

Van: Rover Haarlem <Haarlem@rover.nl>
Verzonden: donderdag 24 september 2015 7:27
Aan: Griffiebureau
CC: Stadsredactie Haarlemsdagblad Pers; a.molducci@hollandmediacombinatie.nl; Léon Tebbens - Rover; Han van Spanje; Nico van Nijendaal; Jaap Moerman; h.geist@hollandmediacombinatie.nl; Arjen de Boo; baaijens57@gmail.com; melaichi@live.nl; Ron Dreijer; info@frankvisser.nl; Bas van Leeuwen; Misja de Groot; zklazes@gmail.com; abidazannay@gmail.com; Robbert Berkhout; f.deleeuw@zonnet.nl; Moussa Aynan; floorroduner@hotmail.com; Anne Feite Bloem; henoch.elbers@gmail.com; jil.amand@gmail.com; Jeroen Boer VVD; m.a.sterenberg@gmail.com; lcvanzetten@gmail.com; estuip@xs4all.nl; Redactie De Haarlemmer Pers; Redactie Haarlem 105 Pers; Redactie Haarlems Weekblad Pers; Redactie Haarlem dit Weekend Pers; Redactie TV Noord-Holland Pers
Onderwerp: Bernadottelaan cie Beheer, reactie Rover en Fietsersbond op brief van BenW
Urgentie: Hoog



VERENIGING REIZIGERS OPENBAAR VERVOER

Geachte raadsleden,

Waarom wilt BenW perse vasthouden aan het DO? De brief van het college aan de provincie biedt geen inzicht:

BenW: "Wij hebben een afweging gemaakt van alle in het geding zijnde belangen waarin naast de snelle doorstroming van het openbaar vervoer nadrukkelijk ook de veiligheid van fietsers is betrokken."

Daar zijn Fietsersbond en Rover het niet mee eens. Het DO (waarin de fietsstroken gedeeld moeten worden met het bus- en het vele autoverkeer) levert hinder voor de bus op, en is gevaarlijker voor fietsers.

De weg blijft breed (7,5 m). Met een inrichting met fietspaden kan er een smallere weg gemaakt worden, met middeneilanden zodat er veilig overgestoken kan worden. Het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer is essentieel op deze drukke weg.

BenW: "In het geval van de herinrichting van de Bernadottelaan hebben wij rekening gehouden met de vastgestelde uitgangspunten van het HVVP, de belangen van het OV, de fietsers en de gewenste ruimtelijke kwaliteit zoals wij die hebben vastgelegd in ons HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte)"

De verkeersintensiteit blijft daarmee met 7000 tot 8000 mvt/etmaal te hoog voor een 30 km/u erftoegangsweg conform de landelijke Duurzaam Veilig Verkeer normen van het CROW. Er wordt nu een grijze weg aangelegd, die NIET Duurzaam Veilig is.

HIOR Schalkwijk is geen vastgestelde nota. Het stuk is in 2010 in de inspraak gebracht (zonder participatie vooraf), maar nog nooit vastgesteld. Aldus de gemeente is het HIOR "geen verkeerskundig kader, maar een ruimtelijk kader." Het concept HIOR kent ook buurtontsluitingswegen met fietspaden.

Volgens Fietsersbond en Rover zijn er juist goede argumenten om wel voor een ander ontwerp te kiezen. Immers het ontwerp ligt er al (dat is gemaakt, maar noch met ons noch met u gedeeld).

De provincie heeft een paar jaar geleden gedreigd de bus weg te halen van de Laan van Angers. Het aantal drempels is daar vervolgens teruggebracht. Wijkraad Europawijk liet in de brief van 18 augustus weten dat met name ouders met kinderen de Laan van Angers niet veilig vinden. Regelmatig laten ouders hun kinderen liever op de stoep rijden als veilig alternatief.

