

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. D. Bouwmeester
Telefoon 5115140 E-mail: dbouwmeester@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2010/44371
Te kopiëren: A en B
B & W-vergadering van 23 maart 2010

Onderwerp

Vaststellen definitief ontwerp (DO)Plesmanlaan

DOEL: Besluiten

- Het college is bevoegd een definitief ontwerp (DO) vast te stellen en in te stemmen met de in deze nota genoemde investeringen, voor het uitvoeringsjaar 2010. Dit geldt voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.
- Het college stuurt het besluit ter informatie naar de commissie Beheer om de raad op de hoogte te brengen hoe de investering wordt uitgevoerd (protocol actieve informatieplicht, artikel 4 lid 1).

B&W

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp Plesmanlaan vast.
2. Het besluit heeft geen budgettaire consequenties; de exploitatiekosten (€ 390.000,-) van het voorstel zijn al geraamd in de begroting.
3. De investeringskosten van het besluit bedragen € 610.000,-. De kredieten zijn geraamd als investeringsposten 62.51a, 63.19 b en 65.07. Deze kredieten zijn beschikbaar gesteld als routine-investering.
4. De buurtbewoners, wijkraad Sinnevelt en de fietserbond ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd naar de commissie Beheer.

Collegebesluit

Onderwerp: Vaststellen definitief ontwerp (DO) Plesmanlaan

Reg. Nummer: 2010/44371

1 Inleiding

In het Meerjarenprogramma (MJP) 2010-2014 (2009/006431) is het onderhoud van de Plesmanlaan opgenomen.

De verharding van de Plesmanlaan is van slechte kwaliteit en is aan groot onderhoud toe. Om verkeersonveilige situaties te voorkomen zal er op korte termijn onderhoud gepleegd gaan worden. Wegens het wijzigen van het rijbaanprofiel is er gekozen om de rijbaan te reconstrueren inclusief het vernieuwen van de rioleringen en drainage. Vanuit “werk met werk maken” is er besloten om het aanliggende gedeelte van de Plesmanlaan, vanaf Willem Klooslaan tot aan de Falklandstraat, te voorzien van het nieuwe profiel. Om zodoende een eenduidige wegbeeld te verkrijgen.

2 Besluitpunten college

1. Het college stelt op basis van de resultaten uit de inspraak het definitief ontwerp Plesmanlaan vast.
2. Het besluit heeft geen budgettaire consequenties; de exploitatiekosten (€ 390.000,-) van het voorstel zijn al geraamd in de begroting.
3. De investeringskosten van het besluit bedragen € 610.000,-. De kredieten zijn geraamd als investeringsposten 62.51a, 63.19 b en 65.07. Deze kredieten zijn beschikbaar gesteld als routine-investering.
4. De buurtbewoners, wijkraad Sinnevelt en de fietserbond ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd naar de commissie Beheer.

3 Beoogd resultaat

De integrale aanpak bij de herinrichting van de Plesmanlaan draagt bij aan het inlopen van achterstallig onderhoud en het realiseren van een duurzame openbare ruimte waarmee de totale beheersbaarheid, verkeersveiligheid, beeldkwaliteit en belevingswaarden worden verbeterd.

Met het aanbrengen van het nieuwe wegprofiel wordt uitvoering gegeven aan het Haarlemse verkeer- en vervoersplan (HVVP).

De Plesmanlaan is een rijbaan waarvan meerdere verkeersstromen gebruik maken, waaronder bus, auto en fietsers. Het uitvoeren van de reconstructie levert een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid van de Plesmanlaan. Tevens vind er een toename plaats van de parkeercapaciteit.

4 Argumenten

(de nummering verwijst naar de nummering van de besluitpunten)

1.1 Aan de huidige rijbaan moet groot onderhoud plaats vinden

De huidige rijbaan een grote behoefte heeft aan groot onderhoud, om zodoende een veilige rijbaan aan te brengen.

1.2 De huidige rijbaan gereconstrueerd moet worden

De reconstructie van de rijbaan een duidelijk beeld geeft van de verschillende verkeersstromen.

1.3 De parkeercapaciteit vergroot wordt

De nieuwe wegingdeling zorgt voor meer parkeercapaciteit in de Plesmanlaan.

