

Inspiraaknota HIOR Schalkwijk

Inleiding

Dit is de weergave van de inspraakreacties op het concept HIOR Schalkwijk.

Tot en met 20 november 2015 was er de mogelijkheid voor bewoners en andere betrokkenen om in te spreken op het concept HIOR Schalkwijk. Op 28 oktober 2015 is er een inspraakbijeenkomst georganiseerd, waarbij 13 personen aanwezig waren. De meeste opmerkingen die zijn gemaakt tijdens de inspraak avond kwamen ook terug in de schriftelijke zienswijzen.

In totaal zijn er 8 zienswijzen ingediend. De inspraak reacties zijn zeer divers. Over het algemeen ontvangen we complimenten over het HIOR of onderdelen daarvan. De zienswijze zijn allemaal weergegeven in deze nota. De meeste vragen zijn direct overgenomen uit de betreffende zienswijze. De zienswijzen hebben geleid tot enkele aanpassingen van het concept HIOR Schalkwijk. Hieronder staan de punten waarop de meeste inspraak reacties zijn binnen gekomen. Het betreft de volgende punten:

Verschil van intenties

Veel insprekers willen voor hen wenselijke aspiraties in het plan verwoord zien. Het beleidsplan daarentegen gaat uit van de bestaande situatie en bestaand beleid.

Verkeer

Het HIOR is niet alleen een verkeerskundig verhaal, maar gaat over de inrichting van de gehele openbare ruimte. Het is een integraal stuk. Toevoegingen waarbij alleen naar het belang van verkeer gekeken is, zijn daarom niet verwerkt. Deze betreffen straten met een ontsluitende functie:

- Stadsontsluiting is gewijzigd in regionale ontsluitingsweg
- Wijkontsluiting is gewijzigd in stadsontsluitingsweg
- 'Woonstraat met bus' en buurtontsluiting is gewijzigd in wijkontsluitingsweg

Groen

Meerdere inspraakreacties gaan over het opnemen van een groennorm. Dit is niet overgenomen, want het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op bestaande beleidsuitgangspunten.

Hier onder volgen alle inspraakreacties. Enkele onderbouwingen bij vragen zijn iets ingekort om de inspraaknota leesbaar te houden.

Nr.	Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
1	Bij standaardprofielen voor woonstraten toevoegen de subcategorie “woonstraten met bus” conform HIOR Noord. Dit biedt mogelijkheden voor een betere doorstroming voor bijv. lijn 73 op de Laan van Angers (bijvoorbeeld uitritconstructies maken in plaats van huidige gelijkwaardige kruispunten met plateaus zodat bus voorrang heeft).	Profielbenaming ‘woonstraten met bus’ wordt gewijzigd in ‘Wijkontsluitingsweg’. De Laan van Angers blijft een woonstraat met een busroute en krijgt geen aparte categorie, omdat het alleen daar voorkomt. Het HIOR houdt hier rekening mee door toepassing van drempels of kruispuntplateaus met een ontwerpsnelheid van 50km/u.	1
2	De Belgiëlaan in profieltypenkaart aanwijzen als buurtontsluitingsweg met middenberm conform profiel B t.b.v. lijn 73.	Dit profiel is in ontwikkeling. Nadere uitwerking volgt in een apart proces.	1
3	De Kennedybrug/ Floris van Adrichemlaan in profieltypenkaart aanwijzen als buurtontsluitingsweg met middenberm conform profiel B t.b.v. lijn 3.	Dit profiel is in ontwikkeling. Nadere uitwerking volgt in een apart proces.	1
4	In profieltypenkaart zoveel mogelijk buurtontsluitingswegen met profiel A waar bus over rijdt, aanwijzen als buurtontsluitingsweg met middenberm conform profiel B. Vooral op de relatief drukke wegen waar voldoende ruimte is, zoals bijvoorbeeld de Professor Eijkmanlaan, Bernadottelaan, Braillelaan, Stresemannlaan-west, Briandlaan en Albert Schweitzerlaan.	Dit nemen we niet over, omdat veelal de ruimte ontbreekt, de bestaande bomen en ondergrondse infrastructuur moet worden aangepast.	1
5	Op een weg van 30 km/uur dienen de drempels een ontwerpsnelheid te hebben van 50 km/uur. Asphalt op een busroute is niet alleen comfortabel voor de passagiers en de busbestuurders, maar ook voor de bewoners (minder trillingen en minder geluidsoverlast).	Op busroutes klopt het voorstel ten aanzien van drempels en zullen wij dit toepassen. In het HIOR valt dit onder het profiel van de wijkontsluitingsweg. Daar is de voorkeur asphalt.	1
6	Uitgangspunt voor de provincie is dat de gemiddelde snelheid van de bus na een herinrichting van een weg of weggedeelte tenminste ongewijzigd blijft ten opzichte van de huidige situatie.	De gemeente streeft het zelfde doel na, maar kan dat niet (voor alle gevallen) garanderen.	1
7	Allereerst geef ik u mee dat wij als wijkraden en haar bewoners blij zijn dat er nu een handboek komt. Een éénduidige aanpak van de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een prettige leefomgeving.	Dank voor uw ondersteuning.	2
8	De opmaak van de documenten is heel divers, dit oogt niet professioneel. Graag een vaste opmaak hanteren. Er zijn een aantal tekstuele punten aangegeven	Tekstuele verbeteringen zullen worden verwerkt. De vastgestelde versie zal goed worden	2

	waar op gelet moet worden. Voor de leesbaarheid van deze nota zijn ze niet allemaal beschreven.	opgemaakt.	
9	<u>Deel 1 Visie</u> Op pag. 5 schrijft u: “Hiervan kan niet vrijblijvend worden afgeweken: ...voorgelegd.” Aan welke argumenten, motivatie moeten wij dan denken en kan het college ook afwijkingen goedkeuren met aanvullingen voor de inrichting. Wij willen als wijkraad graag vooraf op de hoogte gesteld worden als er een mogelijke afwijking in beeld komt, zodat wij mee kunnen denken namens de wijk in oplossingen!	Het is niet van tevoren aan te geven welke afwijkingen het betreft. Het kunnen mogelijk ook aanvullingen voor de inrichting betreffen. De wijkraaden staat het vrij om zich per project actief in de voortgang en afweging te mengen.	2
10	Op pag. 5 schrijft u: “Soms is het aanvullend of afwijkend van sectoraal beleid. In ... leidend.” Aan welke afwijkingen moeten wij denken en waarom heeft u dan deze afwijkingen opgenomen in het HIOR Schalkwijk?	Tekst is aangepast. Soms is het HIOR aanvullend op bestaand beleid, in het geval van ‘witte vlekken’. Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen.	2
11	Op pag. 6 geeft u aan dat ‘Het Richtlijndeel’ een groeidocument is en dat indien nodig B&W wijzigingen kan vaststellen. We zijn als wijkraad in de veronderstelling dat wij dan ook van deze wijzigingen op de hoogte gesteld worden en - gelijk aan ons eerste punt - de kans krijgen om mee te denken in oplossingen voor deze wijzigingen.	Bestuurlijke wijzigingen aan het HIOR zullen digitaal toegankelijk worden gemaakt.	2
12	Waarom verwijst u naar ‘Het Richtlijndeel’ en niet consequent in de visie naar ‘Deel 2 Richtlijnen’?	Tekst aangepast. De verwijzing is nu duidelijk.	2
13	Wijzigingen zouden in een overzicht bijgehouden moeten worden en in de inleiding verwezen dat de meest actuele versie op internet staat.	Bestuurlijke wijzigingen aan het HIOR zullen digitaal toegankelijk worden gemaakt.	2
14	Op pagina 8 schrijft u: “Schalkwijk is ruim, breed, groen, maar ook <u>eentonig en weinig wervend</u> . Hoewel de wijk onmiskenbaar kwaliteiten heeft, is het <u>imago</u> van de wijk <u>niet sterk</u> .” Dit is ons inziens een verouderde opmerking die wel paste in het concept van 2009, maar niet meer in een document van september 2015.	Tekst is aangepast. Er zijn al goede stappen gezet, maar er ligt nog steeds een verbeteropgave in Schalkwijk. We zullen tekstueel toevoegen dat er al stappen zijn gezet, ook op het gebied van onderhoud.	2
15	Er hebben al vele herstructureringen plaatsgevonden, naast diegene die nog lopen of in het verschiet liggen. In de afgelopen 5 – 6 jaar is er veel geïnvesteerd in Schalkwijk. Er is nog steeds zichtbaar achterstallig onderhoud (met als grote oorzaak: bezuiniging), maar met bijvoorbeeld IVOREZ is er een grote inhaalslag behaald voor de openbare ruimte! Graag de tekst actualiseren naar nu.	Zie 14. Overigens geldt er voor de hele stad dat er de afgelopen jaren wegens bezuinigingen minder budget beschikbaar is voor groot onderhoud.	2

