

B & W-nota

Portefeuille J.J. Visser
Auteur J.F. Sulman
Telefoon 5114930
E-mail: jfsulman@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. BOR 2006/303
Te kopiëren: A/B
B & W-vergadering van

Onderwerp

Ontwerp Kinderhuissingel vrijgeven voor inspraak
Bestuurlijke context

In 2007 worden er diverse onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd op en aan de Kinderhuissingel. Het gaat om het vervangen van het riool, openbare verlichting en de beschoeiing, onderhoud aan het wegdek en de realisatie van een BBB en drainage. Diverse onderhoudsstellposten leveren hier de benodigde middelen voor. E.e.a. is opgenomen in de nota BOR 2005/2881 "Goedkeuring integraal bestedingsvoorstel voor 2006 van de in het IP 2005-2010 opgenomen stellposten en projecten Stadsbeheer". In het kader van "Werk met werk maken" is nu het uitgangspunt om gelijktijdig met de onderhoudswerkzaamheden de Kinderhuissingel te herinrichten tot een GebiedsOntsluitingsweg A.

De Kinderhuissingel is in het HVVP benoemd als een GOW-A. De huidige inrichting komt niet overeen met de inrichtingseisen zoals het HVVP deze stelt aan een GOW-A, zoals vrijliggende fietspaden. Voor de herinrichting is een ontwerp gemaakt waarbij de inrichtingseisen van het HVVP randvoorwaarden waren en waarbij deze randvoorwaarden zo goed mogelijk zijn gewaarborgd. Op enkele punten is een inrichting conform het HVVP niet mogelijk. De beschikbare ruimte is op die punten te beperkt. Vanwege de beperkte ruimte is het noodzakelijk om deels gebruik te maken van het huidige voetpad aan de singelzijde. Vanwege deze reden én het beeld bepalend element van de groenstrook is ervoor gekozen om het fietspad aan de singelzijde dezelfde (klinker) verharding te geven als het bestaande voetpad.

Het ontwerp is in een participatiegroep besproken waarin bewoners, de wijkraad, de fietsersbond en het WEB waren vertegenwoordigd. De punten waarover geen overeenstemming is bereikt zijn benoemd in bijlage B "discussiepunten". Belangrijkste twistpunten zijn de keuze van de verharding van het fietspad aan de singelzijde en het toepassen van fietspaden i.p.v. fietsstroken. Om eind 2006 te kunnen starten met de werkzaamheden zal, in verband met de noodzakelijke voorbereidingstijd, nu gestart moeten worden met de inspraak.

Met het vrijgeven van het ontwerp kan de inspraak worden opgestart. Het ontwerp zal vier weken ter inzage liggen en er wordt een inloop/inspraakavond gehouden. Aanwonenden ontvangen hiervoor een schriftelijke uitnodiging en er wordt een advertentie geplaatst in de stadskrant. Na het sluiten van de inspraaktermijn zal het ontwerp, indien nodig, worden aangepast. Dit ontwerp wordt, samen met een kostenraming, voorgelegd ter definitieve goedkeuring. Verwacht wordt deze nota medio april te kunnen voorleggen.

De totale kosten zijn geraamd op € 2.570.000,- (inclusief 10 % onvoorzien). Deze kosten worden voor een bedrag van minimaal € 2.174.000,- gefinancierd vanuit onderhoudsbudgetten en verder is er overeenstemming met de provincie over een BDU subsidie van € 400.000,-. De onderhoudsbudgetten samen met de subsidie bieden voldoende dekking voor het gehele project.

B&W-besluit:

1. Het college geeft het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Kinderhuissingel (tek. V 3108) vrij voor inspraak.
2. Communicatieparagraaf: De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. De commissie SB ontvangt het besluit van het college ter informatie.

Discussiepunten “Combinatiewerk Kinderhuissingel”.