4.1 Over de inrichting van de Plesmanlaan is met de buurt, belanghebbenden en insprekers afgestemd

Het participatie traject heeft plaats gevonden met diverse belanghebbende, waaronder wijkraad Sinnevelt, Fietersbond, vertegenwoordiging winkeliers, politie, Schoterhof. Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp (VO). Belanghebbende konden tussen 25 november 2009 en 6 januari 2010 een reactie op het VO insturen. Een aantal ontvangen reacties zijn verwerkt in het DO, zie bijlage B voor een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en antwoorden.

Communicatie:

Voorafgaand aan de uitvoeringsfase zal communicatie plaatsvinden. Het accent ligt daarbij op de informatieverstrekking. Bij de uitvoering wordt extra aandacht besteed aan de bereikbaarheid, de omleidingsroute voor lokaal verkeer en de tijdsduur van de werkzaamheden.

Bij de technische uitwerking van het plan (bestek) wordt ook een communicatieplan, overeenkomstig de 'Communicatie matrix' uitgewerkt.

Financiële paragraaf

De kosten van dit besluit worden gedekt uit de volgende posten:

DEKKING ⁽¹⁾	2010	
Openbare verlichting (IP 62.51a)	45.000	
Riolering, vervangen (IP 63.19 b)	550.000	
Openbaar Groen (IP 65.07)	15.000	
Subtotaal investeringen (IP)		610.000
Groot onderhoud gesloten verharding (GOGV)	375.000	
Intensivering openbare ruimte (IOR)	15.000	
Subtotaal exploitatie (EP)		390.000
Totaal		1.000.000

(1) Alle bedragen in Euro's (€)

Aanbesteding en planning:

De aanbesteding wordt conform het gemeentelijke beleid uitgevoerd.

5 Kanttekeningen

(de nummering verwijst naar de nummering van de besluitpunten)

1.1 Het uitzicht wordt gehinderd

Uitzicht op het Plesmanplein wordt gehinderd door de extra parkeerplaatsen.

1.2 Een kruising wordt als onveilig ervaren

De Kruising van de Plesmanlaan met Albert Verweijlaan wordt als onveilig ervaren.

6 Uitvoering

Met deze college nota wordt de ontwerpfase van het project Plesmanlaan afgerond. Het project wordt vanaf dit besluit in de voorbereiding gebracht, waarin een bestek gemaakt zal worden. Na de aanbesteding en gunning, 2^e kwartaal 2010, kan de uitvoering plaats vinden.

