Haarlem, 10 januari 2018

Geachte burgemeester en wethouders,

Allereerst willen we de wethouder mw. Drs. C.Y. Sikkema complimenteren voor al haar inspanningen bij het dossier Dolhuysbrug.

Als burgers van Haarlem onderkennen we de relevantie van dit dossier. We hebben daarom een notitie geschreven waarin we de consequenties voor doorstroming, verkeersveiligheid, kwaliteit fietsvoorziening, parkeren en inrichting van een fietsstraat hebben uitgewerkt.

Op basis van uw gemeentelijke variantenstudies 2012, diverse overlegmomenten met de gemeente Haarlem (Drs. Kamphuis), medewerkers van Witteveen+Bos en beschikbare literatuur beschrijven we knelpunten en argumenten die niet eerder of vooralsnog onvolledig zijn beschreven en relevant voor uw besluitvorming kunnen zijn.

De notitie toont onder andere:

1. Dat er door experts een (zeer) onveilige verkeersituatie is geïdentificeerd op het HOV Noord traject (potentieel conflicterend met HOV overeenkomst). De inrichting van een fietsstraat potentieel verkeersonveilig is.
2. De doorstroming van HOV Noord wordt bedreigd.
3. Er onvoldoende rekening wordt gehouden met zwakkere verkeersdeelnemers (kinderen, minder-validen).
4. Het aantal parkeerplaatsen nog verder onder de norm daalt (0.58 parkeerplaats/woning; norm is 1.2).

Wij verzoeken u vriendelijk bijgevoegde notitie in uw besluitvorming te betrekken.

Zodra de 2018 variantenstudie openbaar is, zullen we deze voorleggen aan een onderzoeksbureau op het gebied van verkeer en mobiliteit voor een integrale analyse. Wellicht dat wij u dan nog aanvullend informeren.

Hoogachtend,

Maarten de Vries

Annet den Herder

Hans Tol

Bijlage: **Dolhuysbrug versie 9 januari 2018 V01**

Verzendlijst :

BenW
Drs. J. Wienen mjhulsebos@haarlem.nl
J. Scholten bouckak@haarlem.nl
Drs. J. Botter japswoude@haarlem.nl
F. Roduner l.hamersma@haarlem.nl
Drs. C.Y. Sikkema eturan@haarlem.nl
Drs. M. Snoek aezuurendonk@haarlem.nl
J.K.N. van Spijk cjschouten@haarlem.nl

Griffie
J. Spier jspier@haarlem.nl

Dolhuysbrug

I: Consequenties voor doorstroming, verkeersveiligheid, kwaliteit fietsvoorziening en parkeren

II: Fietsstraat in de Kennemerstraat
Een serieuzer knelpunt dan beschreven

Brug te ver Haarlem

9 januari 2018 V01

Correspondentie: hanstol@hotmail.com

www.eenbrugteverhaarlem.nl

facebook.com/eenbrugteverhaarlem

twitter.com/BrugteverH

Inhoudsopgave

I: CONSEQUENTIES VOOR DOORSTROMING, VERKEERSVEILIGHEID, KWALITEIT FIETSVOORZIENING EN PARKEREN 3

INLEIDING 3

DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER 4

OV HINDER BIJ FIETSER RICHTING ZUID-NOORD 4

OV-HINDER VERKEERSRICHTING FIETSER NOORD-ZUID 6

DOORSTROMING OVERIG VERKEER: AUTOVERKEER 7

AUTOVERKEER HINDER BIJ FIETSER RICHTING ZUID-NOORD 7

HINDER AUTOVERKEER BIJ VERKEERSRICHTING FIETSER NOORD-ZUID 8

VERKEERSVEILIGHEID 9

MEER DOORKRUISINGEN VANAF DOLHUYS NAAR KLOOSTERSTRAAT/KLEVERLAAN-SCHOTERWEG 9

NIEUWE GEVAARLIJKE KRUISINGEN 10

AAN COMFORT EN VEILIGHEIDSCRITERIUM WORDT NIET VOLDAAN 10

VEILIGHEIDSBEDREIGENDE FACTOREN IN DE BOLWERKEN 11

KWALITEIT FIETSVOORZIENING 13

FIETSPAD 13

FIETSSTRAAT 13

PARKEERPLAATSEN KENNEMERSTRAAT 14

II. FIETSSTRAAT IN DE KENNEMERSTRAAT 16

SAMENVATTING 17

ACHTERGROND 18

PAST HET BINNEN DE HVVP? 18

WORDT ER VOLDAAN AAN DE AANBEVOLEN AFMETINGEN? 19

RIJBAANBREEDTE EN WEGDEK FIETSSTRAAT 19

PARKEREN EN PARKEERBREEDTE (PARKEREN KENNEMERSTRAAT) 20

TROTTOIRBREEDTE 20

IS HET EEN VEILIGE ROUTE? 23

TIEN POTENTIELE RISICOFACTOREN VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID 24

***CONCLUSIE VERKEERSVEILIGHEID:* 27**

I: Consequenties voor doorstroming, verkeersveiligheid, kwaliteit fietsvoorziening en parkeren

Inleiding

In 2012 is er in de *Informatienota Rode Loper Noord* onder andere een score toegekend voor de criteria (1) doorstroming OV, (2) doorstroming overig verkeer, (3) verkeersveiligheid en (4) kwaliteit fietsvoorziening.(1) Sinds 2012 zijn er twee grote projecten uitgewerkt , die van invloed kunnen zijn op de destijds toegekende scores: HOV Noord en herinrichting Kennemerplein.(2,3)

Het college van burgemeester en wethouders heeft de realisatieovereenkomst en het Definitief Ontwerp HOV-Noord besproken op 20 juni 2017.(3) Met name de HOV-Noord overeenkomst met de provincie kan consequenties hebben voor de Rode Loper Noord, waarbij verlenging van de rijtijd van bussen voor de provincie niet bespreekbaar is en verkeersveiligheid nergens mag verslechteren.

"*De Provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de in het definitieve ontwerp voorgestelde maatregelen op de grens van een 'HOV-waardige' situatie zitten. Dat betekent dat aanpassingen aan het ontwerp die de reistijd verlengen, niet bespreekbaar zijn voor de provincie in het kader van de realisatieovereenkomst en de te verstrekken subsidie".(3)*

In 2018 is, in opdracht van de Gemeente Haarlem, door Witteveen/Bos de Dolhuysbrug een nieuwe analyse verricht naar de voor- en nadelen van de Dolhuysbrug. Leden van de actiegroep tegen de Dolhuysbrug hebben diverse overlegmomenten gehad met De Gemeente Haarlem (Drs. Kamphuis), medewerkers van Witteveen/Bos.

Op basis van het 2012 en de overlegmomenten zijn (I) vier criteria uitgewerkt en (II) worden de gevolgen beschreven van de herinrichting van de Kennemerstraat tot fietsstraat.

