

B & W-nota

Portefeuille M. Divendal
Auteur O. van den Berg
Telefoon 5114945
E-mail: oberg@haarlem.nl
Reg.nr. SB/VV/2007/96
Te kopiëren: A, B, C, D
B & W-vergadering van 30 januari 2007

Onderwerp Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

Bestuurlijke context

In maart 2003 heeft de gemeenteraad het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP) aangenomen. Het formuleert een ambitie t.a.v. de groei van het aandeel fietsverplaatsingen, zijnde een stijging van 39% tot 45 % in de HVVP periode 1999 t/m 2011 en stelt hiervoor het fietsbeleid in hoofdlijnen vast:

- realiseren van fietsparkeervoorzieningen,
- het verbeteren van de doorstroming bij kruispunten, en
- het verbeteren van het fietsnetwerk.

Nu ligt voor de uitwerking van het HVVP beleid gericht op het fietsinfrastructuurnetwerk. Om de HVVP-ambities te halen is een concretisering van het beleid rond fietsinfrastructuur opgesteld in de vorm van de nota 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur'. Hierin staan de uit te voeren projecten geïnventariseerd, zijn de kosten geraamd en zijn de projecten geprioriteerd van prioriteit 1 tot prioriteit 3 (zie voor een nadere toelichting bijlage A).

De projecten met de hoogste prioriteit (in totaal gaat het om 30 prioriteit-1 projecten), vragen om spoedige realisatie.

Om, gegeven de beschikbare financiële middelen, maximaal uitvoering te kunnen geven aan fietsprojecten is het principe van 'werk-met-werk maken' uitgangspunt. Een beperkt aantal prioriteit 1 projecten kan in de HVVP-periode worden gerealiseerd. Er moet met name worden gedacht aan het meeliften van fietsinfra-projecten in de onderhoudsprojecten voor riool, bruggen en wegen. Uitvoering vindt plaats onder voorwaarde van BDU-subsidiëring. Volgens de onderhoudsplanning betreffen het in de HVVP periode 23 projecten, waarvan 11 projecten de prioriteit 1 hebben.

Daarnaast geldt voor 2 grote projecten dat de fietsinfrastructuur of kan meeliften in een uitvoeringsproject (Schoterbrug en Oostweg), of voor het project externe financiering is (Houtmanpad, prio. 1).

Daar waar de stelpost Verkeersvoorzieningen in combinatie met subsidie het toelaat, worden in de HVVP-periode ook andere prioriteit 1 projecten opgepakt. Naar verwachting zullen dit de kleinere projecten zijn. De financiële situatie van de gemeente maakt dat de ambities ten aanzien van fietsinfrastructuur beperkt zijn.

De nota is een beleidsvoornemen en heeft in opdracht van de gemeente ter inzage gelegen (zie bijlage D Inspraakreacties). De 6 inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van de nota. Na vaststelling door het college wordt de nota voorgelegd aan de commissie Beheer voor advies aan de raad.

B&W-besluit:

1. Het college stelt de raad voor de verwerking van de inspraakreacties op de nota 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur' over te nemen en de nota vast te stellen.
2. Het college stelt de raad voor in ieder geval de 'werk-met-werk-maken' projecten uit te voeren, onder voorwaarde van maximale financiering uit de BDU-subsidies (90% van realisatiekosten).
3. Het college stelt de raad voor overige prioriteit 1 projecten aan te pakken, voorzover de stelpost verkeersvoorzieningen in combinatie met de voor dit project verkregen subsidie dit toelaat.
4. Communicatieparagraaf: betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.

B&W nota
Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

Bijlage A

Auteur Dhr. O. van den Berg
Sector/Afdeling SB/VV
Doorkiesnummer 023-5114945
E-mail oberg@haarlem.nl
Registratienummer SB/VV/2007/96

Inleiding

In maart 2003 heeft de gemeenteraad het Haarlems Verkeer- en Vervoersplan (HVVP) aangenomen. Het HVVP stelt als doel dat het aandeel fietsverplaatsingen in de periode van 1999 tot en met 2011 moet stijgen van 39% tot 45 % (van 33% naar 40% volgens huidige meetmethodiek), te realiseren door:

- het verbeteren van fietsparkeervoorzieningen,
- verkeerslichten gunstiger af te stellen en
- de fietsinfrastructuur op het fietsnetwerk te verbeteren; hiervoor dient een uitvoeringsprogramma te komen.

De gemeente Haarlem zet in de eerste plaats sterk in op het verbeteren van de fietsparkeervoorzieningen. In november 2002 is de nota 'Bewaakte fietsenstallingen in het winkelhartgebied' door het college aangenomen. Ter uitvoering hiervan zijn een stalling in de Jacobijnestraat en de Smedestraat geopend, in aanvulling op de reeds bestaande Botermarktstalling. Tevens zijn honderden fietsenrekken in het winkelhartgebied verschenen.

Ook bij het station Haarlem zijn honderden rekken bijgeplaatst.

Zeer relevant is ook het project Ruimte voor de Fiets, bij het centraal station, waarvoor het Rijk een forse subsidie kan toekennen. De gemeenteraad heeft in juli van dit jaar het groene licht gegeven aan de ontwerpfase van het project 'Ruimte voor de Fiets station Haarlem'. Haarlem zal nog andere subsidiënten dan het Rijk zoeken, en daarnaast zelf een financiële bijdrage moeten leveren. Vooralsnog is een investeringsreservering van €1,8 miljoen gedaan.

Wat betreft de doorstroming van fietsers bij kruispunten worden bij elke aanpassing van verkeerslichten de mogelijkheden uitbenut. Met de Fietsersbond vindt regulier overleg plaats om verbeteringen aan verkeerslichten door te voeren.

Dan resteert als maatregel het verbeteren van het fietsnetwerk. In het stadsdeel Schalkwijk is daarvoor in het kader van Schalkwijk 2000+ het programma 'VPL Schalkwijk voor de Fiets' opgestart, bestaande uit een 24 kleine en grotere projecten. Hiervan zijn nu de meeste projecten afgerond. In principe loopt dit af in 2008.

In de rest van Haarlem is in de afgelopen jaren al het nodige verbeterd aan fietsroutes: fietspaden op de Zijlweg, Staten Bolwerk, Aziëweg en Spaarndamseweg Noord. In 2005 en 2006 zijn grote slagen gemaakt:

- het realiseren van fietspaden op Kinderhuissingel, Wagenweg, gedeelte van de Leidsevaart, Kleverparkweg en Korte Verspronckweg,
- het aanpakken van de Grote Houtbrug, Klokhuisplein, Vergierdeweg Noord en

- het aanleggen van Brug Kinderhuissingel, Brug Eindhoven, Brug 't Landje en het aanpassen van de Schouwtjesbrug.

Verbeteren fietsinfrastructuur

Voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur op het fietsnetwerk is echter meer nodig. Wil de doelstelling van het HVVP worden gehaald, dan is een inhaalslag nodig. Het HVVP stelt daarom voor: "... om in een 'uitvoeringsprogramma fietsmaatregelen' een prioriteitsstelling uit te werken."