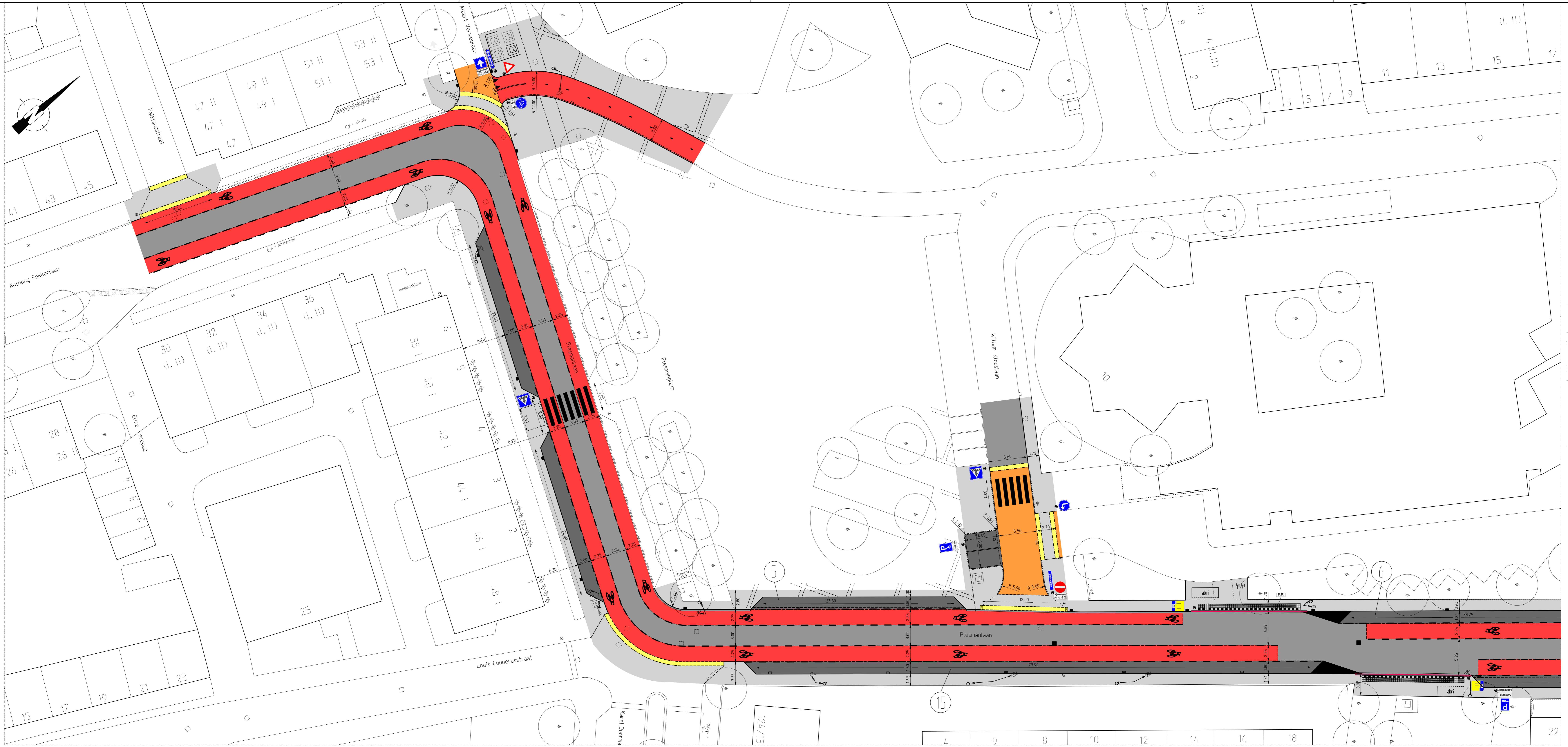
7 Bijlagen

- A. *Definitief ontwerp van de Plesmanlaan (tekeningnummer), d.d. 09-02-2010*
- B. *Beantwoording inspraakreacties VO Plesmanlaan, d.d. 08-02-2010*

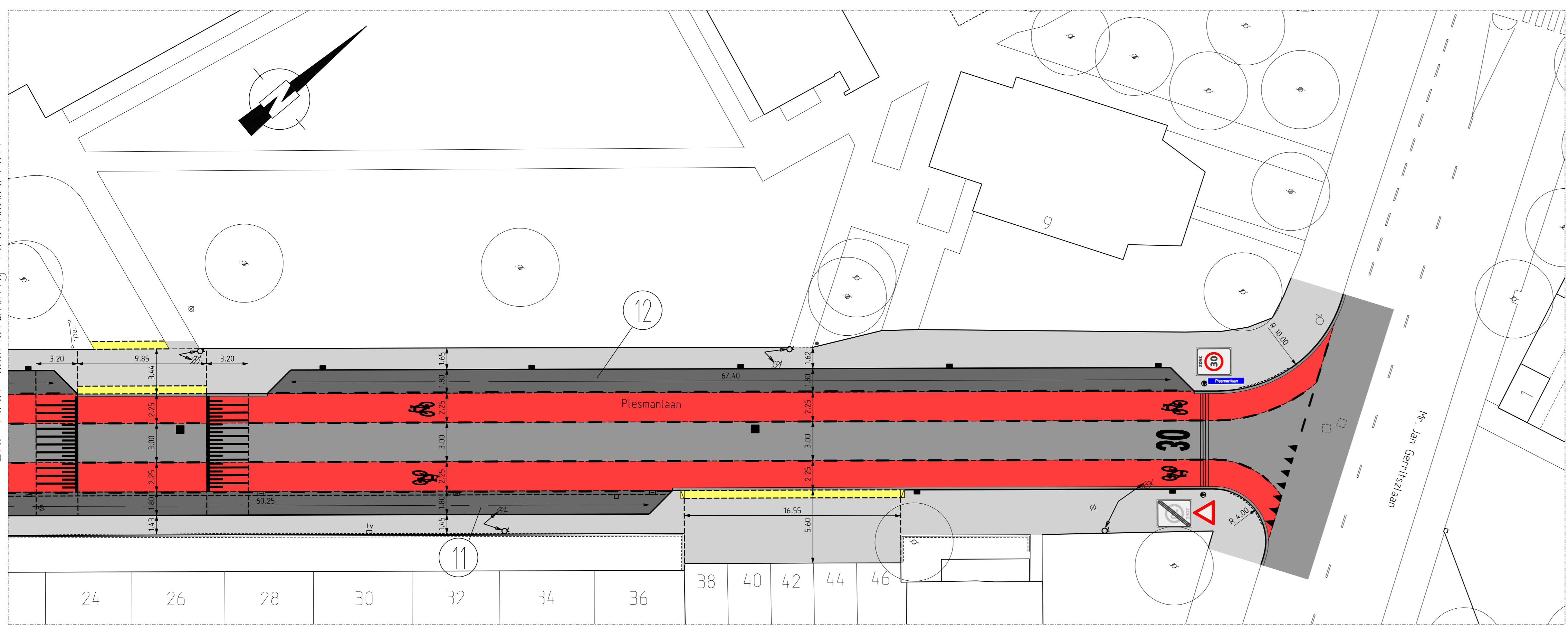
Het college van burgemeester en wethouders

