



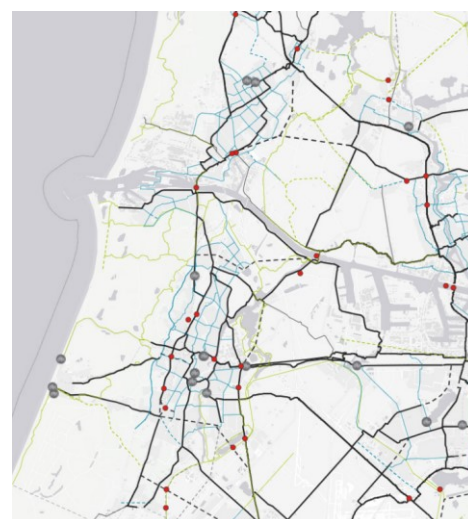
<b>Onderwerp</b> Vrijgave voor inspraak voorlopig ontwerp doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan	
Nummer	2023/1740096
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	4.3 Aantrekkelijke leefomgeving
Afdeling	PCM
Auteur	Bakker, J.
Telefoonnummer	023-5115696
Email	jbakker@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>De Lodewijk van Deysellaan is onderdeel van de Doorfietsroute Kennemerland langs de N208. Een doorfietsroute is een netwerk van fietspaden dat de gemeenten in de regio met elkaar verbindt. De route is bedoeld om fietsers veiliger en comfortabeler te laten reizen en moet ervoor zorgen dat fietsen een aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto. Dit is ook in lijn met een belangrijk speerpunt in coalitieakkoord: investeren in fietsmobiliteit als alternatief voor de auto en goede en veilige fietsroutes.</p> <p>Om te voldoen aan de eisen van een veilige en comfortabele fietsroute worden de Lodewijk van Deysellaan en de kruisingen bij de Stuyvesantbrug en de Orionbrug opnieuw ingericht. De Pim Mulierlaan wordt ook opnieuw ingericht voor de veiligheid van scholieren van het Mendelcollege en bezoekers van het Pim Mulier sportpark. Er worden fietsstraten aangelegd, waar de 'auto te gast is'. Waar nodig komt het fietspad vrij te liggen, het éénrichtingsverkeer voor auto's in de Lodewijk van Deysellaan wordt uitgebreid, oversteekplaatsen worden overzichtelijker en door een efficiëntere inrichting kunnen we 830 m<sup>2</sup>groen toevoegen, waaronder 5 extra bomen op de Pim Mulierlaan. De herinrichting wordt ook benut om beide wegen klimaatbestendig te maken, bijvoorbeeld in de Pim Mulierlaan door wadi's. In de uitvoering kijken we naar duurzame oplossingen passend bij de eisen van deze tijd, zoals hergebruik van materialen en toevoegen van planten die de biodiversiteit bevorderen.</p> <p>Op basis van het door de raad vastgestelde Programma van Eisen (januari 2023) en de doorlopen participatie, ligt het voorlopige ontwerp (VO) voor de doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en de herinrichting Pim Mulierlaan nu voor aan college om vrij te geven voor inspraak.</p>

Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de Commissie Beheer.  Volgens afspraak ontvangt de commissie dit besluit ter bespreking, omdat de herinrichting grote impact heeft op de belanghebbenden in de buurt. De commissie kan in deze fase nog invloed uitoefenen op het ontwerp.
Relevante eerdere besluiten	- Vaststellen startnotitie doorfietsroute Kennemerland, realisatie Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan ( <a href="#">20210584334</a> ) in de commissie beheer van 20 januari 2022. -Vaststellen Programma van Eisen doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan in de commissie beheer van 12 januari 2023 en raadsvergadering van 26 januari 2023 ( <a href="#">20221114377</a> ).
Besluit College d.d. 21 november 2023	Het college van burgemeester en wethouders  Besluit: 1. Het voorlopige ontwerp doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en de herinrichting Pim Mulierlaan vrij te geven voor de inspraak.  de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span>

## 1. Inleiding

De gemeenten Haarlem en Velsen werken samen aan de opwaardering van de Doorfietsroute Kennemerland langs de N208. Deze route is onderdeel van de gezamenlijke uitvoeringsagenda van de metropoolregio Amsterdam (MRA) voor de aanleg en opwaardering van fietsroutes. Het doel is om het fietsen in de regio veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker te maken. Dit wordt bereikt door het aanleggen van nieuwe fietsroutes, het verbeteren van bestaande routes en het stimuleren van het gebruik van de fiets (lees ook e-bikes en scooters).