Wat betreft de kosten:

In de variantenstudie Bernadottelaan (Royal Haskoning DHV, 18-12-2014) waren de volgende bedragen begroot:

Variant 1 (huidige inrichting + kleine optimalisaties): € 823.000,-

Variant 2 (doortrekken zuidelijk profiel = het DO): € 1.016.000,-

Variant 3 (rijbaan in klinkers): € 989.000,-

In het collegebesluit (variant 2) is een kostenpost van € 770.000,- opgenomen. Dat is dus bijna 250.000 euro minder dan begroot in de variantenstudie. Er is dus kennelijk een forse meevaller.

Variant 4 (twee rijstroken met fietspaden achter de parkeervakken):

Er is geen sprake van areaaltoename, immers de totale verhardingsbreedte (incl. trottoir) neemt niet toe tov de huidige situatie en/of het DO.

De weg is nu 16,5 meter (de weg 11,90 m + parkeervakken).

Variant 4 komt uit op 15 meter: 2 rijstroken (2x3m), parkeervakken (2x2,5), fietspad (2x2). Er blijft dus ruimte over voor een middenberm, zoals nu, en dus veilige oversteekvoorzieningen.

Voor de aanleg van fietspaden kan BDU subsidie worden aangevraagd. Aanvragen voor BDU2016 kunnen nog worden ingediend tot 1 januari.

Samengevat: de weg is te druk. Leg de HVVP-autoknip/bussluis aan, of scheidt het langzaam-verkeer van het gemotoriseerd verkeer.

Reizigersvereniging ROVER afdeling Haarlem en omstreken

Han van Spanje (06-21151499)

www.rover.nl/haarlem

Fietsersbond Haarlem

Jaap Moerman (06-14864601), René Rood (06- 45472287)

<http://haarlem.fietsersbond.nl>

Van: Rene Rood Gmail [<mailto:rrood49@gmail.com>]

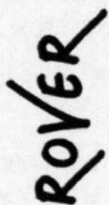
Verzonden: zondag 13 september 2015 22:55

Aan: eturan@haarlem.nl; mvanhaaster@haarlem.nl

CC: stadsredactie@haarlemsdagblad.nl; a.molducci@hollandmediacombinatie.nl; leon@rover.nl;
h.j.vanspanje@planet.nl; nico@nicovannijendaal.nl; jaap.moerman@zonnet.nl; h.geist@hollandmediacombinatie.nl;
adeboo@haarlem.nl; baaijens57@gmail.com; melaichi@live.nl; rdreijer@outlook.com; info@frankvisser.nl;
D66@basvanleeuwen.nl; Misja82@hotmail.com; zklazes@gmail.com; abidazannay@gmail.com;
robbertberkhout@gmail.com; f.deleeuw@zonnet.nl; moussa.aynan@gmail.com; floorroduner@hotmail.com;
annefeite@gmail.com; henoch.elbers@gmail.com; jjl.amand@gmail.com; vvd@jeroenboer.com;
m.a.sterenberg@gmail.com; lcvanzetten@gmail.com; estuip@xs4all.nl; dehaarlemmer@buijzopers.nl;
redactie@haarlem105.nl; redactie@haarlemsweekblad.nl; haarlemditweekend@rodi.nl; nieuws@rtvnh.nl

Onderwerp: Bernadottelaan

Urgentie: Hoog



Fietsersbond

VERENIGING REIZIGERS OPENBAAR VERVOER

Aan:

College van burgmeester en wethouders

Gemeente Haarlem

Cc:

Commissie Beheer

Haarlem, 13 september 2015

OPEN BRIEF

Betreft: Bernadottelaan, met sommige compromissen is echt iets mis

U W E I N G E N D I E N I N G H I N N O O P - O P

Geacht college,

Rover en Fietsersbond zijn het met provincie Noord-Holland eens dat het voorliggende definitief ontwerp van de Bernadottelaan geen goed ontwerp is. Sommige compromissen zijn slechte compromissen. Rover en Fietsersbond willen niet minder ruimte voor de bus, maar meer ruimte voor de fiets en vooral scheiden van gemotoriseerd en het ongemotoriseerd verkeer.