de secretaris

de burgemeester



zie voor aansluiting links onder



zie voor aansluiting rechtsboven

LEGENDA

- Rijweg asfalt zwart
- fietspad asfalt rood
- Parkeervakken betonstraatstenen keiformaat grijs
- Zijstraten straatbakstenen rood
- Drempelconstructies straatbakstenen geel
- Voetpad betontegels 300x300 mm
- Verplaatsen lichtmast
- 5 Aantal parkeerplaatsen

Opmerking
Maten in meters

GEMEENTE HAARLEM		get. gec. datum
Project: Herinrichting Plesmanlaan		
Onderwerp: Definitief Ontwerp		
datum: 22 februari 2010	opdrachtgever: SO / PM	tekeningen: wijziging:
schaal: 1:200	getekend:	gecontroleerd:
formaat: A0	tekening:	01
tekening: 2010/...	Pagina: 1 van 1	Ingenieursbureau Haarlem



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

Inspraakbijeenkomst:

Datum: 15 december 2009

Locatie: Zorgcentrum Nieuw Delftweide, Haarlem

Vraag	Antwoord gemeente	Inspreker
De Plesmanlaan wordt een 30km gebied. Hoe en waar wordt dit aangegeven? Waar zijn de 30km poorten?	De wijk Sinnevelt wordt vooruitlopend op de uitvoering van het werk Plesmanlaan als 30 Km/h gebied ingesteld. De grenzen voor het 30 km/h gebied zijn de doorgaande routes Orionweg/Planetenlaan/Mr. Jan Gerritszlaan waar de rijsnelheid van 50 km/h blijft gelden. Het begin en einde van de 30km/h zone wordt aangegeven door poorten, bestaand uit een dubbele belijning op de rijweg met daarachter in thermoplast met grote cijfers 30. Bovendien wordt er in het verlengde van de belijning bebording geplaatst met 30km/h zone.	1
Waar worden de noodzakelijke snelheidsremmers voor het 30km gebied aangebracht?	De noodzakelijke snelheidsremmers in het ontwerp Plesmanlaan bestaan uit de bochten en toegevoegde verkeersdrempel ter hoogte van de Plesmanlaan huisnummer 24.	1
De indeling fietsstrook-rijloper-fietsstrook (2/3,5/2m) leidt tot een te hoge snelheid van automobilisten. Kies voor een inrichting als de Engelandlaan (2/3/2 m) met meer snelheidsremmers. Zonder snelheidsremmers ontstaat een handhavingsprobleem.	De breedte van de rijweg wordt op basis van de CROW-richtlijnen aangepast. De rijwegbreedte wordt teruggebracht naar 3,0 meter. De vrijkomende breedte (0,50 m) wordt toegevoegd aan de beide fietsstroken (deze worden elk met 0,25 m verbreed).	1
De maat van het parkeervak en fietsstrook hoort, aldus het CROW, minstens 4 meter te zijn. Maak dus de rijloper 0,5m smaller en parkeervakken 0.25m dieper.	De breedte van de rijweg wordt op basis van de CROW richtlijnen aangepast. De rijwegbreedte wordt teruggebracht naar 3,0 meter. De vrijkomende breedte (0,50 m) wordt toegevoegd aan de beide fietsstroken (worden elk met 0,25 m verbreed).	1
Fiets symbolen aanbrengen op de fietsstroken vergroten de duidelijkheid.	De fiets figuraties worden toegevoegd aan het ontwerp conform de geldende richtlijnen.	1
De bushavens zijn veel langer getekend dan nodig is. Als voorbeeld de Engelandlaan: voor één buslengte is een uitsparing gemaakt in de fietsstrook. Overigens zien wij liever dat het rode asfalt wordt doorgetrokken met ter plaatse een fietssuggestiestrook (=zonder symbool), daar mag de bus wel overheen rijden.	Alle nieuwe bushaltes in Haarlem worden aangelegd volgens de aanbevelingen van het CROW, zoals overeengekomen met Connexxion. Voor het onderbreken van het rode asfalt is gekozen als attentie voor de fietsers.	1



