

HIOR Noord & HIOR Schalkwijk

Reacties n.a.v. bestuurlijke besluitvorming

Inleiding

Dit is de weergave van de reacties op het HIOR Schalkwijk en Noord tijdens en na de bestuurlijke besluitvorming in de commissie beheer .

Na vaststelling van het HIOR door B&W op 2 februari 2016, zijn tijdens behandeling in de commissie 17 maart 2016 nog diverse aanvullende reacties gegeven.

In totaal zijn er door 4 partijen/organisaties reacties ingediend. De reacties zijn zeer divers en zijn allemaal weergegeven in deze nota. Per reactie volgt vervolgens een toelichting/beantwoording.

Dit stuk kan worden beschouwd als een aanvulling en op onderdelen actualisering van de eerdere Nota van Beantwoording.

Eventueel parallel lopende discussies in projecten worden niet in deze beantwoording meegenomen, tenzij dit heeft geleid tot een beleidswijziging die is bekrachtigd door een bestuurlijk besluit.

Fietsersbond (FB) en Wijkraad Kleverpark

Na aanleiding van de reactie van de Fietsersbond op het HIOR en bijbehorende Nota van Beantwoording heeft overleg plaatsgevonden tussen de Fietsersbond / Wijkraad en wethouder Sikkema. Op een aantal punten hebben partijen overeenstemming bereikt en is dit verwerkt in de laatste versie van het HIOR.

Over de navolgende punten is geen overeenstemming bereikt:

- i. De FB wil de verharding van de rijwegen in het gehele fietsnetwerk in asfalt uitgevoerd en vindt dat aanknopingspunten daarvoor staan in de nota Ruimtelijke Kwaliteit;
- ii. De FB is het niet eens met de naamgeving van de wegategorisering in het HIOR;
- iii. Oren en neuzen bij trottoirs zijn volgens de FB de enige oplossing.

Standpunt gemeente:

- i. Langs stadsontsluitings-en wijkontsluitingswegen krijgt de fiets een eigen vrije en herkenbare plek. Waar het fietsnetwerk onderdeel is van het stedelijk weefsel binnen de buurten (woonstraten) zal de vormgeving van de fietsroute ondergeschikt zijn aan de inrichtingsprincipes uit de buurt. Zo staat dat letterlijk in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit en dit heeft zijn vertaling gekregen in de HIORs;
- ii. De naamgeving (stadsontsluiting, wijkontsluiting en woonstraat) zijn bewust anders gekozen dan verkeerskundige naamgeving om duidelijk te maken dat het hier niet om een verkeerskundig beleidsstuk gaat, maar om een integrale ruimtelijke en esthetische vertaling van beleid zoals het HVVP, Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De wegategorisering aangaande Velsersstraat maakte deel uit van een participatieproces. Inmiddels is er een DO vastgesteld.
- iii. Ruimtelijke kwaliteit kan alleen worden bereikt als de inrichting wordt afgestemd op het (historisch) karakter van het gebied. Daarin voorziet het HIOR nu, omdat het een integrale afweging mogelijk maakt. In de HIORs vastleggen dat neuzen en oren standaard worden toegepast zou afbreuk doen aan de authenticiteit van de plek. Op plekken waar neuzen of oren uit veiligheids- of andere redenen nodig zijn is het een afweging die in het project wordt gemaakt.

Nr.	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
1	<p>Wegcategorisering straten Kleverpark</p> <p>Onze inspraakreacties waren toegelicht aan de hand van vijf projecten die de komende paar jaar in onze wijk gaan spelen: Velsersstraat, Marnixstraat, Kleverlaan, Jan Haringstraat, Maerten van Heemskerckstraat (zie inspraaknota, nr. 41-45). Het ging om een feitelijke toelichting die niet als onderdeel van de inspraakreactie bedoeld was, maar puur ter inleiding.</p> <p>Tot onze verrassing is hierop ook een antwoord gegeven, in twee gevallen een foutieve:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Velsersstraat zou zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg type B. - De Jan Haringstraat zou in het HVVP gecategoriseerd zijn als 30 km weg met bus. <p>Bij de laatste is waarschijnlijk niet goed gekeken. Bij de eerste zal sprake zijn van onvoldoende kennis van de beleidshistorie.</p> <p>Het HVVP is in 2003 naar aard en strekking vastgesteld door de raad. Hierin is de route Ostadestraat-Kleverparkweg-Velsersstraat, gezien de belangrijke verkeersfunctie, inderdaad nog aangeduid als gebiedsontsluitingsweg type B. Bij de behandeling in de raad werd echter besloten tot afzonderlijke uitwerking van een aantal aspecten, waaronder deze route. Deze straten zijn uiteindelijk gecategoriseerd als 30 km weg met bus, overeenkomstig de andere straten op de route van buslijn 2 door Haarlem-Noord. Datzelfde jaar nog is een (her)start gemaakt met de herinrichting van de Ostadestraat-Kleverparkweg (winkelcentrum Kleverpark) op basis van de aanwijzing als 30 km weg met bus. Deze weg is momenteel dus al 30 km.</p> <p>Voorgestelde wijziging:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De juiste categorisering voor de Velsersstraat (wijkontsluitingsweg) en Jan Haringstraat (woonstraat) gebruiken. Onjuiste verwijzingen in inspraaknota aanpassen, wegenoverzicht in handboek aanpassen (Deel 2 Richtlijnen, pag. 6). 	<p>De Velsersstraat is een wijkontsluitingsweg. Dit is recent in het definitief ontwerp vastgesteld. In het richtlijnen deel is dit nog niet aangepast. De straat staat nog beschreven als "Profiel in onderzoek". Wij zijn op dit moment bezig met dit aan te passen.</p> <p>De Jan Haringstraat is een gewone 30 km straat zonder bus, dit staat onjuist in de Nota van Beantwoording maar correct in het HIOR.</p>	1
2	Verharding wijkontsluitingswegen	We houden vast aan het vastgestelde beleid,	1

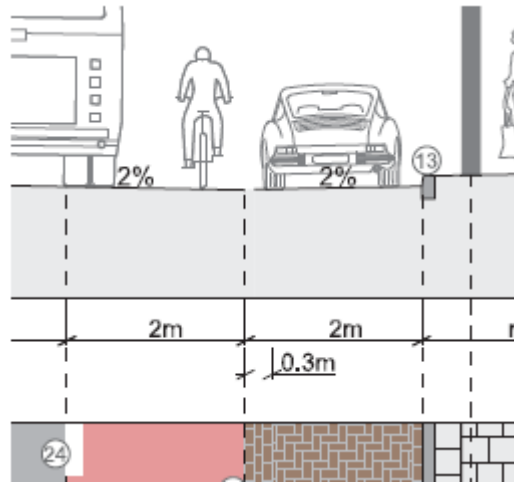
	<p>De benaming van 30 km wegen die onderdeel uitmaken van het bus- en/of fietsnetwerk is in het HIOR nu aangepast naar 'wijkontsluitingsweg'. Door vijf insprekende organisaties (Provincie, Connexxion, Rover, Fietsersbond, wijkraad Kleverpark) wordt gevraagd op dit type wegen asfalt te blijven toepassen, waarvoor diverse argumenten worden aangevoerd. De straten op de betreffende routes zijn en worden in de praktijk al zodanig aangelegd, zowel in Schalkwijk als Haarlem-Noord.</p> <p>Naar aanleiding van de inspraakreacties is voor de verharding van de wijkontsluitingswegen het aanvankelijke 'klinkers, tenzij' gewijzigd in 'asfalt, tenzij'. In het standaardprofiel in het handboek (deel 2 Richtlijnen, pag. 14) is dit echter nog niet aangepast. Ook in de tekst (deel 1 Visie, pag. 14) is dit nog niet op een juiste manier verwerkt.</p> <p>Voorgestelde wijziging: - De keuze voor asfaltverharding op wijkontsluitingswegen doorvoeren in standaardprofiel en tekst van het handboek.</p>	<p>vertaald in de formulering "asfalt, tenzij".</p> <p>We gaan dit aanpassen in de profieltekening van HIOR Noord bij Wijkontsluiting, waarbij het voorbeeldprofiel voor rijweg en fietsstroken in asfalt zal worden aangegeven.</p> <p>We zullen dit ook aanpassen in de relevante passages in de tekst van het visiedeel.</p> <p>In HIOR Schalkwijk is de tekening al juist.</p>	
3	<p>Nota Ruimtelijke Kwaliteit</p> <p>Het is ook niet duidelijk waarom dit 'tenzij' nodig is, want dat geldt in principe voor alle richtlijnen in het HIOR: in speciale gevallen zijn altijd uitzonderingen mogelijk. Het aangegeven voorbeeld voor een uitzondering is in elk geval onjuist (zie inspraaknota, o.a. nr. 2): een 'tenzij' zou aan de orde zijn bij buurten met een beschermde regie volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK). In de NRK is een 'vloerkaart' te zien die voor buurten met een beschermde regie gebakken klinkers voor de rijbaan voorschrijft. Dit uitgangspunt geldt echter niet voor de 'lange lijnen' en wegen die vallen onder het bus-, auto- of fietsnetwerk.</p> <p>De verwijzing naar de NRK is derhalve niet juist als het om deze netwerken gaat. De NRK maakt expliciet een uitzondering voor wat betreft materialisering op deze functionele netwerken ten opzichte van woonstraten zonder deze functies. De NRK stelt juist 'eenheid in lengterichting' voor op functionele doorgaande structuren.</p> <p>Voorgestelde wijziging: - De 'tenzij' en de onterechte verwijzingen naar de NRK bij de keuze voor</p>	<p>De NRK wordt in het HIOR gevolgd en daar wordt terecht naar verwezen. De lange lijnen in de NRK zijn in het HIOR overgenomen als Stadsontsluiting. In die categorie past het bestratingsmateriaal zich aan aan de verkeersfunctie.</p> <p>Bij wijkontsluitingen geldt onverminderd: "asfalt tenzij". Dit is staand beleid. Tekening zal worden aangepast, zie beantwoording 2.</p>	1