16	Op pag. 8 staat dat een uitgangspunt voor de openbare ruimte 'een ingetogen' inrichting is. In relatie met het vorige punt; blijft de inrichting dan ook eentonig en weinig wervend?	"ingetogen" is heel wat anders dan "eentonig" of "weinig wervend". Met "ingetogen" wordt bedoeld: van een solide, tijdloze kwaliteit, zonder schreeuwerig of opdringerig te zijn.	2
17	Foto 2.2.3 is inderdaad een voorbeeld van een fraaie hoofdstructuur. Graag toevoegen dat dit voor R-Net is. Nu kunnen mensen eventueel lezen dat deze foto betrekking heeft op algemeen (auto)verkeer.	Tekst is aangepast. Tekst bij foto zullen wij aanvullen.	2
18	Pag. 15: u schrijft: 'door het langzaam verkeer los te halen van de autowegen is een grote mate van anonimiteit ontstaan': dit staat haaks op de algemene constatering dat Molenwijk het voorbeeld is van een goede splitsing van de 50 km en de 30 km-zones. Het scheiden van de functies heeft de samenhang niet verloren doen gaan maar juist versterkt. De vraag reist of de opsteller de situatie in de wijk werkelijk kent.	Wij hebben het over de scheiding van langzaam en snel verkeer en blijven bij onze analyse.	2
19	U beschrijft de voetgangerspromenade als bijzondere groenvoorziening. Afgezien van mosgroei door achterstallig onderhoud en enkele qua aantal te verwaarlozen plantenbakken is er geen groen te bekennen.	Tekst is aangepast. Wij halen deze bullet weg.	2
20	De gesignaleerde te brede wegprofielen worden door de bewoners niet herkend.	Tekst is aangepast. We zullen het woord "te" weghalen.	2
21	Pag.15: '023 Haarlem' bestaat al enige tijd niet meer. Dit is nu Entree (West of Oost)	Tekst is aangepast. Het klopt dat het nu de Entree is.	2
22	Op pag. 15 schrijft u bij 'Groene Zoom': "Rondom Schalkwijk ligt het restant van de oorspronkelijke inrichting van vóór de ontwikkeling van stadsdeel Schalkwijk." Het woord 'restant' heeft voor ons een negatieve klank en risico voor verdere afname van ons groen! Noem dan dat in onze Groene Zoom het verleden van voor de realisatie van Schalkwijk zichtbaar is.	Tekst is aangepast. Nu staat er: Rondom Schalkwijk is de oorspronkelijke inrichting van vóór de ontwikkeling van stadsdeel Schalkwijk nog zichtbaar.	2
23	Op pag. 16 schrijft u dat "De ambitie is om het achterstallig onderhoud in Schalkwijk weg te werken. Het dagelijks onderhoud is reeds op normniveau." Een ambitie hoeft niet gerealiseerd te worden, terwijl wij op diverse niveaus de afspraak hebben met de gemeente dat het achterstallig onderhoud aangepakt wordt. Deze twee zijn strijdig met elkaar. Graag rechtzetten in de tekst.	Zolang de doelstelling niet gehaald is blijft het een ambitie. De uitwerking gebeurt niet in het HIOR.	2
24	Welk onderhoudsniveau (kwaliteitscatalogus openbare ruimte CROW) wordt er aangehouden in Schalkwijk en hoe staat dit in het HIOR Schalkwijk? Momenteel is het C/D en wij willen toch minimaal voldoende (B).	Dit kunt u vinden in de Nota Visie en Strategie Beheer en Onderhoud.	2

25	Pag. 17: bijlage 8 bestaat niet in deel 1 visie. Dit is bijlage 1.	Tekst is aangepast.	2
26	Op pag. 20 schrijft u “Uitzondering geldt voor de brede hoofdwegen die, gelet op het breedteprofiel, meerdere hoogteverschillen hebben voor vrijliggende fietspaden.” Belgiëlaan en Engellandlaan zijn brede hoofdwegen, krijgen zij hetzelfde profiel als de Frieslandlaan?	Deze conclusie is op basis van deze zin voorbarig. Deze zin is opgenomen om aan te geven dat er bij vrijliggende fietspaden meerdere hoogteverschillen in het dwarsprofiel zitten dan in het basisprofiel.	2
27	Op pag. 22 geeft u aan dat ‘achterkantsituaties’ aangepakt kunnen worden door ze te omringen met opgaand en goed verzorgd groen. Vanuit onze ervaringen moet er voldoende ruimte tussen het opgaande groen blijven, omdat dit opgaande groen ook als verstopplek door inbrekers gebruikt wordt.	Groen kan juist een toevoeging zijn voor de leefbaarheid en daarmee de veiligheid voor de buurt. Op plekken waar het echt onveilig is passen we het ontwerp aan en halen we mogelijk het groen weg. Dit is maatwerk.	2
28	Op pag. 22 geeft u aan dat als zelfbeheer onverhoopt inzakt de gemeente het terug in beheer neemt. Wij adviseren u om een tussenstap in te lassen. In gesprek gaan en zelfbeheer ook structureel ondersteunen. Denk hierbij aan een keer (per 5 jaar?) een grote snoeibeurt, houtsnippers aanleveren, subsidie voor aankopen zoals gereedschap e.d..	Wij gaan zeker eerst in gesprek. Als niemand het onderhoud wil doen, neem de gemeente het weer over.	2
29	Pag. 22. Foto 3.5.5: Graag op de foto goed laten zien dat dit geen voortuinen zijn, daar lijkt het nu wel op. Wij kunnen hiervoor eventueel ook goede locaties aandragen.	Foto is vervangen.	2
30	Op pag. 23: ‘Waterrecreatie’; er ontbreekt als aan te passen kunstwerk(en) in ieder geval de grote duiker onder de Europaweg bij het Romolen Heempark, maar waarschijnlijk ook duikers op andere locaties. Er worden alleen bruggen genoemd.	Tekst is aangepast. Wij hebben toegevoegd dat ook duikers moeten worden aangepast.	2
32	Op pag. 23: ‘Ecologische hoofdstructuur’ staat “Belangrijk voor deze ... ecologisch waardevolle gebieden.” Dit is een beeld, maar is er ook geld voor? Anders blijft het een wens, zie ook onze 'boulevard' Laan van Angers, die langzaam maar zeker 'vergroend' (gras tussen de tegels en steeds meer gras in de plantvakken).	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK, en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Vanuit het ecologisch beleidsplan is er wel geld om ecologische gebieden te verbeteren.	2

33	Op pag. 25 staat: "Het natuurlijk spelen stimuleren; Struinen, hutten bouwen, bloemen plukken, vies worden, planten en dieren leren kennen, spelen met losse materialen en klimmen in klimbomen." Een 'r' te weinig en een 'n' te veel.	Tekst is aan aangepast. Wij hebben deze spelfout aangepast.	2
34	BIJLAGE: Profieltypen kaart: - o Laatste stuk fietsstraat (noordkant) naar de Europaweg is solitair fietspad - o Vervolg Belgiëlaan naar Noord Schalkwijkerweg is geen fietsstraat, zij heeft aparte fietssuggestiestroken - o Waarom is de Laan van Angers een wijkontsluiting en de Italiëlaan een buurtontsluiting? Volgens ons hebben de Belgiëlaan en de Engelandlaan de typering buurtontsluitingsweg. De Italiëlaan en Laan van Angers hebben dan de typering woonstraten - o Albert Schweitzerlaan is een fietsstraat	Europaweg: Kaart is aangepast. U heeft gelijk. Dank u voor uw reactie. Belgiëlaan: Wij nemen dit op als wijkontsluitingsweg. Laan van Angers: Wij nemen dit op als woonstraat. De toegepaste snelheidsremmers houden rekening met een busroute. Albert Schweitzerlaan: Deze nemen wij op als wijkontsluitingsweg, het oostelijk deel is fietsstraat.	2
35	BIJLAGE: Groen en water kaart - o Tussen de Kruidenwijk en de sportvelden loopt ook nog een waardevol strook park - o Spaarneveer: Verbinding is niet alleen maar meer gewenst, hij is er! - o Welke voor waterrecreatie en waardevolle bebouwing staat er aan de zuidkant van de kruising Belgiëlaan/ Noord Schalkwijkerweg? - o Engelandpark is te weinig/te krap ingetekend	De kaart is op A4 formaat. Hele kleine stukjes groen zijn te klein voor de kaart. Het Spaarneveer is er inmiddels. Wij passen dit aan op de kaart. De scouting is aangegeven als waardevolle bebouwing voor recreatie.	2
36	<u>Deel 2 Richtlijnen</u> Profieltypen kaart, zie de opmerkingen bij deel 1 visie.	Zie de reactie bij vraag 34.	2
37	Pag. 16: wanneer is het principeprofiel van de Europaweg gereed? Graag opnemen dat deze in samenwerking met de wijkrazen ingevuld wordt.	Nu nog niet bekend, kan dus nu niet in het HIOR worden opgenomen. We betrekken wijkraad via PIP.	2
38	Legenda klopt niet met informatie, i.i.g. pag. 16 t/m 19	Legenda is aangepast.	2
39	Pag. 18, 19: Waarom wordt een trottoirkolk in het fietspad geplaatst en geen straatkolk in het laagste gedeelte. Hinderlijk voor fietsers.	Kolken in fietspaden zijn soms niet te voorkomen, door ligging kabels en leidingen bijvoorbeeld.	2
40	Pag. 24. C3/C6: is haaks parkeren toch mogelijk in een woonstraat, waarom dan niet bij de Frankrijklaan, staat ook als woonstraat te boek.	De voorkeur heeft langsparkeren, maar haaks parkeren mag ook. Keuze wordt bepaald in participatie- en inspraakproces per project.	2
41	Pag. 29: zuidtangent 'bestaat' niet meer is nu R-Net!	Tekst is aangepast. Het klopt dat het nu R-net is.	2
42	Vanaf pagina 32: sommige verhardingen zijn vrij stevig opgebouwd. Bij een	De details die zijn opgenomen zijn standaard	2

	wandelpad of trottoir is een dikte van minimaal 80 cm vrij fors, hier kan ons inziens op bespaard worden.	details. Deze details garanderen een duurzame uitvoering en dienen als uitgangspunt bij een herinrichting. Lokale omstandigheden kunnen aanleiding zijn om maatwerk te leveren. Voor het HIOR zijn vooral de zichtlijnen effecten van belang. Maatvoering van de funderingen zijn verwijderd.	
43	Pag. 40, 41: boomspiegels zijn onduidelijk. Hoe zit het met de ruimte onder de grond en grondverbetering voor de wortelkluiten. Dat zou ook in een tekening aangegeven moeten worden.	Een aantal richtlijnen staan in de tekening aangegeven, voor overige richtlijnen zie hoofdstuk C2.	2
44	Verkeersdrempels en verhoogde kruisvlakken zijn vrij vlak uitgevoerd, hier kan makkelijk met 50km/uur over heen gereden worden met voldoende rijcomfort, er is ook geen onderscheid tussen 30km en 50km wegen gemaakt.	Tekst is aangepast. Wij nemen de regels uit het CROW over, waar mogelijk.	2
45	Pag. 47 Groen en water kaart, zie voor opmerkingen ook bij deel 1 visie	Zie vraag 35.	2
46	Bij pag. 48: "C.2. Richtlijnen inpassing en ontwikkeling", missen we aandacht voor vruchten van beplanting en bloeiwijzen. Er is veel irritatie bij bijvoorbeeld kastanjes die vallen, lijsterbesvruchten etc. of de prunusblaadjes die in grote getale op straat komen. Betrek bewoners, direct aanwonenden bij soortenkeuze (bv. keuze uit 2 of 3 soorten).	Op projectniveau worden bewoners betrokken en kunnen ze zich ook uitspreken over de boomsoort.	2
47	Om te voorkomen dat ene hele rij bomen van hetzelfde soort ziek wordt (denk aan Iepesintkever), adviseren wij om meer variatie in de bomen te brengen.	Wij doen dit soms nu al. Bij nieuwe projecten zullen wij ook kijken waar dit mogelijk is.	2
48	Pag.57: Kan de Capitoel/Bammersbak (=Bammensbak: Capitole) uitgevoerd worden met een klep tegen de vogels, zodat het afval ook in de bak blijft?	Tekst is aangepast. Wij zullen de variant met klep tekstueel opnemen in het HIOR voor locaties met vogeloverlast.	2
49	Pag. 75: graag toevoegen dat 'met toestemming van de (gebouw)eigenaar graffiti ook kunst is, zie Andorrastraat en Koeientunneltje.	Kunstwerken kunnen eindeloos van vorm verschillen. Er is voor gekozen slechts een voorbeeld te noemen.	2
50	Pag. 80: wij hebben een voorkeur dat fietspaden achter de bushaltes doorlopen, zie ook de Frieslandlaan.	Indien voldoende ruimte, lopen fietspaden altijd achter het halteperron langs. Dat is maatwerk.	2
51	Pag. 81: Er zijn ook al digitale halteborden bij lijn 3 / 73 op de Europaweg, deze moeten toegevoegd worden, want mogelijk worden deze uitgebreid.	Tekst is aangepast. Dit klopt.	2
52	Pag. 91: zijn standplaatsen alleen niet verplaatsbare objecten of ook de visboer aan het Belgiëplein?	Klopt.	2
53	Pag. 93: is deze flitskast nog wel actueel?	Foto is aangepast.	2

