

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
1	<p>Graag zouden we een paar suggesties willen doen tav de inrichting van de Rollandslaan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Allereerst willen we graag meegeven dat het ontwerp er mooi uitziet en dat we er stevig op vooruit gaan, complimenten! 2. Plaats een spiegel in het nieuwe plantsoen ter hoogte van de haag, zodat het verkeer van zowel de Rollandslaan als de H. Roozenlaan elkaar kan zien aankomen. Bovendien signaleert een dergelijke spiegel automatisch aan m.n. verkeer komend van de Rollandslaan, dat er verkeer van rechts kan komen dat slecht zichtbaar is. 3. Leg een gele lijn op band aan ('parkeerverbod') in het laatste stukje van de H Roozenlaan (Westkant). Het betreft het stuk trottoir dat nu ingetekend is met de klinkers van de Rollandslaan tot aan de H Roozenlaan. Dit voorkomt namelijk dat je door die ene auto die daar nu nog kan parkeren het zicht wordt ontnomen tussen deze twee wegen. 4. Overweeg de parkeerplaats op de Rollandslaan (Zuidkant) ter hoogte van het kruispunt 2 meter op te schuiven naar het westen (of te schrappen). Daarmee wordt een betere doorkijk in die bocht richting H. Roozenlaan gecreëerd. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan. 2. In meerdere reacties wordt zorg uitgesproken over het overzicht op de kruising Rollandslaan - Hendrik Roozenlaan. Het huidige ontwerp zorgt voor een duidelijkere en meer overzichtelijke situatie met betrekking tot kruisingen. Vanuit verkeersveiligheid is er in het nieuwe ontwerp geen aanleiding om nu aanvullende maatregelen te treffen. 3. Onderzocht wordt met de verkeerskundige van de gemeente en de verkeerspolitie of het laatste stuk van de Henrik Roozenlaan (westkant) een gele lijn op de band kunnen toepassen, om zichtbaarheid op het kruispunt en mogelijkheid om elkaar de passeren in stand te houden. Datzelfde geldt bij de overrijdbare gedeelten en bij de hagen bij de oostkop en westkop van de waterpartij. Dit kan los van het definitief ontwerp worden gedaan. 4. In verband met de parkeerdruk in de Rollandslaan is het niet mogelijk om parkeerplaatsen op te heffen, ook is er geen ruimte om de parkeerplaatsen op te schuiven zonder dat er plaatsen verloren gaan. In de huidige situatie is de kruising niet ingericht als 30 km/uur gebied en is er veel verharding in dit gedeelte aanwezig. Het nieuwe ontwerp maakt de kruisingen kleiner en vanuit andere materialisatie waardoor het passender is bij een leefgebied. Vanuit verkeersveiligheid is er in het nieuwe ontwerp geen aanleiding om nu aanvullende maatregelen te treffen. 	Belanghebbende 1

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
5.	<p>Tot slot, en geen idee of deze suggestie bij dit plan thuishoort, maar wij zouden graag adviseren tijdig bomen aan te planten op de Vlaamseweg (en grotere dan jonge aanplant) zodat we de mooie uitstraling van deze kenmerkende entree naar het Ramplaankwartier niet jarenlang kwijt zijn wanneer de bestaande bomen geroid moeten worden.</p> <p>Wellicht dat onze suggesties helpen, en geïmplementeerd kunnen worden. Bij de plaatsing van onze suggesties gelieve niet mijn naam toevoegen. En zoals gezegd, zijn we verder erg tevreden over het ontwerp en het gebruik van de klinkers!</p>	<p>5. De Vlaamseweg betreft een ander project. Uw suggestie wordt meegegeven. De bomen worden niet allemaal tegelijk weggehaald.</p>	
2	<p>Hierbij wil ik graag reageren op de plannen/het voorlopig ontwerp van de gemeente voor de herinrichting van de Rollandslaan in het Ramplaankwartier. Het gebied wordt 30 km zone, mij gaat dat niet ver genoeg.</p> <p>1. Ik ben er voorstander van dat het een fietsgebied is, waar de auto te gast kan zijn. Of een woon-erf. De huidige situatie is voor kinderen en fietsers zeer gevaarlijk en in de nieuwe plannen zie ik onvoldoende ruimte voor verbetering. De ruimte voor fietsers is op veel plekken te krap zodat dagelijks gevaarlijke situaties plaatsvinden. Zolang het kalf nog niet verdronken is dempt men de put waarschijnlijk nog niet, maar ik stel voor dat de gemeente verstandig is en verantwoordelijkheid neemt om de situatie zo veilig/overzichtelijk</p>	<p>1. De Rollandslaan heeft een ontsluitende functie in het Ramplaankwartier, het zorgt voor de verbinding tussen de Vlaamseweg en de Ramplaan en ontsluit daarmee een groot gedeelte van het Ramplaankwartier. Daarnaast wordt de Rollandslaan gebruikt door busverkeer en in mindere mate door vrachtverkeer. Gezien deze functies is het niet wenselijk om een fietsstraat aan te leggen. Een woonerf is gezien de functie van de weg niet mogelijk.</p>	J. Hovinga en R. Hovinga

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>mogelijk voor de zwakste partij op straat maakt: kinderen, oudersen, fietsers, ... De Gemeente Haarlem zou zich kunnen oriënteren op de gemeente Utrecht hoe zij de straat aan wandelaars en fietsers teruggeeft en de (levensgevaarlijke! Soms te hard rijdende) auto te gast laat zijn (auto-luw). Ook zou het helpen als de sluiproute op drukke dagen ondervangen kan worden. Bijgaand voeg ik hier een voorbeeldfoto van toe uit Schalkwijk.</p>		
2.	<p>Verder hebben wij in de wijk een belangrijk en op de toekomstgericht initiatief van elektrische deelauto's, genaamd iZoof. Ik zie in het plan geen plaatsen opgenomen voor deze auto's (wel voor GreenWheels maar dat is niet elektrisch en wel 2 laadpalen, maar niet exclusief voor iZoof) terwijl zij nu 2 vaste parkeerplaatsen met laadpunten op het plein hebben. Ik vind het belangrijk dat die plaatsen behouden blijven.</p>	<p>2. De iZoof auto's krijgen een plek bij de DekaMarkt op de Ramplaan.</p>	
3.	<p>De klinkers lijken me onwenselijk, gezien de huidige problemen met klinkers op de Vlaamseweg. Die zijn aan het verzakken en zorgt voor snellere slijtage van auto's. Wij hebben veel kosten gehad de afgelopen 15 jaar aan kogellagers, stangen in de wielconstructie en geluidshinder. Het lijkt wel een weg in een onderontwikkeld land met kuilen en hobbels. Ik begrijp de keuze van de klinkers, maar vind het een onprettige oplossing. En het lijkt me</p>	<p>3. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting wordt de weg smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Daarbij maakt het asfalt plaats voor klinkers. De Vlaamseweg ondergaat in 2021 groot onderhoud waarbij de fundering opnieuw wordt aangepakt.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>gezien de ondergrond niet de meest onderhoudsvrije optie.</p> <p>4. Tot slot lijkt het me niet veilig als er op het pleintje een 1 meter hoge haag komt. Dit zorgt voor minder overzicht en is dus onveiliger. Ik hoop dat mijn opmerkingen serieus worden meegewogen en daardoor bijdragen aan een veilige en duurzame oplossing voor dit gebied.</p>	<p>4. De haag ten westen van de vijver in de Rollandslaan komt op de locatie waar voorheen geparkeerd kon worden. De haag is niet lang en ontnemt geen zicht op auto's die vanuit de Noordelijke zijde van de Rollandslaan komen. De haag wordt in het definitief ontwerp aangepast en verlaagd naar 0,80 meter hoog zodat automobilisten en fietsers hier overheen kunnen kijken. Een geparkeerde auto is al gauw 1,5 meter hoog. De haag heeft in het ontwerp een signalerende functie voor het autoverkeer dat de weg eindigt in een T-splitsing.</p>	
3	<p>1. Mooi ontwerp voor de Rollandslaan. Het wordt tijd.</p> <p>2. Als bewoner van de Ramplaan ervaar ik dat veel automobilisten nog steeds te hard rijden door de Ramplaan. Kan er een bord komen na de kruising Rollandslaan/Ramplaan dat het hier nog steeds 30 km gebied betreft. Dit bord ontbreekt. Veel automobilisten zien een lange rechte weg voor zich, zeker als het stil is, en trappen het gaspedaal dieper in. Ik kan me voorstellen dat ze denken dat dat is toegestaan. Dus graag zoveel mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen. Ook voor de bewoners van de Ramplaan.</p>	<p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan.</p> <p>2. Uw vraag valt buiten de opgave van de Rollandslaan. Uw suggestie wordt doorgegeven aan de gebiedsregisseur van stadsdeel Zuid-West</p>	Sprangers
4	<p>1. Ontwerp Rollandslaan vind ik er goed uit zien.</p> <p>2. Ik heb nog wel een verzoek. Na de informatieavond in de 'Blinkert' hebben wij elkaar nog telefonisch gesproken over iets wat buiten het ontwerp viel.</p>	<p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp.</p> <p>2. De inrichting van de Vlaamseweg en de overgang tot de randweg vallen buiten de opgave van dit project. In de toekomstige situatie is overigens wel voldoende voorsoorterruimte beschikbaar.</p>	Brandtsma

