

Gemeente Haarlem
Commissie Beheer

Haarlem, 13 maart 2016

Betreft: Wijzigingsvoorstellen DO HIORs
Noord en Schalkwijk

Geachte raadsleden,

Donderdag 17 maart bespreekt u het HIOR Noord en Schalkwijk. In deze brief benoemen wij enkele feitelijke onjuistheden die in de inspraaknota's en HIORs staan. Gezien het feit dat het gaat om onjuistheden, gaan wij ervan uit dat dit nog wordt aangepast. Wij vragen u dan ook deze nota's te amenderen. De Fietzersbond sluit zich aan bij de opmerkingen van wijkraad Kleverpark in haar brief van 15 februari 2016.

In deel 2 van deze brief geven we u ook een aantal wijzigingsvoorstellen mee. Het HIOR is, aldus de nota, geen verkeerskundig plan. Toch worden hier wel degelijk keuzes gemaakt die verkeerskundige impact hebben en soms ingaan tegen het vastgestelde (HVVP) beleid. In deel 3 gaan we in op de standaarddetails.

1. Fouten in wegcategorieën

Noord: De route Ostadestraat-Kleverparkweg-Velserstraat is na de vaststelling van het HVVP gecategoriseerd als 30 km+bus, in overeenstemming met de andere straten op de route van buslijn 2 door Haarlem-Noord. De Ostadestraat-Kleverparkweg is momenteel ook conform dit besluit een 30 km zone. De gemeente kent haar eigen beleidshistorie niet?

De Vlietweg naar Velsbroek wordt abusievelijk aangemerkt als 'plattelandsweg'.

Schalkwijk: De Briandlaan en het westelijke gedeelte van de Albert Schweitzerlaan is aldus het HVVP een gebiedsontsluitingsweg.

Voorgestelde wijzigingen:

- Kaart Noord: Ostadestraat-Kleverparkweg-Velserstraat = wijkontsluitingsweg

- Kaart Schalkwijk: Briandlaan en deel Albert Schweitzerlaan = stadsontsluitingsweg

Onjuiste verwijzingen in inspraaknota aanpassen, wegenoverzicht in handboek aanpassen (Deel 2 Richtlijnen, pag. 6).

2. Verharding wijkontsluitingswegen

De benaming van 30 km wegen die onderdeel uitmaken van het bus- en/of fietsnetwerk is in het HIOR nu aangepast naar 'wijkontsluitingsweg'. Door vijf insprekende organisaties (Provincie, Connexxion, Rover, Fietzersbond, wijkraad Kleverpark) wordt gevraagd op dit type wegen asfalt te blijven toepassen, waarvoor diverse argumenten worden aangevoerd. De straten op de betreffende routes zijn en worden in de praktijk al zodanig aangelegd, zowel in Schalkwijk als Haarlem-Noord.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is in HIOR Noord voor de verharding van de wijkontsluitingswegen het aanvankelijke 'klinkers, tenzij' gewijzigd in 'asfalt, tenzij'. In het standaardprofiel in het handboek (deel 2 Richtlijnen, pag. 14) is dit echter nog niet aangepast. Ook in de tekst (deel 1 Visie, pag. 14) is dit nog niet op een juiste manier verwerkt.

In antwoord 91 van HIOR Noord wordt dit ook gezegd: *"In HVVP is de 30km/u met bus als aparte categorie in opgenomen. Dit past bij een wijkontsluitingsweg. Hoewel dit geen officiële term in*

duurzaam veilig is, wordt dit in een aantal gemeenten gebruikt. Het een weg is met een ontsluitende functie in de wijk, waar ook een bus doorheen rijdt. Gezien het gebruik door een zwaar voertuig en reiscomfort en dat er vaak sprake is van een fietsroute, ligt het voor de hand om voor deze weg asfaltverharding toe te passen. Door de verblijfsfunctie is een lagere snelheid wenselijk."