De Lodewijk van Deysellaan vormt een belangrijke schakel in de Doorfietsroute Kennemerland, een fietsroute die van Uitgeest via Haarlem naar Heemstede loopt. De Pim Mulierlaan sluit hierop aan. Beide wegen delen het kruispunt bij de Orionbrug. Ook het



*Zuid Kennemerland en IJmond,  
Regionaal Toekomstbeeld Fiets NH*



kruispunt bij de Stuyvesantburg is onderdeel van de fietsroute en wordt meegenomen in de herinrichting.

De huidige inrichting van deze straten is niet gericht op fietsers. De auto heeft hier nu de hoofdrol en de kruisingen zijn onoverzichtelijk en onveilig. De huidige inrichting van de Pim Mulierlaan maakt dat fietsers geneigd zijn tegen het verkeer in te fietsen. Door de herinrichting wordt de verkeersveiligheid verbeterd en krijgen fietsers, waaronder veel scholieren van het Mendelcollege en bezoekers van sportverenigingen, een prominentere rol. Dit is in lijn met een belangrijk speerpunt van het coalitieakkoord: investeren in fietsmobiliteit als alternatief voor de auto en goede en veilige fietsroutes.

De projectscope omvat de Lodewijk van Deysellaan, de kruispunten bij de Stuyvesantbrug en Orionburg en Pim Mulierlaan tot de verkeersdrempel waar het parkeerterrein begint voor de Provincie Noord-Holland sporthal en Honk- en Softbalvereniging Kinheim.

De gemeente Haarlem heeft naast fietsmobiliteit ook grote ambities op het gebied van duurzaamheid. Voor de herinrichting van de Lodewijk van Deysellaan en Pim Mulierlaan worden circulariteit en klimaatbestendigheid meegenomen als belangrijke uitgangspunten.

Het voorlopige ontwerp (VO) is tot stand gekomen na gesprekken met de bewoners, wijkraad, fietsersbond, platform groen, het Mendelcollege, sportverenigingen, de Provincie Noord-Holland, verkeerspolitie en een klankbordgroep van bewoners. De gesprekken zijn gevoerd op basis van het schetsontwerp (SO). Bewoners van de Krim konden reageren via online participatie en tijdens een inloopavond.

Het college wordt gevraagd het VO vrij te geven voor inspraak en ter bespreking te delen met de Commissie Beheer, omdat de herinrichting grote impact heeft op de belanghebbenden in de buurt. De commissie kan in deze fase nog invloed uitoefenen op het ontwerp. Op basis van de inspraakreacties wordt het definitief ontwerp opgesteld en voorgelegd aan de gemeenteraad.

## **2. Besluitpunt college**

Het voorlopige ontwerp doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en de herinrichting Pim Mulierlaan vrijgeven voor inspraak.

## **3. Beoogd resultaat**

Na de uitvoering van het project is de Lodewijk van Deysellaan een veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroute voor zowel recreatieve fietsers als forenzen. Dit geldt ook voor de Pim Mulierlaan, het gaat hier dan met name om een veilige route voor de scholieren van en naar het Mendelcollege en bezoekers van het naastgelegen sportpark. De nieuwe inrichting met meer en behoud van (bestaand) groen zorgt voor een betere leefbaarheid in deze straten.

