

Reflectie Behandeling Doorfietsroute Lodewijk van Deijssellaan in Commissie Beheer dd 20-01-22

Door: wijkraad de Krim

Aan: B&W en raadsfracties gemeente Haarlem

Aanleiding:

De SP agendeerde de startnotitie 'fietsroute, realisatie Lodewijk van Deijssellaan en Pim Mulierlaan' ter bespreking als agendapunt 9 op de commissie Beheervergadering van 20-01-2022. De SP wilde aandacht voor de zorgen die wijkraad de Krim had geuit tijdens een inspraaksessie in december. Ze verzocht ook andere partijen en de wethouder om nader over de materie van gedachten te wisselen.

Wijkraad de Krim waardeert het initiatief van de SP.

Discussiepunten:

SP: zorgen fietsveiligheid kruispunt Orionbrug/Randweg, participatie, bomenkap

PVDA: veiligheid kruisingen, aansluiting op Stuyvesanttunneltje, complexiteit aansluiting op Reinierszpad, ongenoemde link met ongelijkvloerse kruising Orionbrug/Randweg

TROTS: compensatie verloren parkeerplaatsen Sportpark Pim Mulier, bomenkap

Actiepartij: 5 kruispunten in de voorrang/snel fietsen/parkeerplaatsen

OPH: ontlasting rijksstraatweg/veiligheid fietsers/fietstunneltjes

GRL: inspraak komt nog/kaders stellen/5 kruispunten/welke bomen/wachten VO af

D66: doorgaande fietsroute Lisse-Heemskerk/op fiets voor afstanden onder 10 km

CDA: participatie/kruisingen/veiligheid/zin niet af, onduidelijkheid van Riebeecklaan

CU: goed plan/waarom niet tot Kleverlaan doortrekken?

Antwoorden wethouder:

- Document is globale verkenning
- Veilig maken twee kruisingen
- Onderdeel route Uitgeest-Heemstede
- Vervanging stukje riolering
- Participatie moet nog komen
- Koppeling aan twee tunnels buiten scope

Reactie Wijkraad de Krim:

Wijkraad de Krim heeft met belangstelling de commissievergadering gevolgd. Het is prijzenswaardig dat de SP de startnotitie ter sprake bracht. Het was fijn te horen hoe verder de PVDA, TROTS, de Actiepartij, OPH, GroenLinks, D66, CDA en CU opmerkingen maakten en vragen stelden aan de wethouder. Deze vragen en ook de antwoorden van de wethouder laten we kort passeren met de nodige opmerkingen van de kant van de wijkraad. Er werden ook vragen gemist. Hoeveel gaat dit kosten??

We komen vervolgens tot een aantal conclusies en aanbevelingen, die hopelijk door uw raad in overweging worden genomen. U heeft donderdagavond de tijd om de wethouder mogelijk nader te bevragen. De wijkraad in haar bescheidenheid vindt dat de raad conclusies zou moeten trekken die leiden tot het intrekken van de startnotitie.

Onze aanbevelingen zijn zodanig dat op korte termijn allerlei stappen kunnen worden gezet die de beoogde verkeersveiligheid in de wijk zouden verbeteren. U zult begrijpen dat we dat nobele streven volledig onderschrijven.

Grotere Plaatje:

Verschillende partijen begrijpen dat de fietsroute een 'missing link' is in een door de provincie voorgestelde fietsroute van Heemskerk naar Lisse. Specifiek weet D66 de plaatsen te noemen die die fietsroute aan zou doen. Die studie, gemaakt in 2015/2016, heeft een aantal missing links. De Lodelijk van Deijssellaan wordt aangegeven als een deel van de route die opgewaardeerd zou kunnen worden.

Echter, navraag bij de provincie Noord-Holland leert dat de provincie momenteel een adviesbureau laat onderzoeken of er wel een aansluiting komt vanuit Velsen op dit traject. Drie scenarios worden bestudeerd, maar HET KAN GOED ZIJN DAT ALLE DRIE NIET uitvoerbaar blijken. Het gaat om het Schoterkerkpad, de fietssnelweg door het weiland en een fietsroute direct tegen de N208 aan met twee verbindende bruggen over de Delft. De kans is groot dat de provincie moet besluiten dat de beste doorgaande fietsroute tussen Velsen en Lisse voert via Bloemendaal en Overveen.