Doorstroming openbaar vervoer

In de *Informatienota Rode Loper Noord* wordt gesteld dat "de belangrijke ov-route die tussen het kruispunt Kennemerplein/Kennemerbrug en de Jansweg loopt minder vaak gehinderd wordt door fietsers."(1)

Met de komst van de Dolhuysbrug wordt het probleem van kruisende fietsers met **HOV niet opgelost, maar verplaatst en potentieel gevaarlijker maakt**. Fietsers richting Noord moeten de HOV toch kruisen om de doorgaande route aan de oostzijde van de HOV route te bereiken.

Door het aanleggen van de Dolhuysbrug worden de **verkeersstromen vervlochten** tussen het kruispunt Kleverlaan/Schoterweg en Frans Halsstraat/Kennemerstraat (en vice versa). Dit heeft consequenties voor het OV-verkeer bij fietsverkeer in de zuid-noord- en noord-zuidrichting.

OV hinder bij fietser richting zuid-noord

Het aanleggen van de Dolhuysbrug zorgt ervoor dat de belangrijke **HOV**-route op het gedeelte tussen het kruispunt Kleverlaan/Schoterweg en Frans Halsstraat/Kennemerstraat **vaker gehinderd wordt door fietsers en is er kans op verlenging van de OV-reistijd**. Hierdoor komt de HOV-subsidieovereenkomst met de provincie Noord-Holland mogelijk in gevaar.

Er komen in het noordelijk deel van de Kennemerstraat, waar dus een nieuw stuk 2-richtingen (ipv huidig 1-richting) fietspad komt (Figuur 1), namelijk twee nieuwe mogelijkheden voor overstekende fietsers:

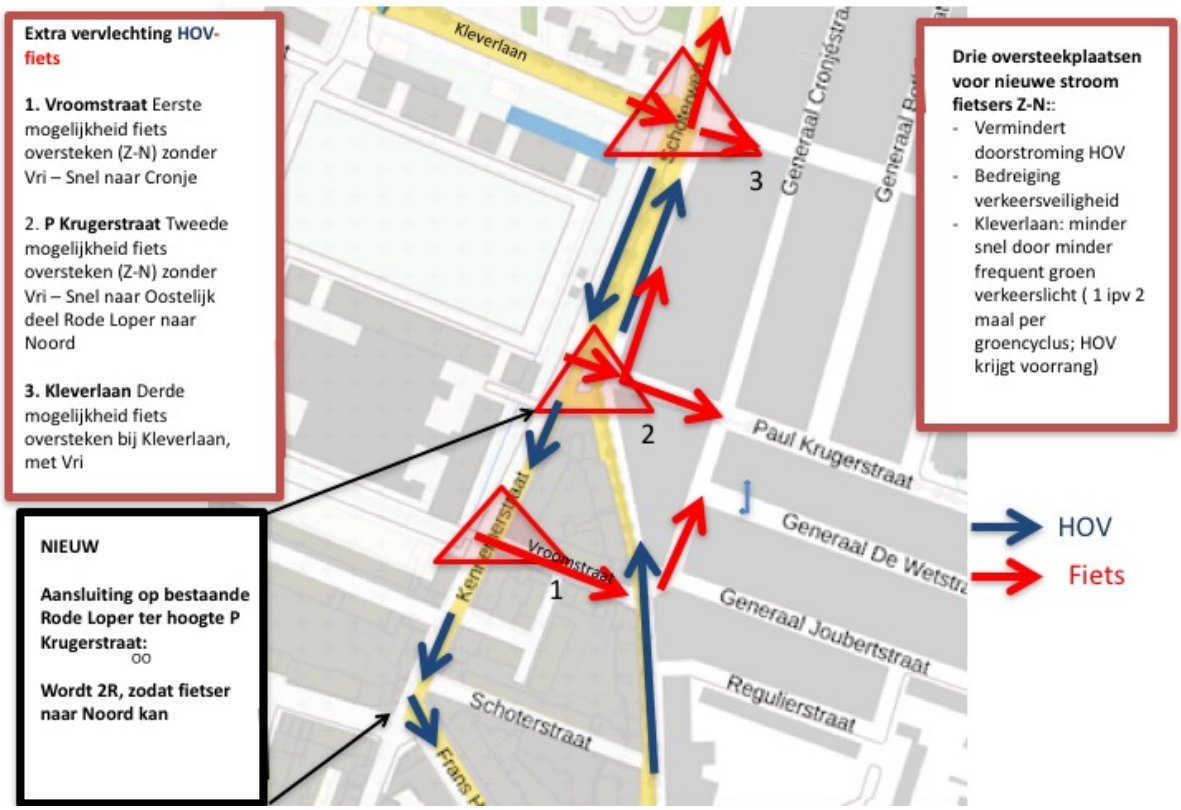
1. Bij de Vroomstraat wordt de HOV richting station en vervolgens bij de Schoterweg wordt de HOV richting Noord gekruist door fietsers. Deze route geeft toegang tot de Cronjestraat.
2. Bij de Paul Krugerstraat wordt de HOV ook weer in 2 richtingen gekruist door fietsers. Hier zijn geen verkeerslichten en daardoor is het de snelste route om de oostzijde van de Rode Loper richting Noord te bereiken (vanaf kruising Kleverlaan/Kloosterstraat via Schoterweg verder richting de Rijksstraatweg).

De huidige oversteekplaats bij kruispunt Kleverlaan-Schoterweg is mogelijk de meest veilige oversteek, maar ook hier wordt de HOV in beide richtingen gekruist. I**n de huidige situatie kruist de fietser (ZN) de HOV daar niet, omdat de fietser vanaf de Kennemerbrug al aan oostzijde van de Schoterweg fietst**.

Zowel bij de huidige route, als bij de Dolhuysbrugroute, kruist de fietser ter plaatse van het Kennemerplein de OV-route 1 keer. Voor de Dolhuysbrugroute is dit in het verlengde van de Kruisstraat,

voor de huidige route in het verlengde van de Kennemerbrug.

Figuur 1. Vervlechting fiets / HOV tot aansluiting bestaande Rode Loper Noord bij Kleverlaan



OV-hinder verkeersrichting fietser Noord-Zuid

Het aanleggen van de Dolhuysbrug zorgt er niet voor dat de OV-route bij het Kennemerplein minder vaak gehinderd wordt door fietsers als bij de huidige route. Er zullen immers altijd fietsers via het Kennemerplein blijven rijden.

Doorstroming overig verkeer: autoverkeer

In de *Informatienota Rode Loper Noord* wordt gesteld dat “de fietsoversteekplaatsen geconcentreerd worden en worden de verkeersstromen ontvlochten. Dit komt de doorstroming voor het overige verkeer ten goede”.(1)

Door het aanleggen van de Dolhuysbrug worden de **auto – fiets verkeersstromen echter meer vervlochten** tussen kruispunt Kleverlaan/Schoterweg en Frans Halsstraat (en vice versa). Dit heeft consequenties voor zuid-noord en noord-zuid autoverkeer

Autoverkeer hinder bij fietser richting Zuid-Noord

Het aanleggen van de Dolhuysbrug zorgt ervoor dat de belangrijke **noord-zuid auto**route, die tussen het kruispunt Kleverlaan/Schoterweg en Frans Halsstraat loopt, **vaker gehinderd wordt door fietsers (Fig. 3)**.