	asfaltverharding op stads- en wijkontsluitingswegen verwijderen uit de inspraaknota en het handboek.		
4	<p>1. Fouten in wegcategorieën</p> <p>Noord: De route Ostadestraat-Kleverparkweg-Velserstraat is na de vaststelling van het HVVP gecategoriseerd als 30 km+bus, in overeenstemming met de andere straten op de route van buslijn 2 door Haarlem-Noord. De Ostadestraat-Kleverparkweg is momenteel ook conform dit besluit een 30 km zone. De gemeente kent haar eigen beleidshistorie niet? De Vlietweg naar Velsbroek wordt abusievelijk aangemerkt als 'plattelandsweg'.</p> <p>Schalkwijk: De Briandlaan en het westelijke gedeelte van de Albert Schweitzerlaan is aldus het HVVP een gebiedsontsluitingsweg.</p> <p>Voorgestelde wijzigingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kaart Noord: Ostadestraat-Kleverparkweg-Velserstraat = wijkontsluitingsweg - Kaart Schalkwijk: Briandlaan en deel Albert Schweitzerlaan = stadsontsluitingsweg. - Onjuiste verwijzingen in inspraaknota aanpassen, wegenoverzicht in handboek aanpassen (Deel 2 Richtlijnen, pag. 6). 	<p>Noord: De Ostadestraat-Kleverparkweg is inderdaad aangewezen als 30 km met bus. Dit zullen we aanpassen in de Profieltypenkaart. Ook de Vlietweg zal worden aangepast naar Stadsontsluiting. Verserstraat: zie beantwoording 1.</p> <p>Schalkwijk: Briandlaan en Albert Schweitzerlaan zijn inderdaad Stadsontsluiting. Zal worden aangepast op de tekening.</p>	2
5	<p>2. Verharding wijkontsluitingswegen</p> <p>De benaming van 30 km wegen die onderdeel uitmaken van het bus- en/of fietsnetwerk is in het HIOR nu aangepast naar 'wijkontsluitingsweg'. Door vijf insprekende organisaties (Provincie, Connexion, Rover, Fietsersbond, wijkraad Kleverpark) wordt gevraagd op dit type wegen asfalt te blijven toepassen, waarvoor diverse argumenten worden aangevoerd. De straten op de betreffende routes zijn en worden in de praktijk al zodanig aangelegd, zowel in Schalkwijk als Haarlem-Noord. Naar aanleiding van de inspraakreacties is in HIOR Noord voor de verharding van de wijkontsluitingswegen het aanvankelijke 'klinkers, tenzij' gewijzigd in 'asfalt, tenzij'. In het standaardprofiel in het handboek (deel 2 Richtlijnen, pag. 14) is dit echter nog niet aangepast. Ook in</p>	Zie beantwoording 2.	2

	<p>de tekst (deel 1 Visie, pag. 14) is dit nog niet op een juiste manier verwerkt. In antwoord 91 van HIOR Noord wordt dit ook gezegd: <i>“In HVVP is de 30km/u met bus als aparte categorie in opgenomen. Dit past bij een wijkontsluitingweg. Hoewel dit geen officiële term in duurzaam veilig is, wordt dit in een aantal gemeenten gebruikt. Het een weg is met een ontsluitende functie in de wijk, waar ook een bus doorheen rijdt. Gezien het gebruik door een zwaar voertuig en reiscomfort en dat er vaak sprake is van een fietsroute, ligt het voor de hand om voor deze weg asfaltverharding toe te passen. Door de verblijfsfunctie is een lagere snelheid wenselijk.”</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: De keuze voor asfaltverharding op wijkontsluitingswegen doorvoeren in standaardprofiel en tekst van het handboek.</p>		
6	<p>3. Nota Ruimtelijke Kwaliteit</p> <p>Het is ook niet duidelijk waarom dit ‘tenzij’ nodig is, want dat geldt in principe voor alle richtlijnen in het HIOR: in speciale gevallen zijn altijd uitzonderingen mogelijk. Een ‘tenzij’ zou aan de orde zijn bij buurten met een beschermde regie volgens de Nota Ruimtelijke Kwaliteit (NRK). In de nota is een ‘vloerkaart’ te zien die voor buurten met een beschermde regie gebakken klinkers voor de rijbaan voorschrijft. Dit uitgangspunt geldt echter niet voor de ‘lange lijnen’ en wegen die vallen onder het bus-, auto- of fietsnetwerk.</p> <p>De verwijzing naar de NRK is derhalve niet juist als het om deze netwerken gaat. De NRK maakt expliciet een uitzondering voor wat betreft materialisering op deze functionele netwerken ten opzichte van woonstraten zonder deze functies. De NRK stelt juist ‘eenheid in lengterichting’ voor op functionele doorgaande structuren. In de inspraaknota HIOR Noord is dit in antwoord naar de provincie wel juist verwoord (nr.2: <i>“...gelden de volgende criteria: woonstraten worden sober en doelmatig ingericht....Tussen deze verkeerskundige en stedenbouwkundige wensen zit spanning”</i>). De vloerkaart geldt alleen voor woonstraten.</p> <p>Voorgestelde wijziging:</p> <p>De ‘tenzij’ en de onterechte verwijzingen naar de NRK bij de keuze voor asfaltverharding op stads- en wijkontsluitingswegen verwijderen uit de inspraaknota en het handboek. (oa in HIOR Noord richtlijnen:</p>	<p>Zie beantwoording 2 en 3.</p> <p>De formulering “Asfalt, tenzij” is geen uitzondering, maar gebiedsgewijs maatwerk.</p> <p>De eenheid in lengterichting van de NRK wordt altijd beïnvloed door de stedenbouwkundige gordels die doorkruist worden.</p> <p>Een ‘tenzij’ is inderdaad aan de orde in buurten met een beschermde en consoliderende regie. Dit uitgangspunt geldt niet voor de lange lijnen zoals aangegeven in Nota RK. Het fietsnetwerk valt af en toe samen met de lange lijnen, maar grotendeels maakt het onderdeel uit van woonstraten in buurten. Waar het fietsnetwerk onderdeel is van het stedelijk weefsel binnen de buurten zal de vormgeving van de fietsroute ondergeschikt zijn aan de inrichtingsprincipes uit de buurt. (zie tekst bij fietsnetwerkkkaart in de Nota RK, deel 2, pag. 19)</p>	2