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

De slingerbeweging in de straat is gevaarlijk voor fietsers: kans op afsnijden, juist ook door de bus die daar moet halteren. Bovendien levert deze slinger geen snelheidsremming op.	De slinger in de weg-as is een direct gevolg van het verspringen van de erfgrenzen samen met de parkeer behoefte aan de huizenzijde van het Plesmanplein. De slinger kan op 2 manieren opgelost worden. Door de aankoop van tuingrond door de gemeente, maar hiervoor zijn geen middelen beschikbaar. Door het laten vervallen van de parkeerplaatsen (15 stuks) voor Plesmanlaan huisno. 4 t/m 18, maar hiervoor is geen draagvlak omdat er al een parkeertekort is op de Plesmanlaan.	1
De bocht Plesmanplein-A. Fokkerlaan is erg ongelukkig ontworpen. Hoe komen fietsers veilig naar het fietspad over het Plesmanplein? Maak een kruispuntplateau waarin de voorrang niet geregeld wordt, zoals dat hoort in een 30 km gebied.	Het aanbrengen van een verhoogd kruisvlak past niet in het wegbeeld van de weggebruiker en de busroute. Er is daarom gekozen voor het doortrekken van het trottoirs bij de Albert Verweijlaan en het verleggen van het fietspad over het Plesmanplein naar de Albert Verweijlaan (achter de drempel). Dit maakt de kruising overzichtelijker. Fietsers moeten nu afslaan naar de Albert Verweijlaan in plaats van rechtdoor de kruising oversteken. Doordat de Plesmanlaan aantrekkelijker gemaakt wordt voor fietsers zal de fietser bovendien eerder kiezen voor de doorgaande route over de Plesmanlaan waardoor de fietsintensiteit over het Plesmanplein zal verminderen hetgeen de veiligheid weer ten goede komt.	1
Maak van de Antonie Fokkerlaan een voorrangsweg.	De Anthony Fokkerlaan valt buiten de werkgrenzen van het ontwerp Plesmanlaan. Het is ook de wens van de gemeente om de gehele route tot aan de Orionweg eenduidig uit te voeren, maar hiervoor zijn op dit moment geen middelen voorhanden. De gekozen oplossing op het ontwerp sluit aan bij het beleid voor de doorgaande route Anthony Fokkerlaan / Plesmanplein / Plesmanlaan.	2
Laat het zebrapad van het plein naar de drogist bestaan.	De voetgangers oversteek voor de winkels Plesmanplein wordt gehandhaafd.	2, 3
Maak een zebrapad in de Plesmanlaan bij de bushaltes.	De combinatie van zebrapad met bushalte geeft een schijn veiligheid en voldoet niet aan de landelijke richtlijnen i.v.m. het vrije zicht van de voetganger en automobilist. Om de snelheid van het verkeer te remmen wordt er ter hoogte van de Plesmanlaan nummer 24 een verkeersdrempel toegevoegd aan het ontwerp.	2
Laat het zebrapad bij de uitgang Schoterhof naar het plein bestaan.	De bestaande voetgangers oversteek voor Schoterhof wordt gehandhaafd.	2
Haal het fietspad over het Plesmanplein weer helemaal weg. Bij het verleggen wordt het oversteken van de kruising niet veel veiliger.	Het fietspad over het Plesmanplein is mede aangelegd ter voorkoming van illegaal fietsen over het plein. Door het weghalen van het fietspad wordt de veiligheid op het plein niet verbeterd.	2, 3
Onzinnig en onnadenkend.	Het beleid en de geldende nationale richtlijnen zijn gevolgd bij het maken van het ontwerp voor de Plesmanlaan, wij hopen dat de motivatie van de gemeente welke ten grondslag ligt aan het ontwerp in deze inspraakreactie duidelijk verwoord is.	3
Graag VOP behouden bij winkels/plein en een VOP plaatsen bij bushaltes Schoterhof en Schoterhofplein.	De bestaande voetgangers oversteken (zebra's) voor Schoterhof en de winkels Plesmanplein worden beide gehandhaafd. De combinatie van zebrapad met bushalte	3



