

Inspraaknota HIOR Noord

Inleiding

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

Tot en met 20 november 2015 was er de mogelijkheid voor bewoners en andere betrokkenen om in te spreken op het concept HIOR Noord. Op 26 oktober 2015 is er een inspraakbijeenkomst georganiseerd, waarbij 10 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 Noord. 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

Benamingen van 'woonstraten met bus' verschilt met HIOR Schalkwijk. Bij 30km/u met busroutes wordt één naam gehanteerd: 'Wijkontsluitingsweg'. Benamingen van een aantal straatprofielen in 'woonstraten met bus' of 30 met bus in HIOR Noord en HIOR Schalkwijk zijn gelijkgetrokken.: Bij 30km/u met busroutes wordt één naam gehanteerd: 'Wijkontsluitingsweg'. Dit dekt beter de lading, vanwege de ontsluitende functie in de wijk. Deze betreffen straten met een ontsluitende functie:

- 50km/uur is gewijzigd in stadsontsluiting
- 30km/uur met bus en/of fiets is gewijzigd in wijkontsluitings
- woonstraten en overige profielen zijn ongewijzigd

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	Prima dat in Noord onderscheid wordt gemaakt in “gewone woonstraten” en “woonstraten met bus” waarbij in de laatste subcategorie de voorrang geregeld wordt met inritconstructies.	Dank voor uw ondersteuning.	1
2	In standaardprofiel “woonstraat met bus” liever asfalt toepassen (eventueel met streetprint waarbij fietsstroken een afwijkende kleur en motief krijgen dan rijloper) in plaats van klinkers. Verder liever geen snelheidsbeperkende maatregelen toepassen op woonstraten met bus (of terughoudend zijn met snelheidsbeperkende maatregelen). Op de route van lijn 2 in Haarlem-Noord wordt momenteel meestal al asfalt toegepast. Bij de herinrichting van de P.C. Boutensstraat heeft de gemeente onlangs ervoor gekozen om de weg in asfalt te leggen. De maximum-snelheid is 30 km/uur en de verkeersdrempels worden aangelegd voor een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Dit vinden wij prima. Asfalt op een busroute is niet alleen comfortabel voor de passagiers en de busbestuurders, maar ook voor de bewoners (minder trillingen en minder geluidsoverlast).	Profielbenaming ‘woonstraat met bus en /of fiets’ wordt gewijzigd in ‘wijkontsluiting’. Door de ontsluitende functie in de wijk dekt dit beter de lading. Voor wijkontsluitingswegen wordt uitgegaan van “asfalt, tenzij”. Het “tenzij” is bijvoorbeeld aan de orde bij buurten met een beschermde en consolidatie regie volgens nota Ruimtelijke Kwaliteit. Dan is nadere afweging vereist. De Verspronckweg , de Kleverlaan , de Kleverparkweg en de Velsersstraat zijn in het HVVP aangewezen als gebiedsontsluitingswegen. Hier past het HIOR-profiel ‘stadsontsluiting’ bij. Op grond van dit verkeerskundige beleid gaat de voorkeur uit naar een weg met asfalt met vrijliggende fietspaden. Dit komt aan uw wens tegemoet. Echter: voor buurten die in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit onder ‘beschermde regie’ of ‘consolidatie regie’ vallen gelden de volgende criteria: woonstraten worden sober en doelmatig ingericht. Materialisering ; 30x30 tegels in trottoir en gebakken klinkers in de rijbaan en parkeervakken. Tussen deze verkeerskundige en stedenbouwkundige wensen zit spanning. Bij de	1

		uitwerking van een voorstel voor een van deze straten zal dit zeker een rol gaan spelen, inclusief participatie. Het HIOR houdt rekening met busroutes door toepassing van drempels of kruispuntplateaus met een ontwerpsnelheid van 50km/u.	
3	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
4	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 richtlijnendeel. 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
5	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	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	3

	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 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.	bomenverordening en de levensduur verlengende maatregelen staan in het bomenbeleidsplan.	
6	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
7	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	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	3

	verhoudingen zijn nog niet SMART door de gemeente geformuleerd. <u>De HIOR kan daarom nog niet als <i>kwantificering</i> van de inrichtingsleidraad gelden.</u> Uitsluitend <i>kwalificering</i> en <i>materiaalkeuzen</i> kunnen worden vastgelegd. In de Structuurvisie openbare ruimte en het Groenstructuurplan kan SMART de gewenste verhouding particulier : openbaar gebied en de verhouding rood: groen: grijs: blauw worden aangegeven.	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. 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.	
8	Kunnen de HIOR's digitaal ter inzage blijven zodat ook wijzigingen bekend kunnen zijn bij burgers, aannemers en ambtenaren. Wijzigingen kunnen jaarlijks met instemming van het bestuur worden toegevoegd.	Bestuurlijke wijzigingen aan het HIOR zullen digitaal toegankelijk worden gemaakt.	3
9	1.3 In een handboek voor de openbare ruimte is ook bedoeld voor de "bijzondere plekken" zoals Plesmanplein (F), het Frans Halsplein (D), het Marsmanplein (B), Land in zicht (C), Delftplein (A) en de Generaal Cronjéstraat (E). 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
10	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	Tekst is aangepast. Soms is het HIOR aanvullend op bestaand beleid, in het geval van 'witte vlekken'.	3

	openbare ruimte genoemd?	Deze aanvullingen zijn in de geest van bestaand beleid en betreffen niet-controversiële onderwerpen.	
11	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), 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).	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 uiteraard wel binnen de kaders die de vaak krappe straatprofielen en noodzakelijke kabels en leidingen stellen.	3
12	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.	Zie antwoord op vraag 8.	3
13	2 Analyse In Schalkwijk worden per buurt (woontypologie)de opgaven beschreven. Dit ontbreekt vrijwel in noord. Terwijl noord veel meer woontypologieën kent met bijbehorende opgaven. Graag per buurt de opgaven voor het groen beschrijven.	Noord is gedurende een langere periode tot stand gekomen en kent daardoor meer typologieën. Die staan verwoord en uitgewerkt in hoofdstuk 5, met per typologie een beschrijving, analyse en streefbeeld.	3
14	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 vaak beter te beheren zijn.	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 gemaakt.	3
15	2.1 toevoegen aan uitgangspunten. Budget. Indien onvoldoende budget wordt	De beheer en onderhoudsbegroting is afgestemd	3

	beschikbaar gesteld voor onderhoud zal ook het beste ontwerp snel vervallen, de sociale veiligheid vermindert en de levensduur verkort. Vooraf moet daarom levensduur en budget voor aanleg, beheer (vervanging) en onderhoud worden vastgesteld. Kortom kostenbewust ontwerpen	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.	
16	2.1 Toevoegen bij inrichting : De leefbaarheid in groenarme buurten verbeteren door toepassing van boombehoud en meer groene elementen bij omvorming.	Tekst is aangepast. Het is toegevoegd bij hoofdstuk 3.5 bij verbetering groen en water.	3
17	2.3 Toevoegen aan negatief: overmaat aan ondergrondse leidingen die bovengrondse inrichting met bv bomen belemmeren	Tekst aangepast. We voegen dit toe onder negatief.	3
18	2.3 Toevoegen aan negatief: nog weinig m2 groen en bomen	De gemeente streeft uit esthetische en financiële overwegingen naar uniformiteit voor de toepassing van materialen. Hiermee beoogt de gemeente meer samenhang in de aanpak en inrichting van de openbare ruimte en een betere beeldkwaliteit. De handboeken voorkomen dat in de stad verschillende types materialen worden geplaatst. Het HIOR gaat niet over het toekennen van functies in de openbare ruimte.	3
19	3. keuzes 3.2 Toevoegen : De hoofdstructuur wordt medegevormd door de hoofdgroen- en waterstructuur. (Kaartje toevoegen) Het aanbrengen van bomen en 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.	Het HIOR is geen beleidskader waarin stedenbouwkundige keuzes worden gemaakt tussen ruimte voor bebouwing en ruimte voor groen. Het HIOR geeft richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte die beschikbaar is. Afwegingen over welke functie waar in te passen in de openbare ruimte worden gemaakt in de SOR.	3
20	Toevoegen bij asfalt : Fietspaden in asfalt alleen als de wortels van de te behouden bomen dit kunnen hebben	Fietspaden in asfalt('tenzij') is vastgesteld beleid uit oogpunt van comfort en stimulering	3