Verbetering van het fietsnetwerk levert ook een bijdrage aan de volgende doelen:

- verkeersveiligheid op (middelbare) schoolroutes
- bereikbaarheidsdoelen uit het project Bereikbaarheid Kust (B&W-besluit febr. 2005)
- recreatiedoelen uit de recreatienota Haarlem (raadsbesluit okt. 1997) en
- milieudoelen uit het plan van aanpak Luchtkwaliteit.

Afhankelijk van de mate waarin investeringen hierin mogelijk zijn, kunnen de groeidoelstellingen van het HVVP en de overigen doelen al dan niet worden gehaald.

Inspraaknota uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur

In deze inspraaknota 'Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur', krijgt de uitwerking van het HVVP zijn beslag. De gemeente heeft Traffic Consultants B.V. gevraagd een rapport 'Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur' op te stellen. Hierin staan de te nemen maatregelen geïnventariseerd, zijn de kosten geraamd en is een prioritering en planning gemaakt.

Om de prioriteit van de maatregelen te kunnen bepalen is aan de hand van een vijftal verkeerskundige beoordelingscriteria een weging gemaakt. Deze criteria zijn ontleend aan de CROW-publicatie 'Tekenen voor de Fiets' (verkeerskundig naslagwerk) en hebben betrekking op: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

De maatregelen met de hoogste prioriteit (prioriteit 1) scoren hoog op bovengenoemde criteria, en dragen daardoor het meest bij aan het halen van de doelstelling van het HVVP. Dit betekent dat zij om spoedige realisatie vragen, bij voorkeur in de periode waarin het HVVP geldig is (tot en met 2011).

Een aantal zeer grote projecten is buiten het programma gehouden. Niet omdat deze projecten een lage prioriteit hebben - integendeel - maar omdat deze projecten te groot zijn om eventueel via het uitvoeringsprogramma dekking te vinden. Voor deze projecten zal dekking in een ander programma moeten worden gevonden. Het gaat om:

-
- de Rode Loper; dit kan voor een deel meeliften met het project Stationsplein en voor een deel in het onderhoudsprogramma,
- fietsroute Houtmanpad; dit kan profiteren van de subsidies voor het Westelijk Tuinbouwgebied en zal mogelijk worden uitgevoerd in 2008/2009,
- fietsroute Spaarneoever oostzijde ter hoogte van de Waarderpolder; recreatieve route + ontwikkeling Waarderpolder, dekking nog niet gevonden,
- fietsbrug de Adriaan; Masterplan Spoorzone; dekking nog niet gevonden,

- fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen; dekking nog niet gevonden.

De overige maatregelen volgen in principe in de jaren na 2011 (prioriteit 2), of na 2020 (prioriteit 3). Maatregelen met een lagere prioriteit die in de HVVP periode samenvallen met riool- of wegonderhoud worden – voor zover de financiële mogelijkheden dit toelaten - wel al aangepakt. Deze zijn in bijlage C benoemd.

Realisatie Uitvoeringsprogramma

Het college ziet op dit moment geen mogelijkheden extra geld vrij te maken ten gunste van fietsinfrastructuur. Daarom wordt het uitvoeringsprogramma als een referentielijst beschouwd.

Een beperkt aantal prioriteit 1 projecten kan in de HVVP-periode worden gerealiseerd. Er moet met name worden gedacht aan het meeliften van fietsinfraprojecten in de onderhoudsprojecten voor riool, bruggen en wegen (werk met werk maken). Uitvoering vindt alleen plaats onder voorwaarde van maximale financiering uit de BDU-subsidie.

Volgens de planning van afdeling BOR betreffen het in de HVVP periode 23 projecten, waarvan 11 projecten de prioriteit 1 hebben. Circa 18 prioriteit 1 projecten moeten wachten op een later moment van uitvoering.

Daarnaast geldt voor 2 grote projecten dat de fietsinfrastructuur of kan meeliften in een uitvoeringsproject (Schoterbrug en Oostweg), of voor het project externe financiering is (Houtmanpad, prio. 1).

Daar waar de stelpost Verkeersvoorzieningen in combinatie met subsidie het toelaten, zullen in de HVVP-periode ook andere prioriteit 1 projecten worden opgepakt. Naar verwachting zullen dit de kleinere projecten zijn.

Resultaat

Bijlage C toont het fietsnetwerk, met daarop het gedeelte dat reeds op kwaliteitsniveau is gebracht en de prioriteit 1 projecten. De bijlage geeft een impressie van hetgeen mogelijk zou zijn.

Verbetering van het fietsnetwerk zou een bijdrage leveren aan de volgende doelen:

- verkeersveiligheid op (middelbare) schoolroutes
- bereikbaarheidsdoelen uit het project Bereikbaarheid Kust (B&W-besluit febr. 2005),
- recreatiedoelen uit de recreatienota Haarlem (raadsbesluit okt. 1997) en
- milieudoelen uit het plan van aanpak Luchtkwaliteit.

Door de beperkte mogelijkheden zal dit niet of in beperkte mate gebeuren. De groei-doelstellingen van het HVVP worden niet gehaald.

Participatie en inspraak

Op het concept heeft participatie plaatsgevonden, en waar nodig is het programma aangepast. De Fietsersbond ziet graag een ambitieuzer programma, waarin ook maatregelen met een lagere prioriteit en een onderhoudsprogramma voor fietspaden zijn opgenomen.

Een deel van het Platform Binnenstad (Haarlem City, MKB, Horeca Nederland, Kamer van Koophandel) wil dat het fietsvrij maken van de Gierstraat en Lange Veerstraat in het programma wordt opgenomen. De wijkraad Binnenstad keert zich hier juist van af. Het fietsvrij maken van beide routes is reeds uitgebreid besproken bij het tot stand komen van het HVVP en destijds afgewezen.

De ter inzage legging, die in het kader van de inspraak heeft plaatsgevonden, heeft 6 inspraakreacties opgeleverd. De reacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het Uitvoeringsprogramma.

Bewaking van de voortgang

De afdeling Verkeer en Vervoer bewaakt of de projecten in het juiste ritme worden uitgevoerd, zodat het samenvalt met onderhoudsprojecten (groot onderhoud of investeringswerken bij o.a. wegen, rioleringen/milieuvoorzieningen en bij de nieuwe inrichting van de openbare ruimte bij herstructurerings- en nieuwbouwprojecten) en dat jaarlijks BDU-subsidie wordt aangevraagd. Dit gebeurt in nauwe afstemming met de afdeling BOR, temeer omdat de onderhoudsprogramma's voor riool en wegen aan verandering onderhevig zijn.

De afdeling Verkeer en Vervoer bepaalt jaarlijks of daarnaast de stelpost Verkeersvoorzieningen in combinatie met BDU-subsidie het toelaat om extra prioriteit 1 projecten uit te voeren.