Er komen op dit traject in het noordelijk deel van de Kennemerstraat twee nieuwe mogelijkheden voor

fietsers om over te steken:

1. Bij de Vroomstraat wordt de auto richting station en vervolgens bij de Schoterweg wordt het autoverkeer richting Noord gekruist.
2. Bij de Paul Krugerstraat wordt de auto ook weer in 2 richtingen gekruist. Hier zijn geen verkeerslichten en daardoor is het de snelste route om de oostzijde van de Rode Loper richting Noord te bereiken (Vanaf kruising Kleverlaan/Kloosterstraat via Schoterweg naar Rijksstraatweg).

De huidige oversteekplaats bij kruispunt Kleverlaan-Schoterweg is mogelijk de meest veilige oversteek door de aanwezigheid van verkeerslichten, maar ook hier wordt de auto in beide richtingen gekruist (in de huidige situatie niet, omdat de fietser al aan oostzijde Schoterweg fietst).

In de Kennemerstraat (fietsstraat) wordt de autodoorstroming gehinderd door fietsers uit beide richtingen.

Bij de huidige route als ook de Dolhuysbrugroute kruist de fietser ter plaatse van het Kennemerplein de OV-route 1 keer. Voor de Dolhuysbrugroute is dit in het verlengde van de Kruisstraat, voor de huidige route in het verlengde van de Kennemerbrug.

Hinder autoverkeer bij verkeersrichting fietser Noord-Zuid

Het aanleggen van de Dolhuysbrug zorgt ervoor dat de OV-route bij het Kennemerplein even vaak gehinderd wordt door fietsers als bij de huidige route.

Bij de huidige route als ook de Dolhuysbrugroute kruist de fietser ter plaatse van het Kennemerplein de OV-route. Voor de Dolhuysbrugroute is dit in het verlengde van de Kruisstraat, voor de huidige route in het verlengde van de Kennemerbrug.

Verkeersveiligheid

In de *Informatienota Rode Loper Noord* wordt gesteld dat "deze variant kent (lees Dolhuys) minder doorkruisingen van autoverkeer met het fietspad. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Aandachtspunten blijven nog wel de opstelruimten rondom de oversteek van het Staten Bolwerk. Ten behoeve van het comfort en veiligheid is in deze studie gerekend met een fietspadbreedte van 3,5 meter (conform de CROW-norm)."(1) Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat er **meer doorkruisingen** komen.

Meer doorkruisingen vanaf Dolhuys naar Kloosterstraat/Kleverlaan-Schoterweg

De fietsroute van en naar de Dolhuysbrug heeft veel nieuwe doorkruisingen van OV- en autoverkeer, met name op het gedeelte waar het bestaande fietspad in de Kennemerstraat van 1 naar 2 richtingen wordt aangepast (tussen de Frans Halsstraat en aansluiting op de Rode Loper ter hoogte van de Paul Krugerstraat (Fig 1-3). Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Hierdoor kan de HOV Noord subsidieovereenkomst met de provincie Noord-Holland mogelijk niet worden nagekomen.

Bij de Kennemerstraat – Frans Halsstraat is er een vervlechtingschaos van OV-auto-fietsverkeer (fig. 3). De breedte van het fietspad is ver onder de norm (maximaal 3.0 m waar 4.5 geadviseerd wordt). Uit de overlegmomenten met de Gemeente en Witteveeen/Bos is gebleken **dat de situatie zeer onveilig is door het uitwijken van de achterkant van een tegemoetkomende bus,** omdat de afstand tussen het fietspad en de rijbaan met bussen minimaal is (bus rijdt in noord-zuid richting en NIEUWE stroom zuid-noord fietsers komen dicht bij HOV rijbaan te rijden). Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede en conflicteert mogelijk met de afspraken die de gemeente met de provincie is aangegaan voor het HOV traject Noord.

Bovendien ontstaat er een knooppunt/onoverzichtelijke situatie als fietsers vanuit noord afslaan richting Frans Halsplein en moeten wachten op tegemoetkomende fietsers (en auto's) uit de fietsstraat (die zich van zuid naar noord verplaatsen).

De huidige oversteekplaats bij het kruispunt Kleverlaan-Schoterweg is de meest veilige oversteek door de aanwezigheid van verkeerslichten, maar ook hier wordt de HOV in beide richtingen gekruist. De wachttijd voor fietsers zal hier langer zijn.

In de huidige situatie wordt er niet gekruist, omdat de fietser al aan de oostzijde van de Schoterweg fietst. Aangezien de fietser op deze kruising niet profiteert van de gunstige verkeerlichtafstelling voor de HOV (tweemaal groen per cyclus), bestaat de kans dat fietsers kiezen voor de twee oversteken zonder

verkeerslichten (Vroomstraat en Paul Krugerstraat, Fig. 1 en 2). Dit is potentieel onveiliger en zal mogelijk conflicterend zijn met de HOV Noord Overeenkomst.(3)

.

Nieuwe gevaarlijke kruisingen

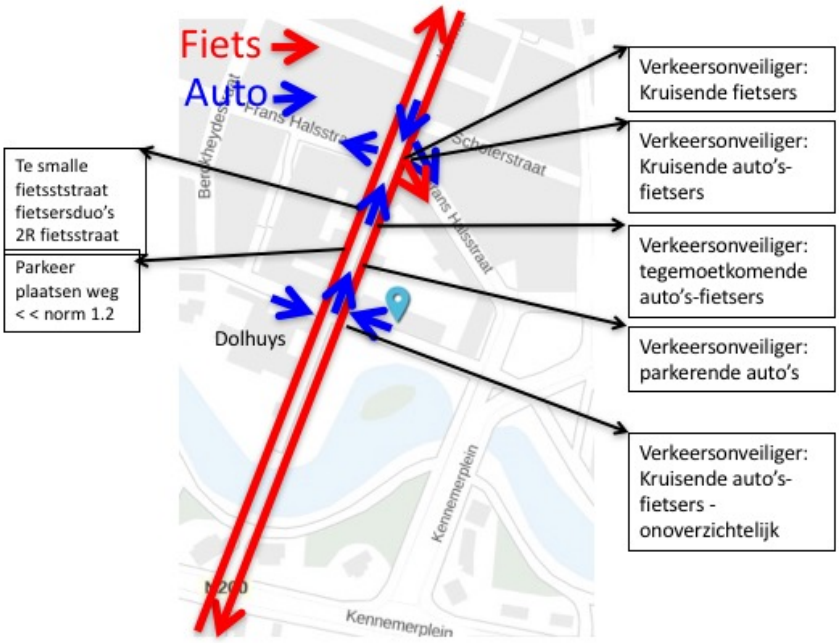
De nieuwe kruising met de Schotersingel is onoverzichtelijker dan de huidige kruising door de aanwezigheid van twee blinde muren en daardoor geen overzichtelijk zicht voor de fietser (Schotersingel 19 en Dolhuys).

