Jaarbericht 2017 afdeling Haarlem

Januari 2018

Rechtszaken Kenaupark, Laantje van Alverna en Stephensonstraat
2017 was een turbulent jaar. In de eerste plaats omdat wij drie keer een gang naar een rechter hebben gemaakt. Het ontwerp Kenaupark is in oktober door de rechter op alle punten naar de prullenbak verwezen: onveilig voor fietsers en niet in lijn met de richtlijnen die voor de weginrichting gelden. In december heeft de gemeente een veiligheidsaudit laten verrichten bij het door de Fietsersbond aanbevolen verkeerskundig bureau DTV. Deze audit vormt de basis voor een bijgesteld ontwerp dat waarschijnlijk medio februari 2018 wordt vastgesteld. Lees de meest actuele situatie op: https://goo.gl/zYd1xg

Ook de inrichting van de Stephensonstraat kreeg onze zegen niet. De gemeente weigert het dwarsparkeren nabij de Vomar op te heffen. De 30 km-weg werd wel, in strijd met de richtlijnen, opgehoogd naar 50 km. Een dergelijke inrichting wordt nergens in Nederland toegepast, maar Haarlem zet vooral in op doorstroming van gemotoriseerd verkeer. De bezwarencommissie die onze bezwaren moest beoordelen, gaf ons geen gelijk omdat … de politie had geadviseerd dat een dergelijke inrichting veilig zou zijn. Zo oordeelde diezelfde politie ook dat het ontwerp Kenaupark veilig was. De zaak loopt nog steeds. Lees terug in de Haarlemmer Wielen 2: https://goo.gl/arXgrz

De derde rechtszaak die de Fietsersbond voerde ging over het Laantje van Alverna. Er zijn al vele zittingen geweest om de oversteek over het spoor toegankelijk te krijgen voor fietsers en voetgangers. ProRail en de bewoners van het Laantje doen er alles aan om de overgang dicht te houden. In 2018 zal duidelijk worden of het laantje weer opengaat. Lees verder op: https://goo.gl/w929bM

Werken in regie werkt niet
De relatie met de gemeente is over het algemeen moeizaam geweest. Wij vinden dat de gemeente met het nieuwe werken, het werken in regie, de regie juist is kwijtgeraakt. Marktpartijen worden ingehuurd om de gemeente te adviseren bij het inrichting van de openbare ruimte. Door de gebrekkige kennis bij de gemeente (veel ambtenaren met verkeerskundige kennis zijn afgevloeid) is het aansturen en controleren van die marktpartijen niet goed mogelijk. Dat geldt ook bij de uitvoering van projecten. Regelmatig worden trottoirbanden recht en te hoog aangelegd, fietspaden te smal uitgevoerd en/of verkeerde klinkers gebruikt. De gemeente heeft afgelopen jaar besloten met een beperkt aantal marktpartijen te gaan werken waardoor uitvoerders en ontwerpbureaus Haarlem beter leren kennen en zij minder fouten maken. Toezicht, sturing en controle blijven onvoldoende geborgd.

Vrachtverkeer
Eigen geld voor de fiets is er nog steeds niet. In de nieuwe toekomstvisie 2040 over de openbare ruimte, Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), wordt fietsers en voetgangers weliswaar een prominente plaats in de openbare ruimte toegekend, maar de opvattingen die in de projecten terug te vinden zijn, wijzen nog steeds naar meer automobiliteit. Zo mogen vrachtwagens nog steeds ongehinderd door de stad rijden. In december nam de gemeente een besluit met beperkte reikwijdte. Op de Schouwtjesbrug en de Emmabrug mogen geen vrachtwagens meer komen. De

politie heeft echter al aangegeven dat niet te gaan controleren. Op de Pijlslaan, waar enkele jaren geleden een dodelijk ongeval plaatsvond, blijft de vrachtauto gewoon rijden, terwijl een alternatieve route via de Randweg heel goed mogelijk is.