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Dat is namelijk de aansluiting van de Vlaamseweg op de Randweg. Ooit was hier onvoldoende ruimte om voor te sorteren voor rechtsaf (randweg). Met als gevolg: file's op de Vlaamseweg en veel onnodig oponthoud. Naar deze situatie moeten niet terug. Op de site van de gemeente Haarlem kan ik alleen een ontwerp-tekening van 2008 vinden vwb de Vlaamseweg. Daarop lijkt voldoende voorsorteerruimte te zijn ingetekend. Hopelijk is dat ook het geval vwb het definitieve '2020' ontwerp. Tijdens ons telefoongesprek zou u dit onder de aandacht brengen van Wim van den Berg. Wilt u dit nogmaals doen?</p> <p>Uit oogpunt van milieu, verkeersveiligheid en efficiëntie is het van belang dat de voorsorteerstrook minimaal de lengte heeft van de huidige verkeerstrook. Een langere voorsorteerstrook is wenselijker.</p>		
5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept-plan herinrichting Rollandslaan. Naar ons idee gaat de Rollandslaan er in verschillende opzichten op vooruit in het nieuwe plan, met name door het vervangen van asfalt door klinkers en meer groen in de straat. 2. Nu is het alleen zo dat het voorstel voor parkeerruimte ter hoogte van Rollandslaan 52-62 ons niet zo bevalt. Wij wonen op nummer 54, en in het nieuwe plan zou er een stuk trottoir bijkomen voor het huis van nummer 52 en 54, in plaats van 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan. 2. Ten opzichte van de huidige situatie met 91 parkeerplaatsen aan de Rollandslaan, blijven er in het nieuwe plan 88 over. Er is een hoge parkeerdruk in de wijk en daarom zijn zoveel mogelijk parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp teruggebracht. U merkt terecht op dat op de locatie van uw woning de weg in een optische 	Van Dijk en Mulder

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>een parkeerplaats. We denken dat er zo te weinig parkeerruimte overblijft voor de bewoners van dat rijtje. In de huidige situatie kunnen wij onze auto regelmatig al niet kwijt, laat staan als er nog twee plekken zouden verdwijnen. Op nummer 52 woont nu een oude man, maar nieuwe bewoners willen te zijner tijd waarschijnlijk ook graag daar hun auto kwijt kunnen. Ons verzoek is dan ook om de huidige parkeerplekken te handhaven. We denken dat de optische versmalling van de Rollandslaan evengoed gehandhaafd blijft door het gebruik van klinkers in plaats van asfalt.</p>	<p>versmalling komt. In het ontwerp is rekening gehouden met de inrit naar de kavels 52 en 54, waardoor er een parkeerplaats is komen te vervallen. Er is nu bewust een groot parkeervak ingetekend. Door het vak tussen de inritten te vergroten, ontstaan twee kleine parkeervakken. Dit is in het ontwerp opgenomen.</p>	
6	<p>In 2005 heb ik in De Blinkert al mijn eerste zienswijze gegeven op het toenmalig ontwerp. Nu, 15 jaar later dus, ligt er dus eindelijk een nieuw voorlopig ontwerp en staat de herinrichting van de Rollandslaan dus weer op de planning. Ik wil jou bij deze bedanken voor de voortvarende aanpak van het project tot nu toe. Ik heb een aantal punten die ik jullie graag wil meegeven in deze inspraakprocedure: Blij mee:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meer groen, en een minder dominante rol voor de auto in onze straat. Had van mij wellicht nog een tikje sterker aangezet mogen worden: Nu krijgen auto's toch nog een belangrijke rol op het "pleintje" en wat mij betreft was dit pleintje helemaal groen geworden. 2. Op de tekening staat 1 plek ingetekend voor een deelauto. Ik hoop dat het hier ook bij blijft. De 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Het volledig vergroenen van het pleintje is niet mogelijk in verband met de parkeerdruk op het gebied. Er is een integrale afweging gemaakt in het toevoegen van groen en het behouden van de parkeerbalans. Daar is dit resultaat uitgekomen. 2. De iZoof auto's krijgen een plek bij de DekaMarkt op de Ramplaan. 	Walbrecht

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
3.	<p>deelauto's van iZoof staan, vanaf het begin van dit project, met name stil. Het middel is hier erger dan de kwaal. Ik hoop dat deze auto's niet terugkomen in de nieuwe herinrichting. Er zijn voldoende andere parkeerplekken in de wijk waar deze auto's stil kunnen staan. En aangezien de auto's nauwelijks gebruikt worden, hoeven ze dus ook nauwelijks opgeladen te worden.</p> <p>Minder blij:</p> <p>Vind het erg jammer dat de lelijke betontegels weer terugkomen; de herinrichting van de Rollandslaan was een mooie kans om het uiterlijk van de Rollandslaan aan te laten sluiten op de eisen van het HIOR en de overige bestrating in het Ramplaankwartier en grote delen van Haarlem waar recent een herinrichting heeft plaatsgevonden (bv Tempeliersstraat). Het streven naar circulair werken wordt volgens mij hier wat te letterlijk genomen; de oude tegels zouden elders weer als fundatie voor een nieuwe weg oid kunnen dienen; Er dienen namelijk nog genoeg nieuwbouwlocaties in West van wegen te worden voorzien lijkt mij. De Gemeente wijkt af van de HIOR en dat begrijp ik niet; waarom heb je dan een HIOR?</p>	<p>3. De betontegels zijn volgens het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) opgenomen, pagina 93.</p>	
4.	<p>Ik hoor uit de buurt ook veel opmerkingen komen over het verdwijnen van de zebra in het nieuwe plan. Verkeerskundige achten het niet nodig om zebra's in 30 km gebieden aan te leggen. Ik raad deze verkeerskundige dan eens aan om vandaag of</p>	<p>4. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur gebied. De aanpassing van het wegprofiel, de materialisatie, de haakse bochten en de snelheidsremmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich over het algemeen houden aan de maximum snelheid. Het blijft inderdaad helaas altijd mogelijk dat enkele automobilisten te hard rijden.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
5.	<p>morgen zo maar eens over te steken op de Rollandslaan, het is tenslotte een 30 km weg toch? Uiteraard wordt je dan gewoon van je sokken gereden. Een zebra geeft een duidelijk kader: voetgangers steken hier over en hebben voorrang....of het nu een 30km gebied is of niet. Helaas is een zebra gewoon nodig. De zebra die er nu ligt functioneert erg goed en wordt veel met name door schoolkinderen gebruikt. Iedereen uit de buurt leert zijn kinderen om bij de zebra de Rollandslaan over te steken, aangezien dat echt een behoorlijk veilige plek is geworden na de tijdelijke aanpassingen van een aantal jaar geleden.</p> <p>De ontwerpers kiezen toch voor drempels op de Rollandslaan. Jammer, ik weet zeker dat dit tot zeer hinderlijke trillingen gaat leiden in de aanliggende woningen. Mijn advies zou zijn om wel verhoogde plateau's toe te passen maar met een zeer kleine hellingshoek.</p>	<p>U stelt juist dat verkeerskundigen geen zebrapaden in 30 km/uur gebieden voorschrijven. Dit gebied wordt met het nieuwe ontwerp dusdanig ingericht dat de 'te oversteken afstand' korter wordt. Zebrapaden in 30 km/u zones worden alleen toegepast op zeer drukke locaties, waar iedereen dit ook verwacht, zoals bijvoorbeeld voor een winkelcentrum. In het nieuwe ontwerp ontstaan nu nieuwe en meer geschikte oversteekplaatsen. Aan de Westzijde van de vijver ontstaat een veilige locatie waarbij de oversteekplaats op twee locaties eenrichtingsverkeer kruist. Op de locatie waar in huidige situatie het zebrapad ligt wordt de oversteekafstand korter en het verkeer komt langzamer aanrijden dan voorheen.</p> <p>5. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting is ten opzichte van de huidige situatie een aantal maatregelen genomen. De weg wordt smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Asphalt maakt plaats voor klinkers. Daarmee wordt de weg al veiliger ten opzichte van de huidige situatie. Echter zitten er in de Rollandslaan diverse rechtstanden die hardrijden wel mogelijk maken. Om die reden zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van drempels, waarvan 2 echte en de overige door middel van markering. De helling van de echte drempels is beperkt in verband met het busverkeer op de weg.</p>	
		<p>Drempels hebben ten opzichte van wegversmallingen of asverspringingen het voordeel dat ze de doorstroming niet beperken. Daarnaast hebben wegverspringingen e.d. het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op de drempel wel aanwezig. Dit is rekenkundig niet</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
7	<p>Naar aanleiding van berichtgeving van de herinrichting van de Rollandslaan heb ik een vraag mbt tot het nieuwe ontwerp. In de tekeningen zie ik nergens de bestaande VOP (zebrapaden) terug. Gezien de kinderrijke wijk en de basisschool lijkt het mij van belang dat er voor kinderen voldoende plekken zijn waar zij veilig (met voorrang) kunnen oversteken. In de huidige situatie zijn er al weinig plekken (1) waar kinderen veilig kunnen oversteken (Hendrik Rozenlaan - Rollandslaan - Gilles Schoolmeesterlaan). Mijn voorstel is dat er in het nieuwe ontwerp meerdere VOP's komen met snelheid verminderende maatregelen. De snelheid verminderende maatregelen zijn nodig omdat er veel te hard wordt gereden door auto's van buiten de wijk (mensen afsnijden richting kust) en de kruisingen zijn niet altijd even overzichtelijk door geparkeerde voertuigen. Ik zie in het nieuwe ontwerp geen verbeterde maatregelen die de snelheid verlaagt en of situaties verbeterd. Verschillende onderzoeken wijzen erop dat alleen een 30km/uur-erftoegangswegen of VOP niet altijd een veilige overstekmogelijkheid biedt. Adviezen zijn om voor kinderen van 0t/m 11 jaar passende maatregelen te nemen die gericht zijn op voldoende overstekmogelijkheden in hun loop\speel routes. (bron: De veiligheid van voetgangers en fietsers op</p>	<p>vast te stellen. Het is niet uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden.</p> <p>De bron die u gebruikt bevestigt dat het topassen van een VOP in een 30km/uur gebied niet altijd een veilige overstekmogelijkheid biedt. Het idee is dat de nieuwe situatie de overstekbaarheid verbetert, dit wordt na een half jaar geëvalueerd en mocht het niet blijken te werken dan worden nadere maatregelen genomen. De huidige plek van het zebrapad is op een plek waar uit verschillende richtingen auto's komen. In het nieuwe ontwerp is er ter hoogte van de Gilles Schoolmeesterlaan een goede overstekplek, waar verkeer slechts uit een richting komt. In overeenstemming met de school wordt een route bepaald.</p>	Scheerhout