Het voorlopig ontwerp voor de Kinderhuissingel is tijdens een tweetal bijeenkomsten besproken met een aantal participanten. (wijkraad Garenkokerskade, WEB, Fietsersbond en een bewonersvertegenwoordiging) Voor een groot deel is er overeenstemming over het ontwerp. Op een aantal punten is er echter geen overeenstemming over de gekozen inrichting. De wensen van de participanten komen deels niet overeen met een aantal beleidsuitgangspunten of kunnen niet worden gerealiseerd vanwege de beperkt beschikbare ruimte. Per participant verschillen de wensen, zo is de fietsersbond voorstander van het toepassen van fietspaden en is de bewonersvertegenwoordiging juist een voorstander van fietsstroken. De belangrijkste wensen die niet in het VO zijn opgenomen zijn:

-de wens om brede trottoirs te behouden door het toepassen van fietsstroken i.p.v. fietspaden (Fietsstroken zijn niet in overeenstemming met het HVVP, een GOW-A is voorzien van fietspaden. Binnen de beschikbare ruimte zijn de trottoirs zo breed mogelijk gehouden)

-het toepassen van een fietspad in het gedeelte tussen de Kenaubrug en de Pieter Kiesstraat (Een fietspad aldaar is ook gewenst volgens het HVVP. Gezien de beperkt beschikbare ruimte is dit echter niet mogelijk. Verder versmallen van de rijbaan ter verbreding van de fietsstrook belemmert de doorstroming van het autoverkeer.)

-de wens voor het uitvoeren van het fietspad aan de singelzijde in asfalt i.p.v. klinkers (Het HVVP schrijft voor fietspaden het toepassen van asfalt voor. In het huidige ontwerp zijn echter i.v.m. beeld en relatie met groenstrook en onlangs gerestaureerde Bolwerken klinkers toegepast)

Deze wensen zijn in het overleg van 11 januari 2006 benoemd en als discussiepunten vastgelegd. In de volgende pagina's worden de discussiepunten per participant behandeld en wordt er nader op ingegaan. Eerst wordt echter toegelicht met welke ontwerpuitgangspunten het ontwerp is gemaakt.

Het ontwerp:

De Kinderhuissingel heeft in de huidige situatie een brede rijbaan waarbij het auto en fietsverkeer gemengd zijn. Er wordt deels geparkeerd in parkeerhavens en deels (illegaal) half op het trottoir. De Kinderhuissingel heeft een ontsluitingsfunctie, is één van de tangenten rond het centrum en maakt hierdoor deel uit van de hoofd(verkeers)structuur van de stad. In het HVVP is de Kinderhuissingel dan ook benoemd als een GebiedsOntsluitingsWeg A. Dit is afgeleid van het rijksbeleid “Duurzaam Veilig” evenals de wegingdeling en de maatvoering die bij een functie van gebiedsontsluitingsweg hoort. Het HVVP geeft aan dat een GOW-A minimaal een rijbaanbreedte heeft van zes meter en voorzien is van vrijliggende fietsvoorzieningen. Parkeren gebeurt in vakken en er worden geen snelheidsremmende maatregelen getroffen. De zijstraten worden met een doorgetrokken trottoir aangesloten op de Kinderhuissingel.

Met deze randvoorwaarden is een ontwerp opgesteld. Op sommige gedeeltes is de beschikbare ruimte zo beperkt dat niet geheel aan de randvoorwaarden voldaan kan worden. Ter hoogte van de aansluiting van de nieuwe brug en de Oud Katholieke Kerk is het niet mogelijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen en moet het voetpad verlegd worden naar de groenstrook. Dit voetpad wordt dan in gralux-verharding uitgevoerd zodat zoveel mogelijk aansluiting wordt gevonden bij de inrichting van de Bolwerken.

Bij de aansluiting van de nieuwe brug is een verhoogd (asfalt) kruisingsvlak toegepast. Dit is in tegenspraak met het HVVP (geen remmers in een GOW-A) maar gezien de complexe situatie en het te verwachten gebruik van de nieuwe brug is toch besloten een verhoogd kruisingsvlak toe te passen. De Kinderhuissingel is geen onderdeel van een busroute of aanrijroute voor de brandweer. Onderzocht moet nog worden of trillingshinder valt te verwachten.

De rijbaan heeft voor een groot deel een breedte van 6.30 meter. Om een goede doorstroming te waarborgen is deze maatvoering noodzakelijk. In de bochten is een bredere maatvoering noodzakelijk. (de achterwielen volgen een andere baan dan de voorwielen)

Ook tussen de Pieter Kiesstraat en de Kenaubrug is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. De beschikbare ruimte in het groen is te beperkt om ook daar een voetpad aan te leggen. Door het voetpad aan de singelzijde te combineren met een fietspad is aan deze zijde wel een vrijliggend fietspad mogelijk, aan de huizenzijde moet volstaan worden met een fietsstrook.