Voorgestelde wijziging: De keuze voor asfaltverharding op wijkontsluitingswegen doorvoeren in standaardprofiel en tekst van het handboek.

3. Nota Ruimtelijke Kwaliteit

Het is ook niet duidelijk waarom dit 'tenzij' nodig is, want dat geldt in principe voor alle richtlijnen in het HIOR: in speciale gevallen zijn altijd uitzonderingen mogelijk. Een 'tenzij' zou aan de orde zijn bij buurten met een beschermde regie volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK). In de nota is een 'vloerkaart' te zien die voor buurten met een beschermde regie gebakken klinkers voor de rijbaan voorschrijft. Dit uitgangspunt geldt echter niet voor de 'lange lijnen' en wegen die vallen onder het bus-, auto- of fietsnetwerk.

De verwijzing naar de NRK is derhalve niet juist als het om deze netwerken gaat. De NRK maakt expliciet een uitzondering voor wat betreft materialisering op deze functionele netwerken ten opzichte van woonstraten zonder deze functies. De NRK stelt juist 'eenheid in lengterichting' voor op functionele doorgaande structuren. In de inspraaknota HIOR Noord is dit in antwoord naar de provincie wel juist verwoord (nr.2: "*....gelden de volgende criteria: woonstraten worden sober en doelmatig ingericht....Tussen deze verkeerskundige en stedenbouwkundige wensen zit spanning*"). De vloerkaart geldt alleen voor woonstraten.

Voorgestelde wijziging:

De 'tenzij' en de onterechte verwijzingen naar de NRK bij de keuze voor asfaltverharding op stads- en wijkontsluitingswegen verwijderen uit de inspraaknota en het handboek. (oa in HIOR Noord richtlijnen: "woonstraat met fietsroute" aan (p12), "woonstraat met fietsroute smal" (p13) en "wijkontsluiting" (p14).

4. Profiel fietsstraat

"Fietsstraten zijn in Noord geen geëigend middel", stond in het concept HIOR Noord. Nav onze inspraakreactie is dit gewijzigd. De antwoordnota zegt: "De tekst is aangepast. Deze zin is verwijderd. Het zal worden aangepast op vastgesteld beleid". Maar het fietsstraatprofiel is (nog) niet opgenomen in de richtlijnen. Daar staat alleen een principeprofiel: "woonstraat met fietsroute smal" (p13). Het principeprofiel Vondelweg met een fietsstraat is wel opgenomen.

Voorgestelde wijziging: Fietsstraat profiel opnemen, ook in HIOR Noord

DEEL 2

Het HIOR is, aldus de nota, geen verkeerskundig plan. Toch worden hier wel degelijk keuzes gemaakt die verkeerskundige impact hebben en soms ingaan tegen het vastgestelde (HVVP) beleid. Wij geven u hierbij een aantal wijzigingsvoorstellen mee:

5. Wegcategorieën: benaming en inrichtingsprincipes

De wegen in Haarlem zijn in het HVVP gecategoriseerd volgens landelijke regels van het programma Duurzaam Veilig in gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u). In de HIORs worden nu twee andere namen aan deze wegen gegeven:

- De gebiedsontsluitingsweg wordt stadsontsluitingsweg genoemd
- De erftoegangsweg+bus/fietsroutes wordt wijkontsluitingsweg genoemd

Het argument van het college is "*Om de meer stedenbouwkundige en esthetische insteek te benadrukken wordt gekozen voor een andere terminologie van wegen.*"

De wijziging van de benaming van wegcategorieën in het HIOR is niet verhelderend, maar leidt (nu al) tot verwarring.

In HIOR Noord is 'Stadontsluitingsweg smal' opgenomen met fietsstroken op de weg. Met 50km/u is dat gevaarlijk. Contrair aan het HVVP en landelijke (minimale) inrichtingseisen.

