



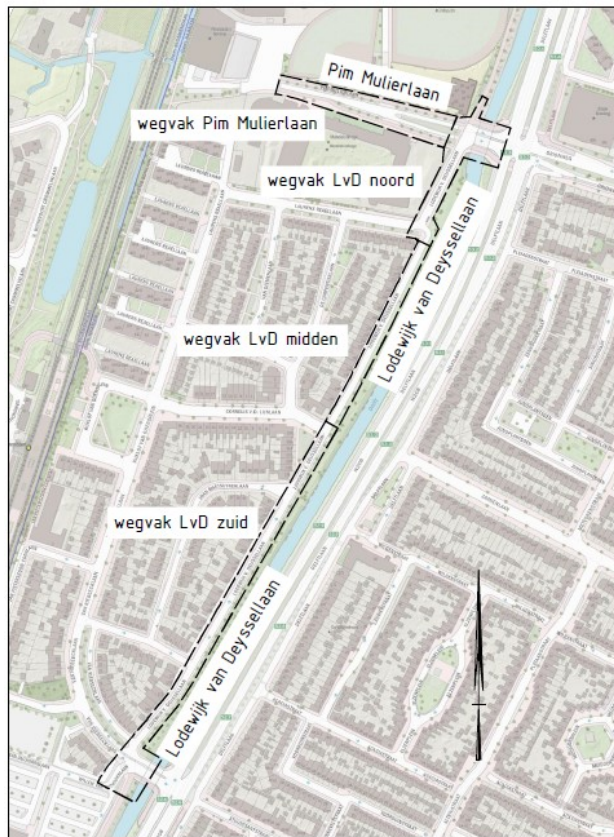
Onderwerp Vaststellen PvE doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en herinrichting Pim Mulierlaan	
Nummer	2022/1114377
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Bakker, J.
Telefoonnummer	023-5115696
Email	jbakker@haarlem.nl
Kernboodschap	Het bereikbaar houden van onze groeiende stad is een grote uitdaging. Het vraagt om een verandering waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. De fiets wordt belangrijker, en bij alle nieuwe wegontwerpen wordt voortaan eerst gekeken naar de ruimte voor de fietser. Een belangrijke schakel van de doorfietsroute van Uitgeest helemaal naar Heemstede loopt over de Lodewijk van Deyssellaan. Binnen het gebied bevinden zich zowel diverse sportclubs als het Mendelcollege. Er is daarom veel fietsverkeer van jongeren. Door verbetering van de inrichting op de Lodewijk van Deyssellaan en op de Pim Mulierlaan kunnen fietsers hier voortaan prettiger en veilig fietsen, wordt groen behouden en op de Pim Mulierlaan zelfs uitgebreid. Onderdeel van de plannen is het omlaag brengen van de snelheid naar 30 km/u en het transformeren van de woonstraat naar een fietsstraat waar auto's te gast zijn. Ook de oversteek- en verkeersveiligheid op de kruispunten bij de Orionbrug en de Stuyvesantbrug worden sterk verbeterd. Tenslotte wordt éénrichtingsverkeer uitgebreid voor gemotoriseerd verkeer. Het Programma van Eisen (PvE) is mede tot stand gekomen met behulp van gesprekken met de wijkraad, fietsersbond, platform groen, het Mendelcollege, sportverenigingen en een klankbordgroep van bewoners.
Behandelvoorstel voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	Vaststellen startnotitie doorfietsroute Kennemerland, realisatie Lodewijk van Deyssellaan en Pim Mulierlaan (BBV 20210584334) in de commissie beheer van 20 januari 2022.



1. Inleiding

Het doel van het project is om een verkeersveilige schakel te realiseren in de doorfietsroute op de Lodewijk van Deyssellaan en de Pim Mulierlaan verkeersveilig in te richten. Met de herinrichting naar een doorfietsroute op de Lodewijk van Deyssellaan 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 gemeenten in de Metropool Regio Amsterdam (MRA) hebben samen een uitvoeringsagenda opgesteld voor aanleg en opwaardering van metropolitane fietsroutes. Eén van de routes is doorfietsroute Kennemerland, deze loopt van Uitgeest via Heemskerk, Beverwijk, Velsen Noord en -Zuid, Driehuis, Santpoort Noord en - Zuid en Haarlem langs de Westelijke Randweg N208 naar Heemstede. Eén van de schakels van de doorfietsroute Kennemerland is de Lodewijk van Deyssellaan.