In het zuidelijk gedeelte van de Kinderhuissingel worden de bestaande parkeervakken beperkt uitgebreid en in het noordelijk deel zijn de bestaande parkeervakken verplaatst naar de aansluiting van de Pieter Kiesstraat.

Door de twee groenpriëlen aan weerszijde van de aansluiting op te schuiven in de richting van de woningen kan het totale oppervlakte groen ongeveer gelijk blijven.

Het voetpad, fietspad en de klinkerstrook aan de singelzijde zijn uitgevoerd in klinkerverharding. Aansluitend op het groene talud van de recentelijk gerestaureerde Bolwerken moet er eenheid in materialisering zijn, in dit geval uitbreiding van de bestaande gebakken klinkers. Door het voetpad, fietspad en schampstrook in één soort verharding uit te voeren wordt een rustig beeld verkregen en kan er een functie uitwisseling plaatsvinden.

De fiets- voetpadfuncties onderscheiden zich door het plaatsen van een streklaag tussen de schampstrook, het fietspad en het voetpad en door, per functie, het toepassen van een verschillend bestratingspatroon.

Wijkraad Garenkokerskwartier:

-Als het toepassen van fietsstroken geen gevolgen heeft voor de parkeervakken dan ondersteund de wijkraad de wens van de bewoners voor het toepassen van fietsstroken tussen de Nicolaas van der Laanstraat en de Kenaubrug. Mochten fietsstroken niet mogelijk zijn dan moeten er wel voldoende oversteekmogelijkheden zijn om de fietspaden te bereiken of te verlaten.

*Bij het kopje **Bewoners** wordt nader ingegaan op de wens voor fietsstroken.*

In het ontwerp zijn grotendeels fietspaden toegepast, er zijn extra brede opritten toegepast en ter hoogte van de woningen zijn aanvullende opritten aan het ontwerp toegevoegd.

-Het wandelpad door het groen moet aangepast worden en kan dan ter hoogte vanaf de Kenaubrug starten en aansluiten op het ontworpen voetpad.

Bij het ontwerpen was het uitgangspunt dat de groene strook langs de singel zo min mogelijk gebruikt zou worden door een voetpad. In het gedeelte ter hoogte van de kerk is de ruimte zo beperkt dat zonder het verleggen van het voetpad er geen fietsvoorzieningen aangelegd kunnen worden. De aanleg van een voetpad door het groen was op die locatie absoluut noodzakelijk. In het gedeelte tussen de Kenaubrug en de Pieter Kiesstraat is de breedte van de groene strook smal en aan de huizenzijde is ruimte voor een (beperkte) fietsvoorziening. Voor dit deel van de Kinderhuissingel is dan ook gekozen om de groenstrook geen voetpad aan te leggen.

Mocht in die beperkte ruimte toch een voetpad aangelegd moet worden dan zal ook daar (net als bij de brug) het taluud en de beschoeiing verhoogd moeten worden. Bij de brug is het verhogen van het taluud en de beschoeiing acceptabel. De brug is een startpunt en het taluud en de beschoeiing lopen daarna alleen maar af. Op de versmalde locatie is er geen "visuele" aanleiding voor het verhogen van het taluud en de beschoeiing. De beschoeiing zou dan halverwege de singel "opeens" omhoog lopen naar het voetpad en loopt daarna weer af naar de beschoeiing.

-De wijkraad is van mening dat de langzaam-verkeer brug op de verkeerde plaats ligt.

De besluitvorming rond de langzaam-verkeer brug is reeds afgerond. De specifieke uitvoering van de brug en de locatie van de brug waren hier onderdeel van. Er is een bouwvergunning verleend en realisatie van de brug is aanbesteed. De brug is voor de herinrichting van de Kinderhuissingel als randvoorwaarde gesteld.

De Fietsersbond:

-De fietsersbond is van mening dat het fietspad aan de singelzijde in asfalt gerealiseerd dient te worden. Dit is comfortabeler en het toepassen van klinkers is in tegenspraak met het beleid zoals dit is vastgelegd in het HVVP. Het toepassen van asfalt hoeft geen belemmering te zijn voor kabels en leidingen en boomwortels. Ook in onderhoud is asfalt voordeliger dan een klinkerverharding.