Wij doen dan ook een dringend beroep op u om het ontwerp te heroverwegen. U heeft zich gecommitteerd aan de OV-visie en u wilt Fietsstad 2016 worden. U heeft ook een ander ontwerp klaar liggen met vrijliggende fietspaden. In uw besluit van 7 juli stelt u dat *'Door het scheiden van auto en fiets de veiligheid toeneemt'*. Wij verzoeken u dit ontwerp voor te leggen aan de participanten en gemeenteraad.

Het zou niet zo moeilijk moeten zijn. Er is ruimte genoeg op de Bernadottelaan, het is een busroute, een fietsroute en een belangrijke ontsluiting van de wijk. Waarom stelt u dan toch voor om de huidige weg te versmallen? En u verwacht dat met uw ontwerp er niet langzamer gereden gaat worden door het autoverkeer. Een smallere weg, en in praktijk geen 30 km/u, of te wel: u creëert een grijze weg. U geeft 8 ton uit en het wordt eigenlijk onveilig.



Voorstel Rover en Fietsersbond: Draai fietsstrook en parkeerstrook om. Houdt de fietspaden achterlangs de bushavens.

Het is en blijft een drukke weg, 7000 tot 8000 auto's per dag, en toch is het plan om de weg te versmallen. Dat betekent meer hinder voor bus en meer hinder voor de fietser. Rover en Fietsersbond gaan voor de beste oplossing: draai de parkeervakken en de fietsstrook om: zo ontstaat er een vrijliggend fietspad (veilig voor fietsers) en wordt de weg visueel smaller, waarbij de doorstroming van de bus minstens gelijk is aan de huidige situatie. Een goed voorbeeld is de Kleverparkweg - Van Ostadestraat in Haarlem-Noord. Ook dat is een bus- en fietsroute en 30 km-gebied. Op plekken waar veel overgestoken wordt, kunnen vluchtheuvels aangelegd worden, zoals ook elders in de stad gedaan is. Bij de haltes blijven de fietspaden achterlangs lopen, en alle zijstraten zijn een uitrit.

Een OV-visie onderschrijven gaat niet gratis

Als Haarlem de OV-visie van de provincie onderschrijft (en dat heeft u gedaan), dan hoort u daarmee in het wegontwerp rekening mee te houden. Het betreft hier een stroombuslijn uit die OV-visie. Ook in andere steden, bv

Amsterdam is het in vergelijkbare situaties voorgekomen dat de opdrachtgever OV de gemeente dreigde met schadeclaims. Vroeger toen Haarlem nog zelf opdrachtgever OV was, moest de gemeente zelf dergelijke meerkosten dragen als de bus langzamer moest gaan rijden. Nu het OV voor Haarlem gratis is, is het wel heel makkelijk om met andermans geld geen rekening te houden. Het is onacceptabel dat er jaarlijks 35.000 euro moet worden betaald of dat er het OV geknepen wordt.

Continuïteit

U legt deze weg aan voor minstens 30 jaar. Doe het daarom nu in één keer goed. Dat de continuïteit van het zuidelijk deel zou moeten worden doorgezet naar het noorden vinden wij geen argument.

a) De ring Molenwijk heeft een ander karakter dan de lange rechte weg tot aan de Aziëweg. De ring (tot aan de Stresemannlaan) krijgt ook een andere inrichting in uw ontwerp dan de Bernadottelaan ten noorden van de Stresemannlaan, nl. parkeren op stoepniveau, klinkers op de stoep.

b) U bent nog niet klaar met deze busroute. Over een paar jaar is de Professor Eijkmanlaan voor onderhoud aan de beurt. Hoe gaat u deze weg herinrichten? Het is ondenkbaar voor Rover en Fietsersbond dat er over meer dan 1,5 km een ontsluitingsweg wordt gecreëerd met minder ruimte voor de bus en voor de fietser. Een ontwerp met vrije fietspaden, op zowel de Bernadottelaan als de Professor Eijkmanlaan, daarvoor is ruimte genoeg aanwezig.