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	30km/uur-erftoegangswegen). Deze onderzoeken geven ook aan dat combinatie maatregelen bijdrage aan een nog veiligere situatie.		
8	<p>Allereerst hartelijk dank voor jullie inzet ten behoeve van de herinrichting van de Rollandslaan. We zien uit naar een opgeknapte straat waar minder hard gereden wordt dan nu vaak het geval is! Het Voorlopig Ontwerp ziet er over het algemeen goed uit. Wel heb ik wat vragen over de opgenomen verkeersplateaus. Graag ontvang ik daarover wat additionele informatie.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waar wordt het onderscheidt tussen wel of geen verhoogd plateau of gemarkeerd plateau op gebaseerd? Betekent wel of geen verhoging wel of geen trillinghinder? 2. Bewonersbrief inspraak Rollandslaan van 27 mei 2020: 'Er worden twee plateaus gerealiseerd waar het geen trillinghinder voor de omgeving veroorzaakt'. Vraag 3: het bovenstaande suggereert dat (verhoogde)plateaus hoe dan ook trillinghinder veroorzaken en dat er andere oplossingen zijn die geen hinder of schade veroorzaken (Visuele plateaus bijvoorbeeld), slechts een onrustig(er) straatbeeld. Waarom wordt er tóch ook voor verhoogde plateaus gekozen? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. De visuele plateaus worden enkel aangeduid met een wegmarkering, hierdoor ontstaan dus geen trillingen. De visuele plateaus zijn dusdanig kort dat deze te veel trillingen zouden veroorzaken als deze verhoogd worden aangelegd. De in het ontwerp opgenomen verhoogde plateaus zijn van dusdanige lengte dat weinig hinder verwacht wordt. Het is niet volledig uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden. 2. Het is niet uitgesloten dat de verhoogde plateaus trillingen veroorzaken wanneer hier een vrachtwagen overheen rijdt. Dat hier toch voor gekozen is betreft de integrale afweging die gemaakt is ten opzichte van snelheid remmende maatregelen en mogelijke impact op de omgeving. 	Meijers

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
3.	<p>Bodemonderzoek</p> <p>In de Ontwerpnota zie ik een 'overzicht beschouwde documenten en onderzoeken' het onderzoek 'Geotechnisch, 2010'. Met het resultaat: Veenlaag vanaf 1.20/1.50 m – MV Grondwater 1.27 m – MV tot 0.93 m – MV Variërende diepte en dikte van een kleilaag Doorlatendheid (k-waarde) over het algemeen redelijk tot goed. En 'Geen specifieke uitgangs- en vervolgpunten'.</p> <p>Vraag 4: Is er in het bodemonderzoek specifiek gekeken / een berekening gemaakt van de te verwachten trillingen ter hoogte van de geplande plateaus (zowel de verhoogde plateaus als de plateaus die enkel worden gemarkeerd) over de gehele lengte van de Rollandslaan? Zo ja, waar vind ik die resultaten?</p>	<p>3. Het is rekenkundig niet haalbaar om een berekening te maken naar het trilling effect op een woning als gevolg van vrachtverkeer op een drempel. Wel staat vast dat de grondslag rondom de drempels zandgronden betreft wat relatief ongunstig is voor het doorgeven van trillingen.</p>	
4.	<p>Ramplaan</p> <p>In mijn mail van 4 maart jl. heb ik de optie aangedragen om, net als op de Ramplaan het geval is, een extra versmalling aan te brengen waardoor verkeer wordt afgeremd. Met die oplossing wordt sowieso geen trillinghinder (en dus ook geen schade aan woningen ter hoogte van die versmalling) veroorzaakt.</p> <p>Vraag 5: wat is voor u(w commissie) de reden verhoogde plateaus te verkiezen boven een extra wegversmalling?</p>	<p>4. In het huidige ontwerp wordt (optisch) versmald. Een aanvullende versmalling is niet gewenst in verband met gebruik van de weg door vrachtverkeer en hulpdiensten, dit kan tevens in combinatie met fietsers een onveilige situatie opleveren. Met het toepassen van aanvullende versmallingen gaan ook parkeerplaatsen in het gebied verloren. Hier is een integrale afweging gemaakt</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
10	<ol style="list-style-type: none"> Over het algemeen genomen ligt er nu een prachtig plan dat een verrijking voor het Ramplaankwartier en met name het plein aan het einde van de vijver zal betekenen. Ik ben blij dat er met mijn commentaar rekening is gehouden en de Gilles Schoolmeesterlaan rechtstreeks vanaf de Ramplaan/Rollandslaan bereikbaar zal zijn via het éénrichtingsverkeer door het groene plantsoen. Ik wil benadrukken wat er tussen de regels door te lezen is, dat de 2 laadpaalplekken op het plein nadrukkelijk NIET voor iZoof zouden moeten zijn bestemd, maar dat de iZoof auto's, in het geval dat deze vreselijke, gemeenschapsgeld verslindende pilot door gaat, naar de Ramplaan bij de winkels moeten verhuizen. Het is niet helemaal eerlijk om te zeggen dat er door dit ontwerp slechts 2 parkeerplekken verloren gaan. Deze 2 plekken gaan inderdaad verloren t.o.v. de huidige situatie, maar in de huidige situatie zijn 10 (!) parkeerplekken verloren gegaan t.o.v. de situatie vóór de eerdere, tijdelijke reorganisatie. De 360 graden beelden geven een mooie indruk van hoe het kan worden. Alleen staan alle auto's verkeerd om geparkeerd wat met name bij het éénrichtingsverkeer op het parkeerpleintje aan het einde van de vijver verwarrend is. 	<ol style="list-style-type: none"> Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. De iZoof auto's krijgen een plek bij de DekaMarkt op de Ramplaan. De parkeerdruk op de Rollandslaan is gemeten vanaf de huidige situatie, niet een andere situatie uit het verleden. Op basis van dit onderzoek is als uitgangspunt opgenomen om de parkeerbalans op 0 te houden. Vandaar de beredenering zoals opgenomen in de ontwerpnota. Dank voor uw kritische kijk op de 360 graden beelden. Dit is ons helaas niet opgevallen en is verwarrend. 	Van Doorn