Aan comfort en veiligheidscriterium wordt niet voldaan

In de variantenstudie 2012 wordt beschreven dat "het fietspad krijgt, gezien de verwachte hoge intensiteiten, een breedte van **minimaal 3,5m** met een aanliggend trottoir met een breedte van minimaal 2m".(4) Dit wordt niet gehaald in de Kennemerstraat vlakbij de bocht in de Frans Halsstraat. De maximale breedte van de gevel tot aan de weg op het smalste stuk bedraagt circa **4.05 meter** , waarbij bovenstaande bij lange na niet wordt gehaald. De CROW-normering schrijft een fietspadbreedte van 3.5-4.00 meter voor (tweerichtingsverkeer, spits > 100 /uur).

Zoals uitgebreid beschreven in het document *"Kennemerstraat fietsstraat: oplossing of nieuw knelpunt"* is het aannemelijk dat een fiets**pad** (waar fietsers gescheiden zijn van voertuigen, zoals in de huidige situatie) veiliger is dan een fiets**straat** waar voertuigen en fietsers niet gescheiden zijn (Fig. 4 en 5).

Fig. 4 Vervlechting fiets / autoverkeer Kennemerstraat / fietsstraat



Samenvattend, de beschikbare breedte van de fietsroute is te smal bij:

1. Gedeelte Kennemerstraat (nabij Frans Halstraat) waar de breedte 3.5 m. alleen mogelijk is als er geen voetpad wordt aangelegd of wanneer de 'schrikruimte van 0,75m niet in acht wordt genomen (Fig. 6).
2. De fietsstraat in de Kennemerstraat, waar de rijloper breedte in het 2012 Plan 3.0 meter is. Deze 3.0 meter brede rijloper zou dan ook nog een gedeeld worden met auto's (Plan 2012).

Veiligheidsbedreigende factoren in de Bolwerken

Aan de zuidoever is de verkeersveiligheid in het gevaar door wandelaars op kruisende wandelpaden.

Aan de noordzijde rondom het Dolhuys is de verkeersveiligheid in het gevaar door spelende kinderen, bezoekers van het Dolhuysterras en wandelaars op kruisende wandelpaden (Fig. 5).

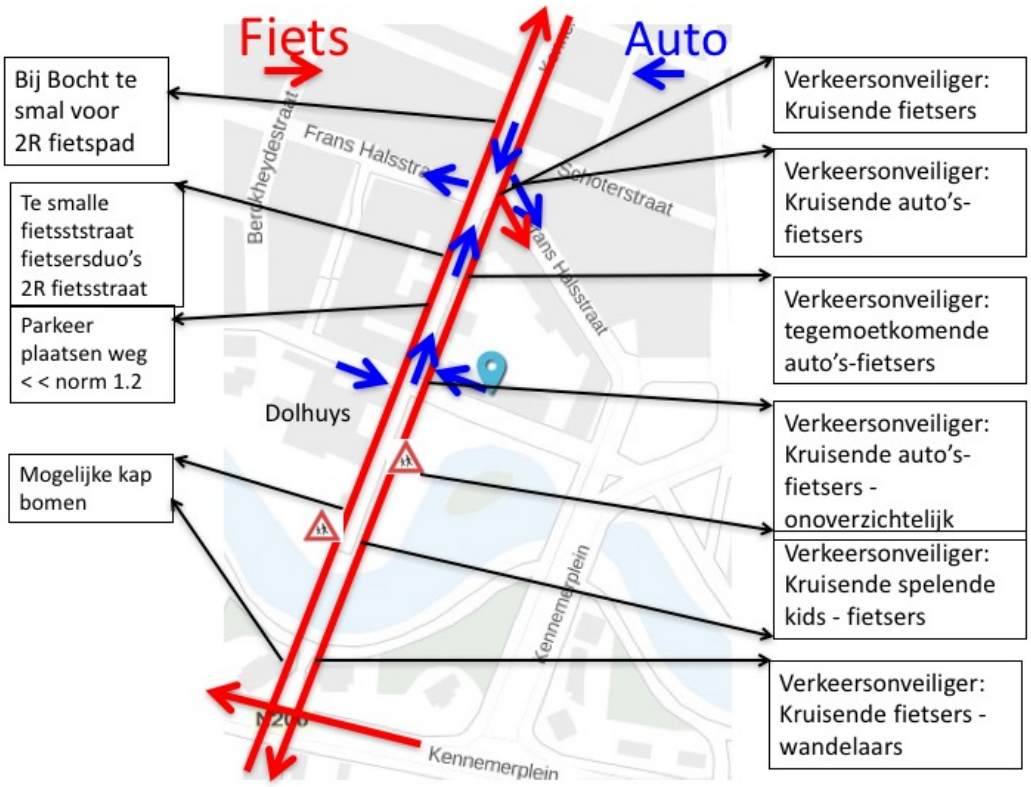


Fig. 5. Consequenties voor de realisatie van een fietsbrug over de Schotersingel en inrichting van de Kennemerstraat als fietsstraat.

Kwaliteit fietsvoorziening

Fietspad

In een deel van de Kennemerstraat wordt de CROW norm van 3.5 m. fietspadbreedte niet gehaald. Zoals beschreven de *Informatienota Rode Loper Noord* "dit (lees: een breedte van slechts 3.0 m.) gaat echter ten koste van de kwaliteit, en is gelet op de grote fietsstromen eigenlijk ongewenst."(1,4)

We betwijfelen of zelfs de maximale breedte van 3.0 m. wel mogelijk is. In de huidige situatie is de breedte van de gevel tot aan de weg op het smalle gedeelte circa 4.05 m (inclusief trottoir, schrikstrook, stoeprand). Het aanleggen van zelfs een fietsstrook van 3.0 m. breed gaat dus ten koste van ofwel het trottoir ofwel de schrikstrook en blijft onder de CROW norm van 3.5 m.

Fig. 6. Dwarsdoorsnede uit 2012, waarbij het fietspad een breedte krijgt van 3.0 m. Dit is onder de CROW norm (3.5 m.) en komt de verkeersveiligheid niet te goede. **In de huidige situatie is de breedte van de gevel tot aan de weg circa 4.05 m, waarbij de breedte van 3.0 m. nog meer in het gedrang komt.**

Fietsstraat

In het 2012 document wordt een breedte van de fietsstraat van 3.9 m. weergegeven (doorsnede 3 en 4). Hiermee wordt de CROW Fietsberaad norm van 4.6 m. niet gehaald. Dit is van invloed op de kwaliteit van deze fietsvoorziening en biedt geen veilige ruimte voor fietsersduo's.