Concrete verbeteringen:

#### Lodewijk van Deysellaan

- De laan wordt ingericht als fietsstraat conform CROW-richtlijnen. Dit betekent dat fietsers voorrang hebben en auto's te gast zijn. De fietsstraat heeft een breedte van 4,50 meter en is voorzien van rood asfalt en rabatstroken van elementverharding (goten).
- De fietsstraat is voor fietsers (lees ook voor e-bikes en scooters) in beide richtingen toegankelijk. De snelheidslimiet is in 2022 verlaagd naar 30 km/u.
- Voor de auto wordt het éénrichtingsverkeer van Noord naar Zuid.
- De rijrichting in de Cornelis Speelmanlaan en Joan Maetsuykerlaan wordt omgedraaid om de bereikbaarheid in de wijk te garanderen.
- Het eerste deel van de Lodewijk van Deysellaan, ter hoogte van het Mendelcollege, krijgt een vrij liggend fietspad.
- Het riool (ca. 90 meter) wordt vervangen op het eerste deel van de Lodewijk van Deysellaan.
- De kruispunten Lodewijk van Deysellaan/Laurens Reaellaan en van Riebeecklaan/Stuyvesantbrug worden veiliger gemaakt. De fietsoversteekplaatsen worden overzichtelijker. Ook hier is het snelheidslimiet in 2022 verlaagd naar 30 km/u.



3D perspectief Lodewijk van Deysellaan in zuidelijke richting.





#### Pim Mulierlaan:

- De laan wordt ingericht als fietsstraat met extra groen (ca. 830 m<sup>2</sup>). Er wordt meer divers groen toegevoegd aan het straatbeeld, zoals bomen en planten.
- Het aantal bomen wordt met 5 verhoogd.
- De fietsstraat heeft een breedte van 4,80 meter en is voorzien van rood asfalt en rabatstroken van elementverharding (goten).
- Bij de kruising Pim Mulierlaan/Orionburg komt een fietsoversteek met voorrang op auto's en fietsers op beide kanten. Fietsers op een doorfietsroute hebben altijd voorrang.
- Parkeervakken in de Pim Mulierlaan blijven behouden en worden in waterdoorlatende verharding uitgevoerd.
- Er komt een Kiss & Ride strook bij het Mendelcollege waarbij auto's door een lus kunnen keren.
- Het membraan (waterdichte laag) wordt aangebracht op het dek van de Orionbrug.
- Het kruispunt Pim Mulierlaan/Orionbrug wordt veiliger gemaakt.



3D perspectief Pim Mulierlaan

## 4. Argumenten

### 4.1. De nieuwe inrichting past bij de ingezette mobiliteitstransitie en verhoogt de verkeersveiligheid.

Het ontwerp biedt meer ruimte voor de fiets en een veilige en comfortabele fietsroute, waarop het gemotoriseerd verkeer te gast is. Dit is in lijn met het coalitieakkoord én de ingezette mobiliteitstransitie, zoals beschreven in het Omgevingsvisie 2045. Om de groei van de stad aan te kunnen en de stad bereikbaar te houden is een mobiliteitstransitie nodig waarbij de rol van de auto afneemt en die van fietsen en OV toeneemt. Hierbij wordt voorrang gegeven aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen (Mobiliteitsbeleid, augustus 2021).

Het Fietsbeleid 2023-2040 is een uitwerking van de omgevingsvisie en het mobiliteitsbeleid. Dit beleid maakt dat er bij alle nieuwe wegontwerpen eerst wordt gekeken naar de ruimte voor fiets, om fietsgebruik te stimuleren als alternatief voor de auto. Zo ook bij dit ontwerp.

### 4.2. Verhoging bereikbaarheid en vermindering van verkeersdruk door elektrische fietsen

De verwachting is dat de toename van elektrische fietsen in de komende jaren zal blijven doorzetten. Elektrische fietsen maken het mogelijk om langere afstanden per fiets af te leggen, zoals van Uitgeest naar Haarlem of Heemstede. Dit betekent dat mensen met een elektrische fiets ook verder kunnen reizen voor werk, studie, boodschappen of ontspanning.

