

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. O. van den Berg
Telefoon 5114945
E-mail: oberg@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. SB/VV/2007/127200
bijlagen A en B
B & W-vergadering van 3 juli 2007

Onderwerp: beantwoording motie “Fiets ‘m erin”, nr. 71

Bestuurlijke context

Tijdens de begrotingsbesprekingen in november 2006 heeft de gemeenteraad motie 71 “Fiets ‘m erin” aangenomen. De raad vraagt in de motie aan het college het volgende te doen:

- *“om de fiets hoofdwegen, cq de verkeersaders in asfalt uit te voeren,*
- *hiervoor aan te leveren in de commissie Beheer een overzicht van de hoofd(fiets)wegen van Haarlem, inclusief de criteria op basis waarvan bepaald wordt wat de Haarlemse hoofd(fiets)wegen zijn,*
- *om van gevraagd beleid af te wijken als ondergrondse bekabeling moeizaam of onmogelijk kan worden gelegd (c.q gerepareerd) en/of als uit esthetisch oogpunt klinkers leiden tot een verbeterd (monumentaal) stadsgezicht (dit geldt met name in de binnenstad).”*

In september 2006 heeft Maarten Divendal, wethouder Verkeer, aan de leden van de commissie Beheer een brief gestuurd met als onderwerp ‘Verharding fietsroutes’ (zie bijlage A). In de brief staat het beleid van de gemeente Haarlem ten aanzien van de toepassing van asfalt op fietsroutes verwoord, zijnde een uitwerking van het HVVP-uitgangspunt ‘Asfalt, tenzij’. De brief is bediscussieerd in de raadscommissie Beheer van 2 oktober 2006. Dit vormde geen aanleiding om af te wijken van de inhoud van de brief.

De richtlijnen in de brief sluiten aan bij de het motieverzoek om de ‘hoofd fietswegen’ in asfalt uit te voeren. Ook voorziet de brief in het motieverzoek uit esthetisch oogpunt klinkers toe te passen, wat met name in de binnenstad speelt. Het ‘Handboek Inrichting Openbare Ruimte binnenstad’ is leidend.

De brief biedt niet de ruimte om kabels en leidingen per definitie een reden te laten zijn af te wijken van asfaltverharding. Hier is ook geen directe aanleiding toe. In het geval van het ‘Advies Fietspaden Zijlweg; 28 juli 2000’ geeft de stadsadvocaat aan dat de gemeente in dit kader met twee maatschappelijke belangen heeft te maken (belang van de fietser en het belang van kabels en leidingen) *“..., die ten dele met elkaar botsen. De keus welk belang dient te prevaleren is aan de gemeente en aan de gemeente komt hierin beleidsvrijheid toe. Daarbij dient de gemeente het feit dat de eerste functie van de weg die van weg is, belangrijk te wegen. Het staat de gemeente vrij het belang van de veiligheid en comfort voor fietsers te laten prevaleren boven dat van de kosten en ongemak van kabelexploitanten.”* Wel zal de gemeente de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht moeten nemen. Dit impliceert naast het bieden van de mogelijkheid van inspraak op een beleidsvoornemen (aanleg van asfalt fietspad) aan exploitanten van kabels en leidingen, het zorgvuldig afwegen van belangen in een specifieke situatie. Met andere woorden, per project zal worden afgewogen wat de te prevaleren verhardingssoort is. Om een voorbeeld te geven: bij de PTT toren in de Waarderpolder zou de verhoogde concentratie aan kabels een verhoogde intensiteit aan grondwerkzaamheden tot gevolg kunnen hebben, wat aanleiding kan zijn voor een keuze voor tegels in plaats van asfalt.

In bijlage B staat het fietsnetwerk uit het HVVP opgenomen, zijnde het overzicht van de 'hoofd(fiets)wegen van Haarlem' en de criteria op basis waarvan is bepaald wat deze fietsroutes zijn.

Commissieparagraaf: de nota wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer.

B&W-besluit:

1. Het college besluit in het kader van motie “Fiets ‘m erin” (nr. 71) vast te houden aan de uitgangspunten verwoord in de brief ‘Verharding Fietsroutes’ van wethouder Verkeer van september 2006,
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit,
3. Deze nota wordt ter informatie voorgelegd aan de raadscommissie Beheer.