Parkeerplaatsen Kennemerstraat

Uit overleg is gebleken dat de helft (14 parkeerplaatsen) verdwijnen en op termijn mogelijk zelfs alle 28 parkeerplaatsen.[7] Dit houdt in dat er met behoud van de 2 betaalde bezoekers parkeerplaatsen, aanvankelijk 12 parkeerplaatsen overblijven voor de bewoners; **0.5 parkeerplaats per woning over (norm is 1.2, zie onderstaand)**. Bij opheffen van de 2 betaalde bezoekers parkeerplaatsen wordt het **0.58 parkeerplaats per woning** (norm 1.2). Het totaal aantal huisnummers aan de fietsstraat is 26, waarvan 2 bedrijfslocaties (zie onderstaande figuur).

Volgens het stappenplan om eventueel geheel of gedeeltelijk vrijstelling te krijgen voor de geldende parkeernorm, is er een mogelijkheid tot "plekken te kopen of te huren" (Regels uit Haarlemse Bouwverordening (nr. 54 / 1 oktober 2010), Parkeernormen Gemeente Haarlem 2015"). De optie om bewoners van de Kennemerstraat gratis te laten **parkeren in de parkeergarage Cronje is al eens in de Commissie Beheer geopperd.**

Praktische consequentie is dat een bewoner van de Kennmerstraat dan **900-1000 meter moet rijden om de parkeerplaats in de Cronje parkeergarage te bereiken** (kortste route: Kennemerstraat-Frans Halsstraat-Frans Halsplein-Schoterweg-Kleverlaan), waarbij het grootste gedeelte wordt afgelegd over het HOV-traject.

We kunnen niet overzien of deze extra verkeerstroom in strijd is met:

A. De realisatieovereenkomst HOV Noord (provinciale subsidie), waarin staat beschreven dat "*De Provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat de in het definitieve ontwerp voorgestelde maatregelen op de grens van een 'HOV waardige' situatie zitten. Dat betekent dat aanpassingen aan het ontwerp die de reistijd verlengen, niet bespreekbaar zijn voor de Provincie in het kader van de realisatieovereenkomst en de te verstrekken subsidie.*"

De doelstellingen in het HVVP Haarlem: (1) Leefbaarheid - Minder verkeer in de wijk en Bereikbaarheid leefbaar en veilig, (2) Bereikbaarheid - Verbetering van de doorstroming van de bus en de afwikkeling van de auto op het huidige niveau handhaven.

Referenties

1. **P de Weerd. Informatienota Rode Loper - B & W-vergadering van 26 juni 2012. 2012/142550. 2012;**

2. **APPM en Goudappel Coffen. HOV-Noord Haarlem - Definitief ontwerp. 20 juni 2017;**

3. **Wesseling, G.F. en Bosma, S. Het aangaan van de realisatie overeenkomst voor het project HOV Noord. Collegebesluit. 21 juni 2017;**

4. **Geen vermelding auteur. Variantenstudie en standpuntbepaling Rode Loper Noord. 27 augustus 2012;**

II. Fietsstraat in de Kennemerstraat

Een serieuzer knelpunt dan beschreven

Samenvatting

Op basis van het variantenstudie 2012 en overlegmomenten is een analyse gemaakt van de consequenties van de mogelijke herinrichting van de Kennemerstraat als fietsstraat, waarbij de rijroute wordt gedeeld door fietsers en automobilisten. Hierbij wordt afgeweken van het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVPP) om autoverkeer te weren op fietsroutes.

Er wordt ook afgeweken van de aanbevelingen van onder andere CROW Fietsberaad en gerenommeerd adviesbureau Goudappel Coffeng op minimaal drie punten:

1. Wegdek fietsstraat mag niet uit klinkers bestaan (wethouder Sikkema beschrijft klinkers)
2. Breedte van een fietsstraat voor fietsersduo's is 4,6 m (plan 3,9 m, waarvan 3.0 m. rijloper)
3. Breedte voor een parkeervak is 2,2 tot 2,5 meter (plan 1,8 m).

De aanbevolen breedte is 4,6 m. voor: (1) zeer hoge fietsintensiteit, zoals bij de Rode Loper en (2) 1-richting autoverkeer met fietsersduo's, zodat het geschikt is voor ouders met kinderen en scholieren.

Het is aannemelijk dat een fietspad (waar fietsers gescheiden zijn van auto's, zoals in de huidige situatie) veiliger is dan een fietsstraat waar auto's en fietsers 1 rijloper gaan delen.

Op basis van onder andere recent Nederlands wetenschappelijk onderzoek en beschikbare literatuur, zijn daarnaast nog tien potentiele risicofactoren voor de verkeersveiligheid geïdentificeerd:

1. Auto's die in en uit parkeren in (te) smalle parkeervakken aan beide zijden van de straat
2. Openslaande deuren van geparkeerde auto's en uitstappende inzittenden (waaronder kinderen en minder-validen)
3. De breedte van de fietsstraat is ruim onder de aanbevolen breedte voor fietsersduo's (4,6 meter), zoals ouders met jonge kinderen en scholieren
4. Auto-achter fiets situaties
5. Passerende auto's
6. Invoegende fietsers vanuit de twee hofjes (> 100 bewoners) in de Kennemerstraat
7. Tegemoetkomende vrachtauto's die bedrijven en particulieren bevoorraden
8. V**oorspelbaarheid van het wegverloop is bij een heel korte fietsstraat niet optimaal (overgang fietspad zonder auto's naar fietsstraat met auto's en vervolgens weer naar fietspad)**
9. De snelheid van motorauto's is te hoog in fietsstraten (TU Delft: V85 > 30 km/uur)
10. De snelheid van scooters is te hoog (TU Delft: groot aantal bromfietsers rijdt harder dan 45 km/uur).

Het verdwijnen van 14 parkeerplaatsen leidt tot 0.58 parkeerplaatsen per woning in de Kennemerstraat (norm is 1.2). "). Het alternatief om te parkeren in de Cronje garage betekent dat de bewoner **900-1000 meter moet rijden**, waarbij het grootste gedeelte wordt afgelegd over het HOV-traject.

De beschreven deviaties van HVVP-beleid, deviaties van aanbevelingen CROW Fietsberaad, aanbevolen breedte van de fietsstraat en geïdentificeerde risicofactoren voor de verkeersveiligheid tonen aan dat **de herinrichting van de Kennemerstraat als fietsstraat geen oplossing is, maar een nieuw knelpunt wordt.**

Achtergrond

In de variantennota's 2012 en 2018 wordt geopteerd voor een fietsstraat in de Kennemerstraat.[1] De lengte van de Kennemerstraat is <150 meter en daarmee **veel korter dan de bestaande fietsstraten** in Nederland (volgens de bij ons beschikbare informatie zelfs de kortste). Hierdoor worden de Duurzaam Veilig-principes "voorspelbaarheid" en "herkenbaarheid" van de fietsstraat bedreigd.

Past het binnen de HVVP?

In het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP) krijgen **'zwakkere' verkeerdeelnemers (scholieren, mindervaliden)** extra aandacht.[2] Met name in de spits is het voor de categorie fietsers "zwakkere en jonge scholieren" uit de hofjes van de Kennemerstraat een uitdaging om tussen de geparkeerde auto's en twee richtingen colonne van fietsers een veilige toegang te krijgen tot de fietsstraat. De gemiddelde fietssnelheid in een Nederlandse fietsstraat is 18 km/uur.[3]

Meer dan 100 bewoners hebben via een hofje/binnenplaats toegang tot de te plannen fietsstraat: (1) aan de oostzijde zijn dat bewoners van de Kennemerstraat, Schotersingel, Frans Halsplein en Frans Halsstraat, (2) aan de westzijde zijn dat de bewoners van de Kennemerstraat.