Fietsvisie
De afgelopen drie jaar schreef de Fietsersbond mee aan een nieuwe fietsvisie samen met de raadsleden in de coalitie (PvdA, CDA, GL en D66) en de ChristenUnie . De fietsvisie die op kleine onderdelen na klaar was, werd 'vergeten' en niet bij de Raad ingediend. Hoe belangrijk vinden de coalitiepartners de versterking van de fiets eigenlijk? De Raad stemde in met het uitbreiden van het aantal 50 km-wegen in Schalkwijk. De bewoners van de Engelandlaan zijn in actie gekomen om deze straat te behouden voor een 30 km-regiem. Wanneer gaan bestuur en politiek om: de stad hoort toe aan voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer is er te gast en zal zich dienovereenkomstig dienen te gedragen met een snelheid van 30 km (met enkele uitzonderingen) zoals dat Amsterdam, Den Haag en Utrecht nu al aan het doen zijn.

Structuurvisie Openbare Ruimte
De afgelopen jaren heeft de gemeente Haarlem gewerkt aan de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). Dit document moet de basis gaan vormen voor het beleid van de komende decennia. De afgelopen twee jaar heeft de Fietsersbond een aantal keer gesproken met het projectteam, en daarbij veel input geleverd.
De SOR zet de voetganger op 1, de fiets op 2, het OV op 3 en de auto op 4. Er komt een ring rondom het centrum die het fietsverkeer moet afwikkelen. Het hart van de stad komt de voetganger in beginsel toe. Het Kennemerplein gaat dicht voor auto's; er komt een Mariatunnel vanaf de Schipholweg naar het westen van Haarlem/Heemstede. Maatregelen die er waarschijnlijk niet zullen komen. Maar misschien levert het op dat er in Haarlem minder in automobiliteit en meer in fietsmobiliteit gedacht gaat worden.
De SOR bevat een kaart met het (gewenste) fietsnetwerk, deze kaart is voor ons uiteraard zeer belangrijk. Helaas krijgen de fietsroutes langs hoofdwegen de meeste prioriteit. De ervaring leert dat het in de praktijk juist zeer moeilijk is fietsers op hoofdwegen prioriteit te geven. Bovendien zijn het meestal niet de meest prettige fietsroutes (druk, vies, veel verkeerslichten). We hebben gepleit om juist in te zetten op ontvlochten fietsroutes, dus weg van de hoofdwegen maar door woonstraten of over solitaire fietspaden. Dit is uiteindelijk overgenomen, in de onlangs door de gemeenteraad aangenomen SOR is veel aandacht voor ontvlochten fietsroutes.

Dolhuysbrug
Dit jaar heeft de gemeente het plan voor de Dolhuysbrug weer uit de ijskast gehaald. Deze brug moet de schakel gaan vormen tussen de Schoterweg in Noord en de Rode Loper (Kruisweg) in het centrum. Deze route is korter dan de huidige over het Frans Halsplein en Kennemerplein. Veel belangrijker is echter dat het drukke kruispunt op het Kennemerplein omzeild wordt. In de spits is hier regelmatig sprake van fietsfiles. Omdat hier ook veel auto's en bussen rijden is dit probleem niet te verhelpen. Ook het eerste, smalle, deel van de Schoterweg vormt een flessenhals. Vlak voor en na het begin van de Cronjéstraat is er geen enkele ruimte om het smalle fietspad te verbreden zonder dat dit ten koste gaat van de toch al smalle trottoirs. De Dolhuysbrug lost al deze problemen in één klap op. De oversteek met verkeerslichten van/naar de Kruisweg zal druk blijven, maar hier is meer groentijd te realiseren dan op het Kennemerplein. Bovendien zullen fietsers beter doorstromen door een betere opstelpositie, haaks op de weg.
Er zijn ook tegenstanders van de brug. Met name buurtbewoners vinden de brug een aantasting van het groen en de leefbaarheid.
De politiek is zeer verdeeld. Een onderzoek naar de brug kreeg enkel een meerderheid nadat de wethouder had beloofd óók het opwaarderen van de huidige route te onderzoeken. Wij zullen blijven strijden voor de aanleg van de brug omdat de enige manier is waarop de voor te verwachten

verdubbeling van het aantal fietsers in 2030 een oplossing wordt gevonden. We moeten toekomstgericht denken en werken.
Lees verder op de site: https://goo.gl/GLe4Jv