	“woonstraat met fietsroute” aan (p12), “woonstraat met fietsroute smal” (p13) en “wijkontsluiting” (p14).		
7	<p>4. Profiel fietsstraat</p> <p>"Fietsstraten zijn in Noord geen geëigend middel", stond in het concept HIOR Noord. Nav onze inspraakreactie is dit gewijzigd. De antwoordnota zegt: “De tekst is aangepast. Deze zin is verwijderd. Het zal worden aangepast op vastgesteld beleid”. Maar het fietsstraatprofiel is (nog) niet opgenomen in de richtlijnen. Daar staat alleen een principeprofiel: “woonstraat met fietsroute smal” (p13). Het principeprofiel Vondelweg met een fietsstraat is wel opgenomen.</p> <p>Voorgestelde wijziging: Fietsstraat profiel opnemen, ook in HIOR Noord</p>	Profiel fietsstraat zal worden opgenomen in het HIOR Noord, zoals op de Vondelweg is gerealiseerd.	2
8	<p>5. Wegcategorieën: benaming en inrichtingsprincipes</p> <p>De wegen in Haarlem zijn in het HVVP gecategoriseerd volgens landelijke regels van het programma Duurzaam Veilig in gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) en erftoegangswegen (30 km/u). In de HIORs worden nu twee andere namen aan deze wegen gegeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De gebiedsontsluitingsweg wordt stadsontsluitingsweg genoemd - De erftoegangsweg+bus/fietsroutes wordt wijkontsluitingsweg genoemd <p>Het argument van het college is <i>“Om de meer stedenbouwkundige en esthetische insteek te benadrukken wordt gekozen voor een andere terminologie van wegen.”</i></p> <p>De wijziging van de benaming van wegcategorieën in het HIOR is niet verhelderend, maar leidt (nu al) tot verwarring. In HIOR Noord is ‘Stadontsluitingsweg smal’ opgenomen met fietsstroken op de weg. Met 50km/u is dat gevaarlijk. Contrair aan het HVVP en landelijke (minimale) inrichtingseisen.</p> <p>Voorgestelde wijziging:</p> <p>a) Houd de benamingen van het HVVP en CROW aan: Stadsontsluitingsweg _ Gebiedsontsluitingsweg Wijkontsluitingsweg _ Erftoegangsweg+busroute en/of fietsroute</p> <p>b) Houd de inrichtingsprincipes van het HVVP aan: op gebiedsontsluitingswegen fietspaden (dus geen stroken).</p>	<p>De naamgeving van wegcategorieën het HIOR is een bewuste keuze. Zie Nota van Beantwoording.</p> <p>Ter verduidelijking zullen we in de profielenkaart opnemen dat Stadsontsluiting doorgaans 50 km/u wegen zijn en Wijkontsluitingswegen doorgaans 30 km/u (m.u.v. de ringweg Molenwijk in Schalkwijk).</p> <p>Het HVVP geeft inderdaad de voorkeur aan vrijliggende fietspaden. Maar indien er weinig fysieke ruimte is, kunnen stroken worden toegepast. Daarbij zullen de CROW aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom gevolgd worden. Zie raadsverslag 12 maart 2003.</p>	2

9	<p>6. Snelheidsremmende maatregelen</p> <p>Bij de standaardprofielen wijkontsluitingswegen (= erftoegangsweg, dus 30 km/u) wordt genoemd: <i>“Terughoudend met drempels en plateaus. Indien noodzakelijk dan 50 km/u drempels/plateaus toepassen op busroutes”</i>. Op wijkontsluitingswegen zijn snelheidsremmende maatregelen nodig om de snelheid laag te houden.</p> <p>Voorgestelde wijziging: Schalkwijk: pas standaardprofiel A wijkontsluiting aan: snelheidsremmende maatregelen nodig. Noord: Pas profieltype “wijkontsluiting” (p14) aan: snelheidsremmende maatregelen nodig.</p>	<p>Drempels zijn niet altijd nodig. Wij houden daarom aan de omschrijving in de HIORs vast. Zie voor busroutes ook antwoord 74.</p>	2
10	<p>7. Ontbreken van schampstroken tussen fietsstrook en parkeervak</p> <p>In de dwarsprofielen met fietsstroken ontbreekt een schampstrook tussen fietsstrook en parkeervak. Er wordt vermeld: <i>‘alleen bij voldoende ruimte een schampstrook toepassen.’</i> Dit is niet reëel, immers direct naast een geparkeerde auto kan je niet fietsen. Het is ook gevaarlijk (openslaande portier). In HIOR Schalkwijk is een “negatieve” schampstrook van 30 cm opgenomen in het parkeervak (zie afbeelding)</p>	<p>Tekstueel is in de HIORs aangegeven dat een schamp (=marge)strook bij voldoende ruimte wenselijk is. Tekst en tekening zijn samen het volledige voorschrift.</p> <p>De in de reactie veronderstelde ‘negatieve schampstrook’ in de tekeningen is geen schampstrook, maar een molgoot voor afwatering waarop deels geparkeerd wordt.</p> <p>In het profiel “Wijkontsluitingsweg” van het HIOR Noord en Schalkwijk zullen we de molgoot als margestrook buiten het parkeervak opnemen, met de wenselijke maat van 50 cm.</p>	2



Voorgestelde wijziging 1:

Voeg schampstrook toe aan dwarsprofiel met fietsstroken, conform de recent gepubliceerde Notitie Aanbevelingen fiets- en kantstroken van CROW-Fietsberaad, link:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Aanbevelingen+fiets+en+kantstroken>

Maat fietsstrook: 200 cm, schampstrook 50 cm.

HIOR Schalkwijk: de tekst bij standaardprofiel A wijkontsluiting:

Bij voldoende ruimte in het profiel is een schampstrook wenselijk.

Wijzigen in: 'Uitgangspunt is een schampstrook tussen fietsstrook en parkeerstrook van 50 cm.'

Voorgestelde wijziging 2:

HIOR Noord richtlijnen: Pas profieltype "woonstraat met fietsroute" aan (p12).

- 'fietsuggestiestrook' wijzigen in 'fietsstrook' HIOR Noord richtlijnen: de tekst bij profieltype "woonstraat met fietsroute" (p12) en "wijkontsluiting" (p14) en "Stadsontsluiting smal" (p16) aan:

Bij voldoende ruimte in het profiel is een schampstrook tussen fietspad en parkeerstrook wenselijk.

	Wijzigen in: 'Uitgangspunt is een schampstrook tussen fietsstrook en parkeerstrook van 50 cm.'		
11	<p>8. Voorrang op busroutes, waarom niet op fietsroutes?</p> <p>In het HVVP is opgenomen om fietsroutes in de voorrang te leggen, ook in 30 km gebieden. De HIORs regelen wel de voorrang op de busroutes, maar niet op de fietsroutes waar geen bus rijdt. Alleen als de fietsroute wordt uitgevoerd als fietsstraat wil het HIOR de voorrang regelen.</p> <p>Voorgestelde wijziging:</p> <p>Leg ook fietsroutes die worden uitgevoerd met fietsstroken in de voorrang. Pas kaart Noord principeprofiel wijkontsluiting aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bij fietsroute: <ul style="list-style-type: none"> o Fietsuggestiestrook onderbreken bij kruispunten i.v.m. voorrang o In: 'Bij fietsroute: Voorrang regelen mbv inritconstructie (doorgetrokken trottoir)' 	Niet het hele fijnmazige fietsnetwerk kan in de voorrang worden gelegd. Dit doet teveel afbreuk aan de geloofwaardigheid van 30-km gebieden, waarbinnen sprake moet zijn van gelijkwaardige kruisingen. Dit is conform CROW richtlijnen.	2
12	<p>9. Aanpak wortelopdruk</p> <p>De Fietsersbond had in haar inspraakreactie geadviseerd: gebruik zwaardere fundering om wortelopdruk te voorkomen. Wortelopdruk is gevaarlijk en oncomfortabel voor fietsers, maar levert ook hoge onderhoudskosten op, en het gaat ten koste van bomen. De gemeente antwoordt: <i>"Wij passen worteldoek toe in plaats van een verzwaring van de fundering."</i></p> <p>Het woord 'worteldoek' is overigens niet opgenomen in beide HIORs. En worteldoek is vaak niet effectief. Een zware fundering wel. Antwoordnota zegt: <i>"Eens, daarom zijn in hoofdstuk C2 groeiplaatsomstandigheden opgegeven."</i></p> <p>Maar hierin wordt niets gezegd over het voorkomen van wortelopdruk van verhardingen. Alleen de zin: <i>"Rijwegen worden vrijgehouden van doorwortelbare grond."</i></p> <p>Voorgestelde wijziging:</p> <p>Pas toe onder fietspaden een puincunetdikte zoals onder de autoweg. Dit gaat wortelopdruk tegen. Dit betekent hogere kosten bij aanleg, maar lagere kosten voor onderhoud.</p>	<p>Het verzwaren van de fundering is niet standaard mogelijk. De uitvoeringskosten zijn hoog, dit door aanwezigheid van bestaande kabels, leidingen, bestaande bomen en dus beperkte ruimte. Het wel of niet toepassen van verzwaring van de fundering wordt situationeel bepaald en ligt vast in het technisch PVE..</p> <p>In de tekst van hoofdstuk C2 is de tekst opgenomen "Voorkom schade door wortelopdruk".</p>	2