In de startnotitie, die is vastgesteld op 20 januari 2022, zijn enkele dilemma's benoemd. De meeste dilemma's zijn opgenomen in het PvE. Daar waar toch afgeweken is door aanvullende inzichten, worden deze toegelicht in dit raadstuk bij punt 4 argumenten.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

- Het programma van eisen vast te stellen voor de doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en herinrichting Pim Mulierlaan.

3. Beoogd resultaat

Met de vaststelling van het Programma van Eisen stelt de gemeente een transparant kader waarbinnen het ontwerp van de doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en herinrichting Pim Mulierlaan kan worden opgesteld. Het Programma van Eisen verzamelt de beleidsmatige en technische kaders die van toepassing zijn en stelt prioriteiten wanneer de eisen strijdig zijn met elkaar. Het Programma van Eisen is daarmee een set heldere randvoorwaarden voor de participatie en het op te stellen voorlopige ontwerp en het definitief ontwerp.

4. Argumenten

1. De nieuwe inrichting past bij het ingezette mobiliteitsbeleid en verhoogt de verkeersveiligheid.

Het beoogde ontwerp biedt meer ruimte voor de fiets en een veiligere fietsroute waarop het gemotoriseerd verkeer te gast is. De oversteekbaarheid op de kruispunten wordt veiliger. Kortom de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid zijn gevolgd.

2. Groenparagraaf: de beoogde uitwerking voortkomend uit het PvE sluit aan op het klimaat en groen beleid.

Met de beoogde inrichting blijft bestaand groen behouden en zal op de Pim Mulierlaan uitgebreid worden. Ook zullen de parkeerplaatsen op de Pim Mulierlaan klimaatadaptief uitgevoerd worden door middel van halfverharding/grasbetontegels, zodat waterintreding in de ondergrond geoptimaliseerd wordt.

In de nabijheid van dit project spelen nog een aantal andere visies en gedachten, voetgangersverbinding Orionzone, tunnel onder spoor richting Bloemendaal en woningbouw ontwikkeling nabij IJsbaan. Gezien het concreet maken van deze visies tot plannen nog jaren op zich laat wachten, maken deze onderdelen geen onderdeel uit van de scope.

3. Aandachtspunten vanuit startnotitie zijn zoveel mogelijk meegenomen in de PvE

Zoals eerder aangeven zijn de meeste aandachtspunten, die meegegeven zijn vanuit behandeling startnotitie, verwerkt in het voorliggende PvE. Op enkele aandachtspunten is er bewust en beargumenteerd op afgeweken:

In de vastgestelde startnotitie was de breedte van de beoogde fietsstraat vastgesteld op 4,30m. Om aanspraak te maken op subsidie, dient de fietsstraat te voldoen aan de CROW-richtlijnen welke 4,50 m voorschrijft. In de PvE is nu een fietsstraat van 4,50 m opgenomen als eis, zonder inboet te doen op groen en met behoud van een ruime doorloopruimte op het trottoir.

Hetzelfde geldt voor de materialisatie van de fietsstraat. Vanuit de omgeving wordt voorkeur gegeven aan klinkerverharding welke past bij de jaren 30 karakter van de wijk. De richtlijnen van de CROW geven rood asfalt aan. In de ontwerpfase zal nader overleg worden gevoerd met bewoners waarbij mogelijk aanpassingen aan de felheid van het rood of toepassen van streetprint in de rabatstroken van de fietsstraat aan de orde kunnen zijn. Dit zijn aanpassingen die geen invloed hebben op de CROW richtlijnen en op de subsidieverstrekking.

Toepassen van groen is ook als aandachtspunt meegegeven. Met het voorliggende PvE gaan we voor behoud van het groen doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en voor meer groen op de Pim Mulierlaan waar het kan.

Tenslotte wordt ingegaan op het afstemmen met project Turnhal. Ondanks dat de voortgang van elkaar verschilt vindt afstemming plaats om raakvlakken op een juiste wijze te managen.