Houtplein
Ondanks het feit dat de fiets een hogere plaats krijgt in de SOR, werd er in september door het college het oude plan om het Houtplein her in te richten van stal gehaald. Het plan voorzag in een tweerichtingen fietspad aan de westkant van het plein. Aan die zijde rijden dagelijks 1000 bussen van en naar de Tempeliersstraat. De hoofdfietsroute zou onderbroken worden: de bus krijgt prioriteit, verkeerslichten halen de fiets uit de voorrang. Tienduizend fietsers zouden in een veel slechtere positie terecht komen: geen fietsverkeer voor het provinciehuis, veel onnodige oversteekbewegingen en lange wachttijden voor fietsers die de Tempelierstraat oversteken. Het plan is in oktober door de Raad naar de prullenbak verwezen. Er wordt nu gewerkt aan een nieuw ontwerp.

Fietsparkeren
Het fietsparkeren in Haarlem blijft een zorgenkindje. Op het Stationsplein is een regiem ingesteld dat fietsers dwingt hun fiets in de officiële stallingen te parkeren. De handhaving is effectief, soms iets te rigide, maar het beoogde resultaat wordt bereikt. For the time being, want het fietsparkeren groeit, ook op het Stationsplein en de tekorten aan fietsparkeerplaatsen nemen toe. Nieuwe maatregelen zijn nodig, niet alleen voor de fietser die met bus of trein vanaf het Stationsplein verder wil reizen, maar ook voor bezoekers aan de binnenstad. De afgelopen jaren werd gewerkt met een fietsparkeerbudget van € 50.000 op jaarbasis. Daar los je de tekorten niet mee op. Met dat budget zijn de afgelopen 4 jaar kleine verbeteringen gerealiseerd. Er moet groter gedacht worden om echt iets te doen aan het groeiend fietsgebruik en de stallingsbehoefte.
Een voorstel aan de Raad om een ondergrondse fietsenkelder op de Botermarkt te bouwen, werd afgeschoten: te duur. Rondom het Verwulft zal er de komende jaren weinig veranderen.
Er liggen nieuwe kansen op de Nieuwe Groenmarkt. Dit gebied wordt het komende jaar heringericht. Er ligt zelfs een plan om er een ondergrondse fietsenkelder aan te leggen. Wij pleiten ervoor een stallingsbehoefte van 500 fietsen in het ontwerp mee te faciliteren. De Fietsersbond wil op korte termijn concrete maatregelen en is niet geporteerd van een ondergrondse waarvan de aanleg duur is en politiek gezien zeer twijfelachtig.

Fietssnelweg Haarlem – Amsterdam
Het budget is beschikbaar. Dit betekent dat plannen uitgevoerd kunnen worden. In 2017 is de fietsoversteek over de Prins Bernardlaan gereed gekomen. Wat nog overblijft is een verbetering van de route tussen de oversteek en station Haarlemmerliede Spaarnwoude. Het zwaartepunt ligt op dit moment in de gemeente Haarlemmerliede. Hierbij worden vooral wat kruisingen aangepakt zoals de kruising bij de Zoete Inval. Daarnaast wordt de ventweg van de N200 opnieuw ingericht. Hierbij is het helaas niet mogelijk een geheel vrijliggend fietspad te realiseren.
Op dit moment wordt nog gestudeerd op de kruising met de toe- en uitrit van het toekomstige Outletcentrum.

Fietspad N208
De provincie Noord-Holland gaat langs de Westelijke Randweg (N208), tussen de Parnassiakade en de Claus Sluterweg, een nieuw fietspad aanleggen met een aftakking naar de Heemsteedse wijk Vogelpark. Het is een ontbrekende schakel in het regionale fietspadennetwerk. De gemeentes Bloemendaal, Haarlem en Heemstede hebben met de provincie Noord-Holland overeenstemming bereikt over het tracé. Het fietspad begint op de Parnassiakade bij het voetgangerstunneltje. De omstreden brug over de Houtvaart is daarmee vervallen. Vanaf de Leidsevaartweg gaat het fietspad over de bestaande brug over de Leidsevaart, door de berm van de N208, naar de Claus Sluterweg. Al meer dan tien jaar zet de Fietsersbond zich in voor de aanleg van dit fietspad. Volgens de planning zou het medio 2019 zijn beslag krijgen.