13	<p>DEEL3 Standaard details</p> <p>De HIORs zijn alleen handzame boeken als deze voor externe marktpartijen heldere opsomming biedt van standaard details. Dit voorkomt veel misverstanden, overleg, fouten, claims. Dit is kennelijk ook het uitgangspunt van de HIORs. In de antwoordnota Schalkwijk wordt gezegd: <i>“De details die zijn opgenomen zijn standaard details. Deze details garanderen een duurzame uitvoering en dienen als uitgangspunt bij een herinrichting.”</i> Maar ook: <i>“Voor het HIOR zijn vooral de zichtbare effecten van belang. Maatvoering van de funderingen zijn verwijderd.”</i> Is alleen de opleverkwaliteit van belang of ook de duurzaamheid van het werk?</p> <p>Een groot aantal opmerkingen is in de antwoordnota overgenomen, maar niet als zodanig in de teksten en tekeningen van de HIORs overgenomen. We noemen de volgende (zie reactie 14 t/m 26):</p>	Beantwoording in 14 t/m 26.	2
14	<p>10. Standaard details voor veilig fietsen</p> <p>10.1. Verwijder overbodige paaltjes (oa ‘winterpaaltjes’)</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.”</i></p>	In de tekst is opgenomen dat terughoudend moet worden omgegaan met het plaatsen van straatmeubilair (zie Gebiedsafscherming).	2
15	<p>10.2. Afsluitpalen (p 71)</p> <p>De uitgangspunten voor plaatsing van afsluitpalen op fietsroutes zijn overgenomen in het objectenboek straatmeubilair onder het hoofdstuk gebiedsafscherming.</p> <p>Wijzigen: Dit is correct opgenomen in HIOR Schalkwijk, maar niet in HIOR Noord.</p> <p>_Toevoegen in Noord.</p>	Eens, zal alsnog worden toegevoegd aan Noord.	2
16	<p>10.3. Obstakels (Palen (verkeersborden, lantaarnpalen etc) staan op goede afstand van het fietspad.)</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.”</i></p> <p>Wijzigen: Pas profiel Stadsontsluiting (p15) aan: plaats lantaarnpalen niet in de schampstrook tussenfietspad en parkeervak.</p>	We zullen in de profieltekening de wenselijke breedte van de betrokken margestroken verbreden zodat de lichtmasten er ruimer inpassen en verder van het fietspad staan.	2
17	<p>10.4. Fysiek reguleren van parkeren (‘neusjes en oren’)</p> <p>Maak foutparkeren op de straathoeken fysiek onmogelijk door het aanbrengen van ‘oren’ aan op de koppen van de zijstraten. De kruispunten worden kleiner, en daarmee makkelijker oversteekbaar. Ga parkeren half op de stoep tegen door het aanbrengen van ‘neusjes’.</p>	Dit is reeds beantwoord; situationeel te bepalen afhankelijk van inrichting van de rest van de wijk, en de situering/aanwezigheid van bestaande bomen.	2

	<p>Antwoordnota zegt: <i>“Waar neuzen en oren functioneel zijn is dit niet uitgesloten.”</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: Neuzen en oren zijn uitgangspunt.</p>	<p>Het behouden of versterken van ruimtelijke kwaliteit is afhankelijk van een subtiële afstemming op de plek. Het blijft altijd een afweging tussen praktische, historische, kwalitatieve en veiligheidsaspecten. De bestaande of de te maken kwaliteit is in het HIOR uitgangspunt, daarom worden neuzen en oren niet standaard toegepast.</p>	
18	<p>10.5. Op fietsroutes niet haaks parkeren</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“Daar waar fietsroutes onderdeel uit maken van het fietsnetwerk conform HVVP, is dit het uitgangspunt.”</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: Voeg tekst toe bij standaardprofiel C3 en C6: “Haaksparkeren niet op fietsroutes.”</p>	<p>Dit is reeds beantwoord, bij voorkeur geen haaksparkeren bij fietsroutes; in de bestaande situatie is soms haaksparkeren i.v.m. parkeerdruk nodig. Dit zullen wij tekstueel opnemen bij C3 en C6.</p>	2
19	<p>10.6. Fietsoversteekplaatsen veilig inrichten</p> <p>Als de oversteekplaats parallel ligt aan de gebiedsontsluitingsweg wordt het fietspad over een uitritconstructie geleid. Als de fietsoversteekplaats over de gebiedsontsluitingsweg gaat, dan ligt deze op een 50 km/u drempel met een middeneiland, of er worden 50 km/u drempels voor de oversteekplaats aangebracht.</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“A Dit hangt van de situatie af. B. Drempels passen we bij voorkeur niet toe, omdat het afbreuk doet aan het functioneren van een gebiedsontsluitingsweg.”</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: De HIORs hierop aanpassen.</p>	<p>We houden vast aan het antwoord in de Nota van Beantwoording. Overigens verwijzen we naar het CROW.</p>	2
20	<p>10.7. Verbreed fietsoversteekplaatsen visueel door de blokmarkering bij fietsoversteekplaatsen niet op, maar buiten het fietspad heen te leggen</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“Tekst is aangepast. Dit nemen we over.”</i></p> <p>Maar dit is niet terug te vinden in de visie of het richtlijnen deel.</p> <p>Wijziging: neem dit op.</p>	<p>De tekst is niet verwerkt omdat blokmarkering voor oversteken geen deel uit maken van het HIOR. We delen het advies en geven het mee aan de voorkomende projecten.</p>	2
21	<p>10.8. Bandjes langs fietspaden: Ter voorkoming van valpartijen: Stoepbanden naast het fietspad links à niveau. Rechts mogen er bij de scheiding van fiets- en</p>	<p>Dit klopt.</p>	2

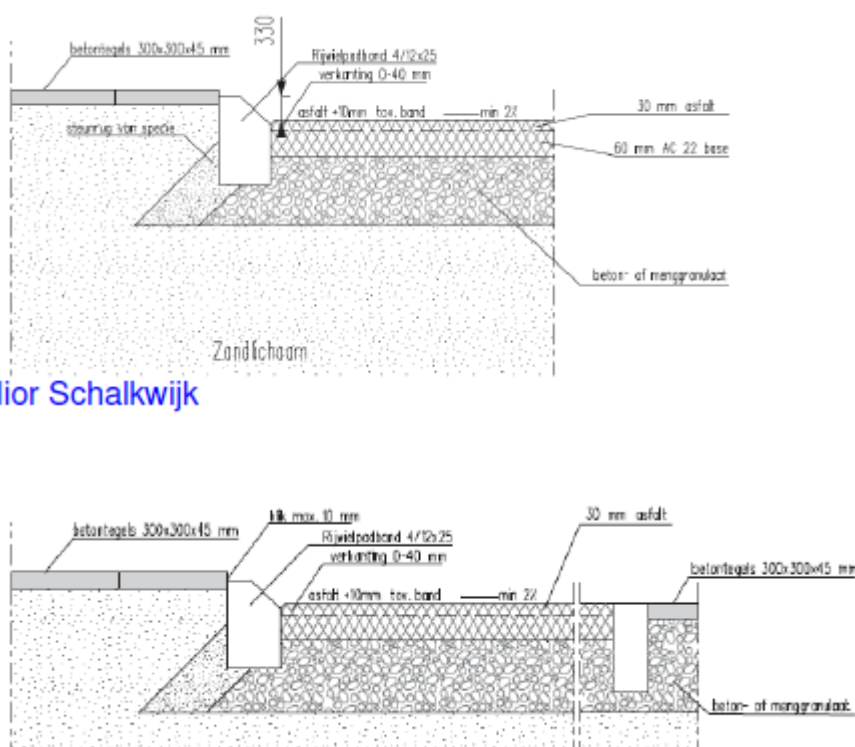
	voetpad stoepbanden zijn, maar dan wel schuin en maximaal 5 cm hoog. De antwoordnota's zeggen dat dit is overgenomen.		
22	<p>10.9. Banden op kruispunten</p> <p>Neem in het HIOR ook als standaarddetail op dat ook bij kruispunten zowel links als rechts de banden à niveau liggen, omdat daar de snelheid van fietsers laag is. Juist bij lage snelheid en/of opstappen hebben fietsers meer ruimte nodig. Dit ook voor de doorsteekjes op kruispunten.</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>"Oneens; roept fout gedrag fietsers over de stoep en zelfs auto's over het fietspad uit."</i></p> <p>Dit antwoord begrijpt de Fietsersbond niet. Het wordt al vaak toegepast, zie voorbeeld op foto (oversteek Aziëweg). Uit oogpunt van voorkoming van (enkelvoudige) fietsongevallen is het verwijderen van hoogteverschillen gewenst. Van (hinderlijk) misbruik is geen sprake, omdat hier ook altijd masten, verkeerlichten oid staan.</p>	We kiezen ook voor veiligheid voetgangers, kinderen en mindervaliden op de trottoirs. Daarom blijft dit maatwerk en wordt dit niet opgenomen in het HIOR.	2