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

<p>Veel mensen vertrouwen er op dat ze op die wijze veilig over kunnen steken.</p>	<p>geeft een schijn veiligheid en voldoet niet aan de landelijke richtlijnen i.v.m. het vrije zicht van de voetganger en automobilist. Om de snelheid van het verkeer te remmen wordt er ter hoogte van de Plesmanlaan nummer 24 een verkeersdrempel toegevoegd aan het ontwerp.</p>	
<p>De kruising fietspad met J. Perklaan-Plesmanplein is gevaarlijk.</p>	<p>De kruising valt buiten het plangebied. De ongevallencijfers voor het kruispunt tonen niet aan dat deze kruising een aandachtspunt is.</p>	3
<p>Het fietspad wordt ook gebruikt door brommers die daar geen gebruik van mogen maken en dan tevens doorrijden tegen de richting in door de Willem Klooslaan.</p>	<p>Door het aanpassen van de kruising, met een doorgetrokken voetpad en het verleggen van de aansluiting van het fietspad moet men snelheid terugnemen en wordt de route minder aantrekkelijk voor bromfietzers.</p>	3
<p>Interessant plan, mooi plan, goed voor de fietsers.</p>	<p>De gemeente is blij met de positieve reacties op het plan.</p>	4, 5
<p>Bushaltes ter hoogte van het Schoterhof voorzien van een zebrapad/oversteekplaats. Parkeren zal ook op verdrijvingsvlakken plaatsvinden, gebeurt nu ook al bij het huidige vlak bij de bushalte naast de vuilcontainer.</p>	<p>De combinatie van Zebrapad met bushalte geeft een schijn veiligheid en voldoet niet aan de landelijke richtlijnen i.v.m. het vrije zicht van de voetganger en automobilist. Om de snelheid van het verkeer te remmen wordt er ter hoogte van de Plesmanlaan nummer 24 een verkeersdrempel toegevoegd aan het ontwerp. Het parkeren op het verdrijvingvlak is niet toegestaan. Doordat er meer parkeerruimte gerealiseerd wordt zal illegaal parkeren (ook op het verdrijvingvlak) naar verwachting afnemen.</p>	4
<p>Ingang Albert Verweijlaan iets verder aanpassen (zie mijn tekening)</p>	<p>Wij delen uw wens om illegaal gebruik van het plein door brommers/scooters en fietsers te voorkomen, maar het verlengen van de bandenlijn zoals aangegeven op de hiernaast geschetste oplossing is niet mogelijk binnen de geldende richtlijnen, omdat het doorgetrokken voetpad (op de drempel) altijd op gelijk niveau moet aansluiten met het plein. Bovendien beperkt de hoge stoeprand de toegankelijkheid van de Albert Verweijlaan voor zwaar verkeer wegens de krappere bochtstralen.</p>	4