		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.	
21	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	Op projectniveau is bestaand beleid, zoals bomenstructuur, uitgangspunt. In hoofdstuk C2 zijn eisen opgenomen t.a.v. ondergrondse groeiruimte voor bomen. Dit is bepalend voor de afstand tot kabels en leidingen.	3
22	3.4 Voetgangers 1.5m breed pad! Toevoegen: Bij smalle profielen in groenarme buurten voldoet 1.2m ook en biedt meer ruimte voor bomen ed. Evt halfverharding in boomspiegel als looppad te smal wordt.	De maat van 1,50 meter is voor een trottoir aan de krappe kant, zeker als tegenliggers elkaar moeten passeren. Deze mag bij puntonderbrekingen (masten, bomen) tijdelijk 1,20 m zijn, bij hoge uitzondering 0,9 m.	3
23	3.5 Buitengebied is voelbaar dicht bij!! Onzin tekst. Hoe voel je buitengebied? Het buitengebied is zelfs niet zichtbaar in het midden van Haarlem noord. Alleen zichtbaar aan de randen.	Tekst is aangepast. Het woord voelbaar zullen we weglaten.	3
24	<i>Toevoegen : Boomstructuur</i> 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	Zie reactie op vraag 21.	3
25	3.5 Parken Aan de tekst toevoegen: De vorm van historische parken behouden cq waarmogelijk herstellen	Met respecteren bedoelen we hetzelfde.	3
26	Toevoegen aan richtlijnen voor verbetering: In groenarme buurten verharding en bebouwing omvormen naar groen.	Het HIOR gaat niet over het omvormen van locaties van bebouwing naar groen.	3
27	3.6 Straatmeubilair	Het HIOR gaat uit van de filosofie dat een helder	3

	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! Blz 20 Dit is de HIOR noord niet Schalkwijk.	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.	
28	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. B. Wijkgerichte aanpak. Meerwijk, Scheepmakersdijk ed liggen niet in noord. 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.	A. Tekst is aangepast. Bedoeld wordt de graspartijen van een plantsoen. We zullen de tekst aanpassen naar "groenvoorzieningen". B. Dit is maatwerk en kan niet in een HIOR worden vastgelegd.	3
29	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
30	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.	Zie reactie op vraag 15.	3
31	<i>Groenkeuzes</i> Toevoegen "Bij langere levensduur van bomen is minder vaak nieuwe aanplant nodig".	Tekst is aangepast. Het is de volgende tekst geworden. Het plaatsen van de juiste boom op de	

		juiste plek zorgt voor een langere levensduur. Dit zal licht gunstig zijn voor het budget.	
32	5. Uitwerking hoofdstructuur Er is veel tekst besteed aan de beschrijving van de ruimtelijke structuur maar weinig aan de te realiseren streefbeelden. Het is jammer dat in de beschrijving van de ruimtelijke structuur zo weinig aandacht is besteed aan de groenstructuren en de mate van bebouwing. Noord bestaat voornamelijk uit verdichte buurten met weinig groen. In de streefbeelden is weinig concreet aangegeven wat in welke buurt moet worden geprioriteerd. • Is dat meer of minder oppervlakte bebouwing, verharding of groen? • Is dat kwaliteitsverbetering van verharding, groen of inrichtingsmaterialen? Er zijn 4 woontypologieën in noord. Haarlem heeft gemiddeld 26m² groen en 0,48 boom per woning. 1. Verdichte buurt zonder voortuin 4 stuks Groenbeeld: tekort aan groen, het aanwezige groen bestaat uit straatbomen, groene plekken op toevallige restruimtes en slecht groeiende bomen (levensduur en normale vorm) in te smalle straten Knelpunten: Tekort aan m² ontmoeting- en speelruimtes, verkeersdruk maakt ander gebruik onmogelijk, parkeerdruk en smalle straten versterkt het stenige en rommelige beeld, slijtage is hoog door intensief gebruik van de schaarse openbare ruimte Wens: minimaal 10 m² groen en 0,4 bomen per woning . Minder woningen per ha. Ondergronds parkeren stimuleren. 2. Verdichte buurt met voortuin 6 stuks Groenbeeld: Voortuinen en hagen zijn beeldbepalend, achtertuinen zijn klein of geheel dicht gebouwd, Veel openbaar groen op knooppunten en stedenbouwkundige hoofdmomenten, openbaar groen is vooral siergroen (kijkwaarde), boomstructuur verschilt per buurt. boomstructuur hiërarchisch Vondelkwartier, volplanten met bomen in Bomenbuurt, Planetenwijk west en Indische buurt , straatbomen arm	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

	Planetenwijk west Knelpunten: Boomstructuur is onregelmatig, oppervalk groenelementen is gering en alleen kijkfunctie, tekort aan gebruiksgroen Wens: minimaal 20 m2 groen en 0,4 bomen per woning . Ondergronds parkeren stimuleren. 3. Tuindorp 2 stuks Groenbeeld:grote voor- en achtertuinen, weinig openbaar gebruiksgroen, straatbomen indien aanwezig, langs hoofdwegen binnen de buurten, centrale plek in de buurt wordt gevormd door pleinvormige ruimtes, pleksgewijze ligging van overig openbaar groen Knelpunten:Een opvallend tekort aan speel-/gebruiksgroen Wens: minimaal 30 m2 groen en 0,48 bomen per woning , meer speel- en gebruiksgroen 4. Kleinschalige strokenbouw 2 stuks Groenbeeld: Introvert hiërarchisch groen systeem, groenelement is omsloten door flats, groenstroken bij de flats sluiten aan op het buurtgroen,Vormtaal is simpele strak met hagen, sierplantvakken, gazon, strakke boomblokken. Intensief beheerniveau is gewenst, groenstructuur is losgekoppeld van wegenstructuur Knelpunten: Onduidelijke beheerverantwoordelijkheid, versnipperde boomstructuur langs de buurtontsluitingswegen Wens: minimaal 40 m2 groen en 0,48 bomen per woning grootonderhoud struikpartijen en onderbeplantingen		
33	5.2 Vlakken (blz verwijzen naar het concept groenstructuurplan 2020) Per buurt wordt aangegeven waar de kansen liggen in het groen <u>0. Ripperda / Neo Deo</u> geen gegevens. Kansen: nieuwe buurt. 1. Verdichte buurt zonder voortuin <u>Kleverpark</u> blz 103 verdichte buurt zonder voortuin 5m2 groen en 0,36 boom per woning	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	3

	Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, overmaat verkeersweg verminderen voor brede stoepen en extra bomen, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek) om straten te kunnen herprofilen, groene oeververbinding langs de Delft en het sterrencollege, aanvullen bomen in de winkelstraat, Potgieterstraat en Verspronckweg, nieuwe bankjes op Santpoortterplein en speeltuintje Vraag: Hoe wordt het monumentale karakter versterkt? Wat zijn de authentieke materialen? <u>Frans halsbuurt</u> blz 101 verdichte buurt zonder voortuin 0,5m2 groen en 0,22 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofilen. <u>Indischebuurt noord</u> blz 99 verdichte buurt zonder voortuin 6m2 groen en 0,37 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, maken van structureel stoepgroen, vergroenen van het speelplein, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofilen met meer groen. <u>Transvaalbuurt</u> blz97 verdichte buurt zonder voortuin. 2m2 groen en 0,35 boom per woning Kansen: Bedrijvigheid Werfstraat omvormen naar park, verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, stoepgroen ontwerpen en structureren, opknappen van een aantal pleinen meer straten omvormen naar verkeersluwe boomrijke verbindingen, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofilen. 2. Verdichte buurt met voortuin <u>Bomenbuurt</u> blz 113 verdichte buurt met voortuin. 20m2 groen en 0,33 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.	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.	
--	--	---	--