In uw besluit van 7 juli stelt u dat *'Door het scheiden van auto en fiets de veiligheid toeneemt'*. Dat zijn wij met u eens. Uw bezwaar tegen een dergelijke inrichting (*'de snelheid van de automobilist hoger zal zijn dan de huidige 50 km per uur. De lange rechtstanden en een vrije rijbaan zijn daar debet aan'*) kan verholpen worden met vluchtheuvels en goede oversteekplaatsen.

Met vriendelijk groet,

Reizigersvereniging ROVER afdeling Haarlem en omstreken

contactpersonen: Han van Spanje (06-21151499), Léon Tebbens (06-10217558)

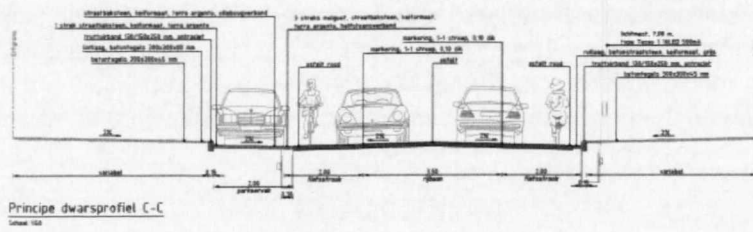
www.rover.nl/haarlem

Fietsersbond Haarlem

contactpersonen: Jaap Moerman (06-14864601), René Rood (06- 45472287)

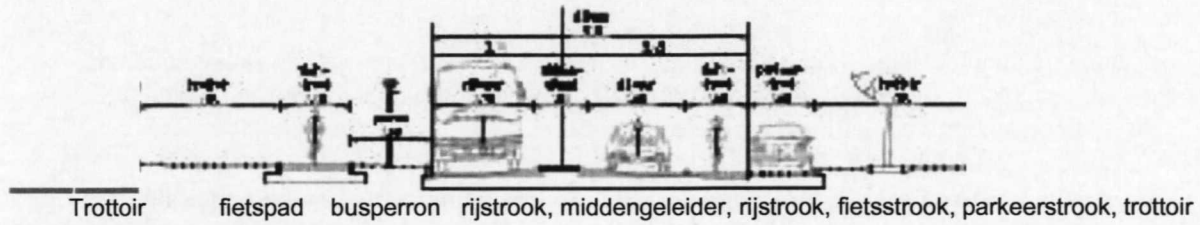
<http://haarlem.fietsersbond.nl>

Bijlagen:



Definitief ontwerp collegebesluit 7 juli.

De weg wordt versmald van 11,90 meter naar 7,50 meter. De fietsstroken komen òp de weg te liggen ipv ernaast. Bussen halteren op de fietsstrook.



Huidig dwarsprofiel bij bushalte.



Van Ostadestraat-Kleverparkweg: 30 km/u gebied, busroute, en vrijliggende fietspaden

Van: Arjen de Boo [mailto:adeboo@haarlem.nl]

Verzonden: woensdag 21 januari 2015 10:54

Aan: leon@rover.nl; 'Jaap Moerman' (jaap.moerman@zonnet.nl); Bert (Bert.Tepper@kennemerland.politie.nl); fhilterman@hotmail.nl; 'Oosting, Remmelt Jan'

CC: Sander Bosma; Michel de Graaf; Rober Vriend; Joost van den Tillaart; Martijn van Minderhout

Onderwerp: Bernadottelaan in Haarlem; resultaten variantenstudie

Beste participanten,

In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Royal HaskoningDHV een variantenstudie uitgevoerd voor de Bernadottelaan in Haarlem.

De aanleiding hiervoor is dat de rijbaan van de Bernadottelaan (tussen Aziëweg en Jane Addamsstraat) en het trottoir langs de rijbaan in slechte staat zijn en onderhouden moeten worden.

De lichtmasten en armaturen binnen het plangebied zijn ook in slechte staat en moeten worden vervangen.

Van drie varianten zijn schetsontwerpen gemaakt.

