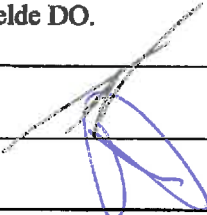


**Beantwoording vragen / melden stand van zaken toezeggingen/ acties uit
commissie Beheervergadering**

| | |
|---|--|
| Aan: | de leden van de commissie Beheer |
| Van: | Hoofdafdeling Wijkzaken/ afdeling Programma's Openbare ruimte Groen en Verkeer |
| Contactpersoon: | De heer J.R.S. Bolwidt |
| Doorkiesnummer: | 023-5113403 |
| E-mailadres: | jbolwidt@haarlem.nl |
| Betreft: | commissievergadering d.d. 12 januari 2012 |
| Actielijstnummer: | |
| Onderwerp: | Alternatief voorstel inrichting Parnassiakade |
| Vraag gesteld door: | fractie VVD |
| Inhoud vraag / toezegging / actie: | Er is een alternatief rond de drempels in de Parnassiakade ingediend. Wat is de stand van zaken daaromtrent? |
| Stand van zaken / Antwoord: | <p>De fietsstraat wordt conform gemeentelijk beleid "in de voorrang gelegd". Dit betekent dat verkeer dat uit de zijstraten komt voorrang moet verlenen aan verkeer op de Parnassiakade (via een verhoogd trottoir met inritconstructie).</p> <p>Om de snelheid van het verkeer op de Parnassiakade te remmen zijn er in het vastgestelde definitief ontwerp (DO = huidige ontwerp) twee maatregelen opgenomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Toepassen van verkeersdrempels. De verkeersdrempels zijn over de straat verdeelt en niet voor in/uitritten/zijwegen gelegd. Tijdens de inspraak met bewoners is er (naar aanleiding van de inspraakreactie's) een extra verkeersdrempel toegevoegd op de Parnassiakade. Het totaal is hiermee op 3 verkeersdrempels gekomen. Dit aantal moet voldoende zijn om de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/u. Als maximale afstand tussen twee drempels wordt ongeveer 150 meter gehanteerd. 2. De rijbaan wordt visueel versmald door de aanleg van het fietsstraatprofiel met parkeervakken. <p>Ten aanzien van het voorstel van de heer Huijboom het volgende:</p> <p>De door de heer Huijboom genoemde wegversmallingen zijn feitelijk niet aanwezig (blauw getekend in tekening van de heer Huijboom). De heer Huijboom merkt de aangebrachte "neuzen" ter hoogte van de zijstraten aan als versmalling. In de huidige situatie wordt er langs het trottoir geparkeerd. Dat zal in de nieuwe situatie niet veranderen. Om er echter voor te zorgen dat de geparkeerde auto's niet te dicht op de zijstraten staan en de rijbaan visueel versmald smaller wordt, worden aan beide zijden van de zijstraten "neuzen" aangebracht. Dit heeft een verkeersremmend effect. In zowel de huidige als nieuwe situatie is de rijbaan gelijk van breedte. Derhalve hebben de blauw getekende vlakken (t.p.v. de kruisingen) in de tekening geen verkeersremmende werking. Het verkeer uit de zijstraten moet immers voorrang verlenen (door de inritconstructie's) aan het verkeer op de Parnassiakade.</p> |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>Mening verkeerskundige per, door de heer Huijboom, aangedragen variant:</p> <p>1. Vastgesteld DO => De verkeersremming met de 3 verkeersdrempels moet volgens de ontwerprichtlijnen voldoende zijn om de snelheid van het verkeer te remmen tot onder de 30 km/uur.</p> <p>2. Alternatief => Er kan één extra drempel worden toegevoegd. Dit is op basis van de ontwerprichtlijnen echter niet noodzakelijk en wijkt af van het vastgesteld DO.</p> <p>3. Voorstel => Het aanbrengen van twee drempels is zowel tijdens de inspraak als bij de nadere beschouwingen van het ontwerp als onvoldoende beoordeeld om de snelheid van het verkeer te kunnen remmen. Deze oplossing wordt verkeerskundig afgeraden. Daarnaast is dit voorstel ook in strijd met het vastgesteld DO.</p> <p>Conclusie: Handhaven vastgestelde DO.</p> |
| Akkoord afdelingshoofd | Frans Noordberger |
| Namens de wethouder(s): | Rob van Doorn  |
| Datum akkoord wethouder: | 6/2 / 2012 |
| Akkoord afdoen | |