	<u>Planetenwijk</u> blz 115 verdichte buurt met voortuin. 10m2 groen en 0,24 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, overmaat aan verharding benutten voor bomen en m2 groen, een aantrekkelijke gebruiks/ en verblijfsfunctie maken op de groene pleinen. <u>Indischebuurt zuid</u> blz 111 6m2 groen en 0,37 boom per woning Kansen: Er zijn straatprofielen waar ruimte is voor extra bomen, verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, ruimte maken voor een buurtpark bij herstructurering, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofilen, sportvelden FC Haarlem niet bebouwen maar park van maken, deel Deliterrein met groen inrichten. <u>Vondelkwartier</u> blz 121 verdichte buurt met voortuin, 9m2 groen en 0,32 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, gebruiksmogelijkheden Badelochstraatplantsoen verbeteren, door het wijzigen van de verkeerssituatie, vormgeven en structureel maken van stoepgroen,opknappen van de pleinen, overmaat aan verharding benutten voor bomen, bomen planten in Tesselschadestraat, leonora Hellemansstraat, Gerardus Vossiusstraat en Daniel Mostardstraat <u>Vogelenbuurt</u> blz 119 verdichte buurt met voortuin, 3m2 groen en 0,20 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, het ontwerpen van structureel stoepgroen, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofilen met meer groen,splitsing Rijksstraatweg/Vergierdeweg met bomen en een plantsoen accentueren. <u>Dietsveld</u> 117 verdichte buurt met voortuin, 18m2 groen per woning 0,30 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, in de groenstructuur Roerdompstraat, Batavierenplantsoen en Dietsveld speelgelegenheid maken en bomen planten, overmaat aan verharding benutten voor bomen 3.Tuindorp		
--	---	--	--

	<u>Patrimoniumbuurt</u> blz135 tuindorp. 2m2 groen en 0,41 boom per woning Kansen: verbeteren groeiomstandigheden van de straatbomen, parkeerdruk mogelijk verminderen (na onderzoek)om straten te kunnen herprofiëren met meer groen, parktoegang tot het Mandelapark verbeteren in de Nieuwe Landstraat, <u>Overdelft/De Krim</u> zuid 137 Tuindorp en noordelijk deel kleinschalige strokenbouw. 54m2 groen en 2,04 boom per woning Kansen: in brede trottoirs extra staatbomen planten, inzaaien van bloemenmengsel langs Delft en Reallaan 4. kleinschalige strokenbouw <u>Sinnevelt</u> blz151 kleinschalige strokenbouw. 44m2 groen per woning 0,43 boom per woning Kansen: verharde pleintjes in plantsoenen opwaarderen, ten noorden van Albert Verwey laan onderbeplanting verwijderen en gras inzaaien voor speelweide, in binnentuinen bloeiende en/of lichtdoorlatende loofbomenplanten, op een aantal plekken te veel hoge struikpartijen verlagen en /of verminderen. <u>Delftwijk</u> blz 153 kleinschalige strokenbouw en <u>Rivierenbuurt</u> verdichte buurt met en zonder voortuin. 42m2 groen en 0,39 boom per woning Kansen: Na de nieuwbouw is wel minder groen over maar samengevoegd in en nieuw wijkpark, voetbalveld PC Boutenstraat beter zichtbaar maken door te veel ondergroei van struiken, beplanting compenseren langs de Westelijke randweg, 5. dorps <u>Spaarndam west</u> geen gegevens bekend		
34	5.3 Vlakken groengebieden Algemeen voor de groene gebieden . Een betere ontsluiting naar de woonbuurten, meer ontsluiten met openbare wandel en fietspaden, meer zichtlijnen het gebied in, minder barrières door omringende wegen, achterstallig onderhoud wegwerken	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	3

		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.	
35	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
36	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 wordt. Boomwortel beschermende constructie Treebox HP kunnen worden ingetekend in verharde omgeving.	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
37	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 bastschade 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
38	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	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

	afwerking, juiste groeimedium, beluchting aanbrengen, toevoegen minder dan 2 Mpu verdichting van de groeiplaats, voldoende vocht in de aanloopfase Toevoegen: plantsoen bestaat uit sier- en bosplantsoen. Sierplantsoen als kijkfunctie zonder onkruid onder de struiken. Bosplantsoen als ecologische functie met inheemse soorten en onkruiden onder de struiken. Levensduur van sier en bosplantsoen aangeven. Groeimedium aangeven.		
39	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
40	In een eerdere brief, samen met de Fietzersbond, hebben wij al opgemerkt dit vreemd te vinden omdat er nog helemaal geen participatie heeft plaats gevonden met belanghebbende organisaties. Dit zou wel nuttig zijn geweest, omdat we dan hadden kunnen aangeven dat belangrijke uitgangspunten op het gebied van weginrichting ontbreken. Dit zullen wij hieronder toelichten aan de hand van vijf projecten die de komende paar jaar in onze wijk gaan spelen:	Er is niet voor participatie gekozen, omdat de handboeken ten eerste zijn gebaseerd op bestaande beleidskaders dat tot stand is gekomen via participatie en inspraak. Ten tweede omdat het leidraden zijn voor beheer- en projectontwikkeling. Bij ieder herinrichtingsproject is de mogelijkheid tot participatie, waarbij wensen die afwijken van de leidraad kunnen leiden tot een aangepast besluit door het college. Nu participeren over een leidraad, waar op projectniveau dmv participatie weer van afgeweken kan worden, betekent dubbele participatie over dezelfde onderwerpen. Daarom is nu dus gekozen voor alleen inspraak.	4
41	Velserstraat – Nu nog een niet ingerichte 50 km/u weg met een breed klinkerwegdek. Het gaat om een bus- en fietsroute. Volgens het HVVP zou hier een 30 km/u busroute moeten komen. In het concept HIOR Noord is daarvoor een profiel aangegeven in Deel 2 Richtlijnen, p.12 (‘woonstraat met bus en/of fietsroute’).	Uw constatering in het HVVP is onjuist. Dit deel van de Velsersstraat is aangewezen als een gebiedsontsluitingsweg type B. . In het Hior vertaalt zich dit in een stadsontsluiting. Voor gebieden met een beschermde of consolidatieregime (Nota Ruimtelijke Kwaliteit) gelden echter specifieke inrichtingscriteria die per project zullen worden meegewogen.	4