Die studie zou ook aanbevelingen moeten maken over de Jaap Edenlaan, nu een 3 meter smal voet/fietspad, dat niet voldoet aan doorfietsroutecriteria.

Participatie:

Vanaf de aanstelling van de eerste procesmanager in september 2019 is er contact geweest met de wijkraad. De wijkraad moest eerst constateren dat de opdrachtbrief van de procesmanager aan alle kanten rammelde en middels informele participatie is de vervangend procesmanager erin geslaagd deze startnotitie te produceren met behulp van ingenieursbureau Witteveen&Bos.

De uitvoerige lijst van stakeholders is mede tot stand gekomen door de inbreng van de wijkraad.

We begrijpen Hoofdstuk 8, maar zien een beperkte opgave die aangeeft dat het grotere kader, zoals ook de PVDA benoemde, ontbreekt. En juist daar zou ruimte voor participatie aan de voorkant moeten worden gecreëerd.

'Na ophalen van de input' wordt een schetsontwerp opgesteld. Culminerend in 'het VO zal ter inzage worden gelegd voor een periode van 6 weken. Dit is conform richtlijnen en zeer gewaardeerd. Echter als in het laatste dilemma wordt gesteld dat 'voorgesteld wordt om de 4.3 m aan te houden en hiervoor geen groen op te offeren' dan is dat een nobele zin, maar buiten de realiteit en zonder enige initieel overleg met stakeholders. We komen daar op terug bij de behandeling van de dilemma's.

Probleemstelling/Doel en Resultaat

Verkeersveiligheid voor fietsers is OK, vernieuw het riool is vaag en realiseer een stuk(je) van de doorfietsroute Kennemerland is twijfelachtig als de provincie dit jaar besluit dat het stuk in Velsen niet wordt uitgevoerd en doorfietsers veilig en snel via Bloemendaal en Overveen kunnen rijden.

In het doel worden voetgangers genoemd, maar verder niet. De automobilist helemaal niet. Een verkeersveilig fietspad wordt het niet omdat wordt gestreefd naar een fietsstraat, waar zowel fietser als automobilist dezelfde ruimte delen.

Anders dan de wethouder meldde op vragen van de PVDA staat er in resultaat: OM DE DOORFIETSROUTE GOED TE LATEN FUNCTIONEREN IS DE HERINRICHTING VAN DE PIM MULIERLAAN TOT AAN DE RANDWEG (DUS INCLUSIEF DE ORIONBRUG) TOEGEVOEGD AAN DE SCOPE. Dit betekent dat ook de ongelijkvloerse overgang van de Randweg in de scope moet zitten!!

Pim Mulierlaan en Lodewijk van Deijssellaan

Er is onduidelijkheid over de scope van dit project:

1. Het aansluiten van de Lodewijk van Deijssellaan binnen een mogelijk netwerk van fietsroutes, waarbij ruimte wordt gegeven voor de (snelle) fietser en
2. De herinrichting van de Pim Mulierlaan waarbij het door TROTS gememoreerde tekort aan parkeerplaatsen moet worden gecompenseerd en bestaande fietspaden opgewaardeerd, waarbij, zoals aanbevolen in de door de wijkraad gedane studie van de Orionbrugkruising, de Pim Mulierlaan mogelijk een fietsstraat kan worden met extra parkeervakken bij de school.
3. Wijkraad de Krim had bij de procesmanager aangegeven dat zou moeten vermeden dat een fietsroute zou worden opgewaardeerd en daarna geconcludeerd dat het riool meer dan 80 jaar oud is en vervangen moet worden. Echter het nu voorgestelde stukje van 100 meter is niet toereikend en er is geen enkele referentie die aangeeft waarom juist dit stukje aan vervanging toe is.
4. De PVDA gaf terecht aan dat de in de Orionzone Ontwikkelvisie voorgestelde ongelijkvloerse Orionbrugkruising moet kunnen aansluiten op een eventuele doorfietsroute. Dat vergt nader onderzoek. Vandaag (25 januari) vergaderde de kankbordgroep Orionzone en kreeg van de gemeente te horen dat er de afgelopen tijd geen voortgang was gemaakt, maar dat een ingehuurd ambtenaar vanaf 1 februari (maar na inlezen, kennismaken, enz) pas ergens na de verkiezingen met zijn taak als project manager Orionzone zal beginnen.
5. De wethouder gaf aan in haar antwoorden dat de scope beperkt is en de twee tunnels niet in de scope zitten. Dat vinden we een gemiste kans, omdat zoals de PVDA aangaf dit oort projecten vanaf het begin op elkaar afgesteld moeten worden.