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
11	<p>1. Wij hebben geen probleem met de verplaatsing van de halte Vijver naar de Zuidwesthoek bij de Hendrik Roozenlaan. Wel zouden we het waarderen als een van deabri's van de oude haltes aan de oostzijde van de Vijver naar deze nieuwe halte kan worden verplaatst. Dat aspect vonden wij nog niet terug in uw ontwerp.</p> <p>2. Er worden twee plateaus in de Rollandslaan gepland die een hoogteverschil lijken te kennen: bij de Dickmanstraat en bij de aansluiting met de Ramplaan - dit in tegenstelling tot het plateau bij de Croesenstraat dat niet zal worden verhoogd. Wij verzoeken u dringend deze plateaus niet een te hoog hoogteverschil te geven (zie eisen vanuit het CROW op buurtbusroutes die slechts max. 8 cm hoog mag zijn maar liever lager); anders raken we met de bodem van de buurtbus deze drempel, een ervaring die we op menige andere plaats in onze route zijn tegengekomen in de gemeentes Bloemendaal en Velsen. Deze gemeentes zijn direct bereid geweest hun drempels te verlagen.</p> <p>3. De locatie van de buurtbushalte bij de DEKA-markt vlakbij de Ramplaan zou prima kunnen, Echter we maken bijna dagelijks mee (met name in de ochtenduren) dat de DEKA-markt aan het laden-lossen is ter hoogte van deze buurtbushalte maar dan aan de noordzijde van de weg (ter hoogte waar nu de invalideparkeerplaats in het ontwerp staat</p>	<p>1. De locatie van de bushalte in het nieuwe ontwerp is het meest optimaal gezien de andere opgaven in het gebied. Ondanks dat de ruimte beperkt is, is eenabri toegevoegd in het ontwerp.</p> <p>2. Bedankt voor uw opmerking. Deze opmerking is meegenomen in de overweging over de verkeersplateaus. Voor een straat waar bussen doorheen rijden worden inderdaad verkeersplateaus van 8 centimeter hoog gesuggereerd in de richtlijn van het CROW.</p> <p>3. We zijn op de hoogte van de situatie bij het laad- en lospunt van de DekaMarkt. De Rollandslaan biedt helaas geen ruimte voor een volwaardige laad- en losplaats. Wel is ter hoogte van de DekaMarkt het wegprofiel verbreedt, zodat een bus, fietser en auto de vrachtwagen kan passeren wanneer deze aan het laden en lossen is.</p>	<p>Bakker namens Buurtbus</p>

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>ingetekend); heel vaak is de Rollandslaan op dat moment nagenoeg geblokkeerd mee vanwege de uitstekende laadklep van deze vrachtauto. In dit ontwerp lijkt met dit laden-lossen helemaal geen rekening te zijn gehouden. Het is dan ook zeer gewenst om het ontwerp hierop aan te passen.</p>		
12	<p>Na het bestuderen van het conceptontwerp wil ik hierbij graag over twee punten een opmerking maken:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="271 715 860 1169">1. Ten behoeve van het laden en lossen bij de DEKA supermarkt hoek Rollandslaan/Ramplaan zijn geen afdoende maatregelen genomen om hinder voor het doorgaande verkeer te voorkomen. In de huidige situatie ondervind het verkeer met name ook fietsverkeer behoorlijk hinder van de geparkeerde vrachtwagen. De vrachtwagen staat ver over de as van de weg geparkeerd nabij een kruising waardoor de situatie onoverzichtelijk wordt en is passeren niet zonder risico. In het conceptontwerp is voor dit probleem geen oplossing gemaakt, er staat zelfs een invalide parkeerplaats getekend die tijdens laden en lossen wordt ingesloten. <li data-bbox="271 1177 860 1367">2. Op de Rollandslaan bij nummer 64 staat iets getekend dat niet te duiden is via de legenda maar dat lijkt op een rij fietsenklemmen. Op dat punt bij de kruising is het trottoir smal, een rij fietsenklemmen zou dan een vervelend obstakel worden voor voetgangers met hulpmiddelen en 	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="898 715 1263 874">1. De situatie bij het laad- en lossenpunt van de DekaMarkt is bekend. De Rollandslaan biedt helaas geen ruimte voor een volwaardige laad- en losplaats. Wel is ter hoogte van de DekaMarkt het wegprofiel verbreedt, zodat een bus, fietser en auto de vrachtwagen kan passeren wanneer deze aan het laden en lossen is. <li data-bbox="898 1177 1263 1367">2. Het betreffen inderdaad enkele fietsklemmen voor bij de bushalte. De ontwerptekening is van een duidelijkere legenda voorzien en er is gecontroleerd of er voldoende ruimte overblijft op het trottoir. Indien er te weinig ruimte op het trottoir overblijft worden de klemmen zo geplaatst dat de fietsen evenwijdig staan aan de straat. 	Van Apeldoorn

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	kinderwagens. In het geval dat dit fietsenklemmen of een ander belemmerend object is dan graag een andere locatie.		
13	<p>Bij deze mail ik jou mijn zienswijze mbt de plannen voor de herinrichting Rollandslaan.</p> <p>Ik heb drie kwesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waarover ik mij verbaas is dat er drempels zijn ingetekend zonder dat er onderzoek is gedaan naar de effecten van drempels op de omgeving. Ook was aangegeven dat veel mensen zich zorgen maken over het effect van de drempels op woningen. De geschiedenis heeft ons geleerd dat drempels voor deze wijk niet geschikt zijn gezien de ondergrond. In het vorige ontwerp van verkeersbureau BHV, was gezocht naar verkeersremmende effecten zonder drempels. Dit was meer in de lijn met de wens van omwonenden. Ik vind het jammer dat deze lijn niet is doorgezet. Graag hoor ik wat jullie overwegingen zijn om drempels voor te stellen terwijl de mensen aangeven dit niet te willen en het niet duidelijk is wat het effect is van drempels. 2. Het zebrapad dat nu is aangelegd is een geweldige plek voor kinderen om over te steken. Het zou fijn zijn als deze behouden blijft. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting zijn ten opzichte van de huidige situatie een aantal maatregelen genomen. De weg wordt smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Asphalt maakt plaats voor klinkers. Daarmee wordt de weg al veiliger ten opzichte van de huidige situatie. Echter zitten er in de Rollandslaan diverse rechtstanden die hardrijden wel mogelijk maken. Om die reden zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van drempels, waarvan 2 echte en de overige door middel van markering. De helling van de echte drempels is beperkt in verband met het busverkeer op de weg. <p>Drempels hebben ten opzichte van wegversmallingen of asverspringingen het voordeel dat ze de doorstroming niet beperken. Daarnaast hebben wegverspringingen e.d. het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op de drempel wel aanwezig. Dit is rekenkundig niet vast te stellen. Het is niet uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Het idee is dat de nieuwe situatie de oversteekbaarheid verbetert, dit wordt na een half jaar geëvalueerd en mocht het niet blijken te werken dan worden nadere maatregelen genomen. De huidige 	Kootstra

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
3.	Vroeger reed je via een glooiende weg vanaf de Vlaamseweg de wijk in. Dit maakte dat mensen met hoge snelheid de wijk inreden. Door de belemmeringen die er zijn gemaakt lukt dit niet meer. Op het ontwerp lijkt het alsof de glooiing weer terug is. Dit nodigt uit tot met een vaart de wijk in rijden. Ik hoop dat jullie deze angst bij mij weg kunnen nemen.	<p>plek van het zebrapad is op een plek waar uit verschillende richtingen auto's komen. In het nieuwe ontwerp is er ter hoogte van de Gilles Schoolmeesterlaan een goede oversteekplek, waar verkeer slechts uit een richting komt. In overeenstemming met de school wordt een route bepaald.</p> <p>3. Visueel is de glooiing terug, echter worden de bochten van de aansluiting van de Vlaamseweg op de Rollandslaan aangebracht met verharding die niet prettig is om overheen te rijden met een normale personen auto, vergelijkbaar met een hoge rand aan de binnenkant van een rotonde. Dit is enkel bedoeld voor vrachtwagens en agrarische voertuigen.</p>	
14	Graag dien ik de navolgende zienswijze in m.b.t. herinrichting Vlaamseweg. Als eigenaar en gebruiker van het perceel Vlaamseweg 4 A 2015 GA Haarlem wil ik even benadrukken dat als de Vlaamseweg smaller wordt, de voorziening om vanuit onze uitrit de Vlaamseweg op te rijden, aanmerkelijk breder zal moeten worden. Dit om met een auto met aanhanger veilig de Vlaamseweg op te kunnen draaien. Ik verzoek om hiermee in het ontwerp en de uitvoering rekening te houden.	Dit valt buiten de scope van het project van de herinrichting van de Rollandslaan, hier wordt aandacht aan besteed bij de herinrichting van de Vlaamseweg.	Belanghebbende 14
15	Hoewel ik in grote lijnen positief denk over de plannen voor de herinrichting van de Rollandslaan, ben ik enorm geschrokken van het feit dat het asfalt vervangen wordt door klinkers.	Het aanleggen van asfalt is ongewenst. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting wordt de weg smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Daarbij maakt het asfalt plaats voor klinkers. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op drempels niet volledig uit te sluiten.	Koks

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Toen ik in 1981 in de Rollandslaan kwam wonen, bestond het wegdek uit klinkers. Elke vrachtwagen of bus veroorzaakte forse trillingen in huis. Als gevolg daarvan moest mijn zoon, die destijds een tuinbouwopleiding volgde, meermalen ontwerptekeningen opnieuw maken. De wijkraad heeft er bij de gemeente Haarlem op aangedrongen de Rollandslaan te asfalteren. Dat is ook gebeurd en het resultaat was dat er geen trillingshinder meer was. Ik vind het dan ook onbegrijpelijk dat in het ontwerp het asfalt vervangen wordt door klinkers. De ondergrond is en blijft veen, neem de deplorabele staat waarin de Leendert Meeszstraat en de Vlaamseweg verkeren maar als voorbeeld. En als het om verkeersveiligheid gaat, immers een speerpunt van het ontwerp, zie ik ook geen enkel argument om te kiezen voor klinkers. Zoals voor de Haarlemse Dreef gekozen is voor asfalt met klinkerprint, kan dat ook voor de Rollandslaan. Dus klinkers, niet doen!</p>		
16	<p>Wij zijn erg blij met de verkeersremmende maatregelen. Wij vinden het echter opmerkelijk dat er op twee plekken in de straat plateaus met een verhoging worden geplaatst omdat uit jullie onderzoek blijkt dat er alleen op die plekken geen trillingshinder wordt veroorzaakt. In het verleden is door een oud-bewoner op ons adres ervaren dat de Rollandslaan trillingen erg goed doorgeeft. Toen reden er grotere bussen door de straat en waren de trillingen naar zijn zeggen merkbaar</p>	<p>Vanuit verkeersveiligheid en inrichting zijn ten opzichte van de huidige situatie een aantal maatregelen genomen. De weg wordt smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Asfalt maakt plaats voor klinkers. Daarmee wordt de weg al veiliger ten opzichte van de huidige situatie. Echter zitten er in de Rollandslaan diverse rechtstanden die hardrijden wel mogelijk maken. Om die reden zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van drempels, waarvan 2 echte en de overige door middel van markering. De helling van de echte drempels is beperkt in verband met het busverkeer op de weg.</p>	Wijnants en Heeremans