42	Marnixstraat – Voor het gedeelte tussen Kleverlaan en Duinoordstraat geldt hetzelfde als de Velsersstraat, behalve dat hier nu een breed asfaltwegdek aanwezig is.	In het HVVP is deze weg gecategoriseerd als 30 km weg met bus. In het HIOR valt dit onder het profiel van de wijkontsluitingsweg. Voor gebieden met een beschermde of consolidatieregime (Nota RK) gelden echter specifieke inrichtingscriteria die per project zullen worden meegewogen.	4
43	Kleverlaan – Hier liggen fietsstroken, maar zijn conform het HVVP vrijliggende fietspaden nodig. De eerste aanzetten zijn daarvoor al gerealiseerd op het begin en einde van de weg (bij begraafplaats resp. sportveld). In het concept HIOR Noord is daarvoor een profiel aangegeven in Deel 2 Richtlijnen, p.14 ('50 km/h weg standaard').	Dit klopt en is in overeenstemming met het HVVP. De Kleverlaan valt in het Hior onder het profiel: stadsontsluiting.	4
44	Jan Haringstraat – Nu nog een niet ingerichte 50 km/u weg met een breed asfaltwegdek. In de nieuwe situatie kan dit een 30 km/u straat worden. In het concept HIOR Noord is daarvoor een profiel aangegeven in Deel 2 Richtlijnen, p.11 ('woonstraat breed').	In het HVVP is deze weg gecategoriseerd als 30 km weg met bus. In het HIOR valt dit onder het profiel van de wijkontsluitingsweg.	4
45	Maarten van Heemskerckstraat – Een 30 km/u straat met een smal klinkerwegdek. Er geldt éénrichtingsverkeer voor auto's. Het is een druk bereden fietsroute in twee richtingen aansluitend op de fietsbrug over de Schotersingel. In het concept HIOR Noord is daarvoor een profiel aangegeven in Deel 2 Richtlijnen, p.13 ('woonstraat met fietsroute smal'). Ook zou gekozen kunnen worden voor een fietsstraat, conform de inrichting op de ventweg van de Vondelweg (p.20).	De Maarten van Heemskerckweg is nu geen onderdeel van het Haarlemse fietsnetwerk en valt in het HIOR onder de woonstraten. Of de Maarten van Heemskerckstraat een fietsstraat kan worden is geen onderwerp voor het HIOR. Zie reactie op vraag 41	4
46	Ontbreken landelijke voorschriften en richtlijnen In de uitnodigingsbrief wordt bij 'proces' aangegeven dat het handboek een leidraad is voor beheer- en projectontwikkeling en dat op projectniveau hiervan gemotiveerd kan worden afgeweken. Maar daar wringt nu vaak net de schoen bij projecten. Belangengroepen en bewoners(groepen) hebben vaak zeer uiteenlopende wensen en voorkeuren. Er is dan een duidelijk kader nodig. Deze wordt in de landelijke voorschriften en richtlijnen geboden. Bij voorschriften gaat het om wet- en regelgeving die elke gemeente moet volgen. Bij richtlijnen gaat het om inrichtingsregels waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. De	De gemeente vindt het ASVV (net als de wegenverkeerswet) ook een belangrijk kader. Opsomming van bronnen op het einde van deel 1 beperkt zich tot gemeentelijke beleidsdocumenten.	4

	laatste zijn beschreven in algemeen gebruikte CROW publicaties, zoals het ASVV. Adviesbureau's die voor de gemeente projecten gaan doen, zijn als het goed is hiermee bekend. Het HIOR zou dus kunnen volstaan met een verwijzing naar de landelijke voorschriften en richtlijnen. Er wordt echter met geen woord over gerept. Sterker nog, er wordt regelmatig niet-gemotiveerd afgeweken (zie bij inspraakreacties over profielen).		
47	Benaming straatprofielen Er wordt onderscheid gemaakt tussen 'woonstraten' en '50 km/h wegen'. Dit is een vreemd onderscheid, want langs veel 50 km/h wegen wordt ook volop gewoond. Waarom niet gewoon de benaming hanteren die landelijk wordt toegepast: erftoegangswegen (30 km/u) en gebieds-ontsluitingswegen (50 km/u). De inrichtingsprincipes en richtlijnen hiervoor zijn duidelijk beschreven in het ASVV en andere CROW publicaties.	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 de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.	4
48	Woonstraat met bus en/of fietsroute Dit is een landelijk niet-bestaande categorie, evenals de '30 km met bus-weg' zoals die in het HVVP genoemd wordt. Dat heeft te maken met de voorschriften in de Wegenverkeerswet, die het instellen van 30 km/u op wegen met een duidelijke verkeersfunctie niet toestaan. Kenmerken van 30 km/u straten zijn: smal, gelijkwaardige kruisingen, gemengd verkeer, klinkers. Bus- en fietsroutes zijn juist gebaat bij: breed, voorrangskruisingen, fietspaden of -stroken, asfalt. De straten op de betreffende routes worden gelukkig ook zodanig aangelegd, zowel in Schalkwijk als Haarlem-Noord. Wij gaan er van uit dat dit beleid wordt voortgezet en dat op deze routes dus geen klinkers worden neergelegd, zoals nu plotseling in het HIOR Noord wordt voorgesteld. In dat kader is de Wet geluidhinder van belang. Een verkeersweg brengt geluid met zich mee en de wet biedt hiervoor bescherming. In de gemeente Haarlem is hiertoe vorig jaar het Actieplan omgevingslawaaï vastgesteld. Daarin heeft u aangegeven geluidsoverlast aan te willen pakken, gekoppeld aan groot onderhoud of rioolvervangning. Het voorstel om in principe klinkers aan te brengen op de route van lijn 2 staat hier haaks op. De Velsersstraat is nu de enige schakel op deze route die nog klinkers heeft en scoort daardoor op de geluidkaart in de op één na hoogste categorie van geluidhinder. Dit zou dus zo blijven. Voor alle andere straten op deze route zou de geluidssituatie	Dank voor uw juiste constatering. De as Kleverparkweg-Velsersstraat is in het HVVP opgenomen als gebiedsontsluitingsweg B en valt onder het HIOR onder 'stadsontsluiting'. Op grond hiervan gaat de voorkeur uit naar een weg met asfalt met vrijliggende fietspaden Kleverpark valt in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit echter onder 'beschermde regie'. Hiervoor gelden de volgende criteria voor ruimtelijke kwaliteit: woonstraten worden sober en doelmatig ingericht. Materialisering ; 30x30 tegels in trottoir en gebakken klinkers in de rijbaan en parkeervakken. Tussen deze verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteitswensen zit spanning. Bij de uitwerking van een voorstel van de Velsersstraat zal dit zeker een rol gaan spelen, inclusief participatie.	4

	verslechteren. Hetzelfde geldt voor trillingsoverlast die onlosmakelijk verbonden is aan klinkers op een busroute. Formeel biedt de Wet geluidhinder geen bescherming voor 30 km/u wegen, ervan uitgaande dat er weinig verkeer is en geen zwaar verkeer. In dit geval is echter sprake van een busroute en relatief veel verkeer en is de wet van toepassing in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Maar wij raden u aan om geen klinkers toe te passen op dit type wegen, zodat toetsing aan de Wet geluidhinder achterwege kan blijven.		
49	Overige 'woonstraat' profielen Voor de overige 'woonstraat' profielen geldt dat simpelweg verwezen kan worden naar het ASVV. Hier staan minimale en ideale wegbreedtes aangegeven voor verschillende situaties. In dit geval zijn relevant: - Bij tweerichtingsverkeer auto – minimaal 4,80 meter en ideaal 5,80 meter. Dit is van toepassing bij de Jan Haringstraat. - Bij éénrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets – minimaal 3,85 meter en ideaal 4,40 meter. Dit is van toepassing bij de Maerten van Heemskerckstraat. De maatvoering voor de wegbreedtes in het HIOR Noord wijkt dus af van de landelijke richtlijnen. Wij zien geen reden hiervan af te wijken. Uiteraard is bij heel smalle straatjes (9-11 meter) maatwerk nodig. Verder dienen parkeervakken 2 meter breed te zijn. In het HIOR Noord komt enkele keren 1,80 meter voor. Dat is echt te smal en is daardoor onveilig voor passerende fietsers.	Tekst aangepast. Parkeervakken voor langsparkeren van 1,80 meter zijn te krap. Het voorstel om parkeervakken 2,00 meter breed te zijn wordt overgenomen . De gemeente kiest in de woonstraten voor smalle profielen, omdat dit de kans vergroot dat de gewenste snelheid (30km/uur) wordt behaald. Er is ook behoefte aan ruimte voor spelen, fietsparkeren, vuilcontainers en groen op de trottoirs. Een smaller profiel dan het ASVV is voor woonstraten niet perse bezwaarlijk. Het passeren van tegemoet komend verkeer kan in veel gevallen op de kruispunten of ter plaatse van de hiaten tussen de rijen (langs-) parkerende auto's. We gaan er hierbij wel van uit dat de verkeersintensiteiten laag zijn en de ruimte tussen de kruisingen kort.	4
50	50 km/h weg standaard Ook voor de standaard gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) kan gewoon verwezen worden naar het ASVV: bij een minimaal profiel 2,90 meter per rijstrook, bij een ideaal profiel 3,25-3,50 meter per rijstrook. In het HIOR Noord wordt slechts één maat aangegeven: 6,00 meter voor twee rijstroken. Dit komt overeen met het minimale profiel en zal op wegen met vracht- en busverkeer te smal zijn. Wij raden u aan om een keuzemogelijkheid te bieden voor de wegbreedte, zodat binnen de projecten een afweging kan	Tekst aangepast. Het voorstel om parkeervakken 2,00 meter breed te zijn wordt overgenomen. Voor de breedte van de rijbaan is nu een minimum van 6,60 m opgenomen, naar wens van Connexxion.	4