54	Pag. 94: we missen het Engelandpark en het Heempark op de kaart Verlichting. Heel Europawijk is naoorlogs, nieuw of wit. Zoals reeds aangegeven is dit een kaart uit vastgesteld beleid en kan niet worden aangepast.	Deze kaart komt inderdaad uit de Nota Openbare Verlichting.	2
55	Graag zouden wij, als wijkraden, deze echt actueel concept Handboek Inrichting Openbare Ruimte Schalkwijk willen ontvangen.	Wij zullen als het HIOR is vastgesteld, u via de mail hiervan op de hoogte brengen en een versie via de mail naar u versturen.	2
56	Handboek voor heel de wijk Het is goed dat er nu een handboek komt en ontwerpers niet steeds wat anders verzinnen. Een éénduidige aanpak van de inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan een prettige leefomgeving en is goedkoper voor het gemeentebudget. Daarom moet het handboek ook voor <u>alle</u> ontwerpen van 'bijzondere' en opnieuw in te richten gebieden gelden. Uitzonderingen kunnen, met instemming van beheer/onderhoud/financiën, aan het college ter goedkeuring worden voorgelegd.	Het is ondoenlijk om voor elke bijzondere plek profiel- en inrichtingseisen vast te stellen. Het gaat immers om plekken die maatwerk vereisen. Maar het HIOR stelt wel degelijk eisen. Voor bijzondere gebieden gelden de kwaliteitsuitgangspunten uit de visie en de technische voorschriften uit het richtlijndeel. Deze bepalen de randvoorwaarden voor het ontwerp van een bijzondere plek. Elke mogelijke afwijking zal gemotiveerd aan het bestuur moeten worden voorgelegd, met de consequenties van deze afwijking.	3
57	Afweging rood- groen- grijs- blauw De HIOR is gestart zonder participatie van belanghebbenden. In de HIOR is de beeldkwaliteit leidend geweest. De nota is niet integraal opgesteld en er zijn geen keuzes gemaakt bij conflicterende beleidsnota's die over rood- groen- grijs- blauw gaan. In de nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012 werd <i>geen</i> relatie gelegd tussen de wens om meer woningen te maken en het tekort aan openbaar en privé groen in groenarme buurten. Verwacht werd dat de HIOR daar wel rekening mee hield. De 10 ^e gouden regel voor ruimtelijke kwaliteit geeft aan "Durf te kiezen en doe dat vooraf. Maak bij conflicterende belangen of ruimteclaims een heldere keuze. " Helaas ook nu is geen keuze gemaakt. Ook het streven "Ruimtelijke kwaliteit boven verdichting" en "Meer groen in versteende buurten" heeft in groenarme buurten geen uitwerking gekregen. Bij de inrichting van de openbare ruimte komen ook andere aspecten dan beeldkwaliteit aan de orde, zoals leefbaarheid, praktische bruikbaarheid, comfort en verkeersveiligheid die gewogen moeten worden. Aspecten voor de	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK, en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Een groennorm komt er niet omdat de SOR kwaliteit boven kwantiteit stelt. Het boombehoud en herplanten is geregeld in de bomenverordening en de levensduur verlengende maatregelen staan in het bomenbeleidsplan.	3

	leefbaarheid met groen worden gemist in de HIOR. Toegevoegd kan worden: A. Boombehoud en herplantplicht B. De afweging van het groenbelang in groenarme buurten C. Levensduur verlengende maatregelen voor (bestaande) bomen In groenarme buurten dient meer ruimte te komen voor het toevoegen van bomen en m2 openbaar groen in plaats van meer m2 nieuwe bebouwing.		
58	Structuurvisie voor de openbare ruimte en Groenstructuurplan 2020 In het concept Groenstructuurplan 2020 werd een gedifferentieerde groennorm vastgelegd. Deze groennorm moest bruikbaar zijn voor de toetsing van bouwplannen en herinrichting van openbare ruimten, het vastleggen van de hoofdbomenstructuur en een plan zijn voor het verbeteren van de kwaliteit en de hoeveelheid groen in (de buurten van) Haarlem. Dit werd in 2009 niet vastgesteld en deze normen komen ook nu niet aan de orde! Als vervolg hierop heeft de Raad opdracht gegeven (coalitieakkoord en collegewerk-programma) om een structuurvisie voor de openbare ruimte te maken waarbij de positie van groen wordt geborgd.(verhouding privé:openbaar en de verhouding bebouwen: verharding: groen: water per buurt) Waarom besteedt de gemeente niet eerst aandacht aan het vergroten van het aantal m2 groen en aantal bomen per woning in groen arme buurten in een SMART geformuleerde nota?	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK, en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Een groennorm komt er niet omdat de SOR kwaliteit boven kwantiteit stelt.	3
59	Algemeen De ruimtelijke kwaliteit gaat over de balans tussen gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde. De functionele kwaliteit van groen is het verzachten van een harde stenen ruimten zodat de leefomgeving van mens en dier verbetert. De belevingswaarde van groen leidt tot welbevinden van mens en dier. Toekomstwaarde heeft groen als het goed is aangelegd en een volledige levensduur kan meegaan. Daarom moet de hoeveelheid rood(gebouwen) in een buurt een juiste verhouding hebben met de hoeveelheid groen (openbaar en privé) en verharding (openbaar en privé). De gewenste verhoudingen zijn nog niet SMART door de gemeente geformuleerd. <u>De HIOR kan daarom nog niet als kwantificering van de inrichtingsleidraad gelden.</u> Uitsluitend <u>kwalificering en materiaalkeuzen</u> kunnen worden vastgelegd. In de Structuurvisie openbare ruimte en het Groenstructuurplan kan SMART de	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK, en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Een groennorm komt er niet omdat de SOR kwaliteit boven kwantiteit stelt. Voor een goede kwaliteit van de openbare ruimte kan het soms beter zijn om te kiezen voor minder, maar hoogwaardiger groen en ook voor minder,	3

	gewenste verhouding particulier : openbaar gebied en de verhouding rood: groen: grijs: blauw worden aangegeven.	maar hoogwaardiger boombeplanting. Niet alleen groen bepaalt de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee het welbevinden van de gebruiker. Het is de totale kwaliteit van de openbare ruimte die dat doet. Daarin spelen ook zaken een rol als bruikbaarheid, veiligheid, prettige schaal en maat, overzichtelijkheid, traditie, historie en herkenbaarheid. De visie en de richtlijnen van het HIOR gaan uit van een - gegeven de beperkte ruimte - optimale mix van bepalende inrichtings-elementen en functie-toedelingen.	
60	1 Inleiding 1.3 In een handboek voor de openbare ruimte is ook bedoeld voor de “bijzondere plekken” zoals nieuwe woonwijken ‘entree oost en west’, om te vormen bedrijventerrein en 2 winkelcentra. Net zoals in al het gebied zou ook daar het handboek moeten gelden . De ontwerper kan niet vrijblijvend afwijken alleen (na overleg met beheer /onderhoud en financiën) gemotiveerd met goedkeuring van het College.	Het is ondoenlijk om voor elke bijzondere plek profiel- en inrichtingseisen vast te stellen. Het gaat immers om plekken die maatwerk vereisen. Maar het HIOR stelt wel degelijk eisen. Voor bijzondere gebieden gelden de kwaliteitsuitgangspunten uit de visie en de technische voorschriften uit het richtlijndeel. Deze bepalen de randvoorwaarden voor het ontwerp van een bijzondere plek. Elke mogelijke afwijking zal gemotiveerd aan het bestuur moeten worden voorgelegd, met de consequenties van deze afwijking.	3
61	1.5 Toekomstbestendig is ook zodanig ontwerpen dat (bestaande) verharding en (bestaande) bomen de gewenste levensduur mee gaan. Voor bomen geldt : <u>bij ontwerp</u> Start in de initiatieffase met nauwkeurige GPS inmeting van te behouden elementen en ondergrondse leidingen, boombehoud in groenarme buurten tenzij op de juiste wijze gemotiveerd in de toelichting van het ontwerp (motivering voor de kapaanvraag) , inventarisatie van wensen van belanghebbenden. Dan in de ontwerpfase juiste boomsoort op de juiste plaats (soort en hoogte om schaduw overlast te vermijden van volwassen bomen),	Het HIOR beschrijft de inrichtingskeuzes in de openbare ruimte, maar niet de wijze van realisatie. Op het gebied van inrichtingskeuzes stelt het HIOR eisen aan groeiplaatsomstandigheden van bomen, zowel boven- als ondergronds. Zie hoofdstuk C2 in het richtlijndeel. Deze eisen zijn erop gericht betere groeiplaatsen voor bomen te realiseren, zodat deze een langere levensduur krijgen en beter tot een volwassen stadium kunnen uitgroeien. Dit	3