Voorgestelde wijziging:

a) Houd de benamingen van het HVVP en CROW aan:

Stadsontsluitingsweg → Gebiedsontsluitingsweg

Wijkontsluitingsweg → Erftoegangsweg+busroute en/of fietsroute

b) Houd de inrichtingsprincipes van het HVVP aan: op gebiedsontsluitingswegen fietspaden (dus geen stroken).

6. Snelheidsremmende maatregelen

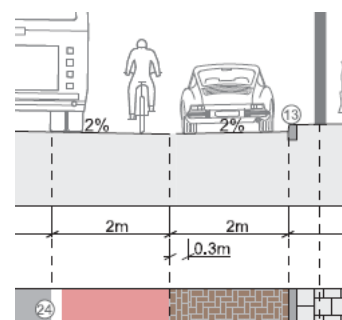
Bij de standaardprofielen wijkontsluitingswegen (= erftoegangsweg, dus 30 km/u) wordt genoemd: *“Terughoudend met drempels en plateaus. Indien noodzakelijk dan 50 km/u drempels/plateaus toepassen op busroutes”*. Op wijkontsluitingswegen zijn snelheidsremmende maatregelen nodig om de snelheid laag te houden.

Voorgestelde wijziging:

Schalkwijk: pas standaardprofiel A wijkontsluiting aan: snelheidsremmende maatregelen nodig.
Noord: Pas profieltype “wijkontsluiting” (p14) aan: snelheidsremmende maatregelen nodig.

7. Ontbreken van schampstroken tussen fietsstrook en parkeervak

In de dwarsprofielen met fietsstroken ontbreekt een schampstrook tussen fietsstrook en parkeervak. Er wordt vermeld: *‘alleen bij voldoende ruimte een schampstrook toepassen.’* Dit is niet reëel, immers direct naast een geparkeerde auto kan je niet fietsen. Het is ook gevaarlijk (openslaande portier). In HIOR Schalkwijk is een ‘negatieve’ schampstrook van 30 cm opgenomen in het parkeervak (zie afbeelding)



Voorgestelde wijziging:

Voeg schampstrook toe aan dwarsprofiel met fietsstroken, conform de recent gepubliceerde Notitie Aanbevelingen fiets- en kantstroken van CROW-Fietsberaad, link:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Aanbevelingen+fiets+en+kantstroken>

Maat fietsstrook: 200 cm, schampstrook 50 cm.

HIOR Schalkwijk: de tekst bij standaardprofiel A wijkontsluiting:

- Bij voldoende ruimte in het profiel is een schampstrook wenselijk

Wijzigen in: ‘Uitgangspunt is een schampstrook tussen fietsstrook en parkeerstrook van 50 cm.’

Voorgestelde wijziging 2:

HIOR Noord richtlijnen: Pas profieltype “woonstraat met fietsroute” aan (p12).

- ‘fietsuggestiestrook’ wijzigen in ‘fietsstrook’

HIOR Noord richtlijnen: de tekst bij profieltype “woonstraat met fietsroute” (p12) en “wijkontsluiting” (p14) en “Stadsontsluiting smal” (p16) aan:

- Bij voldoende ruimte in het profiel is een schampstrook tussen fietspad en parkeerstrook wenselijk

Wijzigen in: ‘Uitgangspunt is een schampstrook tussen fietsstrook en parkeerstrook van 50 cm.’

8. Voorrang op busroutes, waarom niet op fietsroutes?

In het HVVP is opgenomen om fietsroutes in de voorrang te leggen, ook in 30 km gebieden. De HIORs regelen wel de voorrang op de busroutes, maar niet op de fietsroutes waar geen bus rijdt. Alleen als de fietsroute wordt uitgevoerd als fietsstraat wil het HIOR de voorrang regelen.

Voorgestelde wijziging:

Leg ook fietsroutes die worden uitgevoerd met fietsstroken in de voorrang.