Het verbeteren van fietsroutes en fietspaden vergroot de bereikbaarheid en elektrische fietsen bieden een duurzaam alternatief voor auto's, wat kan helpen bij het verminderen van verkeersdruk, vooral in steden.



Bovenaanzicht Pim Mulierlaan



#### 4.3 Groenparagraaf: meer en kwalitatief beter groen

Het beplantingsplan voor de Pim Mulierlaan en Lodewijk van Deysellaan heeft tot doel de belevingswaarde en kwaliteit van het groen te verbeteren en de biodiversiteit te vergroten. Bestaande beplanting behoudt zijn waarde, terwijl er nieuw kwalitatief groen wordt toegevoegd. In de Pim Mulierlaan wordt 830 m<sup>2</sup> groen toegevoegd en 5 nieuwe bomen geplant. Daarnaast is het plan klimaat adaptief, met waterretentie in wadi's.

Concreet zorgt het voorlopige ontwerp voor het volgende:

- Het bevordert biodiversiteit door plantenmixen met een grote diversiteit toe te voegen.
- Meer groen in het gehele projectgebied (toename van ca. 830 m<sup>2</sup>):
  - de hoeveelheid groen verdubbelt in de Pim Mulierlaan (van zo'n 870 m<sup>2</sup> naar 1.780 m<sup>2</sup>);
  - meer groen op de kruispunten bij de Stuyvesantbrug (plus ca. 50 m<sup>2</sup>) en Joan Maetsuykerlaan (plus ca. 10 m<sup>2</sup>);
  - minder groen (ca. 140 m<sup>2</sup>) tussen Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan door versmalling heg langs het hek bij het Mendelcollege en door het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers inclusief toegangspad.
- Het behoudt de groenstrook langs de Lodewijk van Deysellaan.
- Het aantal bomen in de Pim Mulierlaan wordt met 5 verhoogd. Meer bomen is niet mogelijk vanwege kabels en leidingen en de wens van een open structuur te houden voor sociale veiligheid.
- Er worden 3 bomen uit de Pim Mulierlaan verplaatst naar de Lodewijk van Deysellaan.
- De heg tussen de Pim Mulierlaan en de Laurens Reaellaan blijft bestaan, maar wordt wel versmald.

#### 4.4 Duurzaamheidsparagraaf

Wat doen we aan duurzaamheid? Binnen het project is duurzaamheid op basis van beleid van de gemeente Haarlem opgedeeld in vier hoofdonderwerpen: 1. duurzame mobiliteit 2. groen 3. klimaatadaptatie en 4. circulariteit.

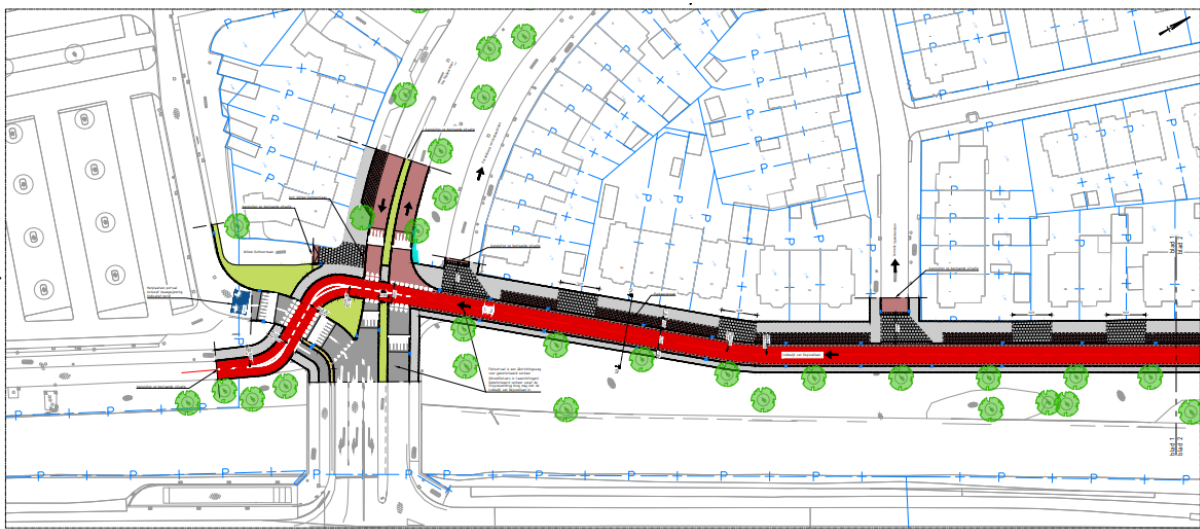
- Het ontwerp is gebaseerd op het stimuleren van fietsgebruik (duurzame mobiliteit).
- Op de Pim Mulierlaan wordt verharding verwijderd en veel vergroening toegevoegd. Hierdoor is meer ruimte voor biodiversiteit en klimaatadaptatie.
- In de Pim Mulierlaan wordt gedacht aan wadi's om water te bufferen.
- Vrijkomende materialen worden zoveel mogelijk hergebruikt (zie tabel 6.2 van de ontwerp notitie) zoals trottoirtegels, klinkers en trottoirbanden.