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>wanneer men binnen zat. Daarom zijn wij bang dat überhaupt een plateau met verhoging of een verhoging met een te grote hellingshoek tot trillingen kunnen leiden. Kunnen jullie uit bodemonderzoek aantonen dat de plateaus met deze hellingshoek niet kunnen leiden tot enige trillingen in ons huis?</p>	<p>Drempels hebben ten opzichte van wegversmallingen of asverspringingen het voordeel dat ze de doorstroming niet beperken. Daarnaast hebben wegverspringingen e.d. het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op de drempel wel aanwezig. Dit is rekenkundig niet vast te stellen. Het is niet volledig uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden.</p>	
<p>17</p>	<p>Graag dien ik via deze weg mijn zienswijze aangaande het ontwerp voor de herinrichting van de Rollandslaan bij u in. Ik heb mijn bezwaren eerder kenbaar gemaakt tijdens de inspraakavond, helaas vind ik deze in het voorlopige ontwerp onvoldoende terug. In het ontwerp is mijns inziens namelijk onvoldoende rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen voor direct omwonenden. Daarnaast is naar mijn mening de nieuwe verkeerssituatie onveiliger dan nodig en leidt deze tot extra geluidshinder. Ik wil daarom twee zienswijzen indienen voor het middengedeelte van de Rollandslaan die naar mijn mening een beter resultaat opleveren voor ons, onze burens en passanten.</p> <ol style="list-style-type: none"> Zienswijze A: Meer parkeerplekken mogelijk in het midden van de Rollandslaan' In het ontwerp is aangegeven dat er nauwelijks parkeerplekken verdwijnen, maar dit is een berekening voor de gehele (vrij lange) straat. Als ik kijk naar onze directe omgeving verdwijnen er wel degelijk veel plekken en deze zijn nu al vrij schaars. Dat terwijl 	<ol style="list-style-type: none"> Ten opzichte van de huidige situatie met 91 parkeerplaatsen aan de Rollandslaan, blijven er in het nieuwe plan 88 over. Er is een hoge parkeerdruk in de wijk en hebben daarom zoveel mogelijk parkeerplaatsen in het nieuwe ontwerp teruggebracht. De plaatsen die verloren gaan concentreren zich inderdaad in het midden van de Rollandslaan. Het nieuwe ontwerp bevat het 	<p>Van Meeteren</p>

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>parkeren op hoeken naar mijn mening juist tot onveilige situaties leidt. In eerdere correspondentie is overigens ook beloofd dat hier kritisch naar gekeken zou worden en de opdracht van de gemeente ook was dat er geen parkeermogelijkheden zouden verdwijnen. Ik zou daarom graag onderzocht willen zien of er niet enkele plekken extra gerealiseerd kunnen worden. Ik heb twee schetsen toegevoegd waar ik heb geprobeerd te laten zien hoe dit naar mijn idee mogelijk is. [zie voorbeelden zienswijze document]</p>	<p>maximale resultaat van de integrale afweging op alle punten (groen, verkeersveiligheid, parkeren en dergelijke).</p>	
2.	<p>Zienswijze B: Andere inrichting van de ‘ kunstmatige bocht’ in het midden van de Rollandslaan. Ik realiseer me dat dit vrij ‘ out of the box’ is, maar omdat het naar mijn idee echt een grote verbetering kan zijn, wil ik het toch graag aandragen. In het voorgestelde ontwerp is de ‘bochtige’ situatie uit de tijdelijke herinrichting overgenomen. Daarom heb ik inmiddels kunnen ervaren dat het ontwerp onnodige verkeersonveiligheid met zich meebrengt en daarnaast voor geluids- en trillingsoverlast vanwege optrekkende en remmende auto’s en vrachtwagens. Het verkeer wordt nu soms gedwongen tot bijna stilstand en dat schiet het idee van een 30km/uur voorbij. Daarnaast is het zo dat auto’s direct daarna (hard) optrekken en vervolgens eigenlijk nagenoeg nooit voorrang verlenen aan de zijstraten en het dus eigenlijk ook geen echt doel</p>	<p>2. De nieuwe inrichting kent een andere inrichting op de kruisingen dan de huidige situatie. De inrichting naar een 30 km/uur gebied is erop gericht om gelijkwaardigheid tussen verkeersgebruikers te krijgen en niet om verkeersgebruikers halt toe te roepen. Door haakse hoeken te gebruiken wordt de voorrangssituatie juist overzichtelijker. Met het ontwerp willen we tegemoet komen aan een groot deel de opsomming die u heeft gemaakt. Helaas past het niet in de scope van het project een vierkruising geheel op te lossen. Er vervallen twee parkeerplaatsen in het ontwerp.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>lijkt te dienen. Door de vrij ruime bochten is het daarnaast zichtbaar onduidelijk of verkeer van 'rechts' komt. Voor fietsers geeft de tijdelijke inrichting ook geen veiligere situatie omdat die door krappe bocht afgesneden worden door auto's die de zelfde bocht willen maken. Iets waar ik dagelijks mee te maken heb (en zie gebeuren). [zie voorbeeld zienswijze document]</p> <p>Ik heb daarom een voorstel om het drastisch anders te doen, waarbij de volgende punten een verbetering zijn t.o.v. van het voorgestelde ontwerp:</p> <ul style="list-style-type: none">Geen (onnodige) vertraging tot 5km/uur en daarna optrekken met als gevolg geluidsoverlastVeiligere situatie voor met name fietsers maar ook voor auto'sOptisch meer groenGeen speciale bochten nodig met gele randBetere plek voor de busGeen 4-straten kruising meerDuidelijkere 'verkeer van rechts' - situatiesVeiligere oversteek voor (schoolgaande) kinderenGeen vermindering van parkeermogelijkheden voor directe omwonenden <p>Ik hoop dat deze zienswijzen meegenomen kunnen worden in het herontwerp en licht deze uiteraard graag toe. Als direct omwonende hecht ik uiteraard veel belang aan een goede en veilige herinrichting.</p>		

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
18	<p>1. Wij wonen als gezin met 2 jonge kinderen met veel plezier op de Rollandslaan nummer 26. Op de tekeningen heb ik gezien dat voor ons huis een verkeersdrempel met een plateau komt. Deze worden geplaatst om de snelheid van de auto's die hier rijden eruit te halen. Ook komt er een plateau met verhoging op de kruising Hospeslaan/Rollandslaan. In uw brief wordt aangegeven "dat er twee plateaus worden gerealiseerd waar het geen trillings hinder voor de omgeving veroorzaakt". Waarom is er bij ons voor de deur geen sprake van trillingshinder? Is er bekend hoe steil (de helling) deze drempels zijn? Graag wil ik een heldere uitleg en berekening over hoe stijl deze zijn, wat de sterkte van de trillingen zijn en wat acceptabel is.</p> <p>2. Tevens wonen wij recht tegenover de Hospeslaan. Ik vrees dat in de avond de lichten van de auto's die vanuit de Hospeslaan de Rollandslaan inrijden door de drempels recht bij ons naar binnen zullen schijnen..... Ik heb begrepen dat het maken van inhammen in de straat/weg net zo effectief is om de snelheid te verminderen als het plaatsen van drempels. Wellicht is dat een betere optie hier in de</p>	<p>1. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting zijn ten opzichte van de huidige situatie een aantal maatregelen genomen. De weg wordt smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Asfalt maakt plaats voor klinkers. Daarmee wordt de weg al veiliger ten opzichte van de huidige situatie. Echter zitten er in de Rollandslaan diverse rechtstanden die hardrijden wel mogelijk maken. Om die reden zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van drempels, waarvan 2 echte en de overige door middel van markering. De helling en hoogte van de echte drempels is in het definitieve ontwerp aangepast in verband met het busverkeer op de weg. Drempels hebben ten opzichte van wegversmallingen of asverspringingen het voordeel dat ze de doorstroming niet beperken. Daarnaast hebben wegverspringingen e.d. het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op de drempel wel aanwezig. Dit is rekenkundig niet vast te stellen. Het is niet uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden.</p> <p>2. Naar verwachting is het hoogteverschil niet zodanig dat de koplampen naar binnen zullen schijnen. De hoogte van de drempel is verlaagd in het definitieve ontwerp. Wegverspringingen hebben het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken.</p>	Kruiderink

