

## *Wijkpanel Oranjewijk*

Aan: Wijkwethouder dhr. M. Florijn  
Wijkmanager dhr. B. Louwerse

Betreft: GVVP

Geachte heer Florijn,

Onlangs hebben wij vernomen dat u de nieuwe wijkwethouder bent van de Oranjewijk. Voorafgaand van onze kennismaking op 16 november aanstaande willen we u graag informeren over het volgende.

Op 11 februari 2003 heeft de gemeenteraad van Leeuwarden het GVVP vastgesteld voor de komende 20 jaar. Herijking van het plan zou in 2008 plaatsvinden. Het toenmalige wijkpanel van de Oranjewijk is destijds niet betrokken bij het vaststellen van het GVVP. Tijdens de wijkconferentie in het najaar van 2002 is het even aan de orde geweest, maar de toenmalige wethouder mw. Waanders had weinig intenties om de inhoud te bespreken.

Na 2003 heeft het wijkpanel vele malen aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie in de Oranjewijk, maar kreeg vaak de reactie 'Daar kunnen we helaas niets aan doen. Het GVVP is nu eenmaal vijf jaar geldig en jullie hadden er voor die tijd maar bij moeten zijn.' De grootste verkeersproblematiek vindt plaats op de Willem Lodewijkstraat en Achter de Hoven en hier wordt al 60 jaar over geklaagd.

Deze wegen zijn door de gemeente aangewezen als radiaalwegen, d.w.z. ontsluitingswegen van de binnenring naar de rondweg. Bepalend voor deze radiaalwegen – althans, volgens de criteria die de gemeente Leeuwarden daar aan stelt - is dat er geen verkeersremmende maatregelen kunnen/mogen worden getroffen. Er geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur en de kruispunten met de rondweg en met de centrumring zijn in de vorm van een minirotonde. Daarnaast is kenmerkend voor een radiaalweg, dat er aan- of vrijliggende voorzieningen zijn voor fietsers.

Door de inschakeling van gemeenteraadsleden hebben we in ieder geval de laatste jaren bereikt dat er een virtuele fietsstrook is aangebracht op de Willem Lodewijkstraat en dat de oversteekmogelijkheid voor vrachtverkeer richting Merodestraat vice versa is gewijzigd.

Dat heeft er toe geleid dat het voor fietsers iets veiliger is geworden op de Willem Lodewijkstraat. De tweede maatregel heeft er – in combinatie met de voorrangverlening aan fietsers op de Langemarktstraat en Sophialaan – toe geleid dat het vrachtverkeer sterk is gereduceerd. Maar de situatie op Achter de Hoven is nog steeds onveilig. Zo ook het kruispunt bij de spoorwegovergang en de oversteek bij de Albert Heijn. De Willem Lodewijkstraat wordt nog steeds als een racebaan beschouwd, waarbij zelfs regelmatig met een absurd hoge snelheid wordt ingehaald.

In 2008 heeft het College van B&W een onderzoek verricht naar de verkeerssituatie en kwam tot de conclusie dat de situatie niet ideaal maar wel acceptabel was. Het wijkpanel voerde vervolgens overleg met diverse raadsleden, waarna een meerderheid van de raad in januari 2009 besloot dat het onderzoek onvolledig was en dat de mogelijkheden opnieuw moesten worden onderzocht. De toenmalige wethouder Krol wilde daar wel gehoor aan geven, maar vond dat de bewoners eerst hun mening kenbaar moesten maken.

In april 2009 heeft de NHL in opdracht van de gemeente een enquête gehouden onder de inwoners van de Willem Lodewijkstraat en Achter de Hoven, met respectievelijk 52 en 82 respondenten. Wij waren van mening dat de vraagstelling in de enquête enigszins suggestief was (er werd gevraagd of men bezwaar had tegen 1 gescheiden fietspad aan de huizenzijde, waarbij de indruk zou kunnen ontstaan dat de parkeervakken aan de huizenzijde zouden verdwijnen). Meer dan de helft van de respondenten gaf aan de aanleg van een fietspad belangrijk tot zeer belangrijk te vinden, maar de meerderheid gaf aan de huidige situatie te willen handhaven.

Het College besloot, gezien de wens van de bewoners en de consequenties voor de parkeercapaciteit, het eerdere standpunt te handhaven.

Op 15 juni 2009 werd dit standpunt voorgelegd aan de Commissie Stadsontwikkeling. Op diezelfde avond presenteerde dhr. P. van der Wal (PAL Groenlinks) een nieuw plan voor de Willem Lodewijkstraat. Wethouder Krol stelde voor om dat plan in een werkgroep met raadsleden en wijkpanelleden verder te bekijken. Op 9 september vernamen wij van mw. Dikken dat de wethouder reeds tweemaal met een aantal raadsleden en gemeenteambtenaren bijeen was geweest om het plan te bespreken. Het wijkpanel was niet uitgenodigd om bij die besprekingen aanwezig te zijn.

Het plan van dhr. Van der Wal was terzijde geschoven, omdat de breedte van de stoep anders niet meer zou voldoen aan de richtlijnen. Wel werd er een toezegging gedaan om de situatie bij de spoorwegovergang opnieuw te onderzoeken. Daarnaast zouden er op Achter de Hoven wel mogelijkheden zijn om een dubbel fietspad aan de noordzijde aan te brengen, indien een aantal bomen en parkeerplaatsen zouden worden verwijderd.

De gemeenteambtenaren kregen de opdracht om de mogelijkheden te onderzoeken en door te rekenen. Wethouder Krol zegde toe de bewoners van beide straten te informeren over de gang van zaken.

Dat was in september 2009.