	worden gemaakt. Op basis van het ASVV zou dit dus 5,80-7,00 meter moeten zijn. In het ASVV wordt ook voor de fietspaden en schrikstroken (tussen fietspad en parkeerstrook) een marge aangegeven: 2,00-4,00 meter voor de fietspaden en 0,35-1,10 meter voor de schrikstroken. Voor de breedte van de parkeerstrook wordt een vaste maat gegeven: 2,30 meter (inclusief rabatstrook).		
51	Authentieke indeling Op p.9 wordt de overwegend authentieke indeling van woonstraten benoemd. Hierbij wordt de Velsersstraat als voorbeeld getoond op foto 2.3.2. Dit is echter geen typische woonstraat, maar een straat met een belangrijke verkeersfunctie voor alle vormen van verkeer. Bovendien was de indeling van oorsprong anders (met bomen in het midden van de weg). Het zou beter zijn hier de Santpoorterstraat na de herinrichting te tonen, ter vergelijking met foto 2.2.2.	Foto is gewijzigd naar foto van de Santpoorterstraat.	4
52	Verder wordt beschreven dat de wegingdeling niet is 'aangetast' door 'oren' en 'neuzen' aan de trottoirs. Dit wordt later nog een paar keer genoemd, kennelijk een gevoelig punt. Wij vinden dat een zeer eenzijdige benadering, want deze 'oren' en 'neuzen' hebben wel een functie. Op de hoeken van de straten versmallen ze de oversteeklengte, hetgeen zeker voor mensen die slecht ter been zijn erg prettig is. Ook geeft het een versmalling van het profiel, zelfs als er geen auto's geparkeerd staan. Tevens maken ze duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden. Zonder 'oren' wordt vaak tot op de hoeken geparkeerd, juist op de plekken waar de verlaagde trottoirbanden liggen om het oversteken te vergemakkelijken. Foto 2.3.1 laat een foto zien waar 'oren' en 'neuzen' gewoon zijn toegepast, zonder afbreuk te doen aan de ruimtelijke kwaliteit.	Waar oren en neuzen functioneel zijn, wordt dit niet uitgesloten (zie pag. 16)	4
53	Toepassing van asfalt Op p.14 staat een cryptische omschrijving van een uitzondering om op 30 km/u straten toch asfalt toe te passen: 'Straten met 30 km/u, maar met bus en met druk autoverkeer. Als de maat van de straat het toelaat en ook de stedenbouwkundig ambiance (de nieuwere woonwijken van Noord), is asfalt op de rijweg denkbaar'. Het moge duidelijk zijn uit onze inspraakreactie bij 'woonstraat met bus en/of fietsroute' dat wij van mening zijn dat op busroutes	De as Kleverparkweg-Velsersstraat is in het HVVP opgenomen als gebiedsontsluitingsweg B. Op grond hiervan gaat de voorkeur uit naar een weg met asfalt met vrijliggende fietspaden. Kleverpark valt in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit onder 'beschermde regie'. Hiervoor gelden de volgende criteria voor ruimtelijke kwaliteit:	4

	hoe dan ook asfalt toegepast met worden. Ook de benadering van asfalt en van wegen die zijn afgestemd op het autoverkeer in de paragraaf over het Kleverpark (p.25) vinden wij erg negatief. Wegen hebben nu eenmaal verschillende functies. Zo zijn wij blij met de recente gedaanteverwisseling van de Santpoorterstraat e.o. Maar er zijn ook wegen nodig die het verkeer kunnen verwerken. In het Kleverpark zijn dat de Verspronckweg, de Kleverlaan en de as Ostadestraat-Kleverparkweg-Velserstraat-Marnixstraat. Asfalt op deze verkeersroutes is logisch en hoeft niet lelijk te zijn. De voorzieningen die u noemt (profielverbredingen, verkeersheuvels etc.) zijn nodig om deze wegen veilig te maken. Duidelijke voorbeelden hiervan zijn de Verspronckweg-noord en de Kleverlaan ter hoogte van het sportveld. Het achterwege laten van een profielverbreding met middensteunpunt heeft in beide gevallen tot problemen en herstelwerkzaamheden geleid.	woonstraten worden sober en doelmatig ingericht. Materialisering ; 30x30 tegels in trottoir en gebakken klinkers in de rijbaan en parkeervakken. Tussen deze verkeerskundige en ruimtelijke kwaliteits wensen zit spanning. Bij de uitwerking van een voorstel van de Velsersstraat zal dit zeker een rol gaan spelen, inclusief participatie. Het HIOR gaat voor 30-km straten met busroutes 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. De Marnixstraat is in het HVVP gecategoriseerd als 30 km weg met bus. Het HIOR biedt de mogelijkheid van dit standaard uitgangspunt af te wijken (pag . 14)	
54	Tot slot Wij verwachten met deze inspraakreacties een bijdrage te leveren aan het maken van juiste en duidelijke richtlijnen voor de inrichting van wegen. Dit kan helpen bij het formuleren van heldere uitgangspunten bij herinrichtingsprojecten. Bij het opstarten van deze projecten zijn wij graag bereid hierin een rol te vervullen.	Wij waarderen uw betrokkenheid en uw inhoudelijke reactie op dit document. Voor de participatie en inspraak volgen wij het participatie en inspraakbeleid. Voor elk project wordt een participatie en inspraak plan gemaakt.	4
55	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 u voor uw ondersteuning.	5
56	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	Bij een verkeersongeval is er een rechtstreekse relatie tussen de ernst van het letsel en de massa en snelheid waarmee het autoverkeer rijdt. Hoe lager de snelheid des te minder ernstig het letsel. De gemeentelijke inzet richt zich daarom om op	5

	vraag is dan of de kwetsbare verkeersdeelnemers niet beter af zijn bij een weg die volgens de norm van 50 km/h is ingericht.	30km wegen een zo laag mogelijke snelheid te realiseren.	
57	Het is daarom te overwegen om belangrijke fietsroutes niet samen te laten 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.	In Haarlem is het door de compactheid van de stad vaak niet mogelijk om verkeer goed te scheiden. De meeste busroutes lopen vaak samen met het fietsnetwerk, zoals in het HVVP staat. In HVVP is de 30km/u met bus als aparte categorie in opgenomen. Dit past bij het profiel van een wijkontsluitingweg. Dit is geen officiële term in het duurzaam veilig beleid maar is een weg 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.	5
58	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.	Tekst is aangepast. Dit onderkennen we. Wordt in de praktijk al gehanteerd en nemen we over.	5
59	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 straatprint te voorzien om de aanwezigheid van klinkers te suggereren.	Het Hior volgt het beleid asfalt 'tenzij'. Een 'tenzij' kan bijvoorbeeld de heersende regie zijn op een gebied uit de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. Zie ook het antwoord op vraag 57.	5
60	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.	Dit komt bij het ontwerp van de openbare ruimte per project aan de orde.	5
61	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	Bedankt voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	5