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
<p>Rollandslaan. Ik hoop dat jullie mijn opmerkingen meenemen in het definitieve ontwerp.</p>			
19	<p>1. Graag maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar mbt het VO rollandslaan. Algemeen: ik vind het geen slecht ontwerp, maar het is niet een eenduidige visie. Het ontwerp lijkt op dat van BVA ooit maakte in onze opdracht (bewoners commissie herinrichting rollandslaan), maar dat was zo ontworpen omdat de snelheid moest geremd worden zonder bijv. Drempels. Nu is het en. Dus en verkeersremmend door smallere rijbaan (ten minste westelijk deel want daar wordt de rijbaan 4 meter, ipv 4.80), oostelijk deel is gelijk aan nu) en drempels. Is dat beide wel overal nodig?</p> <p>Verder heb ik de volgende punten:</p> <p>2. ter hoogte van de vijver bij de huidige elektrische oplaadpunten aan het begin van de wijk willen jullie in het middenstuk een haag aanleggen van ca 1 meter hoog met daarachter de stoep. Dit is zeer gevaarlijk! Kinderen (oa de mijne) die daar oversteken naar school of vriendjes zijn dan voor auto verkeer vanaf de Vlaamseweg slecht zichtbaar.</p>	<p>1. Vanuit verkeersveiligheid en inrichting hebben zijn ten opzichte van de huidige situatie een aantal maatregelen genomen. De weg wordt smaller gemaakt en ingericht als een 30 km/uur gebied. Asphalt maakt plaats voor klinkers. Daarmee wordt de weg al veiliger ten opzichte van de huidige situatie. Echter zitten er in de Rollandslaan diverse rechtstanden die hardrijden wel mogelijk maken. Om die reden zijn aanvullende maatregelen genomen in de vorm van drempels, waarvan 2 echte en de overige door middel van markering. De helling van de echte drempels is beperkt in verband met het busverkeer op de weg.</p> <p>Drempels hebben ten opzichte van wegversmallingen of asverspringingen het voordeel dat ze de doorstroming niet beperken. Daarnaast hebben wegverspringingen e.d. het nadeel dat dit ten koste gaat van parkeervakken. In de zanderige grondslag op de Rollandslaan is de kans op trillingen door vrachtverkeer op de drempel wel aanwezig. Dit is rekenkundig niet vast te stellen. Het is niet uit te sluiten dat drempels tot overlast gaan leiden.</p> <p>2. Bedankt voor het aandragen van dit aandachtspunt. Dit is inderdaad een risico. De haag is aangepast in het ontwerp en aan beide zijden aan de oostkant van de vijver ingekort. Ook zijn de hagen aan beide kanten van de vijver verlaagd. Zo zijn overstekende kinderen zichtbaar en zijn ook auto's op het kruispunt beter zichtbaar voor elkaar.</p>	Ruiter

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Verder is deze heg zeer gevaarlijk voor het overzicht als je vanaf de Vlaamseweg afslaat naar de Leendert Meeszstraat. Verkeer op de Rollandslaan de wijk uit heeft dan voorrang (rechts) maar die kan je dan helemaal niet zien door de heg. Bovendien is de zichtlijn naar de vijver is dan ook weg als je de wijk inrijdt dan ook weg. Niet doen dus die heg daar!)</p>		
3.	<p>De zigzag vanuit de Vlaamseweg naar de rollandslaan is wat mij betreft een aandachtspunt. Ik denk dat deze toch vrij makkelijk is te nemen. Als je namelijk goed kijkt naar de tekening dan gaat de stoep waar nu de elektrische oplaad punten zijn 'naar achteren' en wordt afgerond. Daar mee wordt dit een leuke chicane. Zeker als de overrijd bare stroken toch redelijk te overrijden zijn. Vanuit de wijk naar Vlaamseweg is dit beter ontworpen. Kan dit nog remmender? En zo niet, is het dan geen optie om de situatie zoals nu te houden (met de boom in het midden) maar het hele vlak op te tillen als een drempel? Dus vanaf Leendert Meeszstraat tot Pieter Wantelaan?</p>	<p>3. Omdat de Rollandslaan ook door vrachtverkeer gebruikt wordt is het nodig om de bochtstralen die dit soort voertuigen moeten maken te hanteren. De huidige situatie is niet wenselijk aangezien dit teveel mogelijkheid geeft om (recht door) af te snijden over de overrijdbare delen. De overrijdbare stroken in het nieuwe ontwerp zijn verhoogd en voor automobilisten erg onprettig om overheen te rijden.</p>	
4.	<p>Ik zou het middenplein niet verhard, maar semi verhard willen aanleggen. Geeft een veel groener beeld.</p>	<p>4. Deze suggestie is nader onderzocht. Gekozen is om de uniformiteit in de verharding te houden ten opzichte van de rest van de Rollandslaan.</p>	
5.	<p>Ik pleit voor het zebrapad op de huidige locatie, deze is er niet meer. Ook al is het een 30 km zone. Dit zebrapad wordt veel gebruikt en wordt ook gezien door de automobilisten.</p>	<p>5. Uit een aantal zienswijzen komt naar voren dat de wens om het zebrapad te behouden voor verkeersveiligheid aanwezig is. Uitvoering met zebrapaden pretendeert misschien meer veiligheid, maar geeft dat niet omdat sommige automobilisten toch nog te</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
6.	Aan de zuidkant van het westelijk deel Rollandslaan ter hoogte van de Croessenstraat staat een nieuwe boom geprojecteerd. Deze zou ik niet planten. Op welhaast dezelfde plek staat namelijk in de tuin bij bewoners een gigantische boom die eigenlijk al voor dit ritme zorgt. Lijkt erop dat dit vanuit de tekenafel is bedacht.	hard kunnen rijden terwijl een oversteker kan veronderstellen dat er wel voor hem gestopt zal worden. Het gebied betreft een 30 km/u verblijfgebied, met de nieuwe indeling zou een zebrapad niet nodig moeten zijn. Zebrapaden in 30 km/u zones worden alleen toegepast op zeer drukke locaties, waar iedereen dit ook verwacht, zoals bijvoorbeeld voor een winkelcentrum.	
6.		Er is ruimte om deze boom te planten. De boom die u bedoeld staat in de tuin van nummer 42 en de getekende boom voor nummer 40. De kronen van de bomen zullen elkaar na vele jaren groei uiteindelijk kunnen raken, maar elkaar niet in de weg zitten. U heeft gelijk dat de particuliere boom al zorgt voor een ritme, maar door een boom in de openbare ruimte te plaatsen is het ontwerp toekomst vast en voldoet de gemeente aan de eigen richtlijnen voor de hoofdbomenstructuur.	
7.	Ik mis de (school)bus parkeerplaats die er nu ook is tussen de Gilles schoolmeesterlaan en Gerrit Bartholomeuslaan.	7. De ruimte voor de schoolbus om te halteren op huidige locatie komt te vervallen. De bus kan tijdelijk halteren aan de zuidzijde van de Rollandslaan.	
8.	Onduidelijk of je vanaf de westelijke rollandlaan naar de Gilles Schoolmeesterlaan mag of dat dat stuk eenrichtingsverkeer is. Als dat wel mag dan heb je daar met de heg aldaar hetzelfde overzichtsprobleem als bij de Leendert Meeszstraat, hierboven beschreven.	8. Zoals in de huidige situatie is ook dit deel een eenrichtingsweg. Via het parkeereiland ten Westen van de vijver kan eventueel de G. Schoolmeesterlaan ingereeden worden.	
9.	De elektrische parkeerplaatsen, bij de voormalige bushalte kruising rollandslaan (wijk uit) Leendert Meeszstraat. de bushalte is daar weggehaald omdat het overzicht (rechts uit de Leendert Meeszstraat heeft voorrang) zeer slecht was. Als je daar weer parkeren toestaat, zeker met	9. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur gebied. De aanpassing van het wegprofiel, de materialisatie, de haakse bochten en de snelheid remmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich over het algemeen houden aan de maximum snelheid en de verkeersregels. Het is bekend dat er vaak niet	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>bijvoorbeeld elektrische SUV's. dan is het overzicht weer aanzienlijk minder. Ik zou dit niet daar plaatsen. Ik hoop dat mijn opmerkingen overgenomen worden.</p>	<p>voorrang aan rechts (in dit geval de Leendert Meeszstraat) wordt verleend, omdat de Rollandslaan een gevoel van een 50 km/uur voorrangsweg oproept. Door de nieuwe inrichting wordt de gelijkwaardigheid van de aansluitende straten benadrukt en moet verkeer vanaf de Rollandslaan een bocht maken, waardoor verkeer zal afremmen voor het kruispunt. Doordat de maximum snelheid wordt aangehouden en verkeer voorrang verleent aan verkeer van rechts wordt de kruising veiliger. De zichtlijnen zijn in het ontwerp voldoende om op tijd af te kunnen remmen voor ander verkeer.</p>	
20	<p>1. Ik juich de herinrichting van de Rollandslaan toe, mede omdat met de tijdelijke snelheidsbeperkende maatregelen die in de zomer van 2017 ter hoogte van de Rollandslaan zijn genomen niet de verkeersveiligheid noch de beleving van de woonwijk gediend zijn. De kruispunten Vlaamse weg, Rollandslaan, Leendert Meeszstraat en Pieter Wantelaan, Rollandslaan, Gilles Schoolmeesterlaan, Gerrit Bartholomeuslaan en Hendrik Roozelaan alsmede Rollandslaan en Ramplaan zijn onder andere door de toepassing van de basaltkeien extra onoverzichtelijk en moeilijk berijdbaar geworden, waardoor juist onveilige verkeerssituaties zijn gecreëerd. De toegepaste belijningen voor onder andere de parkeervakken ontsieren de Vlaamse weg en de Rollandslaan en alle daarmee in verbinding staande straten en lanen en doen daarmee afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het gehele Ramplaankwartier.</p>	<p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan.</p>	Grundmann