Parkeerplaatsen en Bomenkap

Velen van u maken zich druk over bomenkap en de behoefte aan meer parkeerplaatsen.

Er zijn twee plaatsen voor mogelijke bomenkap: 1. De Pim Mulierlaan heeft kleine boompjes die mogelijk moeten wijken voor te creëren parkeerplaatsen. TROTS meldde het verlies van parkeerplaatsen door de komst van de woontoren. Voor uw begrip: het Pim Mulier Sportpark heeft volgens het bestemmingsplan recht op 254 parkeerplaatsen. Daar zijn er na de komst van de woontoren (met eigen parkeerplaatsen {oorspronkelijk zou er ondergronds worden geparkeerd, maar u raad stond toe dat het parkeren op eigen terrein mocht worden}) nog 160, een tekort van 96 dat niet kan worden gecompenseerd door het openstellen van de parkeergarage onder de PNHhal (44 stuks).

De werkgroep herinrichting Pim Mulierlaan heeft wethouder Snoek zover gekregen dit appendix aan de fietsroute te koppelen. Daar is de werkgroep blij mee, maar het oplossen van de parkeerproblematiek op die weg gaat ten koste van wat kleinere bomen.

Het was verwarrend en ongepast dat de wethouder inging op enkele vragen en opmerkte dat 'een verkeerstelling had geleid tot een tekort van 5 parkeerplaatsen'. Ditzelfde getal werd door wethouder Rog genoemd. Navraag leerde dat DE WETHOUDER DAT GETAL NIET HAD MOGEN NOEMEN OMDAT DE STUDIE GEEN STATUS HEEFT EN WERD GEDAAN IN CORONA LOCKDOWN OMSTANDIGHEDEN. Onze inspraak had het over een uitgerekend tekort van een 80-tal parkeerplaatsen. Wethouder Rog merkte toen op dat 'hij zich niet kon vinden in de genoemde getallen'.

Met volledig begrip voor de beperkte tijd die de wethouder heeft gehad om zich in het dossier in te lezen, is de wijkraad onaangenaam verrast dat ze wel informele en feitelijk onjuiste cijfers met u deelde.

SOR 2040 fietsroute naar Bloemendaal

De PVDA noemde de in de SOR 2040 genoemde fietsroute van Orionweg via Orionbrug, Pim Mulierlaan naar Bloemendaal. De wethouder meldde op haar vraag dat die tunnels/dat traject geen onderdeel is van deze studie. Wijkraad de Krim vindt dat een gemiste kans en verspilling van belastinggeld. Het is des te belangrijker dat dit wel moet worden meegenomen ook al omdat de eventuele komst van een turnhal een groot impact heeft op beider projecten.

Voorgestelde HLC Turnhal

Zolang er geen nader zicht is op een VO voor een turnhal en de benodigde verkeers- en parkeerafwikkelingen kan de herinrichting van de Pim Mulierlaan niet aanvangen. Het stuk geeft aan dat men in de uitvoer rekening houdt met bouwactiviteiten van de eventuele turnhal, maar voorlopig is er nog geen enkel zicht op een ontwerp en nadere plannen rondom die turnhal. 3 Maart denkt HLC haar VO met een vraag naar extra financiering bij de commissie Samenleving neer te kunnen leggen. Stakeholders worden eind februari voor het eerst van de plannen op de hoogte gesteld.