In gevolge de herinrichting Kinderhuissingel en het krappe ter beschikking staande profiel wordt het nieuwe fietspad en het bestaande voetpad gedeeltelijk in het groene taluud met de monumentale bomen gedacht. Uitgangspunt is overigens dat de monumentale bomen niet aangetast worden. Het groene taluud van de Kinderhuissingel is onderdeel van de recentelijk gerestaureerde Bolwerken, die onderdeel vormen van het Beschermd Stadsgezicht Haarlem.

Voor het rustige straatbeeld aansluitend op het groene taluud van de recentelijk gerestaureerde Bolwerken moet er eenheid in materialisering zijn, in dit geval uitbreiding van de bestaande gebakken klinkers. In het HVVP staat inderdaad opgenomen dat buiten het centrum geen fietspaden in klinkervorm worden toegepast. In deze situatie is de relatie met het centrum (en de bolwerken) echter zo sterk dat toch voor klinkerverharding is gekozen.

In aansluiting op het bestaande klinkervoetpad wordt deze verbreed met een beklinkerd fietspad. Door het voetpad, fietspad en schampstrook in één soort verharding uit te voeren wordt een rustig beeld verkregen en kan er een functie uitwisseling plaatsvinden.

De fiets- voetpadfuncties onderscheiden zich door het plaatsen van een streklaag tussen de schampstrook, het fietspad en het voetpad en door het, per functie toepassen van een verschillend bestratingspatroon.

Een ander praktisch voordeel is dat klinkers met het oog op de monumentale bomen in het taluud water en lucht doorlatend zijn (bij het toepassen van asfalt zullen dan speciale voorzieningen getroffen moeten worden).

Het is wel noodzakelijk om bij de toepassing van klinkers ervoor te zorgen dat een vlakke ligging van de klinkers gewaarborgd wordt. Verder valt of staat de kwaliteit van het fietspad met het onderhoud. Dit geldt voor klinkerverharding maar ook voor asfaltverharding.

-De fietsersbond verzoekt om op de locaties waar het fietspad zijstraten kruist blokmarkering toe te passen. Alhoewel er doorgetrokken trottoirs worden toegepast leert de ervaring dat automobilisten onvoldoende in de gaten hebben dat ze een voorrangfietspad blokkeren. Vooral op de kruising met de Johan van Vlietstraat is deze markering noodzakelijk. Het toepassen van blokmarkering op een doorgetrokken trottoir is niet in tegenspraak met de richtlijnen van de CROW.

Blokmarkering op een doorgetrokken trottoir is inderdaad niet in tegenspraak met richtlijnen van de CROW. Maar een fietspad (in rood asfalt) dat is doorgetrokken over een kruising is een heel duidelijk signaal voor kruisend verkeer om voorrang te verlenen. Als men op een doorgetrokken trottoir een fietspad in rood asfalt kan negeren dan kan men zeker blokmarkering negeren. Bij de aansluiting van de

Johan van Vlietstraat ligt het fietspad op vijf meter van de rijbaan. Deze ruimte biedt de mogelijkheid aan auto's op te stellen om de rijbaan op te rijden zonder hiermee direct het fietspad te blokkeren.

-De langzaam-verkeer brug ligt niet op een goede locatie, de oversteek is hierdoor potentieel verkeersonveilig.

De besluitvorming rond de langzaam-verkeer brug is reeds afgerond. De specifieke uitvoering van de brug en de locatie van de brug waren hier onderdeel van. Er is een bouwvergunning verleend en realisatie van de brug is aanbesteed. De brug is voor de herinrichting van de Kinderhuissingel als randvoorwaarde gesteld

-Tussen de Pieter Kiesstraat en de Kenaubrug dient aan de huizenzijde ook een fietspad gerealiseerd te worden. Het HVVP stelt dat een GOW-A uitgevoerd dient te worden met fietspaden. Dit is mogelijk als het voetpad aan de singelzijde wordt verplaatst naar de groenstrook.

Er is voor gekozen om in dat gedeelte van de Kinderhuissingel geen fietspad te realiseren maar een fietsstrook. De ruimte voor een vrijliggend fietspad ontbreekt. Indien het voetpad naar de groenstrook wordt verplaatst dan zou dit wel voldoende ruimte bieden. Het verplaatsen van het voetpad heeft echter wel gevolgen voor het beeld van de groenstrook en de bomen aan de singelzijde.

