

Reactie van Fietsersbond op Memo “Technische beantwoording inrichting Rollandslaan” (Rob Stuij)



**Gemeente
Haarlem**

Memo

Technische beantwoording inrichting Rollandslaan
– naar aanleiding van motie ‘Ruimte voor
rijwielrijders én afremmen van auto’s op de
Rollandslaan’ n.a.v. commissie Beheer 3-9-2020

Aan	Commissie beheer
Datum	19 oktober 2020
Onderwerp	Technische beantwoording inrichting Rollandslaan - naar aanleiding van ‘Ruimte voor rijwielrijders én afremmen van auto’s op de Rollandslaan’

In de motie is een aantal maatvoeringen van het CROW niet juist overgenomen dan wel niet juist gehanteerd/geïnterpreteerd. Het CROW hanteert twee soorten profielen: het ‘minimaal profiel’ en het ‘ideaal profiel’, waarbij ideaal profiel niet per se gelijk is aan de beste oplossing. Het CROW maakt bijvoorbeeld een kanttekening voor het ideaal profiel: bij een lage intensiteit van het autoverkeer is een hoge snelheid mogelijk.

Zodoende is bij de maatvoeringen in het voorlopig ontwerp van de Rollandslaan uitgegaan van het ‘minimaal profiel’.

Bij het ontbreken van tegemoetkomend verkeer kunnen auto’s bij iedere breedte (te) hard rijden. Snelheid afremmen doe je met fysieke snelheidsremmers en niet door fietsers als remmende factor te misbruiken. Bovendien is er bij meer dan 3000 auto’s per etmaal geen sprake van lage intensiteit

Waarom geen rode asfalt fietsstrook

1. ‘Grijze wegen’ en verkeersveiligheid

Met het inzetten van asfalt stroken worden er elementen toegepast die horen bij ‘grijze wegen’. Fietsstroken zijn niet passend in een gebied met een 30 km per uur regime. In het aankomende verkeersveiligheid beleid wordt er op gestuurd dit niet te doen. Daarnaast nodigt een breder profiel uit tot harder rijden. Actueel zijn de Engelandlaan en de Nagtzaamstraat waar de snelheid een probleem is. Tot slot zal de automobilist zich uitgenodigd voelen over het asfalt te gaan rijden, dicht langs de portieren van de geparkeerde auto’s waar ook voetgangers wachten om over te steken.

Een 50km weg met fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden, dat is een grijze weg.

Toepassen van fietsstroken op 30km wegen is door het CROW volledig gelegitimeerd (en is zelfs subsidiabel):

“...Een wegvak dat deel uitmaakt van het hoofdfietsnetwerk moet meer fietskwaliteit en comfort bieden dan een wegvak dat slechts door enkele fietsers wordt gebruikt: in de vorm van een fietsstrook”

Bovendien, naarmate de intensiteiten hoger worden, leidt een krap/minimaal profiel (4.80m breed) tot meer irritatie bij automobilisten en uiteindelijk tot onverantwoorde inhaalmanoeuvres met meer ontmoetingen/conflicten tussen auto’s en fietsers. Fietsers worden richting geparkeerde auto’s gedwongen cq op korte afstand ingehaald. Een ruim/ideaal profiel (5.80m breed) zorgt ervoor dat

twijfelsituaties worden voorkomen. Elkaar tegemoetkomende auto's zullen bij het passeren sowieso dicht langs de portieren (spiegels) van geparkeerde auto's moeten rijden.

De vergelijking met de Engelandlaan en de Nagtzaamstraat is "appels & peren". Beide zijn 7 meter breed, verharding volledig in asfalt, kaarsrecht, voorrang bij de zijstraten en zonder snelheidsremmers...

2. Beeldkwaliteit

Bij iedere kruising dienen de fietsstroken te worden onderbroken. Het toepassen van rode asfalt fietsstroken levert zodoende geen fraai en rustig wegbeeld op. In het voorlopig ontwerp is met de vernsmalling van de rijbaan ruimte gevonden voor extra groen. Dat kan met dit profiel niet gerealiseerd worden.

Stedenbouwkundigen hebben altijd bezwaar tegen rood asfalt. De rijbaan heeft de bestemming verkeer dus is het legitiem om binnen die grenzen naar een veilige oplossing te zoeken.