	voldoende afstand van woningen, locaties aangeven voor herplant van gekapte bomen (herplantplicht) in of bij het project, ontbreken van leidingen onder de boomkruin en in de groeiplaatsverbetering, geen beschadigingen (geparkeerde auto, maaimachine) van de stam door juiste inrichting van de standplaats en boomspiegel, bomen groeien beter met struiken onder de boomkroon (vocht, hergebruik blad als voeding).	uiteraard wel binnen de kaders die de vaak krappe straatprofielen en noodzakelijke kabels en leidingen stellen.	
62	1.3 Waar wordt afgeweken van het sectoraal beleid en waarom? Waarom wel de nota Ruimtelijke Kwaliteit 2012 en wordt niet de op te stellen Structuurvisie openbare ruimte genoemd?	Tekst is aangepast. Soms is het HIOR aanvullend op bestaand beleid, in het geval van 'witte vlekken'. Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen.	3
63	1.5 Kan de HIOR digitaal ter inzage komen? Dan kunnen jaarlijkse wijzigingen na goedkeuring van het College worden toegevoegd. In de inleiding de essentie van de wijzigingen van elk jaar aangeven.	Bestuurlijke wijzigingen aan het HIOR zullen digitaal toegankelijk worden gemaakt.	3
64	2 Analyse Schalkwijk is nog behoorlijk groen. Het aanwezige openbare groen moet behouden blijven en niet bebouwd. Ook de uitgangspunten voor bebouwing tussen Europaweg en Amerikaweg moet Smart geformuleerde m2 prive en openbaar gebied aangeven en de gemiddelde hoeveelheid openbaar en privé groen per woning. De kwaliteit van de openbare ruimte wordt in deze wijk bepaald door het achterstallige onderhoud en niet door de gebruikte materialen. Deze zijn meestal functioneel en passen bij de wijk. Het onderhoudsniveau is niet op normniveau (gras tussen de tegels en steeds meer gras in de plantvakken). De minimale norm is CROW-B normaal/voldoende zodat de levensduur wordt behaald of zelf verlengd en vervroegde nieuwe investering achterwege kan blijven.	Niet alleen groen bepaalt de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee het welbevinden van de gebruiker. Het is de totale kwaliteit van de openbare ruimte die dat doet. Daarin spelen ook zaken een rol als bruikbaarheid, veiligheid, prettige schaal en maat, overzichtelijkheid, traditie, historie en herkenbaarheid. De visie en de richtlijnen van het HIOR gaan uit van een - gegeven de beperkte ruimte - optimale mix van bepalende inrichtings-elementen en functie-toedelingen. Goed onderhoud is inderdaad noodzakelijk voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Voor de onderhoudsnorm verwijst het HIOR in paragraaf 2.4. Beheer naar de Nota Visie en Strategie.	3
65	2.1 Toevoegen aan uitgangspunten: Elk (her)inrichtingsproject begint met een actoren analyse en het raadplegen van de wensen van belanghebbenden. Dit voorkomt juridische procedures bij de vormgeving. Er ontstaan een goede en functionele ontwerpen die door de belanghebbenden gewaardeerd worden en	Als uitgangspunt is dit prima alleen met de nuance dat bij groot onderhoud wordt volstaan met het informeren van belanghebbenden. Voor elk project wordt een participatie en inspraakplan	3

	vaak beter te beheren zijn.	gemaakt.	
66	2.3 Toevoegen : De overmaat aan ondergrondse leidingen belemmeren de bovengrondse inrichting met bv bomen. Bij sloop/nieuwbouwprojecten zones voor leidingen vastleggen.	Wij streven er ook naar om kabels en leidingen te bundelen. Op het gebied van inrichtingskeuzes stelt het HIOR eisen aan groeiplaatsomstandigheden van bomen, zowel boven- als ondergronds. Zie hoofdstuk C2 in het richtlijndeel. Deze eisen zijn erop gericht betere groeiplaatsen voor bomen te realiseren, zodat deze een langere levensduur krijgen en beter tot een volwassen stadium kunnen uitgroeien. Dit uiteraard wel binnen de kaders die de vaak krappe straatprofielen en noodzakelijke kabels en leidingen stellen.	3
67	2.3 Toevoegen: Verdichting alleen daar waar in de wijk m2 groen en bomen per woning voldoen aan de norm van de (op te stellen) Structuurvisie openbare ruimte.	Het valt niet onder het HIOR om uitspraken te doen over het toevoegen van groen. Het HIOR gaat over de keuze van inrichting.	3
68	2.3 De beschrijving per wijk is een voorbeeld voor de HIOR noord. In het onderzoek digipanel Schalkwijk groenvoorzieningen staan nog meer wensen die in overweging kunnen worden genomen. Toevoegen: De centrale zone is een gebied waar veel aandacht moet worden besteed aan de hoeveelheid groen en bomen per woning en de verhouding tussen openbaar en privé gebied.	De keuze voor functies in de beperkte ruimte is iets voor het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)die op dit moment wordt opgesteld. Het HIOR geeft richtlijnen voor ontwerp en inrichting en doet geen nieuwe beleidsuitspraken over dit onderwerp.	3
69	2.4 Schalkwijk is prioritair in het wegwerken van achterstallig onderhoud. Alle elementen in de openbare ruimte in de woonwijk dienen op B niveau te zijn zoals afgesproken bij de Visie en Strategie beheer en onderhoud. Omdat onderhoud nu op C niveau of lager plaats vindt (contract Spaarnelanden) moet meer worden geïnvesteerd in vervanging om het achterstallige onderhoud weg te werken. Wanneer krijgt Schalkwijk extra budget voor het wegwerken van achterstallig onderhoud?	Goed onderhoud is inderdaad noodzakelijk voor de kwaliteit van de openbare ruimte. Voor de onderhoudsnorm verwijst het HIOR in paragraaf 2.4. Beheer naar de Nota Visie en Strategie.	3
70	3. keuzes 3.2 Toevoegen : De hoofdstructuur wordt medegevormd door de hoofdgroen- en waterstructuur. (Kaartje toevoegen) Het aanbrengen van bomen en	Het HIOR is geen beleidskader waarin stedenbouwkundige keuzes worden gemaakt tussen ruimte voor bebouwing en ruimte voor	3

	plantsoenen wordt afgestemd met de gewenste hoeveelheid m2 groen en bomen per woning in de wijk om de leefbaarheid te behouden. Bestaande ruimtelijke kwaliteit behouden door o.a. te streven naar boombehoud van gezonde bomen bij nieuwe ontwerpen. Dit leidt tot minder maatschappelijke discussie, grotere economische en ecologische waarde, verbetering van de luchtkwaliteit e.d.	groen. Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte die beschikbaar is. Afwegingen over welke functie we waar inpassen in de openbare ruimte maken we in de SOR.	
71	Toevoegen bij asfalt : Fietspaden in asfalt alleen als de wortels van de te behouden bomen dit kunnen hebben	Fietspaden in asfalt is vastgesteld beleid uit oogpunt van comfort en stimulering fietsgebruik. Bij fietspaden passen we worteldoek toe waardoor opdruk minder zal plaatsvinden. Als er echter argumenten zijn om hiervan af te wijken gebeurt de afweging hiervan op projectniveau.	3
72	3.5 Toevoegen : De bomenstructuur kaart van het Bomenbeleidsplan 2009 blz 31 met stads en wijkniveau boomstructuur.. Toevoegen: Streefbeelden ontsluitingswegen Voor de bomenstructuur langs de ontsluitingswegen in de bebouwde omgeving wordt een overwegend stedelijk laankarakter nagestreefd. De bomen worden in relatie tot de bebouwing geplaatst en samen met de gevels en tuinen van de bebouwing bepalen ze de ruimte. Blz 21 tekst twee maal bij Groeiomstandigheden..... Toevoegen : Boomstructuur zonder leidingen onder toekomstige boomkronen (min 10 m van de stam). Maat voor ondergrondse groeiplaatsruimte is afhankelijk van het gewenste aantal levensjaren. Tekst "Waardevolle bomen worden gekoesterd" opnemen in de uitgangspunten	In hoofdstuk C2 zijn eisen opgenomen t.a.v. ondergrondse groeiruimte voor bomen. Dit is bepalend voor de afstand tot kabels en leidingen.	3
73	3.6 Straatmeubilair Als een helder straatbeeld alleen door handhaving kan worden geregeld is de inrichting niet goed. Het ontwerp moet steven naar een inrichting waar geen handhaving nodig is. Dan maar een wat minder helder straatbeeld!	Het HIOR gaat uit van de filosofie dat een helder straatbeeld uitgangspunt moet zijn, omdat daarmee het gebruik en de regels ook helder zijn. Daarmee wordt verkeerd gebruik zoveel mogelijk geminimaliseerd. Voor degene die zich desondanks niet aan de regels houdt is het inzetten van een zekere mate van handhaving onontkoombaar.	3
74	3.7 Spelen A. Plantsoen is niet geschikt om kinderen <u>in</u> te laten spelen. Voorstel: "Plantsoen" uit tekst verwijderen en vervangen door gazons.	A. Tekst is aangepast. Bedoeld wordt de graspartijen van een plantsoen. We zullen de tekst aanpassen naar "groenvoorzieningen".	3

	B. Wijkgerichte aanpak. Alleen Meerwijk ligt in dit gebied. Braakliggende terreinen 'inrichten' als tijdelijke speelruimte Voorstel : aan tekst toevoegen direct na de sloop van gebouwen. Overbodige speelplekken soms inrichten als groene zitplekken voor ouderen.	B. Dit is maatwerk en kan niet in een HIOR worden vastgelegd.	
75	3.8 Duurzaamheid Toevoegen aan voorbeelden van duurzaamheidsaspecten : 1. behoud van waardevolle bomen. De kap van een boom is een aanslag op het ecosysteem. 2. de omvang van de groeiplaats voor bomen relateren aan het gewenste aantal levens jaren. Bij te kleine groeiplaatsen gaan bomen eerder dood en leidt tot onderhoudsproblemen bij verharding. Toevoegen aan concrete uitwerking duurzaamheid: 1. Behoud van bomen waar mogelijk. Kap van gezonde bomen motiveren. 2. Voorkeur voor bomen met een lange levensduur 3. tekst "in alle planvorming afwegen waar meer groen en minder verharding kan" vervangen door "in alle planvorming de verhouding bebouwing: verharding : groen : water motiveren "	Hoofdstuk 3.8 over duurzaamheid geeft een aantal voorbeelden. Alles helemaal uitschrijven is niet mogelijk. Er staat ook al in dat we de juiste boom op de juiste plek neerzetten. Tevens is dit ook al onderdeel van het ecologisch beleidsplan en bomenbeleidsplan.	3
76	4. Financiën Is de huidige beheer en onderhoudsbegroting afgestemd op de gemiddelde levensduur van de elementen in de openbare ruimte? Door levensduur bewust te ontwerpen zijn de kosten voor aanleg, beheer en onderhoud te bepalen en in de begroting op te nemen. <i>Groenkeuzes</i> Toevoegen "Bij langere levensduur van bomen is minder vaak nieuwe aanplant nodig". De aanpak van bomen in parken is als 1e van het groen geprioriteerd. Geldt dit ook voor alle parken in Schalkwijk? Wanneer worden de burgers hierover geïnformeerd?	De beheer en onderhoudsbegroting is afgestemd op het huidige areaal aan openbare ruimte en de elementen daarin. Uitgaande van de verwachte levensduur en het door de raad bepaalde niveau van onderhoud zijn bedragen begroot voor beheer en onderhoud. Omdat de gemeenteraad heeft bepaald dat het onderhoud efficiënter en goedkoper moet worden uitgevoerd, hebben wij in het HIOR keuzes gemaakt voor elementen en materialen die passen binnen dit kader. Tekst is aangepast. Het is de volgende tekst geworden: Het plaatsen van de juiste boom op de juiste plek zorgt voor een langer levensduur. Dit zal licht gunstig zijn voor het budget.	3