De ruimte tussen de bomen en het water is voor een deel (globaal t.h.v. huisnr. 18) zeer beperkt. Indien in die beperkte ruimte ook het voetpad aangelegd moet worden dan zal ook daar (net als bij de brug) het talud en de beschoeiing verhoogd moeten worden. Op die locatie is de helling dermate steil dat de aanleg van een voetpad tot gevolg heeft dat de beschoeiing bijna op dezelfde hoogte uitkomt als de rijbaan. Bij de brug is het verhogen van het talud en de beschoeiing acceptabel. De brug is een startpunt en het talud loopt daarna alleen maar af. Op de versmalde locatie is er geen "visuele" aanleiding voor het verhogen van het talud en de beschoeiing. Het talud zou dan halverwege de singel "opeens" omhoog lopen naar het voetpad en loopt daarna weer af naar de beschoeiing.

Er is dus niet gekozen voor het verleggen van het voetpad en er dus geen ruimte voor de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de huizenzijde. Het is wel mogelijk om de fietsstrook zoals deze nu is ingetekend, verhoogd aan te leggen. Het voordeel hiervan is dat de rijbaan fysiek versmald is en de fietsstrook dan meer een eenheid vormt met het trottoir dan met de rijbaan. Een nadeel is dat de effectieve bruikbare breedte van de fietsvoorziening iets afneemt.

Mocht het verleggen van het voetpad niet mogelijk zijn dan is de fietsersbond van mening dat de fietsstrook breed moet worden uitgevoerd (2.30 meter) en de rijbaan hiervoor versmald moet worden.

Vanwege de beschikbare ruimte is een fietspad niet mogelijk. De rijbaan die in het ontwerp wordt toegepast is een smalle maat voor de functie van de weg. Als de fietsstrook een stuk breder wordt gemaakt, en de rijbaan een stuk smaller dan zal de fietsstrook deels gebruikt gaan worden door het autoverkeer. De beschikbare rijbaan is dan te smal is geworden en automobilisten zullen toch hun afstand willen bewaren ten opzichte van hun tegenliggers. Om ervoor te zorgen dat de automobilist afstand houdt van de fietsstrook zal een bredere markering worden toegepast dan gebruikelijk.

De fietsersbond spreekt haar bezorgdheid uit over de tijdelijke situatie tussen de realisatie van de nieuwe brug en de herinrichting. In die tijdelijke situatie heeft de overstekende voetganger/fietser slechts beschikking over een klein middeneiland. Ook de aansluiting aan de Kinderhuisvest behoeft aanpassingen.

Beide opmerkingen zijn gerelateerd aan de realisatie van de nieuwe brug en geen onderdeel van de reconstructie Kinderhuissingel. In het kader van dit project wordt op deze melding dan ook niet verder ingegaan.

Bewonersvertegenwoordiging:

-De bewoners zijn voorstander van fietsstroken. Het gaat dan vooral om het gedeelte tussen de Kinderhuisbrug en de Kenaubrug. Hiervoor worden een aantal argumenten gegeven, deze worden hieronder puntsgewijs benoemd:
1° Het toepassen van een fietsstrook maakt bredere trottoirs mogelijk omdat dan minder ruimte nodig is voor de rijbaan met fietsvoorziening.

Ook bij het toepassen van fietsstroken worden de trottoirs versmald. Uitgaande van een voldoende maatvoering voor de functie van de weg (GOW-A), een rijbaan van 6.30 meter en fietsstroken van twee meter, valt er een ruimtewinst te behalen van ongeveer 60 cm. Dit is de breedte van de beide schampstroken die dan in ieder geval komen te vervallen. Dit is alleen van toepassing op het gedeelte tussen de Nicolaas van der Laanstraat en de Kenaubrug. De ruimte tussen de Kinderhuisbrug en de Nicolaas van der Laanstraat is zo beperkt dat ook met fietsstroken er nauwelijks ruimtewinst valt te behalen. Het voetpad langs de singelzijde zal in de groene strook

blijven liggen. Voor het verdere deel zou de 60 cm. winst toegepast kunnen worden om het trottoir aan de huizenzijde te verbreden of om het voetpad aan de singelzijde op de huidige locatie te laten liggen.

