

Aan:

Gemeenteraad van de gemeente Haarlem  
per e-mail: [griffiebureau@haarlem.nl](mailto:griffiebureau@haarlem.nl)

Haarlem, 21 oktober 2015

Onderwerp: HIOR Noord en Schalkwijk (geen participatie plaatsgevonden)

Geachte raad,

Op 9 oktober is plotseling de inspraak gestart over het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) voor de stadsdelen Noord en Schalkwijk. Dit is vreemd, want er heeft nog helemaal geen participatie plaats gevonden met belanghebbende organisaties. Na het doorlezen van de documenten blijkt dat een participatieronde nuttig zou zijn geweest, want de opgestelde visies en richtlijnen zijn in onze ogen nog niet voldragen en nog niet rijp voor inspraak. Soms staan deze haaks op het beleid (HVVP, Structuurplan).

### **Geen integraal voorstel**

Bij de uitgangspunten voor het opstellen van de HIOR zit al de weeffout dat het de opstellers met name gaat om esthetische overwegingen en beeldkwaliteit. Bij de inrichting van de openbare ruimte zijn echter ook andere aspecten aan de orde, zoals praktische bruikbaarheid, comfort, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hieraan wordt wel lippen dienst bewezen, maar deze komen op papier niet voldoende aan bod. Om enkele voorbeelden te noemen:

- In de gemeentelijke werkgroep HIOR wordt geen verkeerskundige genoemd. Verkeerskundige input is toch geen overbodige luxe als je richtlijnen gaat opstellen over wegindeling, maatvoering en functionele indeling.
- In het document komt het begrip Duurzaam Veilig nul keer voor. Dit is ernstig aangezien het Duurzaam Veilig beleid in Nederland leidend is bij de inrichting van wegen.
- Dit uit zich ook bij de genoemde bronnen. Belangrijke CROW publicaties komen in deze HIORs niet in voor, zoals het ASVV, de handleiding Basiskennmerken wegontwerp (categorisering en inrichting van wegen) en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Dit zijn toch geen onbelangrijke publicaties voor het maken van een handboek met standaardprofielen voor wegen.
- Het gemeentelijke Actieplan Omgevingslawaai komt niet voor bij de bronnen. Hierin worden verstandige dingen gezegd over het verminderen van geluids- en trillingsoverlast van wegverkeer. Ook niet onbelangrijk als je standaarden voor materiaalgebruik op wegen wilt vastleggen.
- In de HIOR Noord is een kaartje met profieltypen opgenomen. De aangegeven wegen voor het type 'bus in woonstraten' kloppen niet altijd, die voor het type 'fiets in woonstraat' is verre van volledig.
- In HIOR Schalkwijk is een vergelijkbare kaart opgenomen. Ook hier klopt de indeling van wegen niet altijd met die in het HVVP en Structuurplan.

Nota bene: HIOR Schalkwijk ging op 2-2-2010 ook al in de inspraak (ook zonder participatie) en op de reacties is (ondanks herhaaldelijk verzoeken) niet geantwoord. Bij navraag blijkt dat de wijkraden van Schalkwijk de laatste tijd ook niet op de hoogte zijn gesteld.

### **Wat te doen met 'grijze wegen' (30 km bus- en fietsroutes)**

Het HVVP is 12 jaar oud. Hierin zijn enkele busroutes (o.a. lijn 2 in Noord, lijn 3 in Schalkwijk) benoemd als '30 km met bus-weg', een landelijk niet bestaande categorie. Enige eigenwijsheid kan geen kwaad, maar is het geen tijd om deze beleidskeuze te herijken alvorens daar inrichtingsprofielen aan te koppelen? Bij recente collegebesluiten (Bernadottelaan, P.C. Boutenstraat) wordt in de nota keurig vermeld dat de ervaringen inmiddels hebben geleerd dat de snelheid op dit type wegen niet is terug te brengen naar 30 km/u en is een soort 'clausule' geformuleerd: *"Met het plaatsen van 30 km borden wordt een 'grijze weg' gecreëerd. Een weg waarbij de inrichting van de weg niet zorgt voor het ingestelde snelheidsregime. De beleidsmatige wens om de weg te veranderen in een 30 km straat wordt daarmee niet gehaald."*

Enkele jaren geleden is hierover al eens een bijeenkomst geweest met o.a. raadsleden, waarbij kennisexperts van CROW en SWOV aangaven dat 'functie, inrichting en gebruik' met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht: een verkeerskundige- en ontwerpogave dus. Ook kwam bij genoemde expertmeeting aan de orde dat de politie niet bereid is de snelheid te handhaven op dit type wegen. (De VNG pleit overigens bij het Rijk om de handhaving over te dragen aan gemeenten.)

### **Verhardingskeuze**

Ook niet onbelangrijk is het recente meningsverschil met de provincie over de inrichting van deze busroutes. Wij hebben begrepen dat is afgesproken de provincie voortaan eerder te betrekken bij inrichtingskeuzes. In dat licht zijn we benieuwd of al met de provincie is besproken dat op de busroute van lijn 2 in Noord het wegdek in principe wordt voorzien van klinkers.

De 'grijze wegen' zijn ook onderdeel van de hoofdfietsroutes. Het HVVP is duidelijk over de verhardingskeuze op belangrijke fietsroutes en dit is menigmaal met een motie bevestigd: 'asfalt tenzij'. En dat 'tenzij' geldt bovendien alleen voor de historische binnenstad. Voor belangrijke fietsroutes door Noord wordt dit nu simpelweg genegeerd.

### **Richtlijnen**

Ook wordt afgeweken van het HVVP en de CROW richtlijnen voor wat betreft de inrichting van gebiedsontsluitingswegen (fietsstroken ipv fietspaden). Het HIOR lijkt ons niet het geëigende middel om verkeersbeleid te herschrijven.

Kortom, genoeg reden voor herbezinning. Er zijn in deze HIORs simpelweg teveel zaken die nog niet kloppen en waarmee geen rekening is gehouden. Inspraakreacties geven op de nu beschreven inrichtingsvoorstellen zijn in dit stadium niet zinvol.

Wij doen daarom een dringend verzoek de betreffende documenten uit de inspraak te halen en met ons in gesprek te gaan. Op deze manier ontstaat ruimte voor een dialoog tussen gemeente en belanghebbenden met het doel om te komen tot breed gedragen voorstellen voor de weginrichting.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond,  
Jaap Moerman

Wijkraad Kleverpark,  
Kommer Sneeuw

[haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)

[secretaris@wijkraadkleverpark.nl](mailto:secretaris@wijkraadkleverpark.nl)