste scope en de uitgangspunten. Anderzijds kunnen de aanwezigen input geven op het project door middel van het benoemen van knelpunten, wensen en kansen. Hiervoor worden schetsontwerpen gebruikt ter inspiratie van de mogelijkheden.

Na het ophalen van de input wordt een schetsontwerp opgesteld. In de tweede ontwerpsessie krijgen de aanwezigen een terugkoppeling op hun wensen en verzoeken. Daarnaast wordt het gevormde ontwerp besproken en kunnen aanwezigen weer nieuwe verzoeken indienen.

In dezelfde periode worden 1 op 1 gesprekken gevoerd met de verkeerspolitie, fietsersbond en de groene stakeholders. Belanghebbenden in de buurt zijn opgedeeld in 2 stakeholdergroepen: omwonenden en gebruikers van sport- of onderwijsfaciliteiten.

Na de tweede ontwerpsessie wordt het schetsontwerp opgesteld en online gezet ter digitale participatie. Hierbij is ook een (digitale) informatieavond voorzien waarin een presentatie gegeven wordt over het project, de aanleiding, uitgangspunten, toelichting op het proces en het schetsontwerp. Deze digitale participatie is voor een groter publiek dan de ontwerpsessies. Door middel van een brief worden de bewoners uitgenodigd voor de digitale participatie en de informatieavond.

Het schetsontwerp wordt vastgesteld door het college of de raad (afhankelijk van de dilemma's of die tegenstrijdigheden in het beleid bevatten).

Het voorlopig ontwerp zal ter inzage gelegd worden voor een periode van 6 weken.

Belanghebbenden mogen dan reageren. Vervolgens zal het definitief ontwerp gemaakt en vastgesteld worden.



Bijlage Plaatje van het projectgebied