Het college van B&W stelt jaarlijks het bestedingsvoorstel voor de stelposten van BOR en V&V vast.

Door middel van een jaarlijkse rapportage, via de gebruikelijke Berap's, brengt de afdeling Verkeer en Vervoer de voortgang van het uitvoeringsprogramma in beeld.

Aan de hand van CBS-cijfers wordt in de aankomende jaren getoetst wat de feitelijke groeicijfers voor het fietsgebruik zijn. Op dit moment wordt gewerkt aan een tussentijdse toets in de vorm van de 'Fietsbalans' 2, de kwaliteitsmeting van het fietsnetwerk door de Fietsersbond. Dit jaar wordt de rapportage verwacht.

In 2010 wordt een vervolg gegeven aan het uitvoeringsprogramma. Dit 'Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur' nr. 2 zal de resterende projecten prioriteit 1 betreffen en de projecten met prioriteit 2.

Bijlage B; Kosten 'werk met werk maken'- + prioriteit 1-projecten, periode 2007 tot en met 2011, ramingen op basis van schetsideeën

Toelichting: Onderstaande tabel geeft een indruk van de kosten van de fietsprojecten, naast de bijdrage vanuit onderhoudsgelden en BDU-subsidie. Het is niet gezegd dat genoemde bedragen aan BDU-subsidie ook daadwerkelijk kunnen worden toegekend. De hoogte van de BDU-subsidie fluctueert namelijk van jaar tot jaar.

nr.	Locatie project	Projectkosten				Bijdrage Onderhoud	BDU aanname 90%	Aanvullende kosten
		Uitvoering	Onvoorzien	Overig (VAT)	Totaal			
76	fietspaden Spaarndamseweg, ts. Zaanenstraat en Oudeweg	€ 1.232.750	€ 246.550	€ 443.790	€ 1.923.090	€ 1.833.090	€ 1.109.475	€ 0
135	fietspaden Gedempte Oude Gracht, ts. Turfmarkt en Zijlstraat	Herprofilering lift mee met 'versnellingsmaatregelen voor de Zuid Tangent'						
283	Teding van Berkhoutstr / van Zeggelenpln; uitvoering 2013							
18	fietspaden Verspronckweg noord	€ 559.500	€ 111.900	€ 201.420	€ 872.820	€ 0	€ 503.550	€ 369.270
217	fietspaden Leidsevaart, ts. Westergracht en Raaksbrug	€ 228.752	€ 45.750	€ 82.351	€ 356.853	ja, PM	€ 205.877	€ 150.976
214	fietsstroken Schoutjeslaan en Uit Den Boschstraat	€ 124.400	€ 24.880	€ 44.784	€ 194.064	€ 0	€ 111.960	€ 82.104
47	fietspaden J. Gijzenkade westzijde incl. flessehals	€ 222.990	€ 44.598	€ 80.276	€ 347.864	€ 0	€ 200.691	€ 147.173
103	fietspaden Waarderbrug	€ 24.240	€ 4.848	€ 8.726	€ 37.814	€ 0	€ 21.816	€ 15.998
204	Rustenburgerlaan autoluw	€ 10.000	€ 2.000	€ 3.600	€ 15.600	€ 0	€ 9.000	€ 6.600
113	fietspaden Statenbolwerk	€ 79.020	€ 15.804	€ 28.447	€ 123.271	ja, PM	€ 71.118	€ 0
202	Kleine Houtweg, ts. Kampersingel en Rusterburgerlaan	wordt in 2006 uitgevoerd in het kader van onderhoud						
218	fietspaden Kinderhuissingel, ts. Zijlweg en Kenaubrug	€ 103.204	€ 20.641	€ 37.153	€ 160.998	€ 112.038	€ 92.884	€ 0
19	fietspaden Verspronckweg Zuid	€ 489.800	€ 97.960	€ 176.328	€ 764.088	€ 0	€ 440.820	€ 323.268
207	fietspaden Tempeliersstraat en Emmastraat	€ 106.024	€ 21.205	€ 38.169	€ 165.397	€ 0	€ 95.422	€ 69.976
22	fietsstroken Velsersstraat	€ 174.720	€ 34.944	€ 62.899	€ 272.563	€ 128.563	€ 157.248	€ 0
92	fietsstraat Soendastraat, Atjehstraat, Transvaalstraat	€ 118.453	€ 23.691	€ 42.643	€ 184.786	€ 0	€ 106.607	€ 78.179
159	Nieuwe fietsverbinding ts. Delftkade Julianalaan	€ 94.690	€ 18.938	€ 34.088	€ 147.716	€ 0	€ 85.221	€ 62.495
160	fietsbrug Kinderhuissingel- Nieuwe Gracht	wordt in 2006 uitgevoerd in kader onderhoud						
163	fietsstroken-/paden Raamsingel en Kampersingel	€ 109.040	€ 21.808	€ 39.254	€ 170.102	€ 120.102	€ 98.136	€ 0
171	fietspaden Zuiderhoutlaan	€ 121.440	€ 24.288	€ 43.718	€ 189.446	€ 0	€ 109.296	€ 80.150
180	nieuwe fietsverbinding Westelijke Randweg- Sluterweg	€ 245.130	€ 49.026	€ 88.247	€ 382.403	€ 0	€ 220.617	€ 161.786
212	fietspaden Wagenweg, ts. V.Eedenstraat en Spanjaardslaan	wordt al gereconstrueerd en bekostigd buiten dit uitvoeringsprogramma						
227	fietspaden Julianalaan, ts. Zijlweg en gemeentegrens	€ 60.600	€ 12.120	€ 21.816	€ 94.536	€ 0	€ 54.540	€ 39.996
245	fietspaden Leidsevaart, ts. West. Randweg en Westergracht	wordt al gereconstrueerd buiten uitvoeringsprogramma						
136	fietsstroken Nassaulaan	€ 115.680	€ 23.136	€ 41.645	€ 180.461	€ 0	€ 104.112	€ 76.349
179	Eindhout (Alleen fietspad door park)	€ 51.300	€ 10.260	€ 18.468	€ 80.028	€ 0	€ 46.170	€ 33.858
215	fietspaden Donkere Spaarne	€ 200.000	€ 40.000	€ 72.000	€ 312.000	€ 0	€ 180.000	€ 132.000
131	fietsroute Barrevoetestraat en Keizerstraat; uitvoering 2013							
117	stroken/paden Kamper- (onderhoud), Raam- en Gasthuisvest	€ 136.920	€ 27.384	€ 49.291	€ 213.595	€ 0	€ 123.228	€ 90.367
78	fietspaden Korte Verspronckweg	wordt al uitgevoerd						
157	fietsroute Jansstraat tot Nieuwe Gracht	wordt in 2007 uitgevoerd in kader onderhoud				ja, PM		
230	fietspaden Vlaamseweg	€ 176.960	€ 35.392	€ 63.706	€ 276.058	€ 0	€ 159.264	€ 116.794
242	fietsstraat Parnassiakade	€ 180.000	€ 36.000	€ 64.800	€ 280.800	€ 244.800	€ 162.000	
352	fietsstraat Garenkokerskade, ts. Kiesstraat en Nova College	€ 45.000	€ 9.000	€ 16.200	€ 70.200	€ 61.200	€ 40.500	€ 0
353	fietsstraat Houtmankade, ts. spoor en Jan van Galenstraat	€ 34.200	€ 6.840	€ 12.312	€ 53.352	€ 44.352	€ 30.780	€ 0
354	fietspaden Jan Gijzenkade oost (noordelijk deel)	€ 255.120	€ 51.024	€ 91.843	€ 397.987	€ 311.587	€ 229.608	€ 0
115	fietspaden Turfmarkt en Spaarne tot aan Damstraat	Wordt al in voorzien, uitvoering 2007/2008						
130	Prins Hendrikstr. ts. brug en Wilhelminastr.; uitvoering 2013							
153	Grote Houtbrug	wordt al uitgevoerd						
156	Klokhuisplein	al uitgevoerd						
322	fietsstraat Parallelweg Westergracht Noord	€ 107.160	€ 21.432	€ 38.578	€ 167.170	€ 138.970	€ 96.444	€ 0
350	fietspaden Koudehorn, ts. Nieuwe Gracht en bocht Spaarne	€ 149.840	€ 29.968	€ 53.942	€ 233.750	€ 203.750	€ 134.856	€ 0
351	fietspaden Varkensmarkt, ts. Parklaan en spoor	€ 74.920	€ 14.984	€ 26.971	€ 116.875	€ 101.875	€ 67.428	€ 0