3. Kosten en beheer

Asfaltstroken zijn gevoelig voor slijtage en breuk op de overgangen tussen asfalt en klinkers. Dit is op de Ramplaan reeds zichtbaar. Slijtage en breuk op de overgangen maakt de kosten voor het beheer hoger. Tevens worden de uitvoeringskosten hoger door het toepassen van rode asfaltstroken.

De wijk heeft de wens uitgesproken voor een warmtenet. Om in de toekomst het gewenste warmtenet aan te leggen, moet de weg worden opengeboken. Een klinkerverharding is beter en goedkoper te herstellen dan asfalt. Zodoende is het gebruik van asfalt fietsstroken vanuit circulair en economisch oogpunt (kapitaalvernietiging van asfalt) niet wenselijk.

Overgangen tussen asfalt en klinkers liggen overal in Haarlem. Op de Rollandslaan bij de zijstraten en tussen de rijbaan en de parkeervakken. Voor een aannemer met de juiste "skills" mag dat geen enkel probleem vormen. Op o.a. de Albert Schweitzerlaan en de Italielaan liggen ook roodasfalt fietsstroken naast klinkerbestrating. Zie ook bijgaande foto.

Op de Ramplaan zijn door de aannemer eerst de rode asfaltstroken aangelegd en daarna de klinkerbestrating van de rijloper. Daardoor moest hij achteraf corrigeren met een kitrand tussen asfalt en klinkers.



30km zone in Santpoort-zuid met overgang klinkers-roodasfalt

Bij een toekomstig warmtenet en/of vervanging van de riolering moet de bestaande fundering verwijderd worden (deze blijft nu liggen). De fundering bestaat voor een groot deel van de Rollandslaan uit hoogovenslakken. Het verwijderen hiervan is een lastige en kostbare opgave. De kosten van het wegfrezen van een dunne laag rood asfalt zijn daarmee vergeleken “peanuts” .

Ad. 2. Rollandslaan Oostzijde

‘Bij de herinrichting Rollandslaan oostzijde (vijver) uit te gaan van een rijbaanbreedte van 3 meter (inclusief schampstrook), binnen dit profiel fietsstroken van 1,80 meter in rood asfalt en uitvoering van de rest van de weg en de kruisvlakken met zijwegen in klinkers’.

Het voorgestelde profiel van 3m is niet uitvoerbaar gezien de aanwezigheid van het vrachtverkeer. Daarbij voldoet de voorgestelde breedte niet aan de eisen van de nood- en hulpdiensten die de Rollandslaan als invalsroute gebruiken. De minimale breedte is zodoende 3,40m.

De wettelijke maximale breedte van vrachtauto’s is 2.55 meter. Een rijbaan- of rijstrookbreedte van 3.00 meter is heel gebruikelijk. Bovendien vermeldt het HIOR als minimale breedte voor een woonstraat met verkeer in één richting 3.00 meter. Dus wat is het probleem?

Een rijbaanbreedte van 3.40 meter is een kritische maat. Een minimale breedte van 3.40 meter voor een eenrichtingsweg met auto+fiets geldt volgens de CROW richtlijnen bij afwezigheid van naastliggende langspaarvakken. Bij aanwezigheid van parkeervakken, zoals op de Rollandslaan, dient hierbij 0.50 meter schuwafstand opgeteld te worden. In de praktijk betekent het dat bij een breedte van 3.40 meter automobilisten toch gaan inhalen en daarbij fietsers richting de geparkeerde auto’s dwingen en/of fietsers op (te) korte afstand passeren. Onveilig en oncomfortabel voor fietsers.. Volgens de wethouder dienen fietsers “hinderlijk” midden op de weg te gaan rijden. Dat is niet de oplossing. Fietsers dienen volgens het RVV aan de uiterste rechterzijde van de weg te rijden. En het leidt tot irritatie en hufterig gedrag van automobilisten.

Een veilige breedte voor een eenrichtingsweg voor auto+fiets bij aanwezigheid van langspaarvakken is volgens CROW dus minimaal 4.00 meter.

1. Trillingen

Extra drempels zijn mogelijk, maar onwenselijk vanwege mogelijke trillingen, zo blijkt uit trilling onderzoek.

Drempels zijn voor niemand comfortabel. Niet voor automobilisten, niet voor fietsers, niet voor buschauffeurs, niet voor buspassagiers en ook niet voor bewoners. Maar soms zijn ze een noodzakelijk kwaad als het remmen van de snelheid van auto’s de hoogste prioriteit heeft.