77	5. Uitwerking hoofdstructuur Tekst zoals in HIOR noord ontbreekt . Deze tekst is nodig om inzicht te krijgen in de verhouding bebouwing: verharding : groen : water Er zijn 2 woontypologieën in Schalkwijk. Haarlem heeft gemiddeld 26m2 groen en 0,48 boom per woning. A.Woonerven 2 stuks Groenbeeld: Introvert hiërarchisch groen systeem, fijnmazige lobben, zeer groen, centrale parken met eigen functie, Vormtaal is simpel en strak met hagen, gazon, strakke boomblokken, inheems groen. Intensief beheerniveau is gewenst, Knelpunten: Onduidelijke beheerverantwoordelijkheden, versnipperde boomstructuur langs buurt ontsluitingswegen, opgaand groen te dicht op de wegen Wens: minimaal 45m2 groen en 1 boom per woning , meer speel- en gebruiksgroen B. Grootschalige strokenbouw 2 stuks Groenbeeld:Samenhangend groensysteem groen rond de flats, gekoppeld aan de infrastructuur, geen grotere groenelementen aanwezig Groen fijnmazig tot in de buurtjes centraal park met weinig relatie tot de lobben Laagbouwbuurten met veel siergroen Knelpunten: Onduidelijke beheerverantwoordelijkheid, tekort aan speelvoorzieningen, versnipperde boomstructuur , gering gebruik omliggende landschap Wens: minimaal 45 m2 groen en 1 boom per woning, grootonderhoud struikpartijen en onderbeplantingen	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK, en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Een groennorm komt er niet omdat de SOR kwaliteit boven kwantiteit stelt. Het boombehoud en herplanten is geregeld in de bomenverordening en de levensduur verlengende maatregelen staan in het bomenbeleidsplan.	3
78	5.2 Vlakken (blz verwijzen naar het concept groenstructuurplan 2020) Per buurt wordt aangegeven waar de kansen liggen in het groen 1. Woonerven <u>Molenwijk</u> blz 145 woonerf 61m2 groen en 0,92 boom per woning Kansen: bomen op de juiste plek door kappen en nieuwe planten (te dicht op	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het HIOR doet geen grote ingrepen op toedeling van ruimtelijke functies, maar borduurt voort op beleidsuitgangspunten die in het HVVP, Nota RK,	3

	wegen en huizen). Bij de flats Pratten-, Sanden en Engelenburg binnen tuinen met meer water, herinrichting watergangen, geannexeerd groen terug krijgen. <u>Meerwijk</u>: blz 147 woonerf 36m² groen en 0,6 boom per woning Kansen: verbreden van de voortuinen/stoepgroen (bv bij ophogen van de wijk), schuttingen langs de openbare weg verbieden en handhaven bij hoofdgroenstructuur en structuurgroen van de wijk (in bestemmingsplan), overtollige struiken verwijderen/verlagen, herinrichting watergangen,. 2. Grootschalige strokenbouw <u>Europawijk</u> blz 159 Grootschalige strokenbouw . 35m² groen en 0,44 boom per woning. Kansen: boomstructuur gezond maken, sortiment bomen aanpassen aan de hoge grondwaterstand, overmaat aan verharding benutten voor bomen en m² groen, een aantrekkelijke gebruiks/ en verblijfsfunctie maken op de groene pleinen. <u>Boerhave wijk</u> blz 161 Grootschalige strokenbouw 77m² groen en 0,78 boom per woning Kansen: versmallen van straten en groen toevoegen, laanprofielen maken met eiken en linden, herinrichting watergangen, geconcentreerde goed bruikbare groenplekken maken, groen expressiever maken, grasvelden rond flats Aziweg beter benutten voor spelen, boomstructuren en waterpartijen <u>Centrale zone</u> gegevens niet bekend Weinig openbaar groen en bomen	en het voorontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) staan beschreven. Een groennorm komt er niet omdat de SOR kwaliteit boven kwantiteit stelt. Voor een goede kwaliteit van de openbare ruimte kan het soms beter zijn om te kiezen voor minder, maar hoogwaardiger groen en ook voor minder, maar hoogwaardiger boombeplanting.	
79	Bronnen Aan de lijst Ontbreekt : Beheernota met CROW onderhoudsniveau per buurt ontbreekt	Dit staat in de Nota Visie en Strategie. Deze staat in de bronnenlijst.	3
80	Reactie op de hoofdstukken in de richtlijnen nota Profielen In de profielen worden bomen als elementen zonder groeiplaats of wortels weergegeven. Juist de ondergrondse situatie bepaald of de bomen de gewenste levensduur kunnen behalen. Het is daarom gewenst ook ondergrondse leidingen en maat voor groeiplaatsverbetering aan te geven zodat het spanningsveld met de verdichting voor de aanleg van verharding duidelijk	Dit zijn technische voorwaarden voor het planten van bomen. Ondergrondse profielen maken geen onderdeel uit van het HIOR. Hoofdstuk C2 geeft voldoende sturende randvoorwaarden voor het creëren van voldoende ondergrondse groeiruimte.	3

	wordt. Boomwortel beschermende constructie Treebox HP kunnen worden ingetekend in verharde omgeving.		
81	Boomkransen Verharding rond een boomspiegel voor een boom 1 ^e grootte zodanig maken dat deze over 20 jaar kan worden vergroot. Anders wordt de verharding opgedrukt. Zie richtlijnen groen boomkransmaten. Boomkransen tussen parkeervakken aan twee zijden een verhoogde rand om inrijden en bastshade te voorkomen. Aan twee zijden kan hemelwater inzijgen in de boomspiegel.	Tekst zal worden aangepast. Wij zullen de grootte van de boomspiegel af laten hangen van de boomgrootte.	3
82	Groen en water Er is niet uitgegaan van een bestaande situatie met te behouden elementen zoals bomen en ondergrondse leidingen. Haarlem is geen leeg gebied! Zie bij de inleiding voor bomen geldt <u>Bij ontwerpen</u> Voor bomen geldt <u>Bij aanleg</u> naast op levensduur afgestemde groeiplaatsomvang en groeiplaats afwerking, juiste soort en maat boom 1, 2 ^e , 3 ^e grootte, soort groeimedium afhankelijk van de verdichting, toevoegen minder dan 2 Mpu verdichting van de groeiplaats, beluchting aanbrengen, voldoende vocht in de aanloopfase	Dit zijn technische voorwaarden voor het planten van bomen. Ondergrondse profielen maken geen onderdeel uit van het HIOR. Hoofdstuk C2 geeft voldoende sturende randvoorwaarden voor het creëren van voldoende ondergrondse groeiruimte.	3
83	Spelen Plantsoenen zijn niet om <u>in</u> te spelen. Plantsoenen hebben een kijkfunctie en zijn als sier bedoeld. Het woord plantsoenen vervangen door gazons	Tekst is aangepast. Bedoeld wordt de graspartijen van een plantsoen. We zullen de tekst aanpassen naar “groenvoorzieningen”.	3
84	Het integraal nadenken over de inrichting van de openbare ruimte spreekt ons zeer aan. Uniformiteit en herkenbaarheid zorgen voor een beter en veiliger verkeersgedrag.	Dank voor uw reactie, wij nemen dit ter kennis aan.	5
85	In het algemeen is het tot nu toe onmogelijk gebleken om een verblijfsgebied zo in te richten dat het autoverkeer zich houdt aan een maximumsnelheid van 30 km/h en de inrichting van de weg de aanwezigheid van een goede busroute mogelijk maakt. Het bereikte resultaat is meestal een compromis waarbij het autoverkeer teveel mogelijkheden houdt om harder te rijden dan 30 km/h. De vraag is dan of de kwetsbare verkeersdeelnemers niet beter af zijn bij een weg die volgens de norm van 50 km/h is ingericht.	In het straatprofiel wijkontsluitingsweg wordt rekening gehouden met de ontsluitende functie van de wijk.	5
86	Het is daarom te overwegen om belangrijke fietsroutes niet samen te laten	Dat zijn we niet met u eens.	5