Op 4 mei 2010 ontvingen wij een brief van dhr. Ridder, waarin werd verwezen naar de conclusie van het college dd. 26 mei, de vergadering van de commissie stadsontwikkeling dd. 15 juni 2009 en het feit dat het plan van dhr. Van der Wal was verworpen. Aangegeven werd dat in 2010 wordt gestart met de planvorming voor Achter de Hoven en de Willem Lodewijkstraat (inclusief de kruising bij de spoorwegovergang). In de planvorming zouden tevens de ontwikkelingen op het Atoglasterrein en de mogelijke spoorwegverdubbeling worden betrokken. Ook zouden er mogelijke optimalisatievoorstellen binnen het bestaande profiel van de Willem Lodewijkstraat worden onderzocht. Dhr. Ridder wenste dit binnen korte tijd met het wijkpanel te bespreken.

In juni 2010 vernamen wij van de wijkmanager Bram Louwerse dat dhr. Ridder niet alleen met ons zou spreken over bovengenoemde ontwikkelingen, maar dat ons ook de mogelijkheid werd geboden om met hem in gesprek te gaan over de wijzigingen in het nieuwe GVVP. Dhr. Ridder heeft ons in juli telefonisch voorgesteld om die bespreking – vanwege de vakantieperiode – te laten plaatsvinden in september 2010. Daarnaast wilde hij met de afdeling communicatie overleggen hoe wij als wijkpanel het beste geïnformeerd konden worden over de ontwikkelingen rondom het Atoglasterrein. Wij zijn akkoord gegaan met verplaatsing naar september.

Op 16 juli 2010 (de zomervakantie was reeds aangevangen) ontvingen wij een brief van dhr. of mw. Kappert, met het verzoek om voor 14 augustus aan te geven of wij konden instemmen met het handhaven van de huidige koers van het bestaande GVVP. Daarnaast werden wij gevraagd om knelpunten te vermelden t.a.v. vijf thema's die n.a.v. een beleidsanalyse waren vastgesteld en die gerelateerd zijn aan ketenverplaatsing, openbaar vervoer, reizigersinformatie, transferia en mobiliteitsmanagement. Ook die knelpunten moesten voor 14 augustus ingediend zijn.

Wij hebben hier tegen geageerd omdat vele zaken niet in juli en augustus konden worden afgehandeld vanwege de vakantieperiode, terwijl dit verzoek in diezelfde periode werd verstuurd en ook beantwoord moest worden. Wij hebben verzocht om de periode waarin gereageerd kon worden te

verplaatsen naar 1 oktober 2010, aangezien de meeste wijkpanels pas in september weer bijeen zouden komen.

Op 23 juli ontvingen wij een mail van dhr. Ridder, waarin werd vermeld dat er geen sprake is van een rigoureuze koerswijziging van het GVVP, maar dat er vanwege gewijzigde omstandigheden en aanscherping van het beleid slechts sprake is van 'fine tuning'. Er zouden raakvlakken kunnen zijn op wijkniveau, maar die waren naar verwachting zeer beperkt. Voorgesteld werd dat het ook mogelijk was om blanco naar de workshop op 31 augustus te komen en vervolgens een week later alsnog onze visie daarop kenbaar te maken.

Vervolgens ontvingen wij een uitnodiging voor de workshop, waarbij de restrictie werd gemaakt dat slechts 1 persoon per wijkpanel aanwezig mocht zijn. Wij gaven gehoor aan dat verzoek. Op 31 augustus bleken vijf wijkpanels vertegenwoordigd te zijn, waarvan drie door twee personen. Tijdens de workshop werd de mogelijkheid geboden om op een flipover aan te geven of er nog verkeersknelpunten in de wijk waren, zodat het team deze knelpunten misschien kon meenemen. Diezelfde avond werd aangegeven dat inhoudelijke reacties voor 7 september ingediend moesten worden. Aangezien ons wijkpanel pas op 13 september bijeen kwam, was dat voor ons niet mogelijk. Aangegeven werd dat er in november nog een bijeenkomst georganiseerd zou worden, waarschijnlijk om de resultaten van alle workshops te presenteren.

Wij gingen er nog steeds van uit dat wij met dhr. Ridder in gesprek zouden gaan over het GVVP en over de verkeersknelpunten in de Oranjewijk (Achter de Hoven, Willem Lodewijkstraat). Echter, op 8 september ontvingen wij een mail van dhr. Ridder met het verzoek om – in verband met een nadere (inhoudelijke) afstemming binnen de organisatie - het gesprek te laten plaatsvinden op dinsdagochtend 9 november.

Op 13 september heeft (een deel van het wijkpanel) de bovenstaande situatie besproken, maar we kwamen er niet helemaal uit. Op 11 oktober hebben we het opnieuw besproken en hebben we besloten u over de gang van zaken te informeren.

Onze vrees is – zoals u waarschijnlijk wel zult begrijpen – dat wij de komende vijf jaar (of langer) weer geconfronteerd zullen worden met opmerkingen zoals 'dan hadden jullie er maar eerder bij moeten zijn'. Wij willen namelijk erg graag dat de verkeersproblematiek in onze wijk serieus wordt genomen en zichtbaar is/wordt in het GVVP.

Daarnaast willen we – als de gemeente de bewuste straten blijft handhaven als radiaalwegen – dat de gemeente ook voldoet aan de eisen die daar aan worden gesteld. Zoals het aanleggen van aan- of vrijliggende fietspaden. Als de gemeente die straten een andere functie zou geven, dan verwachten wij dat de gemeente daadwerkelijk verkeersremmende maatregelen treft.

In afwachting van uw reactie en met vriendelijke groet,

Wijkpanel Oranjewijk  
Fred Boonstra,  
Gerard de Jong,  
Jan-Herman ten Have,  
Christine Pietersen,  
Sita Vogelzang.