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
2.	De keuze om geen nieuw gemeentelijk hoofdrioolstelsel aan te leggen gelijktijdig met de herinrichting van de Rollandslaan is naar mijn mening een gemiste kans, ook al kan het nu aanwezige gemengde riool volgens de resultaten verricht onderzoek nog vijftien jaar mee. Juist als klimaatadaptieve maatregel is het realiseren van een gescheiden hoofdrioolstelsel voor droogweerafvoer en hemelwaterafvoer nu een unieke kans om werk met werk te maken. Het optreden van overstort van rioolwater op het oppervlaktewater kan daarmee ook direct geminimaliseerd worden.	2. De keuze om geen rioleringswerkzaamheden uit te voeren binnen dit project betreft een bestuurlijke besluit. Op het gebied van afwatering is in het ontwerp rekening gehouden met klimaat adaptieve maatregelen.	
3.	Ik vraag mij oprecht af of het verwijderen van de direct onder het maaiveld liggende wortels van de aanwezige linden niet zal leiden tot het (langzaam) afsterven van deze groenvoorzieningen. Kan overwogen worden om het nieuwe maaiveld enigszins hoger aan te leggen, in combinatie met de aanvullende beluchting van het wortelstelsel van de linden, zodat het verwijderen van de ondiepe wortels vermeden kan worden?	3. In samenwerking met een boomspecialist wordt gekeken hoe dit het beste uitgevoerd kan worden.	
4.	De toepassing van de Haarlemse standaard van strengpersklinkers maakt het fietsen wellicht aangenaam, maar belemmert gemotoriseerd verkeer nauwelijks om snelheid te maken. Het toepassen van (getrommelde) vormbakstenen ontmoedigt gemotoriseerd meer om snelheid te maken en leidt bovendien tot een meer authentiek	4. Het toepassen van strengpersklinkers om het fietscomfort te behouden. Op deze manier wordt zoveel mogelijk recht gedaan aan alle gebruikers van de weg en het beleid van de gemeente. Door het grotendeels oppervlakkig laten afvoeren van regenwater naar de vijver in de Rollandslaan wordt de weg alsnog klimaatadaptief ingericht.	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>straatbeeld, dat passend is voor het Ramplaankwartier. Daarnaast zijn strengpersklinkers glad, waardoor hemelwater sneller afstroomt en minder (snel) in de ondergrond zal infiltreren, waardoor de gekozen constructie als geheel minder klimaatadaptief wordt. Naar mijn mening zijn diverse technieken en infiltrerende materialen op de markt beschikbaar om de gekozen constructie meer klimaatadaptief te maken.</p>		
5.	<p>Ook voor de herkenbaarheid van de 30 km/uur-zone is gekozen voor de Haarlemse standaard van strengpersklinkers. Mij is niet duidelijk voor welke kleurstelling is gekozen, nu de verbeelding afwijkt van de sfeerimpressies. De standaard Haarlemse kleurstelling (een rode rijbaan) doet de Rollandslaan lijken op een onderdeel van een nieuwbouwwijk, waarmee het bijzondere karakter van het Ramplaankwartier niet wordt onderkend. Mijn voorstel is om een aanvullend kleuronderzoek te laten verrichten om een passende kleurstelling voor de verharding van het gehele Ramplaankwartier te bepalen, zodat uiteindelijk een eenheid binnen het Ramplaankwartier wordt verkregen, die de ruimtelijke kwaliteit bevordert en de verkeersveiligheid ten goeden komt.</p>	5. Er wordt geen aanvullend kleurenonderzoek uitgevoerd. Het beeld wordt zoals de Ramplaan.	
6.	<p>Ik stel voor om in plaats van visuele drempels juist wegversmallingen toe te passen. Op deze wijze kan meer ruimte voor de groenvoorzieningen worden</p>	6. Bij het toepassen van wegversmallingen gaat ten koste van parkeerplaatsen, om deze reden is gekozen voor visuele drempels.	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
7.	<p>gerealiseerd en krijgt de Rollandslaan een meer rustig karakter, waardoor het gemotoriseerde verkeer wordt aangemoedigd kalm te rijden.</p> <p>Het toepassen van krappe bochten lijkt voor de hand liggend, maar zal onvermijdelijk leiden tot het blijvend optreden van schade aan de kantopsluitingen en aanliggende groenvoorzieningen. Overwogen kan worden om de voor vrachtwagens overrijdbare delen van de verharding te verbreden en daarmee onooglijke schades en blijvend noodzakelijk herstel te voorkomen. Ik verzoek u bij het opstellen van het definitieve ontwerp voor de herinrichting van de Rollandslaan mijn zienswijzen in overweging te nemen.</p>	<p>De bochtstralen in het ontwerp zijn bepaald op basis van het grootste type vrachtwagen die van gebied gebruik maken. De overrijdbare gedeeltes zijn van dusdanige grootte dat de vrachtwagens genoeg ruimte hebben. Het voorkomen van eventuele onvoorziene schade was geen uitgangspunt voor het ontwerp.</p>	
21	<p>Wat ik heb gezien in de alle stukken is een goed doordacht plan.</p> <p>Toch zou ik de optie openhouden voor een zebepad op de hoek Rollandslaan en Gerrit Bartholomeuslaan dat naar de Hendrik Roozenlaan loopt. Uit ervaring weet ik dat een zebepad op dat punt zeer goed werkt. Ik heb een kind dat er gebruik van maakt en zie ook andere kinderen daar veilig oversteken. Ondanks dat het plan een 30 km uitstraling heeft, zijn zebapaden een zichtbaar 'afschrikmiddel' om niet meteen het gaspedaal weer in te drukken. Dus in combinatie met echte drempels zou dit een prima oplossing zijn.</p>	<p>Dit gebied wordt met het nieuwe ontwerp dusdanig ingericht dat de 'te oversteken afstand' korter wordt. Zebapaden in 30 km/u zones worden alleen toegepast op zeer drukke locaties, waar iedereen dit ook verwacht, zoals bijvoorbeeld voor een winkelcentrum.</p>	Reynen

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
2.	Een tweede punt zijn de verkeersregels. Elke dag zie ik dat veel automobilisten deze regels niet (willen) kennen. En dan voornamelijk de voorrangsregels met betrekking tot verkeer van rechts. Is daar aan gedacht? En hoe wordt dit opgelost. Een 30km look is in mijn ogen niet genoeg.	2. Dat automobilisten verkeersregels volgen is niet af te dwingen vanuit het ontwerp. Een eenduidig ontwerp kan echter wel de situatie verduidelijken. Door het toepassen van eenduidige materialisering kunnen minder snel misverstanden ontstaan over de aanwezigheid van een gelijkwaardige kruising.	
3.	Mijn laatste punt heeft met het vorige punt te maken. Ik denk dat veel van de onveilige situaties ontstaan vanwege sluijverkeer vanaf het strand dat via het Brouwerskolkje door het Ramplaankwartier komt. Daar kan ook wat aan gebeuren.	3. Het tegen gaan van sluijverkeer valt buiten de scope van dit project.	
22	Nadat ik op de website alles nog eens goed bekeken en doorgelezen heb , kan ik niet anders zeggen dan: Wat een knap en mooi plan ligt hier op tafel!! Mijn complimenten! Uitvoerig onderbouwd ook waarom er voor dit plan gekozen is. Rekening houdend met zoveel verschillende aspecten en belanghebbenden , zoals agrariërs, Dekamarkt , autobezitters, groenliefhebbers, Connexion en vooral ouders die bezorgd zijn over de veiligheid van (hun) kinderen, vind ik dit een fantastisch uitgewerkt plan ! Een ECHT 30 km gebied waarin VOORAL de strengpersklinkers, haakse bochten, wegversmalling van de Rollandslaan, de automobilist langzamer laat rijden en de wijk dus verkeerstechnisch veiliger maakt! Terwijl de Dekamarkt en de bushaltes goed bereikbaar blijven. Overal is aan gedacht. Meer groen in de wijk, extra bomen, parkuitstraling bij de	Hartelijk dank voor uw uitgebreide positieve reactie op het ontwerp.	Wennink