#### 4.5. Autoverkeer Lodewijk van Deysellaan alleen van Noord naar Zuid

De rijrichting in de Lodewijk van Deysellaan wordt tussen de Laurens Reaellaan en de Van Riebeecklaan van Noord naar Zuid, omwille van leefbaarheid en veiligheid. Doordat het autoverkeer alleen van Noord naar Zuid rijdt, kan het parkeren aan de huiskant blijven. Dit geeft autobestuurders bij het wegrijden en parkeren goed zicht op fietsers. Daarnaast is het opladen van elektrische auto's

makkelijker en is het veiliger om kinderen in- en uit te laden vanaf het trottoir. Men hoeft de straat niet over te steken als men thuiskomt of weg gaat met de auto. Verder blijft het zicht op groen behouden.

Het eenrichtingsverkeer van Noord naar Zuid maakt ook dat auto's beter bij de kruising Stuyvesantbrug kunnen komen, omdat ook de rijrichting in de Cornelis Speelmanlaan en Joan Maetsuykerlaan wordt omgedraaid. Hierdoor hoeven auto's niet meer over de ventweg Van Riebeecklaan en om te keren bij de J.P. Coenlaan.



*Bovenaanzicht Lodewijk van Deysellaan met aangepaste rijrichtingen*

#### *4.6. Het voorlopig ontwerp (VO) is tot stand gekomen op basis van participatie.*

Vanaf de start van het project in 2021 heeft op verschillende momenten participatie plaatsgevonden met zowel professionele stakeholders als de omgeving. Tijdens de definitiefase konden de stakeholders hun eisen en wensen aangegeven en zijn deze zo mogelijk opgenomen in het Programma van Eisen. In de ontwerpfase is het schetsontwerp (SO) besproken met de stakeholders en vervolgens is na aanpassingen van het ontwerp het SO voorgelegd aan alle bewoners van de Krim via online participatie en een inloopavond in juli 2023. De belangrijkste opmerkingen op het SO worden in paragraaf 2.3 van de ontwerpnotitie (bijlage) kort toegelicht.

Op basis van input van bewoners en andere belanghebbenden is het VO opgesteld. De belangrijkste wijzigingen op basis van deze input zijn:

- De autocirculatie in de wijk is aangepast. Doordat de rijrichting van het autoverkeer in de Lodewijk van Deysellaan is omgedraaid van Noord naar Zuid, is de rijrichting in de Cornelis





Speelmanlaan en Joan Maetsuykerlaan ook omgedraaid. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van de woningen in de wijk en een veiligere route door de wijk.