De benodigde verkeers- en parkeerstudie op de Pim Mulierlaan /Jaap Edenlaan is vanwege corona door de gemeente Haarlem uitgesteld tot na de zomer van 2022. Voor die data er komen en gesprekken met stakeholders plaatsvinden is het te vroeg over dit deel van het fietsrouteplan te spreken.

Orionbrug, aansluiting op Jaap Edenlaan, bushalte op Reaellaan en leerlingendropzone

Het wordt in de startnotitie niet benoemd, maar de Orionvisie voorziet in een bushalte op de Laurens Reaellaan onderweg naar station Bloemendaal/Rijklof van Goensplein. Als de Pim Mulierlaan een fietsstraat wordt zullen ouders die leerlingen willen dropen dat niet meer daar kunnen doen, maar moet de Laurens Reaellaan daarvoor worden ingericht. Dat kan samengaan met de bushalte, maar heeft consequenties voor het doorfietstraject. Hier wordt niet over gesproken in de stukken ondanks inputs van de wijkraad aan de procesmanager.

Breedte Lodewijk van Deijssellaan

De startnotitie benoemt de geringe breedte van de Lodewijk van Deijssellaan, zeker op die delen van de straat die 2-richting zijn. De startnotitie meldt dat een smallere straat kan en dat dat niet ten koste gaat van 'groen'. Bewoners willen wel de maximale breedte, ook voor overstekende en spelende kinderen. Bewoners zien ook een kans om juist op het stuk groen naast de weg het trottoir door te trekken zodat hondenuitlaters niet over de weg hoeven te lopen, wat gevaarlijk is.

Onmogelijke Stuyvesantkruispunt en Uitdagingen

In de bijlage ziet u de complexe situatie bij de Stuyvesantbrug. Stuyvesantbrug, LVDLaan-Van Riebeeck 1, van Riebeeck 2, van Outhoornlaan, Idenburglaan, Reinierspad en het fietspad naar Stuyvesanttunneltje. Een spaghetti aan wegen die slecht aansluiten.

Daarnaast weten we dat de gemeente, en ook de wijkraad, zoekt naar manieren om woningbouw toe te staan in het 'Ijsbaanlaan' deel van de wijk. Een door u raad aan de wethouder gevraagde nadere studie van parkeer- en verkeerssituaties, na de geldverkwistende Urbanext studie van 2019, moet nog worden vergeven en dan uitgevoerd. Pas nadat er duidelijkheid komt over invulling van dat deel van de wijk zou je moeten beginnen met het verbeteren van de Noord-Zuid fietsroute.

Dilemma's

Goed dat de Actiepartij het had over dilemma's. We nemen u graag mee met onze inzichten:

- Auto en fiets zijn beide aanwezig. Klopt, het probleem zit hem in het stuk Lodewijk van Deijssellaan dat 2 rijrichtingen heeft. Auto's kunnen elkaar daar niet passeren en fietsen nemen de hele breedte van de weg waardoor auto's automatisch de fietssnelheden aannemen. De wijkbewoners zijn eraan gewend en er doen zich geen ongevaarlijke situaties voor.
- Voor de goede lezer: het zijn 7 kruispunten: 1. Orionbrug, 2. LVD-L. Reaellaan, 3. LVD-C.vanderLijnlaan, 4. LVD-J.Maetsuykerlaan, 5. LVD-C.Speelmanlaan, 6. LVD-van Riebeecklaan en 7. Stuyvesantbrugkruispunt/van Outhoorn/Idenbruglaan/Reinierspad. Kijk naar de bijlagen voor de situaties: complex en slechts stapsgewijs oplosbaar.
- Ongelukkige formulering, maar natuurlijk is het de bedoeling aan te geven dat ook snelfietsen niet harder zullen mogen dan 30 km/uur, maar hoe handhaaf je dat als er een mooie loper wordt neergelegd die versnelling bevordert, al helemaal als het 'fietser in de voorrang' zou moeten worden. Een punt waar ruim over geparticipeerd moet gaan worden.
- Er wordt erkend dat delen van de LVDlaan 2-richting zijn. Aanpassing is gewenst, maar betekent ook dat andere straatdelen in de wijk moeten worden aangepast. Dat verbreedt de scope en heeft consequenties.
- Uiteraard moeten allerlei bouwplannen op elkaar worden afgestemd. Een integrale blik is vereist, maar nog niet aanwezig bij wethouder/anderen.
- Naast de boompjes op de Pim Mulierlaan wordt gedacht aan bomen op de kruisig LVD-laan/L.Reaellaan. Daar staan enkele bomen waaronder een met een monumentale status.
- In de richtlijn van de provincie staan verschillende getallen. Meegenomen moet worden dat een schadestrook van 30 cm moet zijn naast de op de weg geparkeerde auto's. Om die reden is de LVDlaan geen typische fietsstraat en voldoet hij alleen bij een grotere (duurdere) actie.