	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.		
62	De Eksterlaan is in de huidige situatie in zijn geheel busroute, dus ook op het traject tussen de Vergierdeweg en de Rijksstraatweg. Graag de kaart op bladzijde 6 aanpassen	Dit is een omissie. De kaart zal hierop worden aangepast	5
63	Een personenauto is de laatste jaren breder geworden vanwege de veiligheidsvoorzieningen. Het toepassen van een parkeerstrook van slechts 1,80 meter leidt in de praktijk tot situaties waarbij de auto's voor een deel op de rijbaan staan. Dit levert gevaar op voor fietsers en risico's op schade aan de voertuigen. We adviseren in de richtlijnen altijd uit te gaan van een minimale breedte van 2,00 meter.	Tekst aangepast. Het voorstel om parkeervakken 2,00 meter breed te maken wordt overgenomen.	5
64	In de richtlijnen wordt op blz. 12 aangegeven dat de benodigde ruimte voor rijverkeer tenminste 6,60 meter dient te zijn bij tweerichtingverkeer. Dit kunnen we onderschrijven als het parkeren geheel buiten de rijbaan plaatsvindt op de hiervoor aangegeven stroken van 2,00 meter.	De fietsstroken dienen een voldoende breedtemaat te hebben, ook als daardoor de rijweg smaller is dan wenselijk. Dit wordt ondersteund door het CROW.	5
65	Op blz. 14 wordt echter bij standaardweg 50 km/h een smallere rijbaan gehanteerd van slechts 6,00 meter. Een dergelijke weg is niet geschikt voor busverkeer, de minimale breedte van de rijbaan zou ook hier 6,60 meter moeten zijn. Op blz. 15 is een smalle weg voor 50 km/h voorzien van een bredere rijbaan (tenminste 8,60 meter). Een smalle weg heeft zo een bredere rijbaan gekregen dan een standaardweg. We verzoeken u telkens uit te gaan van het minimum van 6,60 meter.	Zie antwoord op vraag 50 Tekst is aangepast. Wij hebben dit overgenomen.	5
66	Op blz. 65 wordt aangegeven dat haltes van de Zuidtangent een eigen haltebord kennen. Dit is niet het geval. De naam Zuidtangent wordt niet meer gehanteerd en ook andere lijnen (zowel R-net als overige lijnen) kennen halteborden met digitale vertrekinformatie.	Tekst is aangepast.	5

67	Op blz. 67 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.	Dank voor de opmerking. Tekst is aangepast. Er wordt opgenomen dat deze digitale halteborden worden toegepast op R-net haltes. Bij toepassing op drukke haltes die niet een R-netlijn bedienen, zal het R-net logo niet te zien zijn.	5
68	Er zijn geen ontwerprichtlijnen opgesteld ten behoeve van voetgangersoversteekplaatsen. Als er voor alle zaken ontwerprichtlijnen zijn opgesteld, raadt de Wijkraad aan dat voetgangersoversteekplaatsen ook te doen. In de praktijk wijken ze namelijk regelmatig af van wat richtlijnen voorschrijven.	Hiervoor gelden de CROW-richtlijnen.	6
69	Er zijn geen ontwerprichtlijnen opgesteld ten aanzien van halteplaatsen. Er wordt wel gesteld dat er afgeweken kan worden betreffende bushaltebordjes. Er is tijdens de informatieavond gesteld dat de politie zijn akkoord heeft gegeven op de HIOR. De Wijkraad vraagt zich af of er succesvol kan worden gehandhaafd bij afwijkende haltebordjes. Pagina 65.	De halteborden moeten voldoen aan het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Tekst is aangepast. Geactualiseerde foto's zijn geplaatst.	6
70	Waarom wil Haarlem met straatnaambordjes afwijken van de landelijke richtlijn? Ten behoeve van de herkenbaarheid en de kosten, is het raadzaam de landelijke richtlijnen te volgen. Pagina 55.	Het HIOR volgt het vastgesteld gemeentelijk beleid dat voldoet aan de wettelijke normen.	6
71	In de HIOR wordt gepleit voor het gebruik van lichtwijzers. Handwegwijzers met reflectieklasse 3 zijn vele malen goedkoper en zijn veel goedkoper in onderhoud. De Wijkraad raadt aan, handwegwijzers toe te passen. Pagina 54.	Vanwege de betere zichtbaarheid wordt op de kruisingen van de hoofdroutes gekozen voor lichtwijzers.	6
72	Tijdens de informatieavond is gesteld dat Haarlem zich aan het CROW zal houden. Tevens is gesteld dat uniformiteit verkeersveiliger zou zijn. Toch wordt er in de breedte van de fietspaden afgewerkt van de landelijke richtlijn. Dat resulteert erin dat fietsers meer ruimte krijgen dan nodig. Een ontmoeting tussen gemotoriseerd verkeer onderling, betekent dat bestuurders daarvan zich op de fietsstrook zullen moeten begeven wat juridische consequenties heeft. De automobilist en buschauffeur wordt daarmee onnodig in een hoek gedrukt, terwijl fietsers al een beschermde status genieten. De CROW-richtlijnen zijn er niet voor niets, zijn toereikend, zijn door experts opgesteld (onder andere Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zetelt in de werkgroep) en het is niet duidelijk waarom daarvan moet worden afgeweken. De Wijkraad raadt aan het CROW te volgen. Pagina 12.	De CROW-richtlijnen worden gevolgd voor de breedte van de fietspaden. Dit blijft het uitgangspunt. Waar het niet inpasbaar is, zal binnen het project maatwerk van toepassing zijn.	6

73	Tijdens de informatieavond is gesteld dat Haarlem zich aan het CROW zal houden. Tevens is gesteld dat uniformiteit verkeersveiliger zou zijn. De inritconstructies, voorgesteld in het HIOR, wijkt af van de landelijke richtlijn ten aanzien van de gekozen verhardingsstructuur en verhardingstype. Onduidelijkheid over inritconstructies kan leiden tot onveilig gedrag. De Wijkraad adviseert de landelijke richtlijn te volgen. Pagina 28 en 29.	Dit is conform het CROW.	6
74	In het HIOR wordt gesteld dat Haarlem de plaatsing van de bewegwijzering laat uitvoeren door de NBD. Om kosten te drukken adviseert de Wijkraad de plaatsing aan te besteden. Pagina 53.	Aanbestedingsbeleid valt buiten de scope van het HIOR.	6
75	Op pagina 57 wordt een afsluitpaal getoond. De Wijkraad zou hierin graag opgenomen willen zien dat het een uitneembaar exemplaar wordt, waarbij er geen obstakels (ook geen opstaande randen van minder dan 7 cm hoogte) achterblijven als de paal wordt weggenomen. Dit, om fietsers te beschermen.	Uitneembare palen blijken regelmatig te worden gestolen.	6
76	Ten aanzien van de standplaatsen voor ambulente handel en kiosken wordt gesteld dat er bij de toewijzing gelet wordt op de verkeersveiligheid en de doorloopruimte voor voetgangers. Er wordt echter niet gerept over handhaving. De Wijkraad zou graag een passage toegevoegd zien over de wijze van handhaving. Pagina 76.	Handhavingsbeleid valt buiten de scope van het HIOR.	6
77	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
78	Hoe gaat dit proces verlopen voor de HIORs Oost en Zuid-west?	Onder verwijzing naar de onderbouwing van het gekozen proces bij de tot standkoming van de Hior's Oost en Noord genoemd in de reactie op vraag 40 en in het licht van de beheersing van de planning en kosten ligt het in de lijn van verwachting dat dezelfde procedure zal worden gevolgd. De leerpunten vanuit de inspraakreacties op het HIOR Schalkwijk en Noord wordt uiteraard meegenomen.	7
79	Waarom wordt er voor ieder stadsdeel een apart HIOR gemaakt?U stelt dat er	De inrichtingskeuzes zijn gebaseerd op vastgesteld	7