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

Hou rekening met de breedte van de huidige auto's, deze zijn tegenwoordig groter en breder terwijl parkeervakken niet zijn meegegroeid.	De langs parkeerplaatsen worden aangelegd volgens de landelijk geldende richtlijnen.	4
Vanaf de mr. Den Gerritzlaan tot en met de Falklandstraat is voorrangskruising, daarna (richting zuid) heeft rechts weer voorrang. Of doortrekken van de hele situatie tot de Orionweg, of middels verkeersbesluit de kruising A. Fokkerlaan/H. Gortershof/H. Swartstraat aanpassen.	Het is ook de wens van de gemeente om de gehele route tot aan de Orionweg eenduidig uit te voeren, maar hiervoor zijn op dit moment geen middelen voorhanden. De gekozen oplossing op het ontwerp sluit aan bij het beleid voor de doorgaande route Anthony Fokkerlaan / Plesmanplein / Plesmanlaan.	5
We hebben bezwaar tegen het voorstel om 5 parkeerplaatsen tegenover nrs. 4/6 op de Plesmanlaan / Plesmanplein. Het parkeerprobleem zal hier nl. niet mee worden opgelost omdat personeel van Schoterhof overdag de plekken zullen bezetten. 's Avonds is er nu ook al geen parkeerprobleem. Wij willen graag het uitzicht op de bloembakken en het plein houden.	Uit de parkeertellingen blijkt dat er op de Plesmanlaan een tekort is aan parkeervakken, waardoor er illegaal geparkeerd wordt. Door de aanleg van de extra parkeervakken wordt fout parkeren en verkeersonveiligheid zoveel als mogelijk voorkomen. De extra parkeervakken zijn openbaar en zijn nodig om de parkeerdruk te verlichten. Bovendien zal door de vergroting van de parkeercapaciteit de uitwisselbaarheid vergroot worden.	6 (met handtekeninglijst)
Waarom wordt een stuk van het Plesmanplein opgeofferd voor het parkeren van personeel van Schoterhof? We hebben zelf nauwelijks parkeerruimte. Laten ze parkeerruimte op hun eigen terrein aanleggen, bijvoorbeeld in de grote tuin aan de Plesmanlaan. Door de vele activiteiten in Schoterhof worden de bewoners van de Plesmanlaan belast met een groot parkeerprobleem, en het Schoterhof biedt zelf geen enkele oplossing.	Uit de parkeertellingen blijkt dat er op de Plesmanlaan een tekort is aan parkeervakken, waardoor er illegaal geparkeerd wordt. Door de aanleg van de extra parkeervakken wordt fout parkeren en verkeersonveiligheid zoveel als mogelijk voorkomen. De extra parkeervakken zijn openbaar (niet exclusief voor Schoterhof) en zijn nodig om de parkeerdruk te verlichten. Bovendien zal door de vergroting van de parkeercapaciteit de uitwisselbaarheid vergroot worden.	6 (met handtekeninglijst)
Volgens de tekening worden naast de parkeerplaatsen ook fietspaden aan beide kanten aangelegd. Hierdoor ontstaat een gevaarlijke situatie, de bussen kunnen elkaar niet meer passeren en ook het inparkeren wordt een probleem omdat de weg te smal wordt.	Voertuigen die elkaar tegemoet rijden moeten uitwijken naar de fietsstroken (waar ze te gast zijn) en hun snelheid aanpassen aan de fietsers. De landelijke ervaring leert dat bij de gekozen oplossing de snelheid van het verkeer vermindert en de verkeersveiligheid toeneemt.	6 (met handtekeninglijst)
Op het ontwerp staan een aantal kruisingen die uitgevoerd zijn met uitritconstructies, maar de uitritten voldoen zo op het oog niet aan de eisen. Het ontwerp moet worden aangepast of er moeten borden worden geplaatst.	De in/uitritconstructies worden uitgevoerd als doorlopend trottoir volgens de geldende richtlijnen. Hierdoor heeft de doorgaande route voorrang op de zijstraten. In Haarlem wordt een variant toegepast waarbij voorrangsblokken worden vervangen door een doorlopend trottoir en de helling bestraat met gele keifmaatklinkers.	7
Er wordt een weg aangelegd volgens de 50 km norm, maar er wordt 30 km ingesteld. De wegbeheerder zal	Door het toevoegen van enkele verkeersremmende wijzigingen aan het ontwerp (rijweg versmallen naar 3,00 m, verkeerdrempel toegevoegd bij Plesmanlaan	7