254 kruispunt Westergracht / Van Oosten de Bruinstraat

wordt al uitgevoerd

Grote gewenste projecten zonder (volledige) dekking

213 fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen	geen dekking						
144 Rode Loper	€ 1.259.060	€ 251.812	€ 453.262	€ 1.964.134	€ 0	€ 1.133.154	€ 830.980
fietsroute Spaarneoever oostzijde thv Waarderpolder							
fietsbrug de Adriaan (Masterplan Spoorzone)							
225 fietsroute Houtmanpad	€ 734.600	€ 146.920	€ 264.456	€ 1.145.976	€ 0	€ 661.140	€ 484.836
Lift mee in de subsidies voor het Westelijk Tuinbouwgebied							

Grote projecten waarin de fiets meelift

149 Langebrug PM
 20 Schoteroogbrug Uitvoering niet in het kader van dit uitvoeringsprogramma

Bijlage C Overzicht projecten Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

Voor de periode 2007-2011 vallen de volgende projecten onder *werk met werk maken*, of betreffen grote projecten met dekking:

Prioriteit 1

- Raamsingel en Kampersingel
- Kleine Houtweg ts. Kampersingel en Rusterburgerlaan
- Staten Bolwerk
- Leidsevaart ts. Westergracht en Raaks
- Spaarndamseweg fae 3 ts. Kloppersingel en Hertzogstraat
- Velsersstraat
- Jan Gijzenkade ts. Vondelweg en Rijksstraatweg
- Spaarndamseweg fase 1 ts. Hertzogstraat en Zaanenstraat
- Rode Loper; Smedestraat, Kruisstraat en Kruisweg (project Masterplan)
- Gedempte Oude Gracht
- Schoterbrug + Oostweg (wordt in 2009 uitgevoerd)
- Houtmanpad (subsidie groengebied Westelijk Tuinbouwgebied)
- Prioriteiten 2 en 3
- Koudehorn
- Friese Varkensmarkt
- Garenkokerskade ts. P.Kiesstraat en Kinderhuissingel
- ventweg Westergracht
- Kampervest, Raamvest en Gasthuisvest
- Turfmarkt
- Houtmankade ts. spoor en Tasmankade
- Parnassiakade
- Vondelweg ventweg, ts. Gijzenkade en Eksterlaan
- Delftlaan noord ts. J.Limperstraat en M.Philipsplein
- Pijnboomstraat (vanaf Achterweg) en Stuyvesantstraat

Overige fietsprojecten in 2012 en 2013 volgens BOR-planning:

- Pr. Hendrikstraat, Barrevoetstraat en Keizerstraat (prioriteit 2)
- Teding van Berkhoutstraat (prioriteit 1)

De volgende prioriteit 1 projecten vallen niet samen met 'werk met werk maken':

- Verspronckweg noord
- Verspronckweg zuid
- J. Gijzenkade west (incl. flessehals)
- Waarderbrug
- Rustenburgerlaan
- Tempelierstraat ten westen van Van Eedenstr. en Emmastraat
- Soendastraat, Atjehstraat, Transvaalstraat doorsteek 't Landje naar Julianalaan¹
- Julianalaan ts. Zijlweg en gemeentegrens²
- verbinding WestelijkeRandweg/Sluterweg naar Leidsevaart³
- Zuiderhoutlaan
- Nassaulaan
- Schouwtjeslaan
- Donkere Spaarne
- Kleine Houtweg ts. Rustenburgerlaan en Kamperlaan
- Vlaamseweg
- Langebrug

Grote, gewenste projecten zonder dekking buiten het Uitvoeringsprogramma gehouden:

- fietsbrug De Adriaan over het Spaarne
- fietsroute op de oostoever van het Spaarne ter hoogte van Waarderpolder (P.M.)
- noordelijk deel van Rode Loper
- fietsonderdoorgang Buitenrustbruggen

De volgende projecten worden in 2006/2007 uitgevoerd:

- Wagenweg
- Grote Houtbrug
- Brug 't Landje
- Klokhuisplein
- Korte Verspronckweg
- Vergierdeweg Noord
- Leidsevaart ts. W.R.-weg en Schouwtjesbrug
- Kinderhuissingel
- Brug Kinderhuissingel
- Brug Eindhoven + fietspad

¹ realisatie ontbrekende schakel als onderdeel van oost-west fietsroute over Nwe Gracht (Masterplan Spoorzone).