Proces en Planning

De gehele planning was al achterhaald tijdens het schrijven van de startnotitie.

Gezien de connectie met andere projecten en de benodigde bredere scope vindt de wijkraad het aannemelijk dat er zeker een vertraging van twee jaar optreedt om tot een eventuele uitvoeringsfase te komen. Een gefaseerde uitvoering zal zeker een jaar in beslag nemen, met als **einddatum 2026**.

Conclusies

1. De gepresenteerde startnotitie is geen zoals de wethouder het noemt: 'globale verkenning'. Het mist de nodige elementen en verbindingen
2. Onder andere door corona zijn er vertragingen opgetreden voor de voorgenomen turnhal en ijsbaanlaanplannen, die essentieel zijn voor de startfase van de doorfietsroute
3. De verbindingen met de SOR 2040 en Orionzone Ontwikkeling zijn onvoldoende benoemd en wekken verkeerde verwachtingen
4. De aansluiting van de Jaap Edenlaan op de Orionbrugkruising zit niet in de scope, evenals de opwaardering van dat fiets/voetpad aan voor een doorfietroute bestaande richtlijnen
5. De startnotitie geeft te weinig inzicht in de deelplannen voor wat betreft het riool
6. Het participatieproces had eerder gestart moeten worden. In het oordeel van stakeholders is het een onvoldoende doordacht document (ondanks 2.5 jaar werk!!)
7. De beperkte toegang tot de wijk maakt uitvoering (afsluiting van de wijk) een moeilijke operatie die veel vertragende tijdelijke nooddingrepen noodzakelijk maakt.
8. De toegekende subsidie van het Rijk via de Provincie Noord-Holland dekt nog geen 10% van de kosten. De gemeente Haarlem moet enkele miljoenen euros reserveren om het gehele project uit te kunnen voeren.

Aanbevelingen

1. Bespreek de plannen met stakeholders en haal informatie op
2. Begin met het 1-2 richtingsverkeer op de LVDlaan te bespreken met bewoners en globale oplossingrichtingen aan te reiken waarbij breedte van de weg, trottoir, groen en kruisingen worden besproken
3. Participeer actief in de nog te vergeven verkeers- en parkeerstudie op zowel de Ijsbaanlaan als de Pim Mulierlaan en gebruik die inputs voor oplossingen voor de herinrichting van de Pim Mulierlaan en de Stuyvesantbrugkruising
4. Wacht op de resultaten van de door de provincie uitgevoerde studie die bekijkt of een fietsroute wel kan/zal aansluiten op de Jaap Edenlaan
5. Met een zo gecreëerd breed draagvlak kan een VO en DO uitgewerkt worden en voorgelegd aan de stakeholders
6. Begin pas na de zomer van 2022
7. Leg een aangepaste startnotitie neer bij een nieuwe commissie en raad
8. Voeg daar een kosteninschatting, financieringsbronnen en een realistisch tijdschema aan toe

Voor vragen kunt u bellen naar 06-11018369.