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

de maximum snelheid op een weg aan moeten passen naar de aard en inrichting van de weg. Als de V85 te hoog is, zijn er onvoldoende maatregelen genomen. Let op: als 1 weg binnen een zone niet voldoet, dan vervalt de handhaving op snelheid in de gehele zone!	huisnummer 24) wordt hard rijden zoveel mogelijk ontmoedigd. Bij de gekozen oplossing is ook gekeken naar de eisen die gelden voor het comfort van de busroute.	
Aangezien een 30 km zone gecreëerd gaat worden, is het noodzakelijk de aansluiting met de Mr.J.G.laan óf als uitritconstructie aan te leggen, óf een poort aanleggen. In dat laatste geval moet er dus een dubbel streep over de rijbaan van de Plesmanlaan.	De wijk Sinnevelt wordt vooruitlopend op de uitvoering van het werk Plesmanlaan als 30 Km/h gebied ingesteld. De grenzen voor het 30 Km/h gebied zijn de doorgaande routes Orionweg/Planetenlaan/Mr. Jan Gerritszlaan waar de rijsnelheid van 50 km/h blijft gelden. Het begin en einde van de 30km/h zone wordt aangegeven doorpoorten, bestaand uit een dubbele belijning op de rijweg met daarachter in thermoplast met grote cijfers 30. Bovendien wordt er in het verlengde van de belijning bebording geplaatst met 30km/h zone.	7
Het bejaardenhuis heeft een parkeerplaats langs de Plesmanlaan. Heeft deze een in/uitrit direct op de Plesmanlaan? Zo ja dan aanbrengen.	Schoterhof krijgt een inritconstructie volgens de Haarlemse standaard. De in/uitritconstructies worden uitgevoerd als doorlopend trottoir volgens de geldende richtlijnen. Hierdoor heeft de doorgaande route voorrang op de zijstraten. In Haarlem wordt een variant toegepast waarbij voorrangsblokken worden vervangen door een doorlopend trottoir en de helling bestraat met gele keiformaatklinkers.	7
Langs de bushaltes zullen zwart/witte tegels aangebracht moeten worden.	Alle nieuwe bushaltes in Haarlem worden aangelegd volgens de aanbevelingen van het CROW, (met zwart witte tegels) zoals overeengekomen met Connexxion. Ook wordt er een blinde markering ingestraat.	7
Worden de stroken rood asfalt fietsstroken of fietssuggestiestroken? Let op dat bij fietssuggestiestroken er geen parkeer-/stopverbod geldt en er dus geparkeerd en gestopt kan worden.	Er is gekozen voor fietsstroken	7
Let op de CROW-voorschriften m.b.t. de uitritconstructies. Bijv. gebogen trottoirbanden worden niet weggehaald, wat tegen de regels is. Er zullen hoekprofiel-uitritbanden gebruikt moeten gaan worden. Daar waar de uitritten niet voldoen aan de CROW-228 zullen voorrangsbebording en haaiantanden aangebracht moeten gaan worden.	De in/uitritconstructies worden uitgevoerd als doorlopend trottoir volgens de geldende richtlijnen. Hierdoor heeft de doorgaande route voorrang op de zijstraten. In Haarlem wordt een variant toegepast waarbij voorrangsblokken worden vervangen door een doorlopend trottoir en de helling bestraat met gele keiformaatklinkers.	7
De uitrit van de J. Perkl voldoet niet. De stoep is te smal en loopt niet door over de kruising. Wordt die breder gemaakt, dan zal de fietsdoorsteek over het plein in het gedrang komen. De fietsdoorsteek (gelijkwaardige kruising met Alb.Verweij, dus rechts heeft voorrang)	De J. Perkl. ligt buiten de werkgrenzen, we nemen aan dat de inritconstructie voor de Albert Verweijlaan wordt bedoeld, hier wordt de trottoirbreedte aangepast zodat deze conform de richtlijnen is voor een doorgetrokken trottoir. De Albert Verweijlaan is (bestaand) eenrichtingsverkeer van oost naar west, daar komt geen verkeer uit. Wij delen de mening dat het beter is om de container die het dichtst bij het fietspad	7



Haarlem

Inspraaknotitie Plesmanlaan

heeft een slecht zicht i.v.m. de containers die daar staan.	staat te verplaatsen, dit wordt thans onderzocht. Als de ondergrondse ruimte beschikbaar is wordt de container verplaatst.	
Kijk naar de zuidelijke werkgrens. Ik zie daar een rij haaiantanden die niet aansluiten op het ontwerp.	De situatie met de schuin aansluitende haaiantanden laat niet toe om hier een doorgetrokken trottoir van te maken, daarom is ervoor gekozen de bestaande haaiantanden (voorrangsregeling) ongewijzigd te laten.	7

Van toepassing zijnde beleidsstukken:

- H.V.V.P. Haarlems Verkeer en Vervoer Plan

De volgende richtlijnen zijn geraadpleegd voor het maken van het ontwerp:

- A.S.V.V. 2004 Aanbevelingen Stedelijke Verveersvoorzieningen binnen de bebouwdekom
- CROW publicatie 233 Handboek halteplaatsen van het CROW.
- CROW Publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer
- CROW Publicatie 226 Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!
- CROW Publicatie 172 Richtlijn verkeersdrempels
- CROW Publicatie 847 De goede 30-km/h-wijk maak je samen!
- CROW Publicatie 846 Sobere inrichting van 30- en 60-km/h-gebieden