4. De uitgangspunten voor het ontwerp zijn in het PvE opgenomen

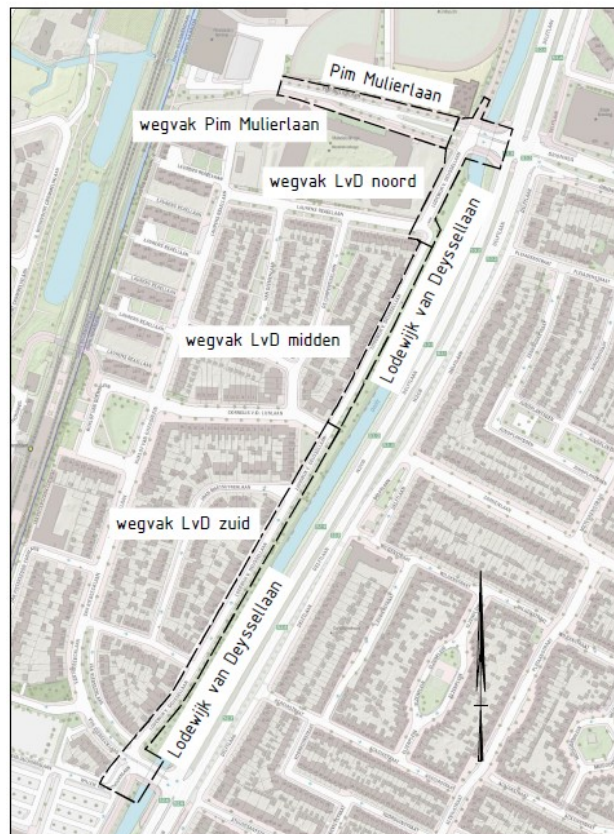
In het PvE wordt gekozen voor:

Pim Mulierlaan:

- Een fietsstraat, conform CROW-richtlijnen, voor fietsers waar auto te gast is;
- Fietsoversteek in de voorrang kruising Pim Mulierlaan/Lodewijk van Deyssellaan (Orionbrug);
- Meer groen waar het kan;
- Parkeervakken in halfverharding.

Lodewijk van Deyssellaan:

- Vrijliggend fietspad eerste deel Lodewijk van Deyssellaan (wegvak LvD Noord) met naastgelegen woonstraat 30 km/u;
- Overzichtelijke fietsoversteek kruispunt Lodewijk van Deyssellaan/Laurens Reaellaan;
- Een fietsstraat, conform CROW-richtlijnen, in de voorrang met éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer in twee richtingen (van de Laurens Reaellaan tot de kruising met de Van Riebeecklaan);
- Met behoud van groen door verschuiving fietsstraat richting woningen met behoud van doorloopruimte op trottoir;
- Behoud het aantal parkeerplaatsen in Lodewijk van Deyssellaan;
- Een fietsoversteek in de voorrang over de Van Riebeecklaan/Stuyvesantbrug en de uitrit van het parkeerterrein.



5. Duurzaamheidsparagraaf

Voor de herinrichting wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van aanwezige materialen. Wanneer inzet van deze materialen niet mogelijk is op dit project, zullen deze aan andere projecten aangeboden worden voor hergebruik. De parkeervakken op de Pim Mulierlaan worden minder intensief gebruikt en kunnen daardoor met grasbetontegels worden uitgevoerd voor een groenere uitstraling welke ook aansluit bij de klimaat doelstellingen. Ter voorkoming van hittestress is het van belang dat het bestaande groen in stand blijft en waar mogelijk uitgebreid wordt. Tijdens de ontwerpfase wordt naar verbetering gezocht inzake afwatering van de Lodewijk van Deyssellaan.

6. Financiën

De raming voor de herinrichting bedraagt € 2,6 miljoen, inclusief onzekerheidsmarge. We verbeteren de verkeersveiligheid, de fietsinfrastructuur en realiseren een doorfietsroute. Deze verbetering leidt tot een groot subsidiabel deel (75-80%) van de totale kosten. Het betreft een subsidie van de provincie Noord Holland. Hier wordt aanspraak op gemaakt door het toepassen van een inrichting die voldoet aan de CROW-richtlijnen; vaste breedte fietsstraat voorzien van rood asfalt met bijbehorende veilige oversteken en juiste bebording.