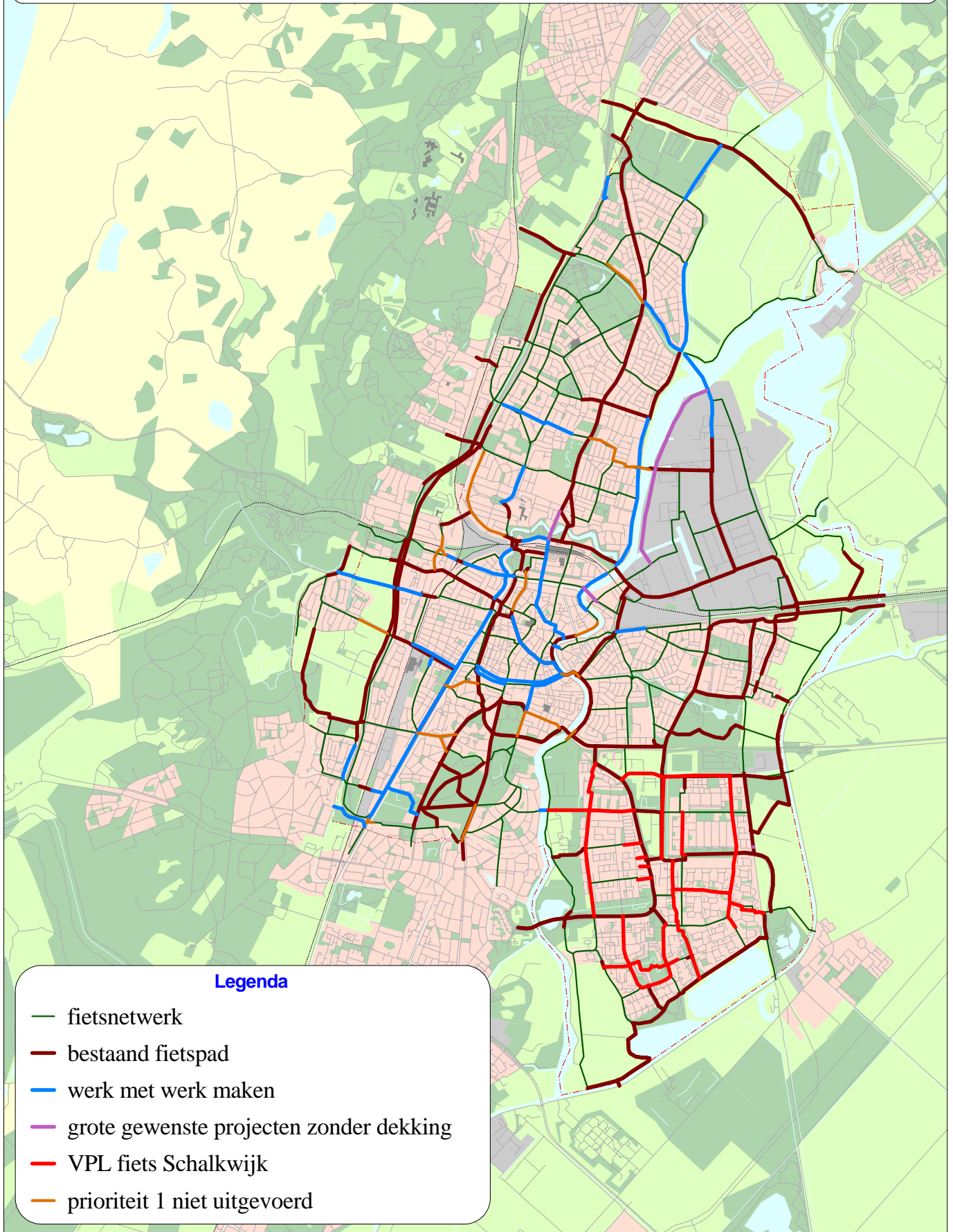
² fietspaden gewenst.

³ realisatie ontbrekende schakel in oost-westfietsroute over Claus Sluterweg.

Haarlem

uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

bijlage C



Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

Reagerend persoon/ reagerende organisatie	Reactie	Antwoord gemeente
M. van Look, Voorzitter Wijkraad Zijlweg-West e/o, namens de wijkraad Zijlweg-West e/o	<ul style="list-style-type: none"> - bezwaar tegen fietsroute ts. Delftkade en Regentesselaan, i.v.m. gevaarlijke oversteek Julianalaan. - waarom route plannen, als vervolg (nml. overkapping Randweg en station West) niet is gepland, c.q. niet tot uitvoering is gebracht? - Er zijn al aan weerszijden 2 fietsroutes: Zijlweg en Verspronckweg. - De fietspaden Julianalaan moeten meer naar voren worden gehaald in de planning. - Houd rekening met groot vervoer bij realiseren van fietsstraat op de Houtmankade. - Fietspad Houtmanpad mag niet ten koste gaan van voetpad. 	<ul style="list-style-type: none"> - de oversteek is inderdaad gevaarlijk (hoge rijsnelheid, slechte overzichtelijkheid), maar is op te vangen d.m.v. eventuele maatregelen te zijner tijd (midden-steunpunt, fietspaden, verhoogde oversteek, evt. VRI). - de route is onderdeel van een doorgaande, gestrekte oost-west fietsroute aan de zuidzijde van het spoor en is als zodanig opgenomen in het Masterplan Spoorzone en in het Haarlems Verkeer- en VervoersPlan. De route kan eventueel worden gekoppeld met de voorgenomen overbouw van de Westelijke Randweg en de bereikbaarheid van het gewenste station Haarlem West. De route wordt mede ontwikkeld uit oogpunt van recreatieve waarde en is daarom opgenomen in het Provinciale project 'Bereikbaarheid Kust'. Om al deze redenen is het ook opgenomen in het Structuurplan Haarlem 2020. - de route is onderdeel van een doorgaande, gestrekte fietsroute van het oosten van de stad naar het westen van de stad aan de zuidzijde van het spoor (Haarlem ontbeert een dergelijke fietsroute) en is als zodanig qua routing ingevuld. Het voorkomen van een kruising met de Randweg is hierbij een streven. - gezien de financiële situatie van de gemeente voegt de aanpassing van de Julianalaan zich ook naar de onderhoudsplanning (werk met werk maken). Wel wordt bekeken of op korte termijn kleine aanpassingen mogelijk zijn. - Wordt gedaan. T.z.t. punt van aandacht bij uitwerking van het project. - Fietspad wordt gerealiseerd met respectering van het voetpad.
De heer en Mevrouw Alders, mede namens 19 buurtgenoten	<ul style="list-style-type: none"> - bezwaar tegen fietsroute ts. Delftkade en Regentesselaan, i.v.m. gevaarlijke oversteek Julianalaan. - Reeds bestaande en veilige aansluiting Zijlweg- 	<ul style="list-style-type: none"> - de oversteek is inderdaad gevaarlijk (hoge rijsnelheid, slechte overzichtelijkheid), maar is op te vangen d.m.v. eventuele maatregelen te zijner tijd (midden-steunpunt, fietspaden, verhoogde oversteek, evt. VRI). - de route is onderdeel van een doorgaande, gestrekte fietsroute van