Een uitstekend plan die vooral scholieren een veilige route naar het Coornhert oplevert, en fietsers vanuit Haarlem Zuidwest een veel betere aansluiting geeft op het station Heemstede-Aerdenhout.

EasyPath Rijksstraatweg
Wortelopdruk van bomen die naast een fietspad staan, kan schade aan het wegdek veroorzaken. Het fietspad wordt hobbelig en soms gevaarlijk; je kunt er lelijk onderuit gaan. Groeiende wortels zijn oersterk en het maakt niet uit of het om een geasfalteerd of een tegelfietspad gaat. De wortels zullen in het ene geval het asfalt openscheuren en in het andere geval de tegels optillen. Wortels groeien automatisch naar het wegdek toe omdat daar vocht te vinden is. De fietspaden langs de Rijksstraatweg zijn in slechte staat door wortelopdruk van bomen.
De gemeente Haarlem gaat hier nu een proef doen met het systeem van 'Easypath', aangedragen door de Fietsersbond. In december is tussen Korteweg en Ambachtstraat een Easypathstrook aangelegd die bestaat uit 14 cm dikke gekoppelde prefab betonelementen. Die is ongevoelig voor wortelopdruk door de onderlinge koppeling en de hoge kwaliteit gewapend beton. De wortels zullen doorgroeien in een richting waar dit wel gaat. Als de proef slaagt, kan 'Easypath' overal in Haarlem uitgerold worden waar fietsers en bomen 'elkaar in de weg zitten'.

Oversteek Schipholweg
Na een noodlottig ongeval op de fietsoversteek nabij het Haarlem college is, pleitten de wijkraden voor het opheffen van deze oversteek. Dit zou mogelijk zijn als het fietspad tussen de school en de Amerikaweg gereed is. Tot die tijd wordt de oversteek gehandhaafd.
Vervolgens is opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de veiligheid van deze oversteek. In dit onderzoek is geconstateerd dat het ongeval te wijten is aan een menselijke fout. Er zijn een aantal opties aangedragen om de oversteek veiliger te maken. Vooralsnog wordt gedacht aan een aantal eenvoudige aanpassingen die de zichtbaarheid van de oversteek vergroten. Na het gereed komen van het fietspad kan beslist worden over het handhaven dan wel verwijderen van de oversteek. Ook als de oversteek verwijderd zal het helaas niet voorkomen kunnen worden dat er toch overgestoken gaat worden.

Harmenjansweg
Zodra de bouw van het Scheepmakerskwartier is afgerond (naar verwachting in 2019/2020) wordt gestart met de herinrichting van de Harmenjansweg. Deze weg vormt een korte en autoluwe schakel tussen het centrum en de Sportheldenbuurt en ook, zodra de Industriehavenbrug gereed is (medio 2018), tussen het centrum en een deel van de Waarderpolder. Het was dan ook een wens van de gemeente om de Harmenjansweg als fietsstraat in te richten. De wijkraad en bewoners van de Harmenjansweg steunden deze wens. De Fietsersbond uiteraard ook.
Helaas wordt de fietsstraat wel in klinkers uitgevoerd. Asfalt fietst, vergeleken met klinkers, veel comfortabeler, vergt minder onderhoud en beperkt trillingen voor bewoners. Ondanks deze voordelen waren de wijkraad en bewoners fel tegen asfalt. Ook de gemeente stuurde aan op klinkers, hoewel het beleid asfalt voorschrijft. Als compromis is nu gekozen voor een inrichting met strengpersklinkers. Dat zijn de meest comfortabele klinkers die verkrijgbaar zijn. Toch zullen ook deze klinkers na verloop van tijd verzakken. We gaan ervan uit dat de gemeente bereid is om toekomstige verzakkingen te laten repareren.

Mark Hunting
Rob Stuip
René Rood