	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?	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.	
80	In het HVVP is het wegnnet 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. In het HIOR worden nieuwe wegindelingen voorgesteld die afwijken van het vastgestelde beleid in het HVVP en de CROW richtlijnen. Gebiedsontsluitingswegen worden aldus het HVVP altijd voorzien van vrijliggende fietspaden, dan wel van een parallelweg (fietsstraat).	Het Hior vertaalt beleid uit o.a. het HVVP. De benamingen voor de profielen in het Hior wijken bewust af. Het Hior is geen verkeerskundig plan. Het klopt dat vrij liggende fietspaden de voorkeur genieten. Er zijn echter wegen of weggedeelten waar onvoldoende ruimte beschikbaar is om aan dit voorkeursprofiel te voldoen (b.v. Jan Gijzenkade). In dat geval wordt uitgeweken naar fietsstroken.	7
81	In het HVVP is dit al vastgelegd maar dit heeft sindsdien toch regelmatig tot discussies geleid. Wij herhalen de afspraak uit het HVVP: Fietsroutes zijn uitgevoerd in (herkenbaar) rood asfalt. Het ‘tenzij’ geldt alleen voor de historische binnenstad. Dit uitgangspunt is nogmaals bekrachtigd door motie 71 van de raad (6-11-2006). En daarna nog tweemaal, onder andere bij de vaststelling van HIOR Binnenstad. Kabels en leidingen vormen geen beletsel voor het aanbrengen van asfaltverharding (zie de uitspraak van de stadsadvocaat mbt Zijlweg, 2000). Een fietsvriendelijke klinker bestaat niet. De strengpers klinker – zo blijkt uit metingen – is maar iets beter dan de gewone klinker, en veel minder comfortabel dan asfalt. Fietsroutes voorzien van rood asfalt is essentieel voor de herkenbaarheid en veiligheid van het fietsnetwerk. U kijkt ook in het concept HIOR Noord sterk af van het HVVP. Wij vragen u het HIOR hierop aan te passen in lijn met de strekking van de moties van de gemeenteraad.	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 en de geldende regie uit de Nata Ruimtelijke Kwaliteit. Voor GOW A en B wegen is asfalt de 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. Zie reactie op vraag 2. In buitengebieden en parken kan er voor een kleur	7

		worden gekozen die beter in de context past.	
82	Het uitgangspunt van het HVVP is “dat bij kruisingen voorrang wordt gegeven aan fiets boven autoverkeer. Hiervan wordt alleen afgezien bij wegen die een belangrijke doorstroomfunctie voor het autoverkeer hebben (categorie A), dan wel wegen die een belangrijke openbaar-vervoerfunctie hebben.” De Fietzersbond vraagt u dan ook om fietsroutes in de voorrang te leggen, ook in 30 km/u gebied. Dit doet u al als de fietsroute samenvalt met een busroute, en u doet het ook al als de fietsroute is uitgevoerd als fietsstraat (‘fietzers middenop’). Er is geen reden om de voorrang niet te regelen op fietsstraten met ‘fietzers aan de zijkant’ fietsstroken.	Dit wordt per keer beoordeeld op de integrale verkeersveiligheid en ruimtelijke inpasbaarheid. In het concept fietsstraat wordt voor de fietsroute altijd in de voorrang gelegd.	7
83	"Fietsstraten zijn in Noord geen geëigend middel", staat in het concept HIOR Noord. Waarom niet? Langs de Vondelweg ligt een mooie fietsstraat. Er zijn in Haarlem-Noord veel kansen voor fietsstraten. Er is immers weinig ruimte. Een fietsstraat biedt een aantrekkelijke een comfortabele fietsroute. Als Haarlem visie en ambitie heeft om een aantrekkelijke fietsstad te worden met een hoog fietsgebruik is het essentieel om het fietsnetwerk kwalitatief te verbeteren. Onder punt 9 geven wij een aantal voorbeelden van potentiële fietsstraten.	Tekst is aangepast. Deze zin is verwijderd. Het zal worden aangepast op vastgesteld beleid.	7
84	De volgende opmerkingen maakt de Fietzersbond bij de profielen die opgenomen zijn in het richtlijnen deel van HIOR Noord. Wij verwijzen naar CROW publicaties, zoals het ASVV, de handleiding Basiskennmerken wegontwerp (categorisering en inrichting van wegen) en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer en de recent verschenen Fietsberaad-CROW publicatie over fietsstroken.	Tekst is aangepast. Deze zin is verwijderd. Het zal worden aangepast op vastgesteld beleid.	7
85	ASVV standaard maat is 3,85 m (smal) of 4,80 m (breed). Een maat iets er tussenin leidt tot problemen, zgn. ‘kritisch profiel’.	Het HIOR wijkt hiervan af, omdat de beschikbare ruimte in Haarlem veelal beperkt is. Er wordt vanuit gegaan dat tegemoet komende auto’s elkaar kunnen passeren bij zijstraten, vrije parkeerplekken etc. We zullen de maximale maatvoering voor de rijweg aanpassen van 4,20 m naar 4,80 m in de woonstraat standaard.	7
86	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 2,50 m). Daarnaast een fietsstrook van 2 meter. Zie afbeelding.	Tekst is aangepast. Schampstroken tussen fietsstroken en parkeerstroken zijn veelal niet in te passen in het krappe profiel. Bij voldoende ruimte	7

		in het profiel is een schampstrook wenselijk, dit is zullen we tekstueel opgenomen.	
87	Een rijloper van meer dan 3 m is te breed. Een dergelijk profiel met één rijloper moet duidelijk maken dat er maar één auto op kan rijden. Met een rijloper breder dan 3 m is de kans op hardrijden en afsnijden van fietsers groter. CROW-Fietsberaad adviseert een smalle rijloper, zodat het duidelijk is dat de strook maar door één auto tegelijk kan worden bereden. NB1: Fietsstroken uitvoeren in rood asfalt (zie punt 4) NB2: Ook in fietsroutes die niet samenvallen met busroutes de voorrang regelen met uitritconstructies (zie punt 5)	Profiel is aangepast. Wijkontsluitingsweg en of fietsroute.	7
88	Uitvoeren als fietsstraat met asfaltloper en rabatstroken (die tevens fungeren als schampstrook), bv zoals ventweg Vondelweg. Maat parkeervak: 2 m	Tekst is aangepast. Het voorstel om parkeervakken 2,00 meter breed te maken wordt overgenomen.	7
89	50 km/u weg standaard CROW: Schampstrook smaller dan 50 cm obstakelvrij houden.	Tekening is aangepast. Zie reactie op vraag 84.	7
90	50 km/u weg smal Dit profiel is niet conform het HVVP. Langs gebiedsontsluitingswegen is het inrichtingsvoorschrift: fietspaden.	Dit is conform basiskennmerk wegontwerp (CROW-richtlijn), van toepassing bij de minimale inrichting van een gebiedsontsluitingsweg	7
91	30 km/u wegen met verzamelfunctie Enkele jaren geleden is een bijeenkomst geweest over 'grijze wegen'. Kennisexperts van CROW en SWOV gaven aan dat 'functie, inrichting en gebruik' met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht: een verkeerskundige- en ontwerpogave dus.	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.	7
92	Een profiel met één rijstrook kan alleen in 30 km/u gebieden en bij een beperkte verkeersintensiteit. Het heeft niet onze voorkeur. Een veiliger fietsvoorziening is	Bedankt voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	7

	een fietsvoorziening náást de rijloper (bestaande uit 2 volwaardige rijstroken).		
93	Plaats bord '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
94	Aanpassing profieltypenkaart In onderstaande 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: - Herstel van een fout in wegcategorie: De Planetenlaan is aldus het HVVP een gebiedsontsluitingsweg; (her)inrichting is nodig met de aanleg van fietspaden. - Herstel fout in wegenstructuur (rondom Delftplein) - Toevoeging van bestaande fietsroutes en fietspaden zoals die opgetekend zijn in het HVVP en de SOR. - Toevoeging van nieuwe fietsverbindingen die opgetekend zijn in het HVVP, Structuurplan, de SOR en de fietsnetwerk/visie Zuid-Kennemerland (regionale samenwerking), bijvoorbeeld de snelfietsroute langs de N208 naar Velsen. - Voorstellen voor een ander wegprofiel. Toelichting bij enkele straten (+/- van zuid naar noord): (Waar 'fietsstraat' wordt genoemd bedoelen we een inrichting à la ventweg Vondelweg. Waar we '2-3- 2' inrichting noemen, bedoelen we een inrichting zoals in de figuur onder punt 7). Maerten van Heemskerkstraat Een veel gebruikte route in het verlengde van het fietspad over de Noorderbrug. Voorstel: uitvoeren als fietsstraat, rood asfalt, evt. strengpersklinker. Voorrang regelen tov de Schotersingel.	Wij hebben de kaart daar aangepast waar het vastgesteld beleid betreft. Andere wensen kunt u inbrengen op projectniveau.	7