	vallen met busroutes omdat er op busroutes door het autoverkeer harder wordt gereden dan op overige wegen in de wijk. En bij een smal wegprofiel zal de bus bij tegenliggers veelvuldig gebruik moeten maken van de fietssuggestiestrook, wat door fietsers als onprettig wordt ervaren.	Waar ruimtelijk mogelijk, geven ook wij de voorkeur aan fietspaden.	
87	Uitgangspunt bij Connexxion is dat bussen niet rijden over drempels. Er ontstaat door trillingen teveel hinder in de bus en in omliggende woningen. Dit wordt ondersteund door het CROW dat stelt dat drempels niet thuishoren op een busroute en dat met plateau's spaarzaam moet worden omgegaan op busroutes. Plateaus hebben een hellingshoek van maximaal 1 : 40.	Op busroutes worden daarom 50 km / u drempels toegepast.	5
88	Op alle busroutes zou een asfaltverharding uitgangspunt moeten zijn. Omwonenden ondervinden veel minder hinder van zwaar verkeer als dit wordt afgewikkeld op een asfaltweg. Ook neemt het reiscomfort in de bus toe, wat prettig is voor de bewoners die van de bus gebruik maken. Om optische redenen kan het gewenst zijn het asfalt van een streetprint te voorzien om de aanwezigheid van klinkers te suggereren.	Het HIOR gaat voor wijkontsluitingswegen nu uit van "asfalt, tenzij". Het "tenzij" is bijvoorbeeld aan de orde in beschermde en consolidatie regie volgens nota Ruimtelijke Kwaliteit. Dan is nadere afweging vereist.	5
89	Het maatgevende busvoertuig is bij ontsluitende buslijnen 12,0 meter lang en 2,55 meter breed (excl. spiegels). Wegen dienen hierop te zijn gedimensioneerd voor wat betreft wegbreedte en boogstralen.	Dat zijn we met u eens. Onze profielen houden hier rekening mee.	5
90	Het openbaar vervoer wordt betaald uit de inkomsten uit het reizigersvervoer en uit de bijdrage van de provinciale overheid. Het is in ieders belang dat de gemiddelde snelheid van de buslijn bij de herinrichting van het gebied gelijk blijft aan de huidige situatie. Als de busdienst trager wordt, verliest deze aan aantrekkingskracht en maken minder bewoners gebruik van de bus. De inkomsten nemen af. Tevens zijn meer dienstregelingen nodig voor hetzelfde aantal busritten. De kosten gaan dus omhoog. De enige manier om dit te compenseren is een daling van het voorzieningenniveau (minder busritten). Het aanbod aan openbaar vervoer daalt dan in kwalitatieve en kwantitatieve zin wat niet past in het overheidsbeleid.	Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	5
91	Bij het HIOR Schalkwijk ontbreekt het onderscheid tussen buurtontsluiting A met en zonder openbaar vervoer en/of fietsroute. Bij het HIOR Haarlem-Noord wordt dit onderscheid wel gemaakt en uitgewerkt. Hierdoor komt het dreigende knelpunt tussen de huidige busroutes en de voorgestelde profieltypen niet goed in beeld.	Belgiëlaan en Floris van Adrichemlaan zijn wijkontsluitingswegen waarvan momenteel over een profielwijziging wordt nagedacht.	5

92	Dit speelt bijvoorbeeld bij de Belgiëlaan, de Floris van Adrichemlaan, de Laan van Anger. De profielen type Woonstraat zijn niet geschikt voor openbaar vervoer. De beperkte breedte van de rijbaan in combinatie met het parkeren geven onvoldoende doorstroming. Bij het HIOR Haarlem Noord wordt uitgegaan van een minimale breedte van 6,60 meter voor het rijverkeer. We adviseren om voor de genoemde wegen uit te gaan van buurtontsluitingsweg type B.	Dit is een profiel in ontwikkeling. De Laan van Angers blijft een woonstraat en is recentelijk aangepast. Het ontwerp houdt rekening met dat het een busroute blijft.	5
93	Het standaardprofiel type B en type A voor buurtontsluiting zijn geschikt voor openbaar vervoer mits geen drempels worden toegepast, en (in de inleiding aangegeven is) spaarzaam wordt omgegaan met plateaus. Daarbij is het type B meer geschikt voor wegen met openbaar vervoer. We verzoeken u dit profiel in onderling overleg verder uit te werken voor de busroutes in geheel Schalkwijk.	Tekst is aangepast. Dit onderkennen we. Wordt in de praktijk al gehanteerd en nemen we over.	5
94	Net als in Haarlem Noord heeft het onze voorkeur dat de voorrangssituatie op busroutes wordt geregeld met uitritconstructies.	Dit wordt niet geregeld in het HIOR.	5
95	Op blz. 79 wordt een PvE aangekondigd dat in 2009/2010 wordt opgesteld. Wellicht kan de tekst worden geactualiseerd.	Tekst is aangepast.	5
96	Op blz. 80 wordt gesproken over de Zuidtangent, een naam die niet meer wordt gehanteerd. Tegenwoordig wordt gesproken over het R-Net.	Tekst is aangepast.	5
97	Op blz. 81 staat aangegeven dat digitale halteborden alleen worden toegepast bij de R-net. Dit is niet het geval. Digitale halteborden komen voor bij het R-net en ook bij overige buslijnen. De kleur van het bord kan dan aangepast zijn aan de overheersende kleur van de passerende buslijnen.	Tekst is aangepast.	5
98	26 maart 2010 stuurde de Fietzersbond een inspraakreactie op het HIOR Schalkwijk dat destijds in de inspraak was gebracht. Nu 5 jaar later heeft de Fietzersbond geen reactie ontvangen op die brief. Waarom is hierop nooit reactie gekomen?	Excuses hiervoor. Wij hadden u op de hoogte moeten stellen dat het HIOR Schalkwijk niet zou worden vastgesteld in afwachting van de op te stellen Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012).	7
99	HIOR Schalkwijk is in 2010 niet vastgesteld. Toch heeft u herhaaldelijk verwezen naar dit HIOR terwijl het geen vastgesteld stuk was. Overigens mbt de herinrichting van de Albert Schweitzerlaan negeerde u het concept HIOR, zo ook bij de herinrichting van de Frankrijklaan mbt het kruispunt Belgiëlaan - Frankrijklaan. Bij de discussie over de Bernadottelaan verwees u weer wel naar het HIOR alsof het vastgesteld beleid was. Waarom heeft u 5 jaar geleden het HIOR niet vastgesteld? En waarom heeft u verwezen naar een beleidsstuk dat niet was vastgesteld?	Intern is/wordt het concept-HIOR gebruikt als richtlijn bij de inrichting van de openbare ruimte. Wij zijn het met u eens dat het hier niet gaat om vastgesteld beleid en dit ook niet als zodanig mag worden gebruikt. In 2010 is het HIOR Schalkwijk niet vastgesteld in afwachting van de op te stellen Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2012), die op hoofdlijnen de kaders geeft	7

		voor de ruimtelijke inrichting.	
100	U brengt nu het HIOR Schalkwijk opnieuw in de inspraak. Herhaaldelijk heeft de Fietzersbond gevraagd betrokken te worden bij de participatie van deze en andere HIORs. Daarop is steeds geantwoord: "Ja, jullie worden betrokken". Waarom is de Fietzersbond nooit uitgenodigd voor een overleg resp. participatie over de HIORs?	Bij de HIOR's heeft geen participatie plaatsgevonden omdat het vastgesteld beleid betreft. Uw reacties zijn wel afgewogen bij de inspraak	7
101	In de uitnodigingsbrief van 14 oktober jl. voor de inspraakavond geeft u aan dat participatie niet nodig is: "Nu participeren over een leidraad waar op projectniveau door middel van participatie afgeweken kan worden, betekent dat er sprake is van dubbele participatie over dezelfde onderwerpen." Geldt dat ook voor inspraak? Heeft het indienen van een inspraakreactie dan wel zin? En aanvullend: Wat betekent dit voor de status van het HIOR?	Het HIOR wordt uitgangspunt voor projecten die (her)inrichting van de openbare ruimte tot doel hebben. De inspraakreacties kunnen op onderdelen leiden tot wijziging van het HIOR en dus de uitgangspunten voor de inrichting. Bij de uitvoering van herinrichtingsprojecten is ook altijd inspraak van toepassing vanwege uitwerking op detailniveau (en wettelijke verplichting). Dat doet niets af aan de status van het HIOR als uitgangspunt/leidraad. Hiervan gemotiveerd afwijken blijft mogelijk.	7
102	U stelt dat er per gebied inrichtingskeuzes zijn geformuleerd, die gebaseerd zijn op vastgestelde beleidskaders, standaardprofielen, materialen. Maar dit is niet zo. De opgestelde visies en richtlijnen staan soms haaks op het beleid: HVVP (vastgesteld 2003), Structuurplan (2005), Voorontwerp SOR (juli 2013), uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (2007, voortgangsrapportage 2011). Bent u bereid deze mismatches hierop aan te passen?	De inrichtingskeuzes zijn gebaseerd op vastgesteld beleid. Op een enkele plaats ("witte vlek") is het vastgestelde beleid niet 1:1 over te nemen en wordt het beleid naar die situatie vertaald. Dit gebeurt niet als het om controversiële situaties gaat. Dit worden altijd een aparte trajecten met participatie en inspraak.	7
103	Benaming wegcategorieën In het HIOR gebruikt u namen voor wegen als wijkontsluitingswegen en buurtontsluitingswegen. Waarom gebruikt u niet de benaming van wegcategorieën uit het HVVP? In het HVVP is het wegennet opgedeeld in erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen, conform de wegcategorisering nav het convenant Duurzaam Veilig en het CROW. Daarnaast is het fietsnetwerk vastgesteld en zijn busroutes aangegeven. Wat zijn wijk- en buurtontsluitingswegen? Het lijkt niet de bedoeling van de wetgever om meer wegcategorieën toe te voegen.	Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit. Het Hior is geen verkeerskundig beleidsdocument maar borduurt juist voort op beleidsdocumenten als het HVVP. Om de meer stedenbouwkundige en esthetische insteek te benadrukken wordt gekozen voor een andere terminologie van wegen en straten.	7