Pas kaart Noord principeprofiel wijkontsluiting aan:

- Bij fietsroute:

- Fietsuggestiestrook onderbreken bij kruispunten Lv.m. voorrang

In: ‘Bij fietsroute: Voorrang regelen mbv inrichting (doorgetrokken trottoir)’

9. Aanpak wortelopdruk

De Fietsersbond had in haar inspraakreactie geadviseerd: gebruik zwaardere fundering om wortelopdruk te voorkomen. Wortelopdruk is gevaarlijk en oncomfortabel voor fietsers, maar levert ook

hoge onderhoudskosten op, en het gaat ten koste van bomen. De gemeente antwoordt: *“Wij passen worteldoek toe in plaats van een verzwaring van de fundering.”*

Het woord ‘worteldoek’ is overigens niet opgenomen in beide HIORs. En worteldoek is vaak niet effectief. Een zware fundering wel.

Antwoordnota zegt: *“Eens, daarom zijn in hoofdstuk C2 groeiplaatsomstandigheden opgegeven.”*

Maar hierin wordt niets gezegd over het voorkomen van wortelopdruk van verhardingen. Alleen de zin: *“Rijwegen worden vrijgehouden van doorwortelbare grond.”*

Voorgestelde wijziging:

Pas toe onder fietspaden een puincunetdikte zoals onder de autoweg. Dit gaat wortelopdruk tegen. Dit betekent hogere kosten bij aanleg, maar lagere kosten voor onderhoud.

DEEL3 Standaard details

De HIORs zijn alleen handzame boeken als deze voor externe marktpartijen heldere opsomming biedt van standaard details. Dit voorkomt veel misverstanden, overleg, fouten, claims.

Dit is kennelijk ook het uitgangspunt van de HIORs. In de antwoordnota Schalkwijk wordt gezegd: *“De details die zijn opgenomen zijn standaard details. Deze details garanderen een duurzame uitvoering en dienen als uitgangspunt bij een herinrichting.”*

Maar ook:

“Voor het HIOR zijn vooral de zichtbare effecten van belang. Maatvoering van de funderingen zijn verwijderd.”

Is alleen de opleverkwaliteit van belang of ook de duurzaamheid van het werk?

Een groot aantal opmerkingen is in de antwoordnota overgenomen, maar niet als zodanig in de teksten en tekeningen van de HIORs overgenomen. We noemen de volgende:

10. Standaard details voor veilig fietsen

10.1. Verwijder overbodige paaltjes (oa ‘winterpaaltjes’)

Antwoordnota zegt: *“Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.”*

10.2. Afsluitpalen (p 71)

De uitgangspunten voor plaatsing van afsluitpalen op fietsroutes zijn overgenomen in het objectenboek straatmeubilair onder het hoofdstuk gebiedsafscherming.

Wijzigen: Dit is correct opgenomen in HIOR Schalkwijk, maar niet in HIOR Noord.

→ Toevoegen in Noord.

10.3. Obstakels (Palen (verkeersborden, lantaarnpalen etc) staan op goede afstand van het fietspad.)

Antwoordnota zegt: *“Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.”*

Wijzigen: Pas profiel Stadsontsluiting (p15) aan: plaats lantaarnpalen niet in de schampstrook tussen fietspad en parkeervak.

10.4. Fysiek reguleren van parkeren (‘neusjes en oren’)

Maak foutparkeren op de straathoeken fysiek onmogelijk door het aanbrengen van ‘oren’ aan op de koppen van de zijstraten. De kruispunten worden kleiner, en daarmee makkelijker oversteekbaar. Ga parkeren half op de stoep tegen door het aanbrengen van ‘neusjes’.

Antwoordnota zegt: *“Waar neuzen en oren functioneel zijn is dit niet uitgesloten.”*

Voorgestelde wijziging: Neuzen en oren zijn uitgangspunt.

10.5. Op fietsroutes niet haaks parkeren

Antwoordnota zegt: *“Daar waar fietsroutes onderdeel uit maken van het fietsnetwerk conform HVVP, is dit het uitgangspunt.”*

Voorgestelde wijziging:

Voeg tekst toe bij standaardprofiel C3 en C6: “Haaksparkeren niet op fietsroutes.”