Maarten Divendal

Wethouder Onderwijs, Jeugd, Sport,
Beheer en onderhoud openbare ruimte en Milieu

Retouradres Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Aan: leden van de commissie Beheer

Datum	4 juli 2007 xxxxxxxxxx
Ons Kenmerk	SB/VV/2006/1106
Contactpersoon	O. van den Berg
Doorkiesnummer	023 5114945
Onderwerp	Verharding fietsroutes

Aanleiding:

In de commissie Beheer heb ik u een notitie over de verharding van fietsroutes beloofd. Aanleiding is dat het uitgangspunt in het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP; raadsbesluit 2003) algemeen is gesteld: "*Verharding: - Uitgangspunt hierbij is dat fietsroutes zijn voorzien van een (herkenbare rode) asfaltverharding, of in de binnenstad in verband met beschermd stadsgezicht, van goede vlakke klinkerverharding.*"

Het uitgangspunt vraagt om een uitwerking in de vorm van een beschouwing vanuit verkeerskundig, stedenbouwkundig en beheersmatig perspectief.

Achterliggende reden is het verbeteren van het fietscomfort. De verschillen tussen enerzijds tegels en klinkers en anderzijds asfalt is namelijk: de beste 10% tegels en klinkers scoren net zo goed als 90% van het asfalt. Een beter fietscomfort draagt bij aan de groei van het fietsverkeer (doelstelling HVVP: groei aandeel fiets van 39% naar 45% in 2010).

Stedenbouwkundig gezien vragen de gebieden met de status van beschermd stadsgezicht, zowel binnen als buiten het centrum, de aandacht. Ter illustratie kan het concept Handboek Inrichting Openbare Ruimte Centrum (afronding dit jaar) worden geciteerd: "*De schaal en maat van de profielen bepalen voor een belangrijk deel de fijnmazigheid van de bestrating. Zo vraagt de 17^{de} eeuwse stedenbouwkundige structuur van straten, stegen en grachten een fijnmazig materiaal. De lanen, singels en Spaarne oever hebben een grotere schaal en daarom kan hier gebruik worden gemaakt van een groter steenformaat. ...*"

Beheersmatig spelen de kosten van de verschillende verhardingssoorten. Kabels en leidingen vragen de aandacht, evenals de aanwezigheid van bomen.

Resultaat:

Het uitgewerkte uitgangspunt voor de verharding op fietsroutes komt samengevat op het volgende neer:

Buiten het centrum

- op fietsroutes op drukke wegen (gebiedsontsluitingswegen A en B), welke veelal breed van opzet zijn en waar de verkeersfunctie domineert, is asfalt op z'n plaats. Uitzondering hierop zijn historische lijnen zoals de Leidsevaart, waar een strakke, vlakke klinker wordt toegepast, (bijvoorbeeld een persstrengklinker).
- op fietsroutes in woonstraten (erftoegangswegen) is, afhankelijk van de vraag welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past, of asfalt of een comfortabele klinker (bijvoorbeeld persstrengklinker) toepasbaar.

Binnen het centrum

- op de fietsroutes op de drukste verkeerswegen, zoals de Bolwerken (gebiedsontsluitingswegen A), is de verkeersfunctie zo dominant dat asfalt wordt toegepast.
- op de fietsroutes in woonstraten zoals de Gierstraat, Koningstraat, Lange Veerstraat en Rode Loper (erftoegangswegen), weegt het stedenbouwkundige aspect zwaar en wordt een klinker toegepast. Om reden van comfort en herkenbaarheid van de route kan worden afgeweken van de gangbare centrumklinker. De keuze van de klinkersoort wordt uitgewerkt in het kader van het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.
- tenslotte, de fietsroutes in het centrum die over de minder drukke verkeerswegen lopen (gebiedsontsluitingswegen B), zoals de Vesten, het Spaarne en de Parklaan, vragen bij de keuze van de verhardingssoort om een zorgvuldige afweging tussen stedenbouwkundige en verkeerskundige belangen (fiets, auto, bus).

Fundering, kabels&leidingen, bomen, kosten

In de discussie tussen BOR, SO en V&V is niet alleen ingegaan op het comfort en stedenbouwkundige aspecten van de verhardingssoort, maar is ook stilgestaan bij de gewenste fundering en bij eventuele obstakels voor de toepassing van asfalt zoals kabels en leidingen, bomen en kosten.

De kwaliteit van de fundering bepaalt de mate waarin verzakking optreedt en kan dus sterk van invloed zijn op het comfort. Onder rijbanen voor gemengd verkeer wordt per definitie een harde fundering toegepast (menggranulaat), evenals onder asfaltfietspaden. Onder een klinkerfietspad wordt in de parktijk vaak een zandfundering toegepast. Bij misbruik van het klinkerfietspad door (zwaar) verkeer valt een fundering van menggranulaat te verkiezen.