Voorgestelde wijziging:

Standaard detail opnemen: banden bij kruispunten en doorsteekjes à niveau.

23	<p>10.10. Klik (standaarddetails p33) Het is onnodig om een 'klik' toe te passen naast de rijwielpadband. Stratenmakers kunnen goed straten met minimale klik van een paar millimeter. Een maximum van 10 mm is te veel. Stel als eis: max. 5 mm. Antwoordnota zegt: <i>"Tekening is aangepast. Dit is te veel op detailniveau. We hebben dit uit het HIOR gehaald. Dit soort details worden bepaald op projectniveau."</i> O.i. zijn dit juist zaken die NIET in een project moeten worden beslist, maar als standaard zou moeten worden ingebracht in een project.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - De tolerantie ten aanzien van de klik halen wij uit het HIOR, dit hoort in een technisch programma van eisen; - Het zal uit de tekeningen worden verwijderd. 	2
----	---	---	---

	 <p>Hior Schalkwijk</p> <p>Hior Noord</p> <p>Standaard details Schalkwijk B.2.1. “Rijwielpadband” staat bovenstaand plaatje met een ‘klik’ tussen band en trottoirtegels. In HIOR Noord (p24) staat nog steeds de klik van max. 10 mm vermeld. Voorgestelde wijziging: Pas dit aan in beide HIORs tot: Klik max 5 mm.</p>		
24	<p>10.11. Geen kolken op fietspaden Leg geen kolken op fietspaden of fietsstroken. Verwerk de kolken in de (schuine) trottoirband. (Dit wordt al vaak gedaan.) Antwoordnota zegt: <i>Kolken in fietspaden zijn soms niet te voorkomen, door</i></p>	<p>We zullen bij de relevante profieltekeningen tekstueel toevoegen dat kolken en putdeksels bij voorkeur buiten het fietspad moeten liggen.</p>	2

	<p><i>ligging kabels en leidingen bijvoorbeeld. Bij herinrichting zal hier rekening mee worden gehouden.</i></p> <p>Verwijzen naar ‘rekening mee houden bij herinrichting’ is niet functioneel. Een HIOR handboek is een praktisch handvat als dit is opgenomen. Met name tbv marktpartijen.</p> <p>Voorgestelde wijziging: Als standaard detail opnemen</p>		
25	<p>10.12. Minder putten op fietspaden (& geen hoogteverschillen)</p> <p>Verbeter in het algemeen het comfort en veiligheid op fietsroutes door zoveel mogelijk putdeksels buiten de fietsloper te leggen. En als dat niet mogelijk is, stel dan strenge eisen conform CROW uitgave 219 ‘Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010’</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>Wij zijn met u eens dat putdeksels zoveel mogelijk buiten de fietsloper horen te liggen. Aanleg gebeurt op A+ niveau, dwz. zonder hoogteverschillen. Het onderhoudsniveau is door de raad in 2014 vastgesteld op grotendeels niveau B. Dit betekent dat de interventiegrens ligt bij een hoogteverschil kleiner of gelijk aan 5 mm.</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: Standaard detail opnemen mbt banden bij kruispunten en doorsteekjes.</p>	<p>We zullen bij de relevante profieltekeningen tekstueel toevoegen dat kolken en putdeksels bij voorkeur buiten het fietspad moeten liggen.</p>	2
26	<p>10.13. Bredere fietspaden</p> <p>Als gevolg van de toename van het aantal fietsers en de toenemende snelheidsverschillen door de opkomst van de e-bike zijn bredere fietspaden nodig. 30 cm breder kan al een wereld van verschil zijn. Waar mogelijk worden fietspaden minimaal 2,50 meter breed (éénrichting) resp. 4 meter breed (tweeërictingen).</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>Op drukke fietspaden is dit mogelijk aan de orde, mits er voldoende ruimte is. Dit is maatwerk.</i></p> <p>Dit is niet toekomstgericht. Voor wegen en/of busroutes worden ook minimale maten opgenomen.</p> <p>Voorgestelde wijziging: Als standaard detail opnemen</p>	<p>We zullen tekstueel bij de relevante profieltekeningen opnemen dat bij drukke fietspaden de streefbreedte 2,5 resp. 4 meter is.</p>	2
27	<p>11. Fietsparkeren woonstraten zonder achterom</p> <p>Er is in sommige wijken in Noord behoefte aan fietskluizen en fietstrommels. Voeg die mogelijkheid toe aan het HIOR.</p> <p>Antwoordnota zegt: <i>“De gemeente stimuleert inpandige parkeergelegenheid.</i></p>	<p>Antwoordnota blijft van toepassing.</p>	2

	<p><i>Fietskluizen en trommels op straat zijn een uitzonderlijk middel en worden daarom niet in het HIOR opgenomen.”</i></p> <p>Voorgestelde wijziging: Voeg fietstrommel toe aan HIOR.</p>		
28	<p>12. Ook geen participatie bij HIORs Oost en Zuidwest?</p> <p>Er is veel gewijzigd in de HIORs Noord en Schalkwijk. De afdeling SZ-OGV-verkeer was niet betrokken bij de opstelling van de HIORs. Toch is dat voor het college geen aanleiding om wel participatie ronde te houden voor HIORs Oost en Zuidwest. Argument om geen participatie te doen is: <i>“Bij de HIORs heeft geen participatie plaatsgevonden omdat het vastgesteld beleid betreft.”</i> En <i>“De inrichtingskeuzes zijn gebaseerd op vastgesteld beleid.”</i> Toch gaan de HIORs verder dan dat.</p> <p>Voorgestelde wijziging: Participeer over de HIORs, en betrek afdeling verkeer, en stakeholders.</p>	<p>De afdeling Verkeer is nauw betrokken bij HIOR Noord en Schalkwijk.</p> <p>Er is bij de realisatie van de HIORs Oost en Zuidwest gekozen voor uitgebreidere participatie. Stakeholders worden bijtijds uitgenodigd voor een eerste bijeenkomst.</p>	2
29	<p>Ik ben blij met de toezegging dat er nog een check volgt en dat bij de andere HIORs participatie komt. Dat is een goede zet en maakt denk ik debat over volgende HIORs makkelijker!</p> <p>Graag de toezegging dat we dan niet alleen de dan vastgestelde stukken krijgen maar ook een “overzicht van wijzigingen” zodat we kunnen zien welke punten niet overgenomen worden en niet een paar honderd pagina’s moeten doorworstelen.</p>	<p>Zie dit document voor een overzicht van alle reacties inclusief eventuele aanpassingen n.a.v. deze reacties.</p>	3
30	<p>De kaart van Haarlem Noord staat ook vol met fouten, fietspad vd Aartsportpark klopt niet, Vlietweg zou een plattelandsweg zijn maar is alles behalve dat! Met een hotel een mc donalds en een vrije busbaan.</p>	<p>Er zijn enkele fouten die als volgt worden verbeterd:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vlietweg: geen plattelandsweg maar stadsontsluiting; - V.d. Aartsportpark fietspad wordt qua ligging aangepast. - Kleverparkweg / Van Ostadestraat wordt deels wijkontsluitingsweg. <p>Zie ook antwoord op reactie 4.</p>	3
31	<p>Mooi dat fietsstraat profiel voor Haarlem Noord wordt opgenomen. Vraag is dan wel gelijk: waar op de kaart? Doe dit bijv. op Delftlaan, Maerten van</p>	<p>Zie beantwoording 7.</p>	3