2° Er is geen aantasting van het prieel (bij de woningen) nodig omdat een fietsstrook voor de parkeervakken ligt. Bij het toepassen van fietsstroken zal inderdaad kleiner deel van de priëlen nodig zijn om de parkeervakken aan te kunnen leggen. Door het prieel te verbreden in de richting van de woningen is het mogelijk om de oppervlakte van het prieel op peil te houden. Dit is in het ontwerp toegepast.

3° Vanuit veiligheidsoogpunt (wijst het verleden uit) zijn fietspaden niet nodig en er zijn voldoende alternatieve fietsroutes met fietspaden. Verder zullen voetgangers niet langs de huizenzijde om de priëlen lopen maar van het fietspad gebruik maken en heeft afslaand verkeer, naar de Pieter Kiesstraat toe, slecht zicht op fietsers vanwege de geparkeerde voertuigen.

Het toepassen van fietsstroken is in tegenspraak met het HVVP en is minder veilig dan fietspaden, alhoewel fietser en autoverkeer hun eigen plek hebben zijn beide weggebruikers niet fysiek gescheiden.

Een ander nadeel van het toepassen van een fietsstrook is dat het fietspad voor de parkeervakken ligt. In- en uitparkeren zal dus via de fietsstrook plaatsvinden waardoor de fietser gedwongen wordt van de rijbaan gebruik te maken. Natuurlijk zijn er alternatieve routes voor fietsverkeer. Maar de Kinderhuissingel wordt nu reeds vaak gebruikt door fietsverkeer en is onderdeel van het fietsnetwerk. De Kinderhuissingel wordt intensief gebruikt door autoverkeer. Beide zaken pleiten voor het toepassen van fietspaden.

Om de looproute te bekorten zal een deel van de voetgangers gebruik gaan maken van het fietspad langs het prieel. Tussen de parkeervakken en het fietspad aldaar is een schampstrook, voetgangers kunnen hier gebruik van maken zonder de fietsers te hinderen.

Afslaand verkeer in de richting van de Pieter Kiesstraat moet het doorgetrokken trottoir oprijden om deze straat te kunnen bereiken. Dit kan niet met hoge snelheid. Op het moment dat men het doorgetrokken trottoir oprijdt is er voldoende zicht op naderende fietsers.

4° Met fietsstroken is er minder voetpad door het groen nodig en heeft dit een minder versnipperd beeld tot gevolg. Ook bij het toepassen van fietsstroken zal een voetpad door de groene strook deels noodzakelijk zijn. Dit "versnipperd beeld" is niet te voorkomen.

-Het huidige profiel kan gehandhaafd worden door het toepassen van een rijbaan van 6 meter en twee fietsstroken van 1,50 meter. Hiermee hoeven de trottoirs niet aangetast te worden. Indien noodzakelijk kunnen de fietsstroken verbreed worden naar 1.80 meter. De versmalling van het trottoir met 60 cm. is een stuk minder dan de beoogde twee meter uit het ontwerp.

De maatvoering van zes meter met fietsstroken voldoet geenszins aan de eisen die tegenwoordig aan een gebiedsontsluitingsweg wordt gesteld. Het resultaat zou zijn dat de rijbaan sterkt versmald wordt en voertuigen permanent gedwongen worden deels van de fietsvoorzieningen gebruik te maken. Zoals eerder aangegeven zal ook bij het toepassen van fietsstroken (met voldoende maatvoering) een voetpad door het groen noodzakelijk zijn. Een belangrijk voordeel van het toepassen van fietspaden is dat de rijbaan fysiek beperkt wordt tot de rijbaan zelf. Zonder de doorstroming te beperken wordt de rijnsnelheid binnen de perken gehouden. Gebruik van de fietsvoorziening voor parkeren of laden en lossen zal niet snel gebeuren. Ook gebruik van de fietsvoorziening door uitwijkende voertuigen, voertuigen die de bocht ruim willen nemen of willen voorsorteren zal niet meer voorkomen. De fietser wordt dus niet meer gedwongen gebruik te maken van de rijbaan voor het autoverkeer en zal ongehinderd de weg kunnen vervolgen.