	Van Ostadestraat-Kleverparkweg Dit is een 30 km/u weg met fietspaden. Heeft toch de allure van een verblijfsgebied. Inrichting is goed voor de verkeersveiligheid en voor de doorstroom van de bus. Velserstraat Een gelijksoortig profiel als de Van Ostadestraat-Kleverparkweg is wat ons betreft een goede oplossing met plaatsing van nieuwe bomen. Alternatief: wegingdeling 2-3-2. Kleverlaan Deels liggen er al vrijliggende fietspaden. Maak hiervan één geheel. Er is ruimte genoeg. Kloosterstraat _ Waarderpolder Deze route opgenomen in de SOR verdient een goede plek in het HIOR. Door de smalle straten een fietsstraat aanleggen. Station Bloemendaal – Stuyvesantstraat – Waarderbrug Route is opgenomen in het Structuurplan. Uitvoeren als fietsstraat. Fietsroutes langs N208 Afwisselend liggen langs de Randweg fietspaden (asfalt), dan weer stukken over parallelwegen (klinkers). Maak hier één geheel van door de parallelwegen uit te voeren als fietsstraat. Potentiële snelfietsroute F208 De route langs de N208 (IJsbaanpad, Lodewijk van Deijssellaan, Jaap Edenlaan en verder noordwaarts) heeft de potentie om een snelfietsroute te worden. Gemeente Velsen is voornemens een fietspad aan te leggen aan de westzijde van de N208 in het verlengde van de Jaap Edenlaan naar Santpoort. Deze wens is / wordt ook opgenomen in fietsnetwerk Regionale Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland.		
--	---	--	--

	Potentiële snelfietsroute IJmuiden - Waarderpolder Via station Santpoort-Zuid, het Schoterkerkpad, het fietspad door het Schoterbos, en een fietsstraat over de zuidzijde van de Jan Gijzenkade. Dit sluit aan op de Schoterbrug. Jan Gijzenkade oost Deze 50 km/u weg is flink drukker geworden. Aanbrengen van (te smalle) fietsstroken maakt de weg niet veiliger. Een fietsstraat aan de zuidzijde van de Jan Gijzenvaart biedt de mogelijkheid om aan de noordzijde één fietspad te maken aan de huizenzijde. (Model: Lange Herenvest) Marnixstraat – Mercuriusstraat Inrichten met fietsstroken (2-3-2), of (2-2½-2) zoals Italiëlaan (met klinkers in rijloper, asfalt op fietsstroken). Fietsroute in de voorrang. Planetenlaan De Planetenlaan is een 50 km/u weg. Inrichten met vrijliggende fietspaden. Het gedeelte waar het fietsverkeer over de ventweg gaat: de ventweg inrichten als fietsstraat. Willem Klooslaan Deze straat ligt in het verlengde van de A Fokkerlaan en Plesmanplein en het Noorderhoutpad door het Schoterbos. Richt de Willem Klooslaan in als fietsstraat. Generaal Spoorlaan De Generaal Spoorlaan is als fietsroute opgenomen in het HVVP. Richt deze in met fietsstroken (2-3- 2). De fietsroute in de voorrang. Eksterlaan De Eksterlaan is nu over de gehele lengte busroute geworden. De bus- en fietsroute in de voorrang leggen. Aanleg van fietsstroken.		
--	---	--	--

	Vondelweg Richt de gehele ventweg van de Vondelweg in als fietsstraat, tot aan Delftplein aan toe. Ook de Rijksstraatweg vanaf de Gerardus Vossiusstraat. Vergierdeweg De Vergierdeweg-binnen inrichten als fietsstraat.		
95	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.	Bedankt voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	7
96	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 fietser voor hem/haar fietst. ?? Plaats paaltjes onder straatverlichting ?? Plaats paaltjes alleen halverwege een fietsdoorsteek, niet direct bij een kruispunt.	Tekst is aangepast. Dit is overgenomen.	7
97	Zie CROW-Fietsberaad: KEUZESCHEMA SANERING PALEN OP FIETSPADEN http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Keuzeschema+sanering+paaltjes+op+fietspaden Een 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.	Bedankt voor uw reactie. Wij nemen hier kennis van.	7
98	Palen (verkeersborden, lantaarnpalen etc) staan op goede afstand van het fietspad. Houdt met name in bochten rekening met het feit dat een fietser	Zie reactie op vraag 95.	7

	overhelt.		
99	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. 'voorzieningenstrook': 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. Pas hierop ook het visiedeel aan, oa op pagina 12, 16, 25. "Bandenlijn zo min mogelijk onderbreken door neuzen en oren." en "Oren en neuzen alleen als ze echt nodig zijn, dus in de smallere straten of de bestaande bomen te dicht op de rijweg."	Waar neuzen en oren functioneel zijn is dit niet uitgesloten.	7
100	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
101	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
102	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 meer afstand. Pas dit voortaan in Haarlem ook toe.	Tekst is aangepast. Dit nemen we over.	7
103	Fietspaden moeten zoveel mogelijk op gelijke hoogte liggen met de naastliggende wegverharding. Stoepbanden naast het fietspad links liggen à niveau. Rechts mogen er bij de scheiding van fiets- en voetpad stoepbanden zijn	Dit doen we nu al.	7

	maar dan wel schuin en maximaal 5 cm hoog.		
104	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
105	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
106	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.	Kaart is aangepast. Dit is te veel detail en hebben we uit het HIOR gehaald.	7
107	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.	7
108	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
109	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	Op drukke fietspaden is dit mogelijk aan de orde, mits er voldoende ruimte is. Dit is maatwerk.	7

	breed (éénrichting) resp. 4 meter breed(tweerichtingen).		
110	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
111	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.	7
112	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.	7
113	Fundering van fietspaden nabij bomen moet verzaagd 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
114	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
115	Er is momenteel ook een groot tekort aan fietsparkeermogelijkheden voor bewoners in diverse buurten in Haarlem Noord. In wijken waar er nu aantoonbaar te weinig ruimte is om fietsen te stallen op eigen grond of de openbare ruimte, is behoefte aan fietskluizen en fietstrommels. Voeg die mogelijkheid toe aan het HIOR.	De gemeente stimuleert in pandige parkeergelegenheid. Fietskluizen en trommels op straat zijn een uitzonderlijk middel en worden daarom niet in het HIOR opgenomen.	7
116	HIOR Noord kent niet de mogelijkheid van fietsnietjes. Waarom niet? Bij veel Haarlemse supermarkten zijn te weinig fietsenrekken en zijn de rekken die er staan onpraktisch. Zo zou er op deze locaties gekozen kunnen worden	Bij supermarkten kan beter worden gekozen voor snel toegankelijke plekken, zoals fietsvakken en voorwielklemmen. Dit is echter maatwerk.	7

	voor fietsnietjes. Voordeel van fietsnietjes ten opzichte van de traditionele fietsklemmen is dat inladen van fietstassen makkelijker is.		
117	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 u voor uw ondersteuning.	8
118	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 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.	8
119	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 HIOR Schalkwijk staat bijvoorbeeld op blz 40 een indeling parkeervak. Graag zien we ook zo'n standaard indeling voor haltes in beide HIOR's.	Tekst is aangepast. Wij nemen een standaard halte inrichting op.	8

Insprekerslijst

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