	Heemskerkstraat, Vondelweg ventweg en de Vergierdeweg.		
32	Vergierdeweg is trouwens nog zo'n straat die niet goed op de kaart staat. Een deel zou woonstraat zijn en een deel wijkontsluiting. Als dit conform HVVP is is het inmiddels achterhaald want bus hier verdwenen. Bewoners willen hier echter aan twee zijden parkeren en daarom is de bus ook weg gegaan uit deze straat!	De busroute is inderdaad recent verlegd. Het middendeel van de Vergierdeweg (tussen Eksterlaan en Vondelweg) zal op de op de profieltekening worden gewijzigd naar: woonstraat met fietsroute.	3
33	Drempels op busroutes zijn ongewenst. Mooi dat het in ieder geval 50 km drempels zijn en geen 30 km maar voor het comfort van reizigers vragen wij dit te veranderen in plateaus.	Plateaus zijn niet verenigbaar met busroutes in de voorrang. Om die reden zullen we de tekst over plateaus verwijderen bij het profiel wijkontsluiting.	3
34	Ook vragen wij de wethouder het breed gedragen advies van insprekers over te nemen dat op bus/fietsroutes asfalt wordt gebruikt. In de tekst staat nu al asfalt tenzij, maar in de profielen staan nog gewoon klinkers.	Zie reactie 2 en 6.	3
35	En dat tenzij kan gewoon weg want de nota ruimtelijke kwaliteit stelt al dat op lange lijnen en bus/fietsroutes het uitgangspunt van klinkers niet geldt!!	Zie reactie 2 en 6.	3
36	Dan een aantal details die van belang zijn voor fietsers. Juist in een handboek als dit zijn details van belang (zie reactie 38 t/m 47).	Zie antwoorden 37 t/m 46.	3
37	Waar oren en neuzen functioneel zijn, wordt dit niet uitgesloten lees ik. Dat vind ik veel te slap. Oren en neuzen zouden juist uitgangspunt moeten zijn willen we in Haarlem voldoen aan het VN verdrag voor de toegankelijkheid van gehandicapten. Er wordt op straathoeken veel fout geparkeerd. Als het niet past, dan moet dat gemotiveerd worden.	Zie antwoord 17.	3
38	Funderingen fietspaden zijn niet conform CROW normen en te dun. Dat betekent dat we straks veel wortelopdruk krijgen want worteldoek is niet effectief. Dan krijgen we dus hele hoge onderhoudslasten.	Zie antwoord 12.	3
39	Er hoort een schampstrook tussen fietsstroken en parkeervakken. Dus niet "alleen bij voldoende ruimte". Schampstroken moeten gewoon uitgangspunt	Zie antwoord 10.	3

	zijn. Als het niet past moet het worden gemotiveerd en moeten alternatieven worden onderzocht. In de HIOR van Schalkwijk is de tekening zelfs fout en is de schampstrook ingetekend in het parkeervak. Wethouder pas dit aan conform de CROW normen.		
40	In inspraaknota staat dat de parkeervakken 2 meter breed zijn gemaakt. Bij woonstraat met fietsroutes smal is het echter nog steeds 1,80 meter. Pas dit aan.	Dit zal worden aangepast in de betreffende profieltekening.	3
41	Mooi dat haaksparkeren op fietsroutes is geschrap, maar waarom niet ook buiten fietsroutes? Daar zijn ook fietsers en is haaksparkeren gevaarlijk. Wat betreft ChristenUnie hier dus ook nee, tenzij en dan moet het dus expliciet gemotiveerd. Scheelt ook weer een paar profielen (C3 en C6 in Schalkwijk).	Geen haaksparkeren op fietsroutes die onderdeel uitmaken van het fietsnetwerk conform HVVP Zie de antwoordnota. Op veel woonstraten is haaksparkeren onontkoombaar om de parkeerbalans na te komen. Dit is zoals eerder beantwoord maatwerk per project.	3
42	In het HVVP is opgenomen om fietsroutes in de voorrang te leggen, ook in 30 km gebieden. De HIORs regelen wel de voorrang op de busroutes, maar niet op de fietsroutes waar geen bus rijdt behalve bij fietsstraten. Dit moet ook voor andere fietsroutes.	Zie antwoord 11.	3
43	En waarom regelen we voorrang bus niet met uitritconstructies. Dit zou niet geregeld worden in HIOR maar waar dan wel? Ook dit moet aangepast.	Voorrang voor busroutes wordt regelmatig geregeld met uitritconstructies. Dit is tekstueel opgenomen in het HIOR Noord. We zullen dit overnemen in het HIOR Schalkwijk.	3
44	Leg bij kruispunten de banden a niveau, zo voorkom je struikelpartijen. Wethouder wijst dit af terwijl het al succesvol op veel plekken in Haarlem wordt gedaan (zie inspraak fietsersbond).	Zie antwoord 22.	3
45	Ook tekst over afsluitpalen, putdeksels, kliks en obstakels zoals lantaarnpalen moet scherper om valpartijen te voorkomen (zie inspraakbrief Fietsersbond. Juist dit soort details luisteren nauw, als we het opnemen kunnen uitvoerders hierop aangesproken worden). En ook hier verschillen Schalkwijk en Noord	Zie antwoord 15 en 16.	3

	onnodig op meerdere punten.		
46	Voeg fietskluizen en fietstrommels toe (zie inspraak fietsersbond).	Zie antwoord 27.	3
47	Ik snap wel het pleidooi van de PvdA over het bundelen van overlappende teksten. Waarom niet 1 omgevingshandboek met paragrafen per stadsdeel. Dan heb je zowel eigenheid stadsdeel maar 1 uniforme lijst details (bij stadsdeel dan alleen de afwijkende details). Zelfde geldt voor profielen. Die kan je ook grotendeels bundelen.	Zie reactie wethouder in commissie onder punt 68	3
48	Tenslotte een paar punten die wel wijziging van beleid zijn. Ik kan mij voorstellen dat deze punten besproken/verwerkt worden na bespreking toegezegde brief over grijze wegen (zie reactie 50 t/m 53):	Zie antwoorden 49 t/m 52	3
49	Vreemd dat wegcategorieën niet 1 op 1 zijn overgenomen van HVVP zoals bij Velsersstraat. ChristenUnie wil eerst fundamentele debat over te kiezen weg categorieën want sommige keuzes ook in HVVP niet consequent. Vergelijkbare wegen in Schalkwijk waar een bus rijdt hebben verschillende categorieën. De wethouder heeft een aantal categorieën in Schalkwijk nu in onderzoek, waarom niet ook in Noord en waarom dit niet eerst gedaan voordat dit handboek werd vastgesteld?	We wachten met het aanpassen van het HVVP totdat de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is vastgesteld. Er is een grote actuele behoefte aan HIORs voor de hele stad, waardoor de keuze is gemaakt om deze eerder op te stellen.	3
50	Wij willen geen grijze wegen. Wij steunen het pleidooi van de wijkraden Schalkwijk om busroutes 50 km/uur te maken met vrijliggende fietspaden. Dat is veiliger dan 30 km wegen waar veel harder wordt gereden. Dat betekent dus een andere indeling voor bijvoorbeeld Laan van Angers. Natuurlijk: die weg is net opnieuw ingericht, maar het eindplaatje moet hier zijn fietspaden.	De HIORs volgen het vastgestelde HVVP.	3
51	Dat geldt ook voor Noord: een gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken en 50 km/uur is onveilig.	Zie antwoord 8.	3
52	Wij hebben in Schalkwijk liever knips die doorgaand verkeer weren in plaats van drempels	Besluiten over verkeerssituatie worden niet in het HIOR geregeld.	3