Aan de HVVP beleidsmatige inspanning om **autoverkeer te weren op fietsroutes** (blz.33) wordt in de huidige route via de Frans Halsstraat voldaan. Vervanging van deze route door een route waar **autoverkeer wordt toegelaten** op de fietsroute **is in strijd met de HVVP**.

De huidige route via de Frans Halsstraat voldoet beter aan de HVVP beleidsmatige inspanning "Fietsers krijgen prioriteit bij VRI's, mits de **doorstroming van de auto** en het OV **niet wordt gehinderd**". In een fietsstraat wordt de doorstroming van autoverkeer gehinderd.

De stelling in het HVVP dat "***binnen de verkeersruimte is de voetganger vaak het ondergeschoven kindje***" is, zien we terug in de herinrichting van de Kennemerstraat. Het HVVP uitgangspunt "dat voetgangers waar mogelijk een vrije doorloopruimte krijgen toebemeten van minimaal 1,5 m breedte" wordt niet gehaald in het plan. De HVVP 'voetgangerstoets' wordt niet beschreven in het plan.

Conclusie: Er wordt afgeweken van het Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVPP) om autoverkeer te weren op fietsroutes.

Wordt er voldaan aan de aanbevolen afmetingen?

Rijbaanbreedte en wegdek fietsstraat

De Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek (CROW) Fietsberaad en Goudappel Coffeng (adviesbureau die ook gemeenten adviseert, waaronder Haarlem) beschrijven de minimale breedte van fietsstraten: Een **smalle fietsstraat** heeft een rijbaanbreedte (=rijloper (3,00-3,50 m) plus rabbatstrook (0,3-0,6 m) van **3.7 tot 4.2** m en 1 rijstrook, waarbij het **wegdek NOOIT uit klinkers mag bestaan** [4,5] **en** wordt uitgevoerd in strak rood asfalt.[6] Wethouder Sikkema schrijft in haar brief aan de commissie Beheer dat de Kennemerstraat is aangeduid als een woonstraat met fietsroute smal…., rijweg moet worden uitgevoerd is strengpersklinkers.[7]

Smalle fietsstraten (3.7-4.2, in het 2018 plan 3.9 m.) zijn alleen geschikt voor zeer lage I-auto (1-richting autoverkeer), omdat automobilisten fietsers niet kunnen inhalen bij fietsers uit tegenrichting. Er bestaat een kans op hinder en kritische situaties als automobilist een fietser duo wil inhalen (potentieel verkeersrisico). [5]

In het huidige plan is de breedte van de fietsstraat (3.0 meter rijstrook en rabatstroken van 2*0.45 m) **net binnen de aanbevolen afmetingen voor een smalle fietsstraat** (3.7-4.2m) en ruim onder de norm brede fietsstraat. Een brede fietsstraat heeft een rijbaanbreedte van 5.4 tot 7.2 meter met twee rijlopers (toegepast richting Hema in Haarlem-Centrum).

Bij een rijbaanbreedte van 3.9 meter (huidig plan) **is er geen ruimte voor fietsersduo's,** zoals een ouder met jong kind en naast elkaar fietsende scholieren. Dit is een **verslechtering van de huidige situatie**.

De aanbevolen rijbaanbreedte is 4.6 m. voor:

- **Zeer hoge fietsintensiteit, zoals bij de huidige omvang en door de Gemeente verwachte groei van het fietsverkeer via de Rode Loper.** [5]
- **1-richting autoverkeer en fietsersduo'.** [5]

De smalle inrichting van de fietsstraat ontmoedigt automobilist wellicht om in het halen, maar het juridisch kader ontbreekt om een inhaalverbod in te stellen in een fietsstraat.

Conclusie: Er wordt niet voldaan aan de aanbevolen rijbaanbreedte van 4.6 m waardoor er geen ruimte voor fietsersduo's is (zoals ouders met jonge kinderen – zwakkere verkeersdeelnemers).

Parkeren en Parkeerbreedte (parkeren Kennemerstraat)

De aanbevolen breedte (Goudappel Coffeng & CROW- Fietsberaad) voor een parkeervak in een fietsstraat is 2.2 tot 2.5 meter.[5] Om te stimuleren dat automobilisten goed gebruik maken van de parkeervoorzieningen, kan het parkeervak voorzien worden van een schrikstrook van 0.2 tot 0.5 meter.[5]

Uit het onderzoek van Delbressine (2013) blijkt dat bij **parkerende auto's de verkeersveiligheid van fietsers bedreigd wordt door openslaande autodeuren**.[3] Uit dat onderzoek is verder gebleken dat bij laden en lossen soms op de rijstrook wordt geparkeerd, waarbij het zicht voor de fietser verminderd en er conflicten ontstonden.[3] Uit overlegmomenten en de 2012 varaintenstudie is gebleken dat er een voorkeur is voor een te smalle parkeervakbreedte van 1.85 m. aangehouden (doorsnede 3 en 4).

Conclusie: Er wordt niet voldaan aan de voorgeschreven breedte van de parkeervakken. De verkeersveiligheid wordt bedreigd door openslaande deuren bij parkerende auto's.[3]

Trottoirbreedte

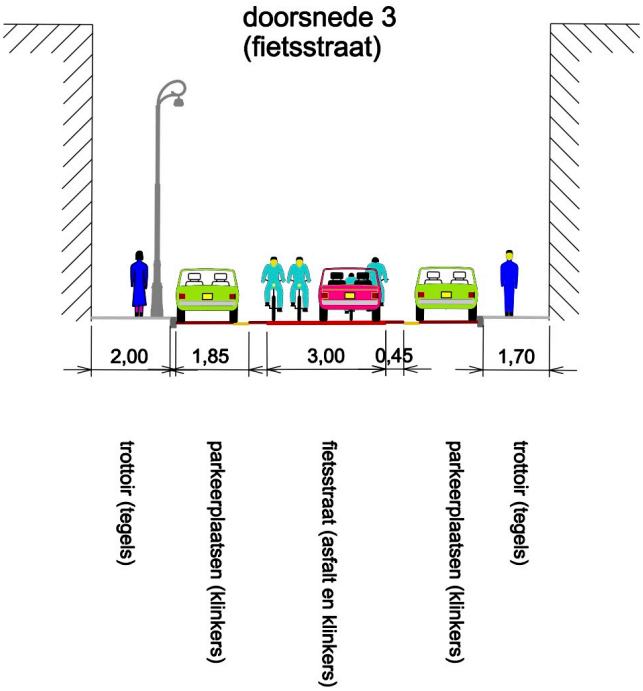
In ASVV2012 wordt als maatvoering voor de trottoirbreedte > 1.8 m vermeld. Dit komt overeen met de recente richtlijn Bouw Advies Toegankelijkheid (BAT.[10] Een voetpad dat gebruikt wordt door mensen met een rollator, rolstoel of scoot mobiel wordt gebruikt, is bij voorkeur breder dan 2,4 m maar tenminste 1,8 meter breed (exclusief de trottoirband).[10]

Er wordt voor de Kennemerstraat daarvan afgeweken (groot deel 1,78 m; 1,70 m. en 1,48 m.).