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

	<p>Julianalaan is een veel betere optie. Bij Randweg deze bestaande route weer over laten gaan in nieuw geplande fietsroute.</p>	<p>het oosten van de stad naar het westen van de stad aan de zuidzijde van het spoor (Haarlem ontbeert een dergelijke fietsroute) en is als zodanig opgenomen in het Masterplan Spoorzone en in het Haarlems Verkeer- en VervoersPlan. De route kan eventueel worden gekoppeld met de voorgenomen overbouw van de Westelijke Randweg en de bereikbaarheid van het gewenste station Haarlem West. De route wordt mede ontwikkeld uit oogpunt van recreatieve waarde en is daarom opgenomen in het Provinciale project 'Bereikbaarheid Kust'. Om al deze redenen is het ook opgenomen in het Structuurplan Haarlem 2020.</p>
Fam. A.A. Stut	<ul style="list-style-type: none"> - fietsroute Garenkokerskade/ Delftkade is overbodig, omdat parallelle fietsroutes (Verspronckweg en Zijlweg) aanwezig zijn. - Er is onvoldoende rekening gehouden met nieuwe verkeersstromen in dit gebied. - Er is reeds een begin gemaakt met het realiseren van deze fietsroute oost-west zonder dat het uiteindelijke tracé bekend is. - Onderdelen van de route vallen buiten deze nota. Waar vallen ze dan wel onder? 	<ul style="list-style-type: none"> - de route is onderdeel van een doorgaande, gestrekte fietsroute van het oosten van de stad naar het westen van de stad aan de zuidzijde van het spoor (Haarlem ontbeert een dergelijke fietsroute) en is als zodanig opgenomen in het Masterplan Spoorzone en in het Haarlems Verkeer- en VervoersPlan. De route kan eventueel worden gekoppeld met de voorgenomen overbouw van de Westelijke Randweg en de bereikbaarheid van het gewenste station Haarlem West. De route wordt mede ontwikkeld uit oogpunt van recreatieve waarde en is daarom opgenomen in het Provinciale project 'Bereikbaarheid Kust'. Om al deze redenen is het ook opgenomen in het Structuurplan Haarlem 2020. - Er is - mede in het kader van het Haarlems Verkeer- en VervoersPlan - rekening gehouden met zowel de autostromen als de fietsstromen. - Het uiteindelijke tracé vanaf de Delftkade richting het westen is mede afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen (station Haarlem West, overbouw Westelijke Randweg), bereidheid van andere partijen tot medewerking (Prorail) en de kosten. Om hierin meer helderheid te verkrijgen zal daarom in 2007 een interne haalbaarheidsstudie worden verricht. - Deze nota is op netwerk niveau. Onderdelen, de diverse projecten, worden t.z.t. uitgewerkt en ter participatie voorgelegd aan betrokkenen.
M.J. van der Veen, gemachtigde voor 10	<ul style="list-style-type: none"> - brug Eindhoven is niet in nota opgenomen; opmerking in nota dat de brug al in 2006 wordt 	<ul style="list-style-type: none"> - brug Eindhoven is niet in het programma, maar staat wel opgenomen in begeleidende B&W nota (bijlage C). Voor de brug is

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

adressen Leidsevaart	<p>uitgevoerd is voorbarig.</p> <ul style="list-style-type: none">- Prioriteit 1 van project Eindhoutfietspad is subjectief en niet verifieerbaar. - Recreatieve waarde van deze oost-westroute is discutabel. - De keuze van de route voor het fietspad heeft allerlei vervelende consequenties, voor de manege, maar doordat de aanlanding van de brug hierdoor wordt bepaald, ook voor de bewoners aan de Leidsevaart. - Wijkraad ziet liever een fietspad en brug naar sportpark Eindhout.	<p>een bouwvergunning aangevraagd (deze is gehonoreerd) en voor het fietspad is een art.19-procedure doorlopen. Hiertegen zijn bezwaren ingediend. Binnenkort (6-10-2006) komt een zitting bij de rechtbank. Het kan inderdaad niet met zekerheid worden gezegd dat de brug dit jaar wordt uitgevoerd.</p> <ul style="list-style-type: none">- Project stond qua uitvoering gepland en werd daarmee om uitvoeringstechnische redenen automatisch prioriteit 1. - Deze oost-west route staat in de Recreatienota en in het Groen Structuurplan. Tevens staat het opgenomen in het provinciale project 'Bereikbaarheid Kust'. Deze fietsroute tussen het veenpoldergebied en het duingebied heeft absoluut recreatieve waarde.- De routing van het fietspad is sterk bepaald door de natuurwaarde van het park Eindhout. Een fietspad door dit park was uitgesloten. Dit heeft de locatie van het fietspad bepaald. Visuele hinder is zo veel mogelijk beperkt door de aanlanding op de Leidsevaart laag te houden. Met de eigenaar van de manege zijn goede afspraken gemaakt over de loop van het fietspad.- De route die de wijkraad voorstelt heeft de directe bereikbaarheid van het sportpark voor ogen. Sportpark is met enig omfietsen ook via de nu geplande route te bereiken. De route van de wijkraad heeft geen waarde voor de middelbare scholieren. Tevens is deze route buiten de sporttijden sociaal onveiliger. De route van de wijkraad legt het eventuele probleem dat bewoners aan de Leidsevaart ervaren bij bewoners van de Leidsevaart ten zuiden van de Munterslaan.
H.W. van Eig	<ul style="list-style-type: none">- onduidelijk hoe voorrang fietsers bij kruisingen wordt vorm gegeven. - Diverse opmerkingen over ontwerpinvulling	<ul style="list-style-type: none">- Dit wordt geregeld door aanleg rotondes met voorrang voor fietsers en door bij verkeerslichten fietsers daar waar mogelijk meer prioriteit te geven (zie ook: Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur, par. 2.2., blz. 3).- gemeente volgt de richtlijnen uit de CROW-brochures.

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

	<p>fietsinfrastructuur en pleit voor gebruik van CROW-handboeken.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geen knips tegen het autoverkeer - Verbeteren van oversteken ter hoogte van Schipholweg is een must. - Voorkom omrijden voor fietsverkeer door 1-richtingsverkeer op te heffen. - Onzin om Schouwtjeslaan 30 km-gebied te maken. - Rode fietsstroken op Kinderhuissingel is voldoende. - Aanpassingen aan de Grote Houtbrug/Raamsingel/Gasthuisvest leidt tot gevaarlijke situaties tussen auto en fiets. - Richtingspijlen op het wegdek van de Westergracht moeten worden aangepast. - Zie af van glazenbollen langs fietsroutes in Schalkwijk vanwege vernieling en dof worden. - Verwijder betonblokken op kruispunt Raaks/GOG en plaats waarschuwbord nabij Raaksbruggen terug. 	<p>Opmerkingen over ontwerpinvulling sluiten hier bij aan.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het voornemen tot het realiseren van een knip (zie HVVP) wordt per knip uitgewerkt. Regelmatig sneuvelt deze goedkope en effectieve maatregel in de inspraak. - De precieze locaties van de oversteken geeft de inspreker niet aan. Er wordt gedacht aan het realiseren van een fietsonderdoorgang onder de Buitenrustbruggen door. Hiervoor is op dit moment geen dekking. - Omrijden wordt zo veel mogelijk voorkomen. Voor Kruisstraat en Schouwtjeslaan wordt 2-richtingsverkeer serieus overwogen. Voor bijvoorbeeld de Brouwerskade en de Vesten ligt er een parallel alternatief (Brouwersvaart respectievelijk de Singels). - Invoering van 30 km in de Schouwtjeslaan, evenals in de Velsersstraat en de Slachthuisbuurt is voortgevloeid uit een raadsbesluit op het HVVP, op nadrukkelijk verzoek van bewoners. - Het HVVP stelt dat op Gebiedsontsluitingswegen type A (GOW A) fietspaden komen. De Kinderhuissingel is een GOW A. Daarnaast is de verkeersintensiteit van het autoverkeer dusdanig, dat de CROW richtlijnen fietspaden voorschrijven. De raad heeft hiermee ingestemd - De versmallingen van de rijbanen op de Gasthuisvest en de Raamsingel hebben de indeling versimpeld en daarmee de overzichtelijkheid en veiligheid vergroot. Fietsers op de Gasthuisvest kunnen zich op een OFOS opstellen voor linksafslaan. - Wordt voorgelegd aan verantwoordelijke ambtenaar en, indien nodig, aangepast. - De glazenbollen hebben een periode van vandalisme gekend. De bollen zijn vervangen. Vandalisme vindt niet of in veel mindere mate plaats. Na regenval verdwijnt doffe uitstraling van reflectoren. - Betonblokken zijn een tijdelijke, doch effectieve maatregel, waarbij de onooglijkheid voor lief wordt genomen. De locatie van de waarschuwborden wordt voorgelegd aan verantwoordelijke ambtenaar en, indien nodig, aangepast.
Fietsersbond afdeling	- beleidsplan luchtkwaliteit gaat uit van realisatie	- aanzienlijke veranderingen ten goede in prognoses als gevolg van