Hoogachtend,

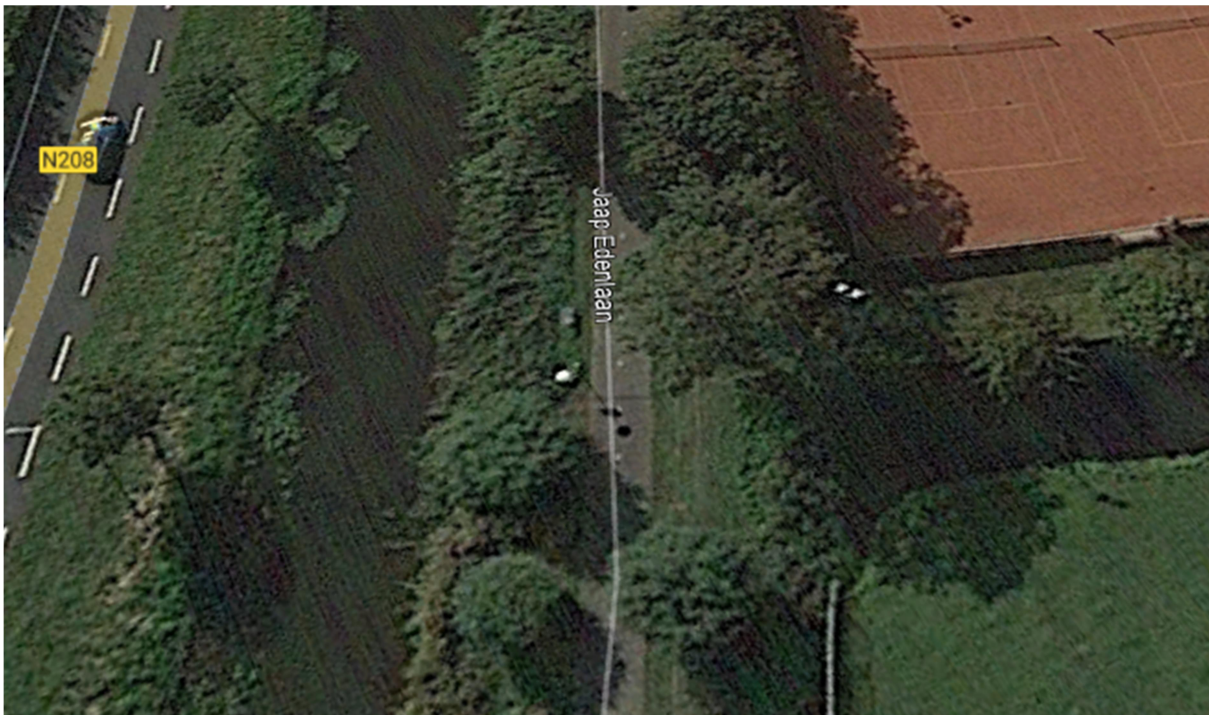
Hans Pos, MSc

Voorzitter wijkraad de Krim

Voorzitter werkgroep herinrichting Pim Mulierlaan

Deelnemer Klankbordgroep Orionzone

Enkele sfeerimpressies met delen van de beoogde doorfietsroute



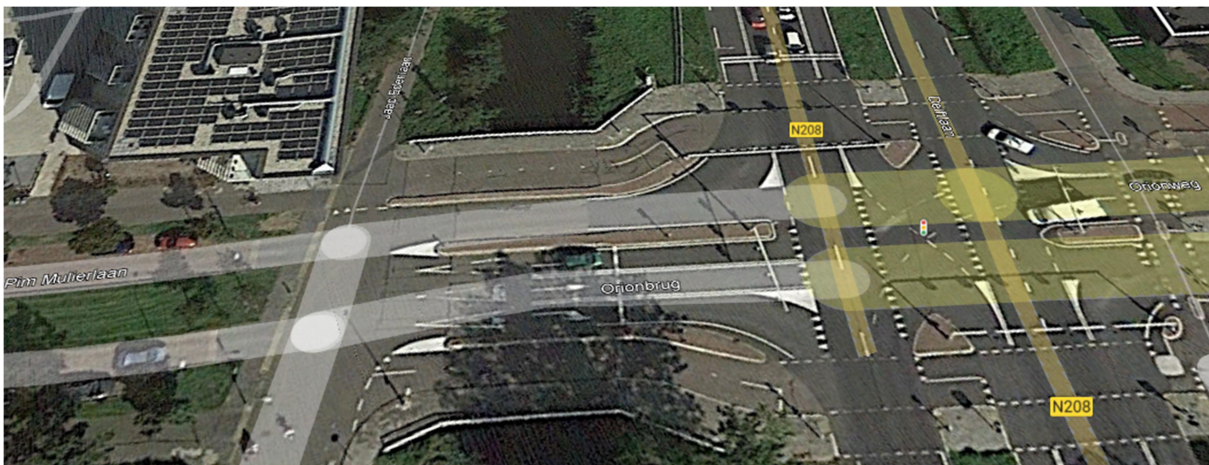
Gemeentegrens op de Jaap Edenlaan/ het Delftpad. Geen borden aanwezig.