10.6. Fietsoversteekplaatsen veilig inrichten

Als de oversteekplaats parallel ligt aan de gebiedsontsluitingsweg wordt het fietspad over een uitritconstructie geleid. Als de fietsoversteekplaats over de gebiedsontsluitingsweg gaat, dan ligt deze op een 50 km/u drempel met een middeneiland, of er worden 50 km/u drempels voor de oversteekplaats aangebracht.

Antwoordnota zegt: "A Dit hangt van de situatie af. B. Drempels passen we bij voorkeur niet toe, omdat het afbreuk doet aan het functioneren van een gebiedsontsluitingsweg."

Voorgestelde wijziging: De HIORs hierop aanpassen.

10.7. Verbreed fietsoversteekplaatsen visueel door de blokmarkering bij fietsoversteekplaatsen niet op, maar buiten het fietspad heen te leggen

Antwoordnota zegt: "Tekst is aangepast. Dit nemen we over."

Maar dit is niet terug te vinden in de visie of het richtlijnen deel.

Wijziging: neem dit op.

10.8. Bandjes langs fietspaden: Ter voorkoming van valpartijen: Stoepbanden naast het fietspad links à niveau. Rechts mogen er bij de scheiding van fiets- en voetpad stoepbanden zijn, maar dan wel schuin en maximaal 5 cm hoog.

De antwoordnota's zeggen dat dit is overgenomen.

10.9. Banden op kruispunten

Neem in het HIOR ook als standaarddetail op dat ook bij kruispunten zowel links als rechts de banden à niveau liggen, omdat daar de snelheid van fietsers laag is. Juist bij lage snelheid en/of opstappen hebben fietsers meer ruimte nodig. Dit ook voor de doorsteekjes op kruispunten.

Antwoordnota zegt:

"Oneens; roept fout gedrag fietsers over de stoep en zelfs auto's over het fietspad uit."



Dit antwoord begrijpt de Fietzersbond niet. Het

wordt al vaak toegepast, zie voorbeeld op foto (oversteek Aziëweg). Uit oogpunt van voorkoming van (enkelvoudige) fietsongevallen is het verwijderen van hoogteverschillen gewenst. Van (hinderlijk) misbruik is geen sprake, omdat hier ook altijd masten, verkeerslichten oid staan.

Voorgestelde wijziging:

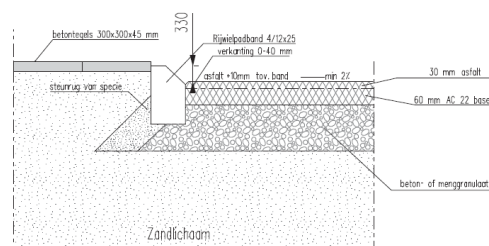
Standaard detail opnemen: banden bij kruispunten en doorsteekjes à niveau.

10.10. Klik (standaarddetails p33)

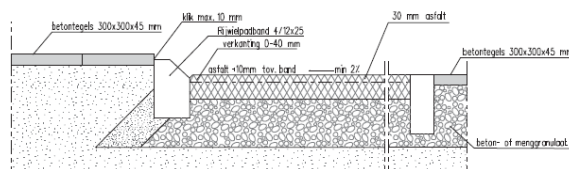
Het is onnodig om een 'klik' toe te passen naast de rijwielpadband. Stratenmakers kunnen goed straten met minimale klik van een paar millimeter. Een maximum van 10 mm is te veel. Stel als eis: max. 5 mm.

Antwoordnota zegt: "Tekening is aangepast. Dit is te veel op detailniveau. We hebben dit uit het HIOR gehaald. Dit soort details worden bepaald op projectniveau."

O.i. zijn dit juist zaken die NIET in een project moeten worden beslist, maar als standaard zou moeten worden ingebracht in een project.