Kabels & leidingen en bomen zijn in relatie tot fietsroutes, in het bijzonder de asfaltfietspaden, een belangrijk punt van aandacht. In geval van kabels en leidingen onder asfalt komt een bedrijf minder makkelijk bij het materiaal. Boomwortels kunnen fietspaden opdrukken en asfaltfietspaden kunnen de groeiomstandigheden verminderen. Mits aan voorwaarden wordt voldaan, in het bijzonder ten aanzien van bomen, is er over het algemeen geen sprake van onoverkomenlijk problemen.

3

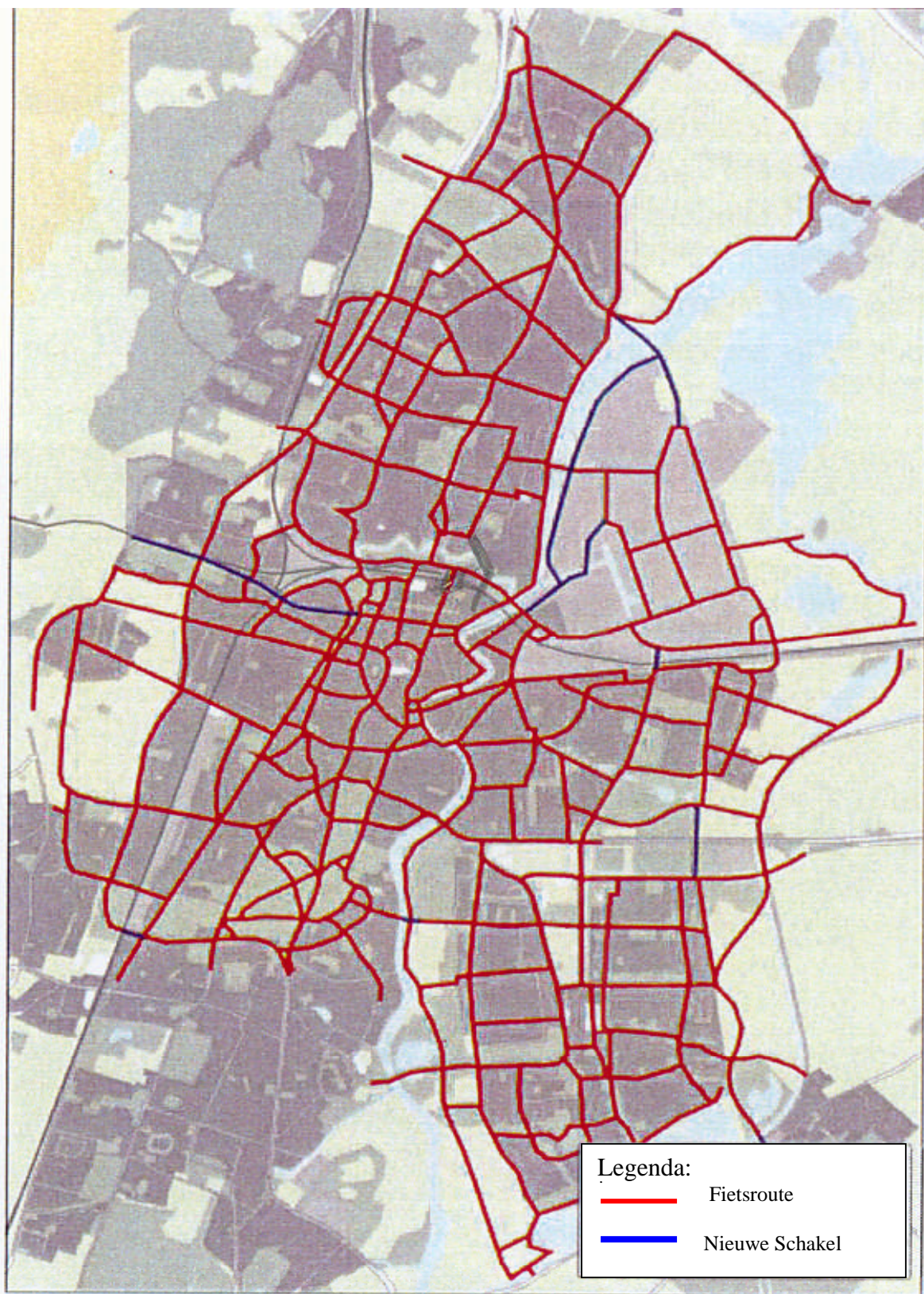
Bij een vergelijking van de kosten van de verschillende verhardingssoorten valt op dat klinkers en zwart asfalt elkaar niet ontlopen. Rood asfalt is duurder. Indien kwaliteitsverhoging bij een fietsinfraproject leidt tot hogere beheerkosten, dan wordt dat meegenomen bij behandeling van de kadernota.