- De heg naast het Mendelcollege in de Lodewijk van Deysellaan blijft behouden, maar wordt wel smaller vanwege ruimtelijke eisen.
- De aansluiting van de Willem van Outhoornlaan is aangepast naar aanleiding van opmerkingen van de bewoners.
- De vormgeving van de uitrit van de ijsbaan op de Van Riebeecklaan/Stuyvesantbrug is aangepast. De voorrangssituatie is duidelijker geworden.



*3D perspectief eerste deel Lodewijk van Deysellaan, ter hoogte van het Mendelcollege, met vrij liggend fietspad.*

De inspraak op het voorlopig ontwerp wordt georganiseerd door het VO online beschikbaar te stellen en een informatieavond te organiseren. Inwoners worden hierover per brief geïnformeerd en uitgenodigd. De brief en de website bevatten ook informatie over hoe en in welke periode zienswijzen ingediend kunnen worden. Daarnaast wordt het proces uitgelegd hoe de gemeente met reacties omgaat.

#### *4.7. Aandachtspunten uit bespreking PvE met Commissie Beheer zijn waar mogelijk verwerkt.*

Het programma van eisen (PvE) is besproken in de Commissie Beheer op 12 januari 2023. Dit heeft een aantal aandachtspunten naar voren gebracht die zijn verwerkt in het voorliggende voorlopige ontwerp. Dit maakt dat het voorlopig ontwerp op de volgende punten afwijkt van het PvE:

- De rabatstroken in de Lodewijk van Deysellaan en de Pim Mulierlaan zijn 40 cm breed in plaats van 50 cm.

- De parkeervakken in de Lodewijk van Deysellaan zijn op trottoirniveau in plaats van op straatniveau.
- Het dwarsprofiel in de Pim Mulierlaan ziet er anders uit door een andere locatie en andere breedte van de voetpaden.

#### *4.8. Financieel*

Met de nieuwe opgave schatten we de totale kosten op €3.500.000,-. Dit bedrag bestaat uit €3.000.000,- conform de raming van Witteveen en Bos, €200.000,- extra interne kosten en €300.000,- aan onvoorzien. De oorspronkelijke prognose bij behandeling Programma van Eisen betrof €2.627.000,-.

De stijging van de investeringskosten wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- De vertaalslag van het programma van eisen
- De aanpassingen naar aanleiding participatie
- De technische uitwerking van SO naar VO
- Stijging van kosten door indexatie (toename gemiddelde m2 prijs met 11%)
- Nadere detaillering (riolering – groen – afvalcontainers – verlichting – faseringskosten)

#### *Dekking*

Het project doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan komt in aanmerking voor subsidiemogelijkheden, namelijk de uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland en een bijdrage van de Gemeenschappelijke Regeling Zuid-Kennemerland (GR-ZKL). In de huidige opgave is rekening gehouden met totaal €2.380.750,- aan subsidies vanuit PNH (hiervan is reeds €452.250,- toegekend en ontvangen middels de BUR-regeling) en een bijdrage vanuit de GR-ZKL met een hoogte van €500.000,-. Deze bijdrage wordt aangevraagd. Op basis van het VO zal de subsidieaanvraag Kleine infrastructuur Noord Holland verder worden opgestart worden. De eerste contacten hierover zijn al eerder gelegd. Overige dekking bestaat uit €92.000 (IP riool 63.19), €315.000 (SOR) en €260.000 (IP Maatschappelijk Nut verhardingen).



## 5. Risico's en kanttekeningen

### 5.1 *Het project is afhankelijk van subsidie*

Een lagere subsidiedekking kan leiden tot een hoger investeringsbedrag voor de gemeente Haarlem, als de werkzaamheden in huidige vorm moeten worden voortgezet. Het project voldoet aan de eisen van de subsidieverstrekker, omdat het voldoet aan de CROW-richtlijnen voor fietsstraten. Deze richtlijnen omvatten onder meer een minimale breedte, een duidelijke weginrichting, goede voorrangssituaties en de aanleg van rood asfalt. Daarnaast is het project geprioriteerd door de subsidieverstrekker Provincie Noord-Holland.