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

Haarlem e.o.	<p>HVVP in 2010 m.b.t. terugdringing van uitstoot in het verkeer. Het uitvoeringsprogramma geeft aan dat dit voor de fiets in ieder geval niet wordt gehaald. Hoe denkt u dit te verantwoorden, gezien de wettelijke eisen t.a.v. luchtkwaliteit?</p> <ul style="list-style-type: none">- Waarom zijn de aanbevelingen van de Fietsbalans niet opgenomen in deze nota?- Wij missen in het Uitvoeringsprogramma praktische verbeteringen aan het bestaande fietsnetwerk.- Het HVVP stelde zo spoedig mogelijk een voorbeeldroute (van integraal fietsbeleid) vorm te geven. Waar blijft die?- Op hoofdfietsroutes mogen stedenbouwkundige wensen niet leidend zijn.- De keuze om alleen werk-met-werk projecten uit te voeren betekent dat u potentiële subsidie laat liggen.- Waarom herinvesteert u BDU-subsidie niet in andere fietsprojecten?- Wij stellen voor om de in het uitvoeringsprogramma	<p>nieuwe meetgegevens en nieuwe rekenvoorschriften maken het noodzakelijk opnieuw de toekomstige luchtkwaliteitsituatie te berekenen. Daarbij zullen ook de gevolgen van wijzigingen ten opzichte van het HVVP worden ingeschat. Vanuit die nieuwe prognoses zullen vervolgens maatregelen voor de luchtkwaliteit nader worden uitgewerkt en een kosten-effectiviteits analyse worden gemaakt. Naar verwachting is dit aangepaste Uitvoeringsplan Luchtkwaliteit eind 2006 gereed.</p> <ul style="list-style-type: none">- de gemeente heeft de aanbevelingen ter harte genomen. Bij het bepalen van zijn beleid dient de gemeente altijd een afweging te maken van verschillende belangen.- het Uitvoeringsprogramma is een opsomming van verbeteringsprojecten voor onderdelen van het fietsnetwerk. Op dit niveau wordt niet ingegaan op praktische verbeteringen, zoals dwarsverbindingen, detectielussen of het verwijderen van paaltjes. Dit wordt t.z.t. per project uitgewerkt. Het Uitvoeringsprogramma bevat sowieso geen onderhoudsprogramma. Hier wordt door de afdeling BOR aan gewerkt.- Vanwege de financiële situatie van de gemeente is hiervan afgezien. Om dezelfde reden wordt nu gekozen voor meeliften in onderhoudsprojecten (werk met werk maken). In de praktijk blijkt het dan onmogelijk om op de korte termijn een langgerekte voorbeeldroute te creëren.- In alle gevallen dient de gemeente een afweging te maken tussen belangen.- De gemeente moet naast de BDU-subsidie altijd zelf geld bijleggen. Daar ontbreken de middelen dus voor. In geval er sprake is van een werk-met-werk project zijn deze middelen in het kader van onderhoud al gereserveerd. Overigens is de jaarlijkse BDU niet eindeloos. Gemiddeld verstrekt de provincie jaarlijks niet meer dan ca. 1 miljoen aan Haarlem.- Het herinvesteren van BDU-subsidie in andere projecten zou het initiëren van een fonds betekenen. De raad heeft zich tegen fondsvorming uitgesproken.- Er vindt een nauwe samenwerking en afstemming plaats tussen de
--------------	--	---

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

	<p>opgenomen projecten pro-actief voor te bereiden, te ontwerpen en inspraak te doorlopen.</p> <ul style="list-style-type: none">- Waarom zijn de projecten die opgesomd zijn in bijlage B van de nota niet opgevoerd voor het Investeringsplan 2006-2010, ervan uitgaande dat 90% BDU-subsidie zal worden verkregen?- Waarom worden de fietsprojecten niet opgevoerd in de lijst van achterstallig onderhoud. Immers het ontbreken van goede en veilige fietsvoorzieningen is ook een vorm van achterstallig onderhoud.- Waarom geeft project Kinderhuissingel in de praktijk zoveel meer BDU-subsidie, dan de berekening in het uitvoeringsprogramma laat zien?- Het uitvoeringsprogramma richt zich met name op de grote projecten aan wegvakken, maar kleine verbeteringen aan het fietsnetwerk zijn hard nodig. Wat doet u daaraan?- Waarom is er geen kaart gemaakt waarin is aangegeven: de aanleg van nieuwe schakels, de aanleg van fietspaden, veiliger maken van oversteekplaatsen, asfalteren van tegelfietspaden, onderhoud van bestaande fietspaden/-routes?- De Fietsersbond stelt voor om in het onderhoudsprogramma voor de openbare weg specifieke eisen op te nemen voor de kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes.- Uitvoering na 2020 vindt de Fietsersbond ontoelaatbaar. Kunnen gebreken die u nu heeft vastgesteld nog eens tot na 2020 wachten op een	<p>verschillende afdelingen, o.a. de afdelingen V&V en BOR. Een project wordt echter pas opgestart als in het Investeringsplan geld staat gereserveerd voor voorbereiding en realisatie.</p> <ul style="list-style-type: none">- de werk-met-werk projecten zijn opgenomen in het Investeringsplan.- De norm voor achterstallig onderhoud wordt bepaald door de kwaliteit van het materiaal, niet de kwaliteit van de voorziening. De kwaliteit van het materiaal is op veel plaatsen in de gemeente zo slecht, dat de raad ondanks de beperkte middelen zoveel mogelijk hierop inzet.- Er is niet alleen BDU-subsidie gevraagd voor de fietspaden, maar ook voor een duurzame inrichting voor de weg.- Kleine verbeteringen worden of meegenomen in werk-met-werk projecten of in onderhoud aan fietspaden. Ook kunnen deze verbeteringen worden besproken in het reguliere overleg tussen Fietsersbond en de afdeling Verkeer en Vervoer en uit de 'Fietspot' worden gefinancierd (€72.000,-/jaar).- Goede suggestie, echter in de praktijk moeilijk up-to-date te houden. Per onderdeel bestaan de kaarten/lijsten wel. Zo is de aanleg van nieuwe schakels en de aanleg van bijvoorbeeld fietspaden terug te vinden in de bijlage van de nota. Veiliger maken van oversteekplaatsen kan onderdeel zijn van de projecten. In de nota Uitwerking Verkeersveiligheid worden de belangrijkste onveilige oversteekplaatsen genoemd. Afdeling BOR werkt aan een onderhoudsprogramma ook voor fietspaden.- Bij het maken van een ontwerp wordt altijd het standaardnaslagwerk ASVV van het CROW gebruikt. Een ontwerp wordt ook altijd voorgelegd aan belanghebbenden, waaronder de Fietsersbond, voor inspraak.- De financiële situatie brengt de gemeente tot deze aanpak. Indien de financiële situatie zich verbetert kan worden overwogen meer geld vrij te maken voor de fiets.
--	--	--