-In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van voetgangers. De meest aandacht gaat uit naar de realisatie van fietspaden en een brede rijbaan. De voetpaden worden intensief gebruikt door voetgangers (o.a. veel scholieren) en worden nu veel smaller (van 3.20 meter naar 1.80 meter) en voorzieningen als geveltuinen en verlichtingsmasten maken de doorgang nog smaller. Voetpaden zijn ook onderdeel van een gebiedsontsluitingsweg en dienen voldoende breed te zijn.

In de huidige situatie is de Kinderhuissingel voorzien van brede trottoirs. Het fiets en autoverkeer maakt samen gebruik van een brede rijbaan. Om het auto en fietsverkeer van elkaar te kunnen scheiden is ruimte nodig. Deze ruimte kan alleen gevonden worden door het versmallen van de rijbaan en trottoirruimte te gebruiken. In het gedeelte van de Kinderhuissingel waar de huizen voortuinen hebben wordt het trottoir 1.50 meter breed (huidige breedte ruim 2.50 meter). Voorzieningen als bebording en verlichtingsmasten worden zoveel mogelijk in de schampstrook tussen fietspad en rijbaan geplaatst (tussen de parkeervakken).

In het gedeelte waar woningen geen voortuin hebben wordt de trottoirbreedte minimaal 1.80 meter (de huidige breedte varieert tussen de drie á vier meter). Obstakels worden zo geplaatst dat een vrij doorgang van 1.50 meter zoveel mogelijk beschikbaar is.

Voor een trottoir dat redelijk intensief wordt gebruikt is een breedte van twee meter wenselijk. Een breedte van 1.50 meter is een minimale maat. Waar mogelijk is het trottoir zo breed mogelijk gehouden. Ook bij de overige voorzieningen (o.a. parkeervakken, fietspad en schampstrook) zijn minimale maten toegepast om de trottoirbreedte zo min mogelijk aan te tasten. Er is eenvoudigweg niet voldoende ruimte om alle voorzieningen maximale ruimte te geven.

- De bewoners zijn zich bewust van de verkeersfunctie van de Kinderhuissingel. De uitbreiding van de verkeersruimte komt echter hoofdzakelijk ten goede aan vrijliggende fietspaden. Daartoe wordt aan de huizenzijde het trottoir sterk versmald tot een minimale norm, wordt het rozenprieel aangetast en wordt een voetpad noodzakelijk door de groenstrook langs de Singel. De bewoners vinden dat de daarmee gepaard gaande aantasting van de leefkwaliteit en visuele waarde van de Singel in geen verhouding staat tot de verkeerswinst die met deze vrijliggende fietspaden verkregen wordt. De bewoners willen de verkeerscriteria toepassen naar de verhoudingen en omstandigheden van de Singel en stellen fietsstroken voor in plaats van fietspaden, waarbij de huidige verhoudingen van voetpaden en rijweg zoveel mogelijk in stand blijft. Volgens de bewoners heeft dit voorstel geen negatieve gevolgen voor de doorstromingsnelheid van het verkeer of de verkeersveiligheid, de omstandigheden van de Singel in aanmerking nemend.

De huidige verhoudingen tussen trottoirs en rijbaan zijn met de huidige inrichtingseisen niet houdbaar. Dit is nu ook een reden om de herinrichting uit te voeren.

Ook beeldtechnisch is het toepassen van een fietsstrook nadelig. Met fietsstroken wordt de rijbaan zeer breed en dominant, er is weinig winst voor het trottoir. Bij het toepassen van het fietspad neemt de dominantie van de rijbaan af en is het beeld kleinschaliger.

Als er naar de verhoudingen wordt gekeken dan kan er dus ook gesteld worden dat juist de dominantie van het autoverkeer wordt ingedamd en het "langzaam" verkeer meer ruimte krijgt. Het toepassen van een gecombineerde strook aan de singelzijde en een klein hoogteverschil tussen het fietspad en het trottoir vormen meer een samenhangend beeld dan een trottoir en een rijbaan met fietsstroken.

-Bewoners zijn geen voorstander van het realiseren van een fietspad in het gedeelte tussen de Pieter Kiesstraat en de Kenaubrug als dit tot gevolg heeft dat het voetpad door het groen moet lopen. Er is geen voetpad in het groen opgenomen voor dit deel van de Kinderhuissingel.