53	<p>Naar aanleiding van de behandeling van het HIOR Noord en HIOR Schalkwijk zouden we nog een mail sturen met onze technische punten Als aanvulling op de punten die Frank Visser van de CU heeft gestuurd, die wij onderschrijven, stuur ik u hieronder nog een aantal punten.</p>	Zie 54 t/m 57.	4
54	<p>Speelplaatsen. De inrichting beperkt zich eigenlijk uitsluitend tot de speeltoestellen. Wij verzoeken u om ook aandacht te schenken aan de speelplaats zelf. Bij de inrichting moet alles worden gedaan om de veiligheid van de kinderen te garanderen. Scherpe hoeken van opsluitbanden of trottoirbanden moeten worden verboden net als andere elementen met scherpe uiteinden.</p> <p>Op blz 90 in Hior Schalkwijk Richtlijnen deel 2 staat: In 2010 zal er een nieuw speelruimteplan gereed zijn. Moet dat niet weg? Is dit plan er überhaupt gereed? Waar kan ik dit eventueel vinden.</p>	<p>We zullen de tekst in het HIOR Noord overnemen in het HIOR Schalkwijk.</p> <p>In 2013 is speelruimtebeleid vastgesteld: 'Speelruimte integraal bekeken'</p>	4
55	<p>Boomspiegels De boomspiegels mogen veel meer aandacht krijgen. In de praktijk is het nu een allegaartje waar schijnbaar ondoordachte keuzes zijn gemaakt. Boomspiegels die tussen parkeervakken staan hebben nu soms trottoirbanden scherpe buitenhoeken waaraan je een autoband flink kunt beschadigen. Voer ze uit met een afgeronde band of een kwart rond. Tevens is het wenselijk om ze iets korter te maken in met name smalle straten om het uit- en inparkeren te vergemakkelijken. Tenslotte worden ze vaak opgeleverd met te veel grond en te hoog gepland met als gevolg jarenlang een rommelige bak waar veel grond omheen ligt en onkruid groeit. Waarschijnlijk worden de tegels door het te hoog beplanten, eerder opgedrukt waardoor men wortels later moet verwijderen en opnieuw moet tegelen. <i>Kortom meer aandacht voor veilige, mooie en onderhoudsarme boomspiegels.</i> (In de bijlage een foto hoe het volgens ons niet moet.)</p>	De afbeeldingen zullen worden aangepast met afgeronde hoeken.	4

			
56	<p>Onderhoudsniveau In o.a. de inspraaknota Noord staat geschreven dat nieuwe aanleg op A+ niveau gebeurt. De putdeksels dienen zonder hoogteverschil te worden aangelegd. Het onderhoudsniveau is door de raad in 2014 vastgesteld op grotendeels niveau B. Dit betekent dat de interventiegrens ligt bij een hoogteverschil kleiner of gelijk aan 5 mm. Aldus de beantwoording.</p> <p><i>Het mag natuurlijk NIET zo zijn dat opnieuw asfalteren van een bestaande weg wordt gedaan conform niveau B. Alles wat je nieuw maakt dient A+ te zijn.</i></p>	<p>Onderhoudskwaliteit wordt niet in het HIOR vastgelegd. Dit is een andere kwaliteit dan de kwaliteit van eerste aanleg.</p>	4

	<i>Ter illustratie verzoek ik u te kijken naar de asfaltering van de fietsstrook langs de Leidsevaart t.h.v. de Westergracht. Straatkolken liggen hier soms enkele centimeters lager. (Is dus zelfs niet conform B)</i>		
57	Straatnaambordjes. Vaak is het toch een zoektocht naar een straatnaambordje. Er staat dat in het begin en eind van een straat aan beide zijde een straatnaambord dient te hangen. Over hoe om te gaan met kruisingen staat niets beschreven. Wellicht kan er ook een veel algemenere regel worden gemaakt. Je moet immers vanaf elke weg en richting snel en goed kunnen zien welke straat je in rijdt/loopt.	In de HIOR tekst mbt bewegwijzering zal een verwijzing naar het vastgestelde beleid voor straatnaamborden worden opgenomen.	4
58	De heer Sneeuw spreekt in namens de wijkraad Kleverpark over de brief van de wijkraad over de HIOR Noord waarin drie onjuistheden staan: de wegategorisering van twee straten in het Kleverpark, de standaardkeuze voor asfaltverharding in de wijkontsluitingswegen en de onjuiste interpretatie van de nota Ruimtelijke kwaliteit als mogelijke uitzondering daarop. Hij hoopt dat deze zaken nog worden aangepast. Daarnaast dringt hij erop aan nu geen andere benamingen te gebruiken voor de verschillende wegen. Meer integraliteit zou beter zijn. De buslijn 2-route en de buslijn 14-route zijn aaneenschakelingen van allerlei verschillende inrichtingen, verschillende snelheidscategorieën. Hij is benieuwd hoe de raad denkt over een ander beleid voor die lijnen. Dat geldt ook voor de verschillende projecten op die route. Desgevraagd verduidelijkt hij dat hij geen reactie heeft gehad op zijn brief.	Zie antwoorden 1 t/m 3, 6 en 8. De brief van de wijkraad is deels beantwoord met de nota van beantwoording van HIORs Noord en Schalkwijk en de input is meegenomen bij de participatie over de Velsersstraat.	5
59	De heer Moerman spreekt in namens de Fietzersbond. Een HIOR kan handig zijn als naslagwerk. Heldere kaders zijn nodig voor de start van een project en voor externe marktpartijen. De standaarddetails in HIORs zijn belangrijke elementen. Die kunnen veel enkelvoudige fietsongevallen voorkomen. Veel suggesties die de Fietzersbond heeft gedaan, zijn wel overgenomen, maar niet terug te vinden in de teksten en tekeningen van de HIORs. De dwarsprofielen zouden eigenlijk de leidraad moeten zijn. Parkeervlakken en schampstroken zijn te smal ingetekend en daarmee niet realistisch. Bovendien was er geen participatie bij de HIORs, want het zou een weergave van het staande beleid betreffen. Toch	Zie antwoorden 4 t/m 28.	5

	<p>worden er wel degelijk verkeerskundige beleidswijzigingen doorgevoerd. Daarom verzoekt hij de raad die wijzigingen eruit te halen. Alle verschillende benamingen werken verwarrend. In de kaarten zitten nogal wat fouten qua wegcategorieën en verschillende wegen staan verkeerd ingetekend. Hij dringt erop aan bij de volgende HIORs de Fietzersbond erbij te betrekken. Desgevraagd verduidelijkt hij dat diverse details wel in een HIOR horen, omdat je goed kunt aangeven hoe fietspaden eruit moeten zien. Die standaarddetails kunnen aan marktpartijen worden meegegeven.</p>		
60	<p>De heer De Groot heeft dit punt geagendeerd omdat er twee stukken zijn vastgesteld met wat losse eindjes. De HIORs zouden beleidsarm zijn en daarom geen participatie verlangen. Dat lijkt nu wel het geval en dat vereist een reactie van de wethouder. Niet alles uit de inspraaknota lijkt te zijn verwerkt. Hij verzoekt de wethouder nog een keer heel gedetailleerd naar het HIOR te kijken om zeker te weten dat alle toezeggingen wel zijn opgenomen. Het lijkt de heer De Groot raadzaam beleidsstukken niet voor eeuwig vast te leggen, maar een houdbaarheidsdatum mee te geven. Daarmee wordt voorkomen dat beleidsstukken elkaar langdurig overlappen. Hij stelt voor die houdbaarheidsdatum op te nemen en het stuk over bijvoorbeeld een jaar of vijf opnieuw te bekrachtigen.</p>	Zie reactie wethouder onder punt 68.	5
61	<p>De heer Boer is heel blij met de HIORs. Er liggen er nu twee voor met kennelijk veel losse eindjes. Het zijn belangrijke stukken en die moeten wel in orde zijn. Het centrum is er echt van opgeknapt, prima. Deze HIORs moeten op orde komen. Voorts hoort hij graag wanneer de andere twee komen.</p>	Zie reactie wethouder onder punt 68.	5
62	<p>De heer Bloem ziet dat dit een uitwerking is van het college, maar dan moet die wel aansluiten op de kaders. Dat krijgt hij graag toegelicht. Hij is benieuwd wat er gaat gebeuren in Schalkwijk.</p>	Zie reactie wethouder onder punt 68.	5
63	<p>De heer Roduner vraagt eveneens in hoeverre er beleid zit in deze stukken die toch gewoon uitwerking zouden moeten bevatten. Eind dit jaar volgen de HIORs van Zuidwest en Oost en wellicht is dat ook een moment om ze alle vier nog een</p>	Zie reactie wethouder onder punt 68.	5