2. Openbaar vervoer

De Rollandslaan maakt deel uit van een buslijn. De vervoerder is over het algemeen niet te spreken over het toepassen van drempels in de route.

Klopt, drempels zijn voor Connexxion ongewenst. Uit overleg bij andere projecten is gebleken dat plateau’s voor Connexxion wel acceptabel zijn mits de lengte van de plateau’s groter is dan de lengte van de bussen.

3. Snelheidsverlaging

Versmallingen van de rijbaan waar fietsers omheen kunnen fietsen zijn eveneens mogelijk, maar leveren qua snelheidsverlaging niet zoveel op, een voertuig moet er immers doorheen kunnen. Het aanbrengen van een 'slinger' in de weg levert wel een snelheidsverlaging op. Dit vraagt echter veel ruimte in lengte en breedte die er niet is, de rijbaan is te smal.

Bij door de gemeente in 2015 uitgevoerde snelheidsmetingen bedroeg de V85 34km/h. In het DO zijn snelheidsremmende maatregelen opgenomen in de vorm van chicanes aan weerszijden van de vijver en plateau's bij de zijstraten. Deze maatregelen zouden voldoende moeten zijn voor het afremmen van de snelheid van auto's naar een acceptabele V85 waarde. Rode asfalt fietsstroken zorgen voor een optische versmalling van de weg wat nog een extra bijdrage aan het verlagen van de snelheid zal opleveren. Extra maatregelen lijken dan overbodig.

Participatie

Het voorlopig ontwerp is door 'samen doen' tot stand gekomen, er is een weldoordacht en gedegen participatietraject doorlopen:

- Er is een Participatie en Inspraakplan opgesteld en vastgesteld door de wethouder;
- Er hebben startoverleggen plaatsgevonden met onder meer de Fietsersbond;
- Er is een communicatieplan opgesteld dat is doorlopen;
- Er zijn twee ontwerpessies gehouden over de complexe thema's, waaronder de verkeersveiligheid, in het gebied en alle opmerkingen zijn gewogen en indien mogelijk meegenomen in het ontwerp. De afweging is transparant weergegeven in de ontwerpnota;
- Er is een inloopavond georganiseerd en alle opmerkingen zijn gewogen en indien mogelijk meegenomen in het ontwerp. De afweging is transparant weergegeven in de ontwerpnota;
- Er zijn met diverse partijen 1-op-1-contacten geweest waar ze aangegeven hebben daar behoefte aan te hebben;
- Alle belangengroepen en geïnteresseerden zijn gewezen op de start van de inspraak.

Het beleid, de richtlijnen en alle argumenten zijn tegen elkaar afgewogen en daar zijn redeneerlijnen uit bepaald die gerelateerd zijn aan de projectdoelstellingen. De fietsersbond is op tenminste vier momenten in dit proces actief betrokken. Er is een transparant en herleidbaar proces uitgezet, waar plaats was voor alle belanghebbenden.

Civiele projecten worden uitgevoerd volgens de procedures van de projectafdeling (PCM). De herinrichting van de Rollandslaan valt in de "CATEGORIE 1 VEEL IMPACT". Hierbij wordt in de "INITIATIEFFASE" een startbrief gemaakt door de procesmanager die in concept met de stakeholders wordt overlegd. Dit overleg met de Fietsersbond vond plaats op 18 december 2019. Vervolgens worden in de "DEFINITIEFFASE" door het betrokken Ingenieursbureau de wensen en eisen bij de stakeholders geïnventariseerd. Dit vond plaats in een gezamenlijke bijeenkomst met Bewonerscomite, Wijkraad, Ondernemers en Fietsersbond op 28 januari 2020. In de daarop volgende "ONTWERPFASE" vindt participatie en inspraak plaats, op basis van een schetsontwerp, wat moet leiden tot een VO en vervolgens een DO. In deze fase heeft geen enkel overleg met de Fietsersbond plaats gevonden, noch met de procesmanager van de gemeente, noch met de projectleider van het Ingenieursbureau. In onze zienswijze/reactie op het VO dd 16 juli 2020 hebben wij aangegeven het te betreuren dat we niet in de gelegenheid zijn gesteld te participeren in de ontwerpfase van dit project, zoals procedureel vastgelegd en zoals gebruikelijk bij herinrichtingen. En gevraagd alsnog in de gelegenheid te worden gesteld tot een inhoudelijk overleg over de herinrichting van de Rollandslaan.

Tot op heden hebben wij hierop geen enkele reactie ontvangen.