Hior Schalkwijk



Hior Noord

Standaard details Schalkwijk B.2.1. "Rijwielpadband" staat bovenstaand plaatje met een 'klik' tussen band en trottoirtegels. In HIOR Noord (p24) staat nog steeds de klik van max. 10 mm vermeld.

Voorgestelde wijziging: Pas dit aan in beide HIORs tot: Klik max 5 mm.

10.11. Geen kolken op fietspaden

Leg geen kolken op fietspaden of fietsstroken. Verwerk de kolken in de (schuine) trottoirband. (Dit wordt al vaak gedaan.)

Antwoordnota zegt: Kolken in fietspaden zijn soms niet te voorkomen, door ligging kabels en leidingen bijvoorbeeld. Bij herinrichting zal hier rekening mee worden gehouden.

Verwijzen naar 'rekening mee houden bij herinrichting' is niet functioneel. Een HIOR handboek is een praktisch handvat als dit is opgenomen. Met name tbv marktpartijen.

Voorgestelde wijziging: Als standaard detail opnemen

10.12. Minder putten op fietspaden (& geen hoogteverschillen)

Verbeter in het algemeen het comfort en veiligheid op fietsroutes door zoveel mogelijk putdeksels buiten de fietsloper te leggen. En als dat niet mogelijk is, stel dan strenge eisen conform CROW uitgave 219 'Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010'

Antwoordnota zegt: Wij zijn met u eens dat putdeksels zoveel mogelijk buiten de fietsloper horen te liggen. Aanleg gebeurt op A+ niveau, dwz. zonder hoogteverschillen. Het onderhoudsniveau is door de raad in 2014 vastgesteld op grotendeels niveau B. Dit betekent dat de interventiegrens ligt bij een hoogteverschil kleiner of gelijk aan 5 mm.

Voorgestelde wijziging: Standaard detail opnemen mbt banden bij kruispunten en doorsteekjes.

10.13. Bredere fietspaden

Als gevolg van de toename van het aantal fietsers en de toenemende snelheidsverschillen door de opkomst van de e-bike zijn bredere fietspaden nodig. 30 cm breder kan al een wereld van verschil zijn. Waar mogelijk worden fietspaden minimaal 2,50 meter breed (éénrichting) resp. 4 meter breed (tweerichtingen).

Antwoordnota zegt: Op drukke fietspaden is dit mogelijk aan de orde, mits er voldoende ruimte is. Dit is maatwerk.

Dit is niet toekomstgericht. Voor wegen en/of busroutes worden ook minimale maten opgenomen.

Voorgestelde wijziging: Als standaard detail opnemen

11. Fietsparkeren woonstraten zonder achterom

Er is in sommige wijken in Noord behoefte aan fietskluizen en fietstrommels. Voeg die mogelijkheid toe aan het HIOR.

Antwoordnota zegt: "De gemeente stimuleert inpandige parkeergelegenheid. Fietskluizen en trommels op straat zijn een uitzonderlijk middel en worden daarom niet in het HIOR opgenomen."

Voorgestelde wijziging: Voeg fietstrommel toe aan HIOR.

Tenslotte:

12. Ook geen participatie bij HIORs Oost en Zuidwest?

Er is veel gewijzigd in de HIORs Noord en Schalkwijk. De afdeling SZ-OGV-verkeer was niet betrokken bij de opstelling van de HIORs. Toch is dat voor het college geen aanleiding om wel participatie ronde te houden voor HIORs Oost en Zuidwest. Argument om geen participatie te doen is: *"Bij de HIORs heeft geen participatie plaatsgevonden omdat het vastgesteld beleid betreft."* En *"De inrichtingskeuzes zijn gebaseerd op vastgesteld beleid."* Toch gaan de HIORs verder dan dat.

Voorgestelde wijziging: Participeer over de HIORs, en betrek afdeling verkeer, en stakeholders.

met vriendelijke groet,

namens de Fietsersbond,

Jaap Moerman
René Rood