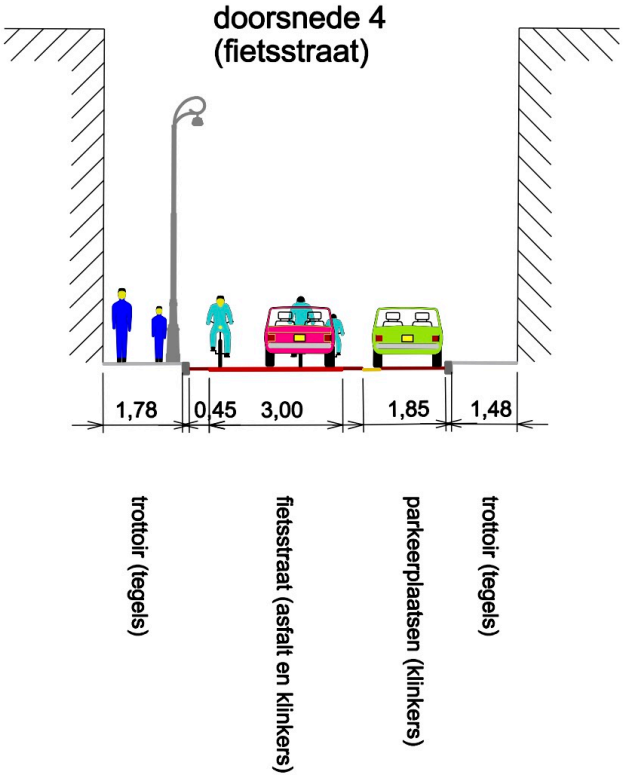
Conclusie: Met de smalle trottoirbreedtes wordt onvoldoende rekening gehouden met mensen met een rollator, rolstoel of scoot mobiel.

Doorsnede 3: Gemodificeerde schets Gemeente Haarlem.[11] Noordzijde fietsstraat Kennemerstraat (beiderzijds parkeervakken):

De voorgestelde breedte van 3.9 m. (3.0 m. rijloper en 0.45 rabatstrook) van de fietsstraat is nabij CROW Fietsberaad ondergrens (3,7m.-4,2m.), maar **biedt geen ruimte aan fietsersduo's (CROW: 4,6m voor fietsersduo's), waaronder zwakkere verkeersdeelnemers als ouders met jonge kinderen en scholieren.**[5] De voorgestelde breedte van parkeervakken aan beide zijden van de straat (1.85 m, inclusief schrikstrook) is ruim lager dan de aanbevolen breedte (2,2-2,5 meter, exclusief 0,2-0,5 m schrikstrook),[5] waardoor de **verkeersveiligheid bedreigd** wordt door openslaande deuren bij parkerende auto's en uitstappende inzittenden. De voetpadbreedte **is lager dan de BAT richtlijn** (>1,8 m) en benadert *niet* de voorkeurbreedte van 2,4 m voor **mensen met een rollator, rolstoel of scoot mobiel**.



Doorsnede 4: Gemodificeerde schets Gemeente Haarlem.[11] Centrumzijde fietsstraat Kennemerstraat (1 zijde parkeervakken), waarbij aan 1 zijde parkeervakken verdwijnen.



Is het een veilige route?

Het is aannemelijk dat een fietspad (waar fietsers gescheiden zijn van auto's, zoals in de huidige situatie) veiliger is dan een fietsstraat waar auto's (1 richting) en fietsers (2 richtingen) 1 rijloper delen (plan

Kennemerstraat).

Tien potentiele risicofactoren voor de verkeersveiligheid

Tien potentiele risicofactoren voor de verkeersveiligheid zijn (ten opzichte van een fietspad waar geen auto's worden toegelaten):

1. Auto's die in en uit parkeren in een smalle fietsstraat waar in de spits veel fietsers passeren.
2. Openslaande deuren van geparkeerde auto's en uitstappende inzittenden (waaronder ook kinderen en minder-validen)
3. De breedte van de fietsstraat is ruim onder de aanbevolen breedte (3,9 versus 4,6 meter) voor fietsersduo's. Dit treft onder andere ouders met jonge kinderen en scholieren (fietsen graag naast elkaar).
4. Auto-achter fiets situaties (zie onderstaand de resultaten van empirisch onderzoek)
5. Passerende auto's (zie onderstaand de resultaten van empirisch onderzoek)
6. Invoegende fietsers vanuit de hofjes aan de oostzijde en westzijde van de Kennemerstraat .. (zie bovenstaand 'zwakkere' verkeersdeelnemers (scholieren, mindervaliden – toegang vanuit "achterom" en hofjes")
7. Tegemoetkomende vrachtauto's die bedrijven en particulieren (o.a. bezorgdiensten etc.) Kennemerstraat bevoorraden.
8. **Voorspelbaarheid fietsstraat is bij een heel korte fietsstraat niet optimaal, omdat de weggebruikers binnen 150 meter wisselen van een (1) rijweg (auto)/fietspad – (2) fietsstraat – (3) rijweg (auto)/fietspad**
9. De snelheid van motorauto's is te hoog in fietsstraten blijkt uit onderzoek van de TU Delft (V85 > 30 km/uur)
10. De snelheid van scooters is te hoog in fietsstraten blijkt uit onderzoek van de TU Delft (grote groep bromfietsers rijdt harder dan 45 km/uur)

Ad 1 en 2. Volgens een recente studie van Delbressine is er een **gevaar voor verkeersveiligheid** bij parkerende auto's en laad/lossen (zie onderstaand).[3] Andriesse en van Boggelen (2016) benadrukken dat "wanneer er veelvuldig geparkeerd en gestopt wordt op de rijbaan, kan dit het comfort en de veiligheid voor fietsers ernstig aantasten" en adviseren zij "en parkeervak is 2,2 tot 2,5 meter". In het huidige plan wordt hier niet aan voldaan. Breedte van de parkeervakken (1.85 m, inclusief schrikstrook) in het plan is onder de norm (2,2-2,5 meter, exclusief 0,2-0,5 m schrikstrook).[5]

Ad 3. Zie blz. 4

.

Ad 4 en 5. Recent hebben Godefrooij en Hulshof (2017), met participatie van Rijkswaterstaat WVL en CROW Fietsberaad, empirisch onderzoek uitgevoerd naar de toepassingsmogelijkheden van fietsstraten.[12]

1. Oordeel experts

Middels camera observaties zijn 258 situaties beoordeeld door een panel van fietsexperts. Zeven fietsexperts hebben, ieder voor zich, een deskundig oordeel gegeven over het functioneren van de straat op dát moment. De experts hebben elk filmpje bekeken en een oordeel gegeven over het functioneren van de straat gedurende die minuut. Dit deden zij op een 5-puntsschaal, Een 1 staat daarbij voor "onacceptabel, dit is verkeerskundig gezien niet verantwoord" en een 5 staat voor "dit functioneert uitstekend".