In de bijlage wordt het bovenstaande nader toegelicht

Met vriendelijke groet,

Maarten Divendal

Bijlage B



Fietsnetwerk gemeente Haarlem; bron HVVP

Toelichting op de invulling van het fietsnetwerk:

Het fietsnetwerk in het HVVP bouwt voort op 'Haarlem Fietst!' (B&W sept. 1997) en het 'Verkeerscirculatieplan Haarlem 2000' (B&W 23-11-1999).

Als leidraad voor het netwerk is 'Tekenen voor de Fiets; Ontwerpwijzer voor een fietsvriendelijke infrastructuur' van het CROW gehanteerd. Zo zijn de hoofdeisen voor een fietsnetwerk aangehouden:

- directheid
- samenhang
- (sociale) veiligheid

In principe zijn die wegen fietsroutes, waar – als men van A naar B wil – overheen wordt gefietst. Dus een relatie tussen het winkelcentrum Schalkwijk en het centrum van de stad verloopt uit oogpunt van 'directheid' via fietsroutes Europaweg en Schalkwijkerstraat. Een fietsroute over de Belgiëlaan vraagt uit oogpunt van 'samenhang' om een continuering op de Spaarnelaan. Er moet dan wel een 'nieuwe schakel' komen over het Spaarne. Uit oogpunt van 'veiligheid' kan worden gekozen voor het ontwikkelen van een alternatieve route met autoluw karakter.

Vanzelfsprekend is de keuze van een route getoetst aan de feitelijke fietsintensiteit. Op basis van ervaringen in middelgrote tot grote steden wordt de dichtheid van het netwerk ongeveer op 400 bij 400 meter gesteld.

Als eenmaal het netwerk is bepaald wordt vervolgens op basis van aspecten als:

- auto- en fietsintensiteit,
- ongevalgegevens

èn in samenhang met de andere verkeerssoorten en omgevingsfactoren, bepaald hoe de fietsroute wordt ingericht. Komen er fietspaden of –stroken, wordt het een 30 km-sstraat met gemengd verkeer, of maken de omstandigheden een fietsstraat mogelijk?



71

Motie: fiets 'em erin (beleid inzake asfaltering fietspaden)

De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 6 november 2006 behandelende de begroting van 2007,

Overwegend:

- Dat er geen eenduidig beleid is in 'asfaltering of het plaatsen van klinkers op fietspaden'.
- Het wenselijk is om de hoofd(fiets)wegen (de verkeersaders) te asfalteren omdat dit het fietscomfort verhoogd. Bovendien wordt hiermee het gebruik van de fiets gepromoot wat de gezondheid van de fietser ten goede komt en indirect een positieve bijdrage levert aan de luchtkwaliteit van de Haarlemse binnenstad en de inwoners in het bijzonder.

Constaateert dat naast bovenstaande voordelen:

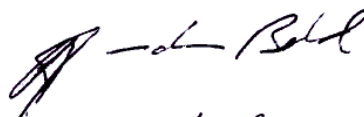
- De commissie Beheer van de gemeenteraad efficiënter opereert als er beleid is opgesteld inzake het asfalteren van paden en wegen voor fietsgebruik;
- Belangenorganisaties (fietsersbond, KPN/PWN/UPC/etc.) graag beleid willen op bovenstaande gebied om hun uitvoeringstaken optimaal te kunnen verrichten;
- Haarlemmers graag op de hoogte willen zijn hoe het aanzicht van de stad zal zijn als alle grote infrastructurele maatregelen gepland, zijn uitgevoerd.

Vraagt het college:

- Om de fietshoofdwegen, cq. de verkeersaders in asfalt uit te voeren;
- Hiervoor aan te leveren in de commissie Beheer een overzicht van de hoofd(fiets)wegen van Haarlem, inclusief de criteria op basis waarvan bepaald wordt wat de Haarlemse hoofd(fiets)wegen zijn;
- Om van gevraagd beleid af te wijken als ondergrondse bekabeling moeizaam of onmogelijk kan worden gelegd (cq. gerepareerd) en/of als uit esthetisch oogpunt klinkers leiden tot een verbeterd (monumentaal) stadsgezicht. (Dit geldt met name in de binnenstad).
- Het gevraagde overzicht en criteria worden aangeleverd op korte termijn zodat oa. de efficiency van de commissie op dit gebied snel geoptimaliseerd kan worden.

En gaat over tot de orde van de dag


PvdA


VVD