104	Aanpassing profieltypenkaart In bijgevoegd figuur heeft de Fietzersbond aanvullingen aangegeven op de profieltypenkaart uit het HIOR. Wij vragen u deze over te nemen in het definitieve HIOR. Het betreft: - Toevoeging van bestaande fietsroutes zoals die opgetekend zijn in het HVVP en de SOR - Toevoeging van nieuwe fietsverbindingen die opgetekend zijn in het HVVP, Structuurplan en de SOR (bijvoorbeeld de noord-zuid fietsroute vanuit de Amsterdamsebuurt via De Entree en Belcanto naar Schalkstad) - Herstel van een fout in wegcategorie: De Briandlaan, het westelijke gedeelte van de Albert Schweitzerlaan, de Aziëweg zijn gebiedsontsluitingswegen. Conform het HVVP is (her)inrichting nodig met de aanleg van fietspaden. - Toevoeging van wegen waar (her)inrichting met aanleg van fietspaden gewenst is: Stresemannlaan, Prof. Eijkmanlaan, Belgiëlaan - Kennedylaan - Floris van Adrichemlaan. Deze wegen zijn dusdanig druk en/of vallen onder een busroute dat vrijliggende fietspaden een veel aantrekkelijke en veiliger optie is. Inrichting tot 'buurtontsluiting profiel A' is al snel een zgn. grijze weg.	Wij hebben de kaart daar aangepast waar het vastgesteld beleid betreft. Andere wensen kunt u inbrengen op projectniveau. Fietsroutes zijn geen onderdeel van de profieltypekaart. Noord-zuid fietsroute vanuit de Amsterdamsebuurt bestaat al. Gewenst solitair fietspad ten oosten van de Meerwijkplas is toegevoegd vanuit het structuurplan. Solitair fietspad is opgenomen ten oosten van het Boerhaavebad. De SOR is nog in ontwikkeling.	7
105	Toelichting mbt de laatste categorie: Stresemannlaan De Stresemannlaan fungeert sinds de aanleg van Meerwijk-Centrum als de ontsluitingsweg van deze wijk. De weg was opgenomen in de top 10 van knelpunten opgesteld door de provincie Noord- Holland. Prof Eijkmanlaan De Prof Eijkmanlaan is in het verlengde van de Bernadottelaan een dusdanig drukke weg geworden, en zal dat door het uitblijven van de in het HVVP opgenomen knip (bussluis) blijven. De provincie eist een goede doorstroom van het OV. De weg kan dan onmogelijk voldoen aan het karakter van een erftoegangsweg. Ook kan niet voldaan worden aan voldoende snelheidsremmende maatregelen die horen bij inrichting tot 30 km/u gebied. Er	Zie de reactie op de vraag hierboven.	

	is voldoende ruimte om een veilige plek voor fietsers te creëren (fietspaden), dus waarom zou je minder ruimte maken voor fietsverkeer? (Overigens is de Prof Eijkmanlaan nu al een 30 km/u weg). Overigens vindt de Fietzersbond dat in woonwijken 30 km/u standaard zou moeten zijn. Ook als deze ingericht worden met vrijliggend fietspaden. Belgiëlaan De Belgiëlaan (oostelijk van Engelandlaan) was in het concept HIOR van 2010 aangemerkt als 'buurtontsluiting profiel B' (dwz met fietspaden). Waarom is het profiel Belgiëlaan, Kennedylaan, Floris van Adrichemlaan nu in onderzoek? De Fietzersbond ziet op deze oost-west as (en grotendeels busroute) voor om fietspaden aan te leggen, resp. fietspaden te behouden (Kennedylaan). Boerhaavelaan Wat is uw voorstel mbt de Boerhaavelaan? Dit is een gebiedsontsluitingsweg; aldus HVVP horen hier fietspaden. De Fietzersbond wil tweezijdig éénrichtingsfietspaden. Het principeprofiel 1 met fietsstroken (p14 richtlijnen) en profiel 2 met eenzijdig tweerichtingsfietspad (p15) wijst de Fietzersbond derhalve af. Europaweg Waarom is profiel Europaweg in onderzoek? Voor de Europaweg (2x2 rijstroken) bepleiten we over de gehele lengte tweerichtingspaden aan beide zijden van de weg volgens het principe '2x2 voor fiets bij 2x2 voor auto'.		
106	Verharding fietsroutes De Fietzersbond is het eens met uw keuze voor asfalt op fietsroutes (hs 3.3). Dit is conform het beleid (HVVP). Daarbij zien wij graag de toevoeging dat de rode kleurtoevoeging op fietsstroken en fietspaden is essentieel voor de herkenbaarheid en veiligheid van het fietsnetwerk.	De betreffende motie vroeg het toenmalig college om de uitgangspunten helder vast te leggen. Dit is verwoord in de op 3 juli 2007 door B&W vastgestelde antwoordbrief met kenmerk SB/VV/2007/127200. Op fietsroutes door woonstraten wordt de keuze voor de verhardingssoort afhankelijk gesteld van het straatbeeld. Voor GOW A en B wegen is asfalt de	7

		primaire keus voor de routes met uitzondering van de historische lijnen. Dit is het bestuurlijke kader waarmee de organisatie werkt. Sinds 2007 is er door de raad soms van afgeweken. Soms ten gunste van klinkers en soms ten gunste van asfalt. In buitengebieden en parken kan er voor een kleur worden gekozen die beter in de context past.	
107	Snelheidsremmende maatregelen U wijst “versmallingen en asverspringingen af vanwege het verstoren van de zichttas in de lengte van de straat” (p11). Lange rechte wegen leiden echter tot snelheidsovertredingen. Wat gaat u daar aan doen? “Voor drempels en verhoogde kruisingsvlakken zijn uniforme oplossingen uitgewerkt.” Wij missen in dit HIOR de verende busdrempel. Een goede voorziening op bus- en hulpdienstroutes, zoals al toegepast in delen van Schalkwijk.	Verende drempels zijn mogelijk, maar zijn maatwerk en zijn daarom niet in het HIOR opgenomen.	7
108	Standaardprofiel buurtontsluiting B1 (fietspad) (richtlijnen p18-19) Er ontbreekt een schampstrook tussen het fietspad en rijbaan van minimaal 50 cm. Plaats geen palen of lichtmasten in een smalle schampstrook van 50 cm.	De benaming van het profiel is gewijzigd in wijkontsluitingsweg. Dit profiel is op de ringweg Molenwijk na uitgebreide participatie en we krijgen er in de gebruiksfase geen klachten over. Bij gebrek aan ruimte willen we dit profiel blijven toepassen.	7
109	Standaardprofiel A buurtontsluiting A (p 21, 22) - Schampstrook (Parkeervak, fietsstrook, rijbaan, fietsstrook, parkeervak) Er ontbreekt een schampstrook tussen parkeervak en fietsstrook. Pas het dwarsprofiel als volgt aan: Parkeervak inclusief schampstrook is 2,50 m diep (neusje is dus 2,50m). Daarnaast een fietsstrook van 2 meter. Zie afbeelding.	De benaming van het profiel is gewijzigd in wijkontsluitingsweg. De parkeerstrook is 2,00 m breed. Dat vinden we voldoende. Indien er voldoende ruimte in het profiel is, kunnen we de gootlijn erbuiten projecteren als schampstrook.	7
110	Standaardprofiel A buurtontsluiting A (p 21, 22) – Breedte rijstrook De zwarte rijstrook van 3,50 m is te breed. Een dergelijk profiel met één rijloper moet duidelijk maken dat er maar één auto op kan rijden. Met een zwarte rijloper van 3,50 m is de kans op hardrijden en afsnijden van fietsers groter. CROWFietsberaad adviseert 3 meter. Zodat het duidelijk is dat de strook maar door één auto tegelijk kan worden bereden.	Rijbaanbreedte van standaardprofiel is aangepast naar 3 m.	7

	De Fietzersbond beveelt aan: - Houdt voor de rijstrook 3 meter aan (ipv 3,50 m), zoals de inrichting van de Engelandlaan. - Geef extra aandacht voor snelheidsremmende maatregelen bij een dergelijk profiel (30 km/u).		
111	30 km/u wegen met verzamelfunctie Een dergelijk profiel met één rijstrook kan alleen in 30 km/u gebieden. Het heeft niet onze voorkeur. Een veiliger fietsvoorziening is een fietsvoorziening náást de rijloper (bestaande uit 2 rijstroken).	In HVVP is daarom de 30km/u met bus als aparte categorie opgenomen. Dit past bij een wijkontsluitingweg.	7
112	Plaats borden 30 na iedere zijstraat. Niet alle erftoegangswegen zijn rustige woonstraten. Sommige 30 km/u wegen hebben een verzamelfunctie. De Fietzersbond stelt voor om na iedere zijstraat het bord '30' te plaatsen op dergelijke wegen. Dit in plaats van het 'zone 30' bord bij de ingang van het gebied.	Dit is afhankelijk van de situatie. Bij gescheiden verkeersvoorzieningen is dit niet gebruikelijk.	7
113	Verwijder zo veel mogelijk paaltjes op fietspaden. Dit voorkomt enkelvoudige ongevallen. Het weglaten van zogenaamde 'winterpaaltjes' die in de winter sowieso worden weggehaald in verband met gladheidbestrijding, kunnen in de zomer ook achterwege blijven.	Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	7
114	De Fietzersbond bepleit terughoudend te zijn met het plaatsen van afsluitpalen op fietsroutes. Het middel is vaak erger dan de kwaal. Ten eerste moet bekeken worden of de paaltjes echt nodig zijn. Als afsluitpaaltjes nodig zijn om ongewenst autoverkeer te weren dan vragen wij de volgende uitgangspunten in acht te nemen: ?? Minimale doorgang: 1,80 m. ?? Paaltjes inleiden met 5 meter lange ribbelreflexstrook, zodat fietser voortijdig gewaarschuwd wordt, ook als de fietser geen zicht heeft op het paaltje omdat een fietsers voor hem/haar fietst. ?? Plaats paaltjes onder straatverlichting ?? Plaats paaltjes alleen halverwege een fietsdoorsteek, niet direct bij een kruispunt.	De uitgangspunten voor plaatsing van afsluitpalen op fietsroutes zijn overgenomen in het objectenboek straatmeubilair onder het hoofdstuk gebiedsafscherming.	7