Dit samen maakt dat de afhankelijkheid van subsidie als laag risico is gekwantificeerd.

### 5.2 *De kosten voor dagelijks beheer en onderhoud nemen af*

De kosten voor het dagelijkse beheer en onderhoud nemen jaarlijks af met ongeveer €4.000,-

### 5.3 *Kans op belemmering door beperkte capaciteit aannemer kabels en leidingen*

De kabels en leidingen op het noordelijk deel van de Lodewijk van Deysellaan tussen de Pim Mulierlaan en Laurens Reaellaan moeten verlegd worden. Dit kan echter niet in 2024, omdat Liander onvoldoende capaciteit vrij heeft om dit eerder uit te voeren. In de DO-fase wordt onderzocht wanneer de kabels en leidingen kunnen worden verlegd en hoe de fasering van het project hierdoor wordt beïnvloed.

### 5.4 *Weerstand bij enkele aanwonende bewoners tegen de doorfietsroute*

Tijdens het participatietraject gaven 5 bewoners aan geen voorstander te zijn van de doorfietsroute en de herinrichting die dit vraagt. De weerstand zit in het feit dat de Lodewijk van Deysellaan maar een klein stukje is van de doorfietsroute, dat de route aan beide zijden niet doorloopt en dat de hoofdfunctie van de weg als erftoegangsweg in strijd is met een doorfietsroute. Deze weerstand kan leiden tot bezwaren en juridische procedures.

### 5.5 *Fasering en benodigde verkeersmaatregelen in relatie tot bouw turnhal*

De fasering van het project en de benodigde verkeersmaatregelen tijdens de uitvoering van de Pim Mulierlaan zijn afhankelijk van het besluit om de turnhal te bouwen. Zo kan het zijn dat de herinrichting van de Pim Mulierlaan uitgesteld moet worden of in delen moet worden uitgevoerd om te voorkomen dat zware bouwwagens over de nieuwe fietsstraat moeten rijden. Dit leidt anders tot kapitaal vernietiging vanwege mogelijk ontstane schade aan de nieuwe weginrichting (verzakkingen, breuk). Gedurende de uitstelperiode zijn er tijdelijke verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld tijdelijke klinkers en afzettingen) noodzakelijk bij de kruising bij de Orionbrug.

## 6. Uitvoering

Het project doorloopt de fases van het Haarlems Civiel Planproces (HCPP). Met het vrijgeven van het voorlopig ontwerp wordt de inspraakperiode van 6 weken opgestart. De planning is globaal als volgt:



Fase	Product	Bevoegdheid	Planning
Initiatiefase	Startnotitie	B&W / Raad	Gereed
Definitiefase	Diverse onderzoeken Opstellen PvE en KES, Vaststellen PvE en schets	B&W / Raad	Gereed Gereed
<b>Ontwerpfase</b>	Participatie  <b>Vrijgeven Voorlopig Ontwerp</b>  Aanvragen subsidie PNH/GR-ZKL  Inspraak  Vaststellen Definitief Ontwerp	<b>B&amp;W / Raad</b>     B&W / Raad	Gereed  <b>Q4 2023</b>  Q4 2023  Q4 2023 - Q1 2024  Q2 2024
Vorbereidingsfase	Aanvragen vergunningen  Opstellen uitvoeringsovereenkomst incl. RAW bestek  Contractvorming uitvoeringsfase		Q3 2024  Q2 2024  Q2 2024
Realisatiefase	Uitvoering werkzaamheden  Doorfietsroute L van Deysellaan  Herinrichting Pim Mulierlaan		Start Q3 2024  Gereed Q1 2025  Gereed Q2 2026 (afhankelijk van bouw turnhal)





## 7. Bijlagen

- Ontwerpnotitie “doorfietsroute Lodewijk van Deysellaan en herinrichting Pim Mulierlaan”  
dd. 24 oktober 2023
- Bijlage IV beplantingsplan
- Bijlage V-I wegontwerp (4x)
- Bijlage V-II wegontwerp dwarsprofielen