	<p>keer onder de loep te leggen. Dit wordt nu voor twintig jaar vastgelegd en hij zou dat niet iedere vijf jaar opnieuw willen vaststellen. Hij zou graag zien dat er meer aan een standaard wordt vastgehouden - belangrijk voor de eenheid in de stad.</p>		
64	<p>De heer Berkhout constateert dat er veel reacties uit de stad komen en daarom zou hij het proces willen omkeren en die participatie vooraf willen ophalen in de stad. Iedere vijf jaar opnieuw vaststellen vindt hij niet wenselijk. Het brengt juist consistentie in de openbare ruimte.</p>	<p>Zie reactie wethouder onder punt 68 en antwoord 28.</p>	5
65	<p>De heer Visser zou de HIORs willen samenvoegen tot één omgevingshandboek. De HIORs verschaffen nu geen duidelijkheid. Allerlei uitzonderingen zijn wel opgenomen. Het stuk is niet evenwichtig. Verkeersveiligheid is belangrijker dan esthetiek. Er staan veel fouten in met name de wegcategorieën: de Vlietweg is zeker geen plattelandsweg met zijn busbaan, zijn hotel en de McDonald's. De benaming fietsstraatprofiel is niet opgenomen. Hij verzoekt het breedgedragen advies van busrijders en fietsers over te nemen om asfalt te gebruiken. Oren en neuzen zouden de uitgangspunten moeten zijn om te voldoen aan de toegankelijkheid voor gehandicapten. De fundering van de fietspaden is te dun. Hij roept de wethouder op naar deskundig advies te luisteren.</p> <p>De voorzitter adviseert de heer Visser zijn technische vragen op papier te zetten. Dan kan de wethouder er iets mee.</p>	<p>Zie antwoorden 29 t/m 52.</p>	5
66	<p>De heer Dreijer stuurt zijn technische opmerkingen per mail naar de wethouder. Voor het grootste deel onderschrijft hij de woorden van de ChristenUnie. Een HIOR elke vijf jaar opnieuw vaststellen, ziet hij niet zitten. Een schampstrook moet echt altijd aanwezig zijn. Speelvoorzieningen blijven erg onderbelicht; die vergen juist een nauwkeuriger intekening. Een aankondiging die in 2010 gaat plaatsvinden, hoort echt niet meer in dit stuk thuis. Er staat te weinig in over boomspiegels.</p>	<p>Zie antwoorden 53 t/m 57.</p>	5
67	<p>Mevrouw Van Zetten geeft aan dat de landelijke richtlijnen uitgaan van</p>	<p>Aan deze wens wordt tegemoet gekomen door</p>	5

	uniformiteit, maar niet alle straten zijn hetzelfde, dus enige diversiteit is op z'n plaats. In de binnenstad ziet ze liever klinkers in plaats van rood asfalt; dat heeft te maken met esthetiek en dat is ook belangrijk.	voor elk stadsdeel een eigen visiedeel op te stellen. Bovendien blijft maatwerk per project mogelijk obv bestuurlijke besluitvorming.	
68	Wethouder Sikkema legt uit dat het HVVP beleid is en een HIOR niet. Het HIOR vormt een richtlijn voor de inrichting, een richtlijn om uniformiteit na te streven. Die eenheid is belangrijk. Ook de uitzonderingen vergen uniformiteit, want op sommige plekken kan niet worden voldaan aan CROW-normen. Ze zegt toe met de Fietzersbond en de wijkraad het hele stuk nog een keer heel gedetailleerd door te nemen. Het is echter wel een collegebevoegdheid. Het collegebesluit komt nog weer naar de raad. Dit is een uitvoeringsnota en het lijkt de wethouder dan toch wel wat overdreven om het iedere vijf jaar weer onder de loep te nemen. Ze kan zich wel voorstellen na tien jaar te kijken of het geactualiseerd moet worden. Het vraagt immers veel capaciteit. De andere HIORs komen naar verwachting in december, maar als er aan de voorkant eerst met de betrokkenen wordt overlegd, kan het ook begin 2017 worden. Een plan voor de hele stad is niet handig. De stad kent verschillende bouwstijlen waardoor de uitgangspunten sterk kunnen verschillen. Bij de inrichting moet toch worden beoordeeld wat er past. Het zit 'm juist in de details. De fietsstraat wordt nog toegevoegd. Ze gaat ervan uit dat al die technische vragen schriftelijk komen.	Deze tekst komt uit het verslag van de commissie beheer. Hierin geeft Wethouder Sikkema direct een reactie op de vraag.	5
69	De heer Bloem stelt dat er ook een Structuurvisie Openbare Ruimte komt. Hij ziet graag in een brief aangegeven bij de HIORs waar wordt afgeweken van het vastgestelde beleid.	Wethouder Sikkema legt uit dat de kaders puur HVVP betreffen. Hier gaat het om de inrichting. De SOR bepaalt of een weg een 30 km- of een 50 km-weg wordt en in het HIOR staan de uitgangspunten die daarbij horen. Dat blijft hetzelfde. Dat geldt ook voor Schalkwijk.	5
70	De heer Visser vraagt om de toezegging met een overzicht van de wijzigingen te komen.	Zie deze antwoordnota. Wethouder Sikkema stuurt het HIOR uiteraard ter informatie naar de raad. Op de termijn en op de vormgeving komt ze per mail terug.	5

71	In verband met de marktwerking s.v.p. geen specifieke fabrikanten voorschrijven in de HIORs.	Net zoals in de legenda standaardprofielen is ook in de 'leeswijzer basispakket straatmeubilair' opgenomen dat voor elk object geldt dat identieke typen/modellen van andere fabrikanten mogelijk zijn.	6
72	Rood asfalt voor fietsstroken beter specificeren ivm kleurverschillen.	Om kleurverschillen door de stad te beperken, wordt rood asfalt gespecificeerd in de richtlijnen. Dikte 90mm Deklaag van asfaltbeton AC 8 surf D3 of AC 11 surf D4 Dichtasfaltbeton 0/8 Verkeersklasse 3 Tilred i.p.v. steenslag Zwart bitumen met pigment; 4-5% oxide rood Of: blank bindmiddel, mexphalte C.pen. 80/100 met pigment; 1,5% oxide rood.	6
73	Tekst blz 5 (Noord en Schalkwijk) m.b.t. Bijzondere plekken is aangepast.	Nieuwe tekst..... Voor de inrichting van bijzondere plekken (zie Nota Ruimtelijke Kwaliteit en afb. 3.2.1) geeft het Handboek wel uitgangspunten mee, maar kan op basis van de specifieke omstandigheden worden afgeweken en houdt de ontwerper speelruimte om de inrichting op deze situatie toe te spitsen. <i>Oude tekst: Voor de inrichting van bijzondere plekken worden in het Handboek wel algemene uitgangspunten meegegeven, maar is een verdere inventarisatie van de specifieke omstandigheden nodig en houdt de ontwerper speelruimte om de</i>	6

		<i>inrichting op deze situatie toe te spitsen.</i>	
74	Blz 12 (Noord) en blz 20 (Schalkwijk) tekst mbt drempels is aangepast	<p>Nieuwe tekst (Noord): Drempels spaarzaam toepassen op busroutes.</p> <p><i>Oude tekst (Noord): Drempels horen niet thuis op busroutes, met plateaus wordt spaarzaam omgegaan op busroutes.</i></p> <p>Nieuwe tekst (Schalkwijk): Drempels worden spaarzaam toegepast op busroutes.</p>	6
75	Blz 14 (Noord) tekst mbt asfalt is aangepast	Ter verduidelijking van wat per wegtypologie geldt, zijn een aantal tekstuele wijzigingen doorgevoerd.	6

Partijen/organisaties:

1. Kleverpark wijkraad
2. Fietsersbond
3. ChristenUnie
4. CDA
5. Verslag commissie beheer
6. Projectteam