De subsidie van de Provincie Noord-Holland geldt als dekking voor de geraamde uitgaven, aangevuld met een bijdrage uit de SOR en IP Maatschappelijk Nut en Riolering. De subsidie wordt aangevraagd op basis van het Voorlopig Ontwerp.

7. Participatie en inspraak

In de initiatief- en definitiefase zijn gesprekken gevoerd met stakeholders zoals de wijkraad de Krim, fietsersbond, Platform groen, Provincie Noord-Holland, verkeersadviseur politie, scholengemeenschap het Mendel, sportverenigingen en een klankbordgroep van bewoners en wijkraad. Het PvE bevat een breed scala van hun eisen en wensen, doch zijn niet al hun eisen en wensen opgenomen met als reden dat deze in tegenstrijd zijn met de CROW-richtlijnen, beleid of omdat deze zich buiten de scopegrenzen bevinden.

Door aan de voorkant al breder in te zetten op de participatie, zijn er aanvullende eisen opgenomen in het PvE. Hiermee sluit de beoogde uitwerking beter aan op de participatie. Na vaststellen PvE start de ontwerpfase, waarin de ontwerpen met deze zelfde belanghebbenden besproken worden.

Wat kan er nog geparticipeerd worden:

- *De materialisatie.* De eis van de PNH en de fietsersbond is rood asfalt op de fietsstraat. Bewoners hebben aangegeven dat rood asfalt niet past bij een jaren 30 uitstraling. Tijdens de participatie zal dit onderwerp verder besproken worden. Mogelijk dat de 'felle' kleur rood iets verzacht kan worden maar ook de asfalt rabatstroken voorzien kunnen worden van streetprint met klinkersuitstraling waardoor de uitstraling beter aansluit aan de wens van bewoners.
- *Noord-zuid, zuid-noord.* Tijdens de ontwerpfase dient er een keuze gemaakt te worden welke rijrichting het gemotoriseerd verkeer op de éénrichtingsweg gaat rijden. Voor beide opties dienen voor- en nadelen opgesteld te worden, waarna op basis van verkeersveiligheid een keuze gemaakt moet worden.



5. Risico's en kanttekeningen

1. Het project is afhankelijk van subsidies

Het project is afhankelijk van subsidies. Het project voldoet aan de eisen van de subsidieverstrekker, mits voldaan wordt aan CROW-richtlijnen denk aan fietsstraat breedte, juiste weginrichting en voorzien van rood asfalt. Het risico is laag gekwantificeerd vanwege het feit dat het PvE uitgaat van deze CROW-richtlijnen en uit voorgesprekken met subsidieverstrekkers dit project is geprioriteerd.

2. Het trottoir (midden gedeelte) wordt smaller, maar dit past wel in de richtlijnen, toegankelijkheid is geborgd

De fietsstraat heeft een breedte van 4,50 meter. 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 Deyssellaan. Na versmalling blijft er namelijk een trottoir over van circa 1,80 m.

6. Uitvoering

Na vaststelling van het Programma van Eisen wordt de ontwerpfase opgestart. De ontwerpfase begint met participatie. In de participatie zal de input worden gevraagd van bewoners en andere belanghebbenden. De participatie zal leiden tot een Voorlopig Ontwerp dat het college vaststelt en voorlegt voor inspraak. Op basis van de formele inspraak wordt een Definitief Ontwerp opgesteld dat zal worden voorgelegd aan de gemeenteraad. De uitvoering wordt verwacht in 2024.



Fase (van toepassing)	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	Startnotitie	B&W / Raad	Gereed
Definitiefase	Diverse onderzoeken		
	Opstellen PvE en KES,		Gereed
	Vaststellen PvE	B&W / Raad	Q4 2022 / Q1 2023

Ontwerpfase	Participatie		Q1 2023
	Vaststellen Voorlopig Ontwerp	B&W / Raad	Q2 2023
	Inspraak		Q3 2023
	Vaststellen Definitief Ontwerp	B&W / Raad	Q4 2023
Vorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen		Q4 2023
	Opstellen werkomschrijving		Q4 2023
	Contractvorming uitvoeringsfase		Q1 2024
Realisatiefase	Uitvoering werkzaamheden		Start Q2 2024
			Gereed Q4 2024

7. Bijlage

1. Programma van Eisen doorfietsroute Lodewijk van Deyssellaan en herinrichting Pim Mulierlaan, inclusief PvE schets.