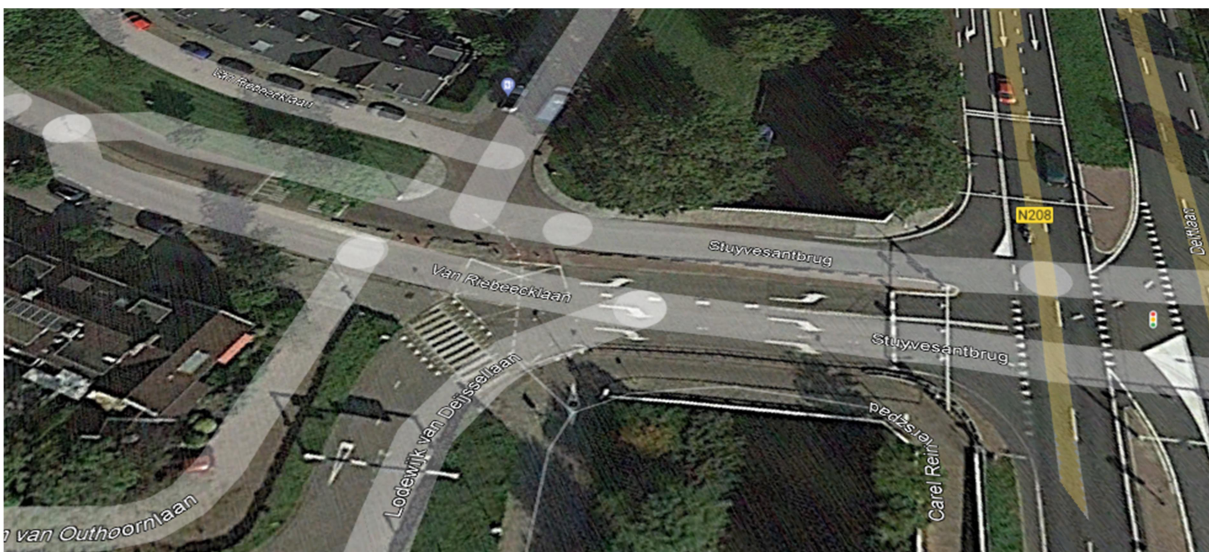
Hoek Laurens Reaellaan met de Pim Mulierlaan. Links Mendelcollege, achter Noord-Hollandhal



Hoek Laurens Reaellaan / Lodewijk van Deijssellaan. Indruk bewoners: te smal voor twee richtingsverkeer



DE 1^{ste} uitdaging: herinrichting Pim Mulierlaan (links), aansluiting op fiets/wandelpad Jaap Edenlaan (middel-boven) en aansluiting op de in de Orionvisie vastgelegde ongelijkvloerse oversteek van de Randweg en geheel rechts de Orionweg, die 50 km/uur blijft en dan twee losliggende fietspaden moet krijgen.



DE 2^{de} uitdaging: Stuyvesantbrugkruising met vele ook door google earth niet begrepen aansluitingen: LVDlaan, Carel Reinierspad, Idenburglaan, van Outhoornlaan en tweemaal van Riebeecklaan