- '0-variant' gebaseerd op noodzakelijk onderhoud aan de rijbaan en het trottoir. Aan de huidige inrichting zijn waar mogelijk minimale aanpassingen gedaan ten behoeve van de verkeersveiligheid.
- Doortrekken van het huidige wegprofiel / inrichting van het zuidelijk deel van de Bernadottelaan. Dit gaat gecombineerd met het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/u.
- Inrichting conform Duurzaam Veilig 30 km/u.

Deze schetsontwerpen zijn door Royal HaskoningDHV met u besproken.

Sterkte/zwakte-analyse

In de variantenstudie zijn de drie varianten vergeleken met de huidige situatie op basis van een aantal criteria.

In die vergelijking komen ook de sterke en zwakte punten van de varianten naar boven. Bij het toekennen van de scores aan de varianten is een vijfpuntsschaal gehanteerd.

Daarbij is telkens bezien of de variant een verbetering of verslechtering is ten opzichte van de huidige situatie:

- ++ de variant is een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie
- + de variant is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie
- o de variant is geen verbetering, noch een verslechtering, ten opzichte van de huidige situatie
- de variant is een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie
- de variant is een sterke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie

Te zien is dat variant 1 vrijwel op alle punten neutraal scoort ten opzichte van de huidige situatie. Dat is niet verwonderlijk omdat de variant uitgaat van het terugbouwen wat er al ligt. De kleine optimalisaties vertalen zich hier naar een iets betere veiligheid voor de fietser.

Variante 3 scoort veel minpunten. Deze inrichtingsvariant past eigenlijk niet bij de functie(s) van de weg. De weg heeft een ontsluitingsfunctie, faciliteert een buslijn en is een belangrijke route voor hulpdiensten en fietsers.

Een compromis wordt gevonden in variante 2. De inrichting voldoet niet aan Duurzaam Veilig en zal geen 30 km/h afdwingen. Iets hogere kosten en mogelijk wat reistijdverlies voor de bus staan tegenover een veiligere situatie voor de fietser, betere aansluiting bij het gemeentelijk beleid (HVVP en HIOR) en logisch aansluiten bij naastliggende infrastructuur.

Uitsluitend te verspreiden voor de geadresseerde afzender

Conclusie

Op basis van het participatietraject en de interne afstemming binnen de gemeente Haarlem is 'Variant 2' (doortrekken zuidelijk profiel) de voorkeursvariant.

Uit de variantenstudie blijkt dat inrichting van de voorkeursvariant geen 30 km/u afdwingt. Daarom wordt langs dit deel van de Bernadottelaan een adviessnelheid van 30 km/u gehanteerd (d.m.v. een blauw bord), formeel geldt een maximum snelheid van 50 km/u.

De voorkeursvariant wordt de komende periode uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Zodra het concept van dit voorlopig ontwerp gereed is, wordt deze aan u voorgelegd.

Dat leidt tot een definitief voorlopig ontwerp waarop formeel kan worden ingesproken.

Parallel aan het uitwerken van de voorkeursvariant wordt een schetsontwerp van de Bernadottelaan gemaakt met een inrichting conform 'Duurzaam veilig 50 km/u'.

De reden is om de (mogelijke) politieke discussie rondom het snelheidsregime helder te kunnen voeren.

Met vriendelijke groet,
Arjen de Boo

A. DE BOO | Procesmanager / Contractmanager Domein Verhandingen | Gemeente Haarlem, GebiedsOntwikkeling en Beheer (GOB)

T: (023) 5113841 | M: 06-46215327 | E: adeboo@haarlem.nl

Bezoekadres: Gedempte Oude Gracht 2, Haarlem | Postadres: Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n).

Gebruik door anderen is niet toegestaan.

Indien u niet de geadresseerde(n) bent wordt u verzocht de verzender hiervan op de hoogte te stellen en het bericht te verwijderen.

Door de elektronische verzending kunnen aan de inhoud van dit bericht geen rechten worden ontleend.



Denk svp aan uw verantwoordelijkheid voor het milieu. Bedenk voordat u deze e-mail gaat printen of u wel echt een afdruk nodig heeft.