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

	<p>opknopbeurt?</p> <ul style="list-style-type: none"> - VPL Schalkwijk voor de Fiets is niet klaar. - Grote projecten zijn niet opgenomen in VPL Schalkwijk voor de Fiets, zoals winkelcentrum Schalkwijk , '023' en meerwijk centrum. - In de uitvoering van de plannen zit weinig samenhang. Doel zou moeten zijn een aaneensluitend net van Hoogwaardige Fietsroutes. - Uit oogpunt van de verkeersveiligheid acht de Fietsersbond het onaanvaardbaar dat in onder ander een 14-tal projecten niet worden uitgevoerd. - Uit oogpunt van betere bereikbaarheid van de stad, vindt de Fietsersbond het onacceptabel dat onder andere een 13-tal projecten niet worden uitgevoerd. - Volg de CROW-aanbevelingen (De Fietsersbond geeft meerdere voorbeelden van de implicatie van toepassing van deze aanbevelingen in het Haarlems Fietsnetwerk) - Wij stellen voor dat alle ontwerpers van de gemeente de CROW-brochure 230 "Ontwerpwijzer fietsverkeer" hanteren. - "VRI doormeten" wat bedoelt u daarmee? 	<ul style="list-style-type: none"> - VPL Schalkwijk voor de Fiets is nog niet afgerond. Van de 24 projecten zijn 17 gerealiseerd. 3 Projecten volgen volgend jaar. 3 Projecten zijn door voortschrijdend inzicht of door gebrek aan draagkracht afgevallen. In 2008 dient het project te zijn afgerond. Het zal dan worden afgesloten met een evaluatie. - Grote projecten kennen hun eigen procedure om te komen tot een optimale invulling, ook voor de fiets. De Fietsersbond wordt betrokken bij dit proces. - Het streven is Hoogwaardige Fietsroutes te creëren. De samenhang zal te wensen overlaten zolang de financiële middelen beperkt zijn. Desalniettemin denkt de gemeente op afzienbare termijn meerdere ontbrekende schakels te kunnen invullen (fietspad langs de zuidzijde van de W.R.-weg, brug Eindhoven, brug Kinderhuissingel, brug 't Landje). - Bij bepalen van de prioritering van de projecten in het Uitvoeringsprogramma is niet alleen veiligheid als factor gehanteerd. - Bij bepalen van de prioritering van de projecten in het Uitvoeringsprogramma is niet alleen bereikbaarheid als factor gehanteerd. Desalniettemin denkt de gemeente op afzienbare termijn meerdere ontbrekende schakels te kunnen invullen (fietspad langs de zuidzijde van de W.R.-weg, brug Eindhoven, brug Kinderhuissingel, brug 't Landje). Eveneens wordt de rode loper uitgevoerd. - Voor de gemeente zijn de CROW-aanbevelingen richtinggevend, maar kan in de praktijk niet altijd het optimale worden toegepast. - Het toepassen van de CROW-richtlijnen is een eerste verantwoordelijkheid van de ontwerpers van afd. V&V. Zij brengen dit in in projectgroepen. - Ook voor de VRI gelden de financiële beperkingen. Daar waar de
--	--	---

Bijlage D: INSPRAAKREACTIES UITVOERINGSPROGRAMMA FIETSINFRASTRUCTUUR

(okt. 2006)

	<ul style="list-style-type: none">- Waarom herschrijft u in het Uitvoeringsprogramma het HVVP-uitgangspunt t.a.v. verharding van fietsroutes?- de entree van de stad 'De Rode Loper' moet een echte rode looper zijn. Asphalt moet gehandhaafd blijven.- Opmerkingen bij de Fietsnetwerkaart (bijlage C).	<p>VRI wordt meegenomen in een project, wordt gekeken naar ook een optimalisering voor de fiets, indien mogelijk ook door het aanbrengen van detectielussen op afstand, of door het aanbrengen van wachttijdvoorspellers. De Fietsersbond wordt hierin gekend. Daarnaast zijn beperkte middelen beschikbaar voor het gericht toepassen van verbeteringen. Dit gebeurt in overleg met de Fietsersbond.</p> <ul style="list-style-type: none">- In het Uitvoeringsprogramma staat <u>fietspaden</u>, waar <u>fietsroutes</u> dient te staan. Het uitgangspunt in het HVVP voor verharding van fietsroutes: "Asfalt, tenzij ..." zal worden gespecificeerd. Dit is gebeurd dmv een brief van wethouder Divendal aan de raadscommissie Beheer, die in november in de commissie is besproken.- In het kader van onderhoud aan de Kruisstraat wordt gewerkt aan het ontwerpprincipe voor de Rode Loper. In samenhang met het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (afroning dit jaar), zal de verharding worden bepaald. Hierbij is de kwaliteit van de route voor de fietser (de Rode Loper moet aantrekkelijk zijn) een wezenlijk uitgangspunt. Het comfort voor de fietser wordt zo veel mogelijk geoptimaliseerd.- De opmerkingen bij de fietsnetwerkaart worden overgenomen met uitzondering van: - Schipholweg zuidzijde: is onderdeel van Noordstrook. Hier is een ventweg gepland, - route door winkelcentrum Schalkwijk: hier komen geen doorgaande fietsroutes, maar 'doorwaadbare' routes (fietser te gast), - Boerhaavepad: wordt meegenomen in de ontwikkeling van de Noordstrook, - verbinding Parkwijk- Boerhaavewijk: is om financiële en stedenbouwkundige redenen tot nader orde afgefallen, - oversteken Westelijke Randweg: verantwoordelijkheid van de provincie.