Passerende auto:

De interactie fiets met passerende auto is als volgt beoordeeld: In meer dan de helft van de gevallen is er sprake van aangepast gedrag, zoals een fietser die een klein beetje ruimte maakt, maar zonder dat daarbij sprake is van echte hinder of onveiligheid. In circa 8% van de gevallen is wel sprake van hinder, bijvoorbeeld doordat een voertuig met hoge snelheid of op korte afstand passeert.[12]

Auto-achter-fiets en kwalificatie veiligheid (zoals te verwachten is in de Kennemerstraat waar de auto's in noordelijke richting rijden over de fietsstraat):

Van de situaties waarbij een motorvoertuig achter een (duo)fietser bleef hangen, reed in **33% van de gevallen reed een voertuig echter dicht achter de fietser(s**), waardoor fietsers zich (volgens de verkeersexperts) **onveilig** zouden kunnen voelen. In **3%** van de gevallen was sprake van een **objectief gevaarlijke situatie**, waarbij een auto hard remde achter een fietser.[12]

2. Oordeel gebruikers

Het oordeel van fietsers over de verkeersveiligheid van de rit die ze zojuist hadden gemaakt in de betreffende fietsstraat is beoordeeld op een 10 punts-schaal (rapportcijfer score). Opvallend was dat **10% de veiligheid als onvoldoende scoorde** (score <6) en de gemiddelde score 7.1 was. [12]

Ad 6. Het Duurzaam Veilig-principe 'functionaliteit' stelt dat straten slechts één enkele functie mogen hebben. Een fietsstraat wordt volgens Duurzaam Veilig gecategoriseerd als 'erftoegangsweg'. Dat betekent dat toegang verlenen tot de aan de straat grenzende percelen de hoofdfunctie van de fietsstraat is. Voor motorauto's is deze stelling waar, maar voor fietsers ligt dit genuanceerder. Een fietsstraat is in de regel onderdeel van een hoofdfietsroute binnen het stedelijk fietsnetwerk. De fietsstraat vervult in dat netwerk een stroomfunctie voor een grote groep fietsers.

Door de mix van stroom- en toegangsfuncties (met invoegende fietsers vanuit de achterom en hofjes Kennemerstraat) op fietsstraten, wordt mogelijk niet voldaan fietsstraten aan het functionaliteitsprincipe. Met invoegende fietsers uit hofje en achterom wordt in het plan geen rekening mee gehouden.

Ad 7. Tegemoetkomende vrachtauto's die bedrijven en particulieren in de Kennemerstraat bevoorraden. De maximale breedte van een vrachtauto bedraagt 2,6 m (EU-richtlijn), waardoor er weinig ruimte overblijft voor fietsers (potentieel gevaarlijk).

Ad 8. Het principe 'voorspelbaarheid' stelt dat een herkenbaar wegontwerp bijdraagt aan de voorspelbaarheid van het wegverloop en het rijgedrag van de weggebruiker. Het is daarom belangrijk dat fietsstraten als zodanig herkenbaar zijn voor alle gebruikers. De herkenbaarheid van fietsstraten schiet echter om diverse redenen te kort.[6] We verwachten dat vanwege de geringe lengte van de beoogde fietsstraat (veel korter dan andere fietsstraten) de voorspelbaarheid niet optimaal is en van invloed kan zijn op de verkeersveiligheid.

Ad 9. De resultaten van de verkeerstellingen op Nederlandse fietsstraten tonen op fietsstraten een **V85-snelheid van motorauto's boven de 30 km/uur**.[6] Opvallend is dat zelfs met een smal profiel, de V85 op de fietsstraten nog te hoog is.[6]

Ad 10. Niet alleen de snelheid van motorauto's is een probleem op fietsstraten, maar ook de snelheid van bromfietsers. **Een grote groep bromfietsers rijdt harder dan 45 km/uur** op de fietsstraat en is daarmee een serieus gevaar voor fietsers op de fietsstraat.[6] Er is nog geen onderzoek verricht naar het verkeersrisico van E-bikes in fietsstraten.

Conclusie verkeersveiligheid

***Een nieuwe fietsstraat waar auto's en fietsers de rijloper delen is onveiliger dan de huidige route waar fietsers gescheiden zijn van auto's (fietspad)*.**

Overzicht woningen aan de Kennemerstraat /fietsstraat. Er zijn 26 huisnummers: 1, 3 (bedrijf niet meegeteld), 5, 7, 9a-h (hofje westzijde: 8 maal), 11, 11a, 11b 13, 13a, 13b, 15 (bedrijf niet meegeteld), 2, 2A (hofje oostzijde), 4, 6, 18, 20, 22 (Bron: www.bgtviewer.nl).

Referenties

1. Gemeente Haarlem (geen vermelding auteur). Variantenstudie en standpuntbepaling Rode Loper Noord Vrs.02. (2012).
2. J. Bakker. Actualisatie Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP). *Actual. Haarlems Verkeer En Vervoer Plan HVVP* (2009).
3. Rick Delbressine. The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands - Master Thesis. *Traffic Saf. Bicycle Str. Neth.* The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands (2013).
4. Rico Andriesse (Goudappel Coffeng), Robert Hulshof & (CROW). Fietsstraten, de introductie voorbij. *Natl. Verkeerskundecongres 2016* (2016).
5. Rico Andriesse (Goudappel Coffeng) en Otto van Boggelen (CROW- Fietsberaad). Discussienotitie fietsstraten binnen de kom. (2016).
6. Erik Mansvelder, Grontmij Rick Delbressine, TU Delft & Atze Dijkstra, SWOV. Hoe verkeersveilig zijn fietsstraten? (VK 7/2013). (2013).
7. C-Y Sikkema. Informatie brief Dolhuysbrug en herinrichting Kennemerstraat. *Comm. Beheer* (2017).
8. Rico Andriesse, Goudappel Coffeng en Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners. *Fietsstraten in hoofdfietsroutes. Toepassingen in de praktijk*.
9. G. Schermers, A. Stelling, C.W.A.E. Duivenvoorden. Maatgevende normen in de Nederlandse richtlijnen voor wegontwerp. *Sticht. Wet. Onderz. Verkeersveiligh. SWOV* (2014).
10. J.J.M. Haug & F.Schuurman. Voetpaden voor iedereen. *Bouw Advies Toegankelijkh.* (2017).
11. B. Hol. *Oplegvel Collegebesluit. Resultaten participatie Rode Loper Noord meenemen in procedure Schotersingelbrug*. (2010).
12. Hans Godefrooij, (DTV Consultants), Robert Hulshof & (CROW-Fietsberaad). Toepassingsmogelijkheden Fietsstraten. (2017).