115	Zie CROW-Fietsberaad: KEUZESCHEMA SANERING PALEN OP FIETSPADEN http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Keuzeschema+sanering+paaltjes+op+fietspaden Eea is conform het paaltjesbeleid van de gemeente, maar het wordt vaak vergeten bij de uitvoering. Neem deze aanbeveling op in de standaard details en in het HIOR.	Zie reactie op vraag 114.	7
116	Palen (verkeersborden, lantaarnpalen etc) staan op goede afstand van het fietspad. Houdt met name in bochten rekening met het feit dat een fietser overhelt.	Dank voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	7
117	Fysiek reguleren van parkeren ('neusjes en oren') Wijken groeien dicht met het aantal geparkeerde auto's. Auto's worden op hoeken van straten geparkeerd. 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. Kinderen hebben beter overzicht op het verkeer. Ga parkeren half op de stoep tegen door het aanbrengen van 'neusjes'. De straten blijven smal, ook als veel auto's weg zijn. Een goed voorbeeld is gemeente Amsterdam. Amsterdam werkt in alle straten met een zgn. 'voorzieningsstrook': strook voor parkeren (auto en fiets), lichtmasten, afvalcontainers e.d. Deze strook behoort niet tot de rijbaan en is als zodanig met neusjes en oren gescheiden van de rijbaan. De rijbaan blijft hierdoor smal, de kruispunten klein en overzichtelijk. Voor de weggebruiker is het duidelijk hoe hij/zij de openbare ruimte moet gebruiken.	Waar neuzen en oren functioneel zijn is dit niet uitgesloten.	7
118	Haaks- of schuinparkeren is onveilig voor fietsers. Bij uitrijden hebben automobilisten slecht zicht op fietsers. De CROW/ASVV aanbeveling is: op fietsroutes niet haaks parkeren.	Daar waar fietsroutes onderdeel uit maken van het fietsnetwerk conform HVVP, is dit het uitgangspunt.	7
119	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.	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.	7
120	Door de blokmarkering bij fietsoversteekplaatsen niet op, maar buiten het fietspad heen te leggen, zoals in Goes is gedaan, lijkt het fietspad breder, zowel voor de fietser als voor de automobilist. Hierdoor houden automobilisten ook	Tekst is aangepast. Dit nemen we over.	7

	meer afstand. Pas dit voortaan in Haarlem ook toe.		
121	Voor de band tussen fietspad en trottoir worden in het HIOR verschillende maten vermeld (vgl. standaarddetails p33 met straatmeubilair p64). Leg de keuze vast op "Rijwielpadband 40/120x250", met hoogteverschil van 5 cm, zie afbeelding hiernaast van: http://www.kijlstrabeton.nl/producten/Banden/Rijwielpad-banden/ Deze band heeft de voorkeur wegens een minder steile helling. Minder kans op valpartijen.	Zowel in de standaarddetails als in het basispakket straatmeubilair is de "rijwielpadband" met deze maatvoering (40/120x250) reeds opgenomen. Aan de tekst zal worden toegevoegd dat er een maximaal hoogteverschil van 5 cm mag zijn.	7
122	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 geldt ook voor de doorsteekjes (door middeneilanden) op het kruispunt.	Oneens; roept fout gedrag fietsers over de stoep en zelfs auto's over het fietspad uit.	7
123	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 20 mm is te veel. Stel als eis: max. 5 mm.	Tekening is aangepast. Dit is te veel op detailniveau. We hebben dit uit het HIOR gehaald. Dit soort details worden bepaald op projectniveau.	7
124	Leg geen kolken op fietspaden of fietsstroken. Verwerk de kolken in de (schuine) trottoirband. (Dit wordt al vaak gedaan.)	Kolken in fietspaden zijn soms niet te voorkomen, door ligging kabels en leidingen bijvoorbeeld. Bij herinrichting zal hier rekening mee worden gehouden.	7
125	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 *) aan het hoogteverschil tussen put en wegverharding op fietsroutes. *) Bij aanleg: Klasse A+ (dwz hoogteverschillen 0 mm). Onderhoud op onderhoudsniveau klasse A (dwz hoogteverschil tussen putrand en deksel _3 mm; oneffenheid bovenkant put tov verharding _5 mm). Conform CROW uitgave 219 'Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010')	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.	7
126	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(tweeërtingen).	Op drukke fietspaden is dit mogelijk aan de orde, mits er voldoende ruimte is. Dit is maatwerk.	7

127	Er is specifieke aanpak nodig voor het voorkomen van boomwortelopdruk van bestaande fietspaden. Boomwortelopdruk veroorzaakt een gevaar voor fietsers. Daarnaast veroorzaakt opdruk hoge onderhoudskosten.	Eens, daarom zijn in hoofdstuk C2 groeiplaatsomstandigheden opgegeven.	7
128	Voor de fundering van een fietspad worden in het HIOR verschillende maten vermeld. In deel B (standaard details, p. 33) een fundering van 150 mm. (Daaronder is vermeld: 'Met min. 800 mm zand, goede verdichting toepassen'. Wat betekent dat?) Dat is een te lichte fundering.	De details die zijn opgenomen zijn standaard details. Deze details garanderen een duurzame uitvoering en dienen als uitgangspunt bij een herinrichting. Lokale omstandigheden kunnen aanleiding zijn om maatwerk te leveren. Voor het HIOR zijn vooral de zichtbare effecten van belang. Maatvoering van de funderingen zijn verwijderd.	7
129	In deel D (opbouw fietspad op p. 61) staat: Fundering van betonkorrel of menggranulaat 0/40 mm, dikte 250 mm (geen opmerking over zandlaag.) Fundering van 250 mm is aldus CROW al te dun. Fundering moet ook geschikt zijn voor oneigenlijk gebruik en noodzakelijke diensten, bijvoorbeeld veegwagens, gladheidsbestrijding. Zie CROW publicatie 230 Ontwerpwijzer Fietsverkeer.	De details die zijn opgenomen zijn standaard details. Deze details garanderen een duurzame uitvoering en dienen als uitgangspunt bij een herinrichting. Lokale omstandigheden kunnen aanleiding zijn om maatwerk te leveren. Voor het HIOR zijn vooral de zichtbare effecten van belang. Maatvoering van de funderingen zijn verwijderd.	7
130	Fundering van fietspaden nabij bomen moet verzaamd worden om schade van wortelgroei te voorkomen. Een puincunetdikte zoals onder autoweg gaat wortelopdruk tegen. Dit betekent hogere kosten bij aanleg, maar lagere kosten voor onderhoud. (En een veiligere en comfortabeler fietspad.)	Wij passen worteldoek toe in plaats van een verzwaring van de fundering.	7
131	Bij alle gebouwen dienen conform de kencijfers Fietsparkeervoorzieningen van ASVV/CROW voldoende fietsparkeerplaatsen aanwezig te zijn voor werknemers en bezoekers.	Vraagstuk wordt betrokken bij nieuwe beleidsnota parkeernormen.	7
132	Fietsenrek 'nietje' (p 84) Kies voor een nietje met een dwarse balk (zie nevenstaande foto), zodat	Tekst is aangepast. Wij nemen dit over.	7

	kettingslot niet naar de grond geleid kan worden. Dit ivm fietsdiefstal (kans op doorknippen slot met betonschaar op de grond is gemakkelijker dan op hoogte).		
133	Verlichting (p 94 ev) In het overzicht ontbreekt de fietspadenverlichting: hoofdwegpaal met lage zijarm boven het fietspad.	Dit beleid is in de Nota Openbare Verlichting opgenomen.	7
134	We zijn erg blij dat deze handboeken er komen, een zeer goed initiatief! In grote lijnen kunnen we ons ook vinden in beide HIOR's.	Dank voor uw ondersteuning	8
135	Reizigers willen comfort, daarom stelt Rover voor om vast te houden aan asfalt op alle routes van stroomlijnbusen. Citaat uit een B&W besluit: <i>"In beginsel genieten klinkers de voorkeur voor een ETW. In de Ramplaan zijn er drie redenen om hiervan af te wijken. 1. Asfalt helpt het trillingsprobleem te verminderen. 2. In busroutes geniet asfalt de voorkeur uit comfort overwegingen 3. Asfalt is comfortabeler voor fietsers."</i> Stroomlijnen zijn onderdeel van door Haarlem onderschreven provinciaal beleid, met onder andere eisen voor comfort en doorstroming zodat de bus kan concurreren met de auto. Omdat uit de praktijk blijkt dat klinkerstraten met bussen al na 5 jaar gaan verzakken en trillingen gaan veroorzaken, zouden we graag zien dat op busroutes van de stroomlijnen asfalt wordt voorgeschreven in het HIOR (streetprint-asfalt is daarbij ook een optie). Voor de niet-stroomlijnen (dat zijn de bussen die beperkt rijden en waarvan de route niet vast is gelegd door de provincie), zien we natuurlijk ook liever asfalt ipv klinkers, maar we begrijpen het wel als Haarlem daar andere afwegingen maakt.	Het HIOR gaat voor wijkontsluitingen nu uit van "asfalt, tenzij". Het "tenzij" is bijvoorbeeld aan de orde in (aankomend) beschermd stadsgezicht. Dan is nadere afweging vereist.	8
136	Het lijkt ons een goed idee om een standaard halte inrichting in de HIOR's op te nemen. Daarmee wordt bereikt dat de halte bij herinrichtingen gelijk goed wordt ontworpen en ingericht. Een voorbeeld waar dit in het verleden is misgegaan is het Spaarne in Haarlem Noord: daar zijn later alsnog deabri's toegevoegd omdat deze bij de herinrichting niet meegenomen waren. In het	Tekst is aangepast. Wij nemen een standaard halte inrichting op.	8

	HIOR Schalkwijk staat bijvoorbeeld op blz 40 een indeling parkeervak. Graag zien we ook zo'n standaard indeling voor haltes in beide HIOR's.		
137	De Laan van Angers in Schalkwijk lijkt in het HIOR een woonstraat, terwijl dit een busroute is voor de belangrijke stroomlijn 73. Profiel A Buurtontsluiting (zoals Bernadottelaan, Professor Eijkmanlaan) is naar ons idee daarom de juiste categorie voor deze weg. Gezien de historie verwachten we dat de stroomlijnbus hier zeker blijven rijden: enkele jaren terug dreigde de provincie met weghalen van de bus toen Haarlem van deze laan een 30 km woonstraat met veel drempels wilde maken. Ook bewoners protesteerden tegen verdwijnen van hun bus uit deze straat. Haarlem heeft toen de plannen aangepast, en de bus is blijven rijden over de Laan van Angers. Het lijkt ons daarom logisch om in het HIOR deze straat als Profiel A Buurtontsluiting te benoemen.	Profielbenaming 'woonstraten met bus' wordt gewijzigd in 'Wijkontsluitingsweg'. De Laan van Angers blijft een woonstraat met een busroute en krijgt geen aparte categorie, omdat het alleen daar voorkomt. Het HIOR houdt hier rekening mee door toepassing van drempels of kruispuntplateaus met een ontwerpsnelheid van 50km/u.	8
138	Tenslotte zouden we graag betrokken willen worden bij de invulling van het Profiel in onderzoek van het HIOR Schalkwijk, omdat dit een belangrijke busroute is.	Dit zal gebeuren na het opstellen van een participatie en inspraakplan van dit project.	8

Insprekerslijst

- 1 Provincie Noord-Holland
- 2 Gezamenlijke wijkraden Schalkwijk
- 3 Haarlemse Bomenwachters
- 4 Wijkraad Kleverpark (geen reactie op Hior Schalkwijk)
- 5 Connexxion
- 6 Wijkraad Sinnevelt (geen reactie op Hior Schalkwijk)
- 7 Fietsersbond Haarlem
- 8 Rover Haarlem e.o.