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Gilles Schoolmeesterlaan, ongeveer evenveel parkeerplaatsen en het geheel ziet er goed overdacht en prachtig uit! Hou vast aan dit plan! Het geeft de wijk weer de veiligheid en allure waar het recht op heeft!</p>		
23	<ol style="list-style-type: none"> 1. Allereerst complimenten voor het ontwerp! Het is een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie. 2. Ten eerste de vergroening. In de ambitie om de hoofdbomenstructuur op orde te krijgen zien wij dat dit in het huidige ontwerp onvoldoende is gelukt. En dat terwijl er ruimte is voor extra bomen. Grijp deze kans aan. Bijvoorbeeld aan het begin van de Rollandslaan: aan de zuidkant van de straat is nog ruimte voor twee bomen die aansluiten op de boomstructuur in de rest van de laan. De Rollandslaan is eigenlijk geen laan omdat er niet aan beide zijden bomen staan, maar in het stuk tussen de Croesenstraat en Hendrik Roozenlaan wordt het wel erg karig: hier staat slecht één boom. Ook hier zijn extra bomen gewenst. Als laatste het straks groene pleintje op het kruispunt Gilles Schoolmeesterlaan en Rollandslaan. Waarom komen hier twee bomen te staan en niet vier? 3. Ten tweede de verkeersveiligheid. Verkeer dat straks van oost naar west rijdt over de Rollandslaan komt op het kruispunt Gilles Schoolmeesterlaan en Rollandslaan een forse versmalling tegen. Het is de 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan. 2. Dat heeft te maken met de aanwezige kabels en leidingen onder dit pleintje. Er ligt een belangrijke waterleiding die niet verlegd kan worden. De bomen worden daar omheen ingepast. 3. De versmalling bij het kruispunt Gilles Schoolmeesterlaan en Rollandslaan is in werkelijkheid een eindigende parkeerstrook. In veel gevallen zullen dus auto's geparkeerd staan op deze strook en zal dit niet aanvoelen als versmalling. Daarnaast komt het weinig 	Van Groenigen en Berkers

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>vraag of automobilisten niet afsnijden via de stoep. Wellicht kunnen hier paaltjes geplaatst worden om dit te voorkomen. Daarnaast is het vreemd dat gezien de prioritering 1. voetganger, 2. fiets, 3. OV, 4. gemotoriseerd verkeer, de Rollandslaan niet als fietsstraat wordt ingericht. Zeker omdat de Rollandslaan ook na de verbouwing een belangrijke toegangs- en doorgangsweg blijft voor het autoverkeer, met het risico dat fietsers in de smallere laan straks - meer dan nu - in de verdrinking komen. Ook dit zien wij als een gemiste kans om tot een verkeersveiliger ontwerp te komen.</p>	<p>voor dat automobilisten op deze wijze een bocht afsnijden binnen de bebouwde kom. De Rollandslaan heeft een ontsluitende functie in het Ramplaankwartier, het zorgt voor de verbinding tussen de Vlaamseweg en de Ramplaan en ontsluit daarmee een groot gedeelte van het Ramplaankwartier. Daarnaast wordt de Rollandslaan ook in gebruikt door busverkeer en vrachtverkeer en is een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. Gezien deze functies is het niet wenselijk om een fietsstraat aan te leggen. In het deel van de Rollandslaan waar eenrichtingsverkeer geldt is het niet de bedoeling dat auto's fietsers gaan inhalen, in het tweerichtingen stuk van de Rollandslaan is dit wel mogelijk.</p>	
24	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="271 879 884 1230">Ik zie een bushalte gepland pal voor onze voordeur met als gevolg een smaller trottoir dan nu het geval is. Aan het einde van de straat lijkt een betere optie, dat is ook dicht bij De Blinkert en is er tevens meer ruimte, richting tankstation op de Vlaamseweg. Mocht er geen andere optie zijn voor een bushalte, dan zou ik graag het trottoir net zo breed houden als in de huidige situatie, pertinent geen bushokje (ik kan niet zien op de tekening of daar plannen voor zijn) en moet de uitrit van de garage vrijgehouden worden. <li data-bbox="271 1238 884 1369">Daarnaast zou ik graag willen weten of de drempel die voor de garage is gepland een visuele drempel is. Een feitelijke drempel zal teveel trilling veroorzaken. 	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="898 879 1671 1038">In het huidige ontwerp wordt 1,2 meter trottoir behouden. De locatie van de bushalte in het ontwerp is het meest optimaal gezien de andere opgaven in het gebied. Vanwege de gebruikers van de van de bushalte, bijvoorbeeld ouderen uit de Blinkert, is een abri met bank in het ontwerp ingepast. <li data-bbox="898 1238 1671 1369">Voor uw garage is geen verkeersplateau opgenomen. 	Van Alten

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
25	<p>1. Ik vind het geen goed idee om de Rollandslaan nog smaller te maken. Vooral gevaarlijk voor fietsers! Laat de auto's aan de zuidzijde met twee wielen op de stoep parkeren. Er wordt niet hard gereden in die laan.</p> <p>2. En haal a.u.b. die keien weg. Die dienen nergens toe. Op het ontwerp lijkt het wel een ouderwets dorp te worden i.p.v. een moderne wijk. Ik zou zeggen asfalteer die weg. En maak er verkeersdrempels in zoals in de Leendert Meeszstraat. Dan kan er echt niet hard gereden worden. Als er klinkers gelegd worden op het wegdek gaat de weg toch weer hobbelen, dat zie je ook in de Ramplaan.</p> <p>3. En haal a.u.b. die vernauwing weg bij de hoek t.o. de Dekamarkt. Die idioot brede stoep maakt het gevaarlijk. Vooral voor fietsers. En ook die brede stoep bij de kruising met de Hendrik Roozenlaan. Ook gevaarlijk.</p>	<p>1. Het versmallen van de rijbaan geeft automobilisten minder twijfel over of het mogelijk is fietsers in te halen. Het gedeeltelijk parkeren op het trottoir is geen gewenste oplossing hiervoor.</p> <p>2. Het huidige ontwerp houdt met meerdere aspecten rekening. Asfalt in de rijbaan wordt niet toegepast aangezien dit de indruk geeft dat er harder mag worden gereden.</p> <p>3. In het huidige ontwerp is hier rekening mee gehouden.</p>	V.d. Velden
26	<p>1. Het is erg fijn dat de Rollandslaan wordt aangepakt, zover ik het nu kan zien zal de snelheid van het verkeer eruit gaan en er meer rekening gehouden worden met de zijstraten. Ik hoop dat het doorgaande verkeer hierdoor ook meer gebruik gaat maken van de verbinding via de Korte- en Zijlweg om op de ringweg te komen.</p>	<p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan.</p>	Tebrunsvelt

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>2. Ik heb nog een wens en die komt voort uit de ergernis van zij die het naar mijn idee verdommen om even een parkeerplek te zoeken. Ik denk niet dat ik hier de enige in ben en als het nodig is wil ik hiervoor medestanders "optrommelen". Het gaat om de hoek Rollandslaan met de Ramplaan het stoep gedeelte voor de Dekamarkt grenzend aan het plantsoen, daar wordt regelmatig geparkeerd. Dit belemmert de doorgang voor voetgangers en is ook een obstakel voor het overige verkeer voor goed overzicht op de kruising. Ik kan u des gewenst beeld info toesturen om het duidelijk te maken.</p>	<p>2. Wettelijk gezien is het niet toegestaan om binnen 5 meter van een kruising te parkeren. Het nieuwe ontwerp levert meer duidelijkheid over deze kruisingen en naar verwachting werkt dit mee aan het tegen gaan van fout parkeren. Mocht na uitvoering geen verbetering zichtbaar zijn dan kan het toevoegen van extra belijning een vervolgstap kunnen zijn.</p>	
<p>27</p> <p>1. Met belangstelling heb ik de videopresentatie bekeken. Allereerst ben ik positief over het gebruik van klinkers ipv asfalt zowel vanwege de uitstraling als ook het 'uitlokken' van iets langzamer rijden. Ook het hergebruik van stoeptegels juich ik ten zeerste toe. Ik hoop dat ook de Vlaamse weg met klinkers bestraat zal blijven/worden want de overgang vanuit de geasfalteerde binnenstad of randweg naar de Vlaamseweg werkt nu ook al snelheidsverlagend. Natuurlijk ook door alle kuilen ;-). Mocht deze vlak bestraat gaan worden dan denk ik dat 1 of 2 drempels nodig en welkom zijn.</p> <p>2. Ik wil graag een lans breken voor het 'auto te gast' maken van heel de hele wijk en te beginnen met de Rollandslaan. Hiervan is een mooi voorbeeld in</p>	<p>1. De Rollandslaan heeft een ontsluitende functie in het Ramplaankwartier, het zorgt voor de verbinding tussen de Vlaamseweg en de Ramplaan en ontsluit daarmee een groot gedeelte van het Ramplaankwartier. Daarnaast wordt de Rollandslaan gebruikt door busverkeer en in mindere mate door vrachtverkeer. Gezien deze functies is het niet wenselijk om een fietsstraat aan te leggen.</p> <p>2. De iZoof auto's krijgen een plek bij de DekaMarkt op de Ramplaan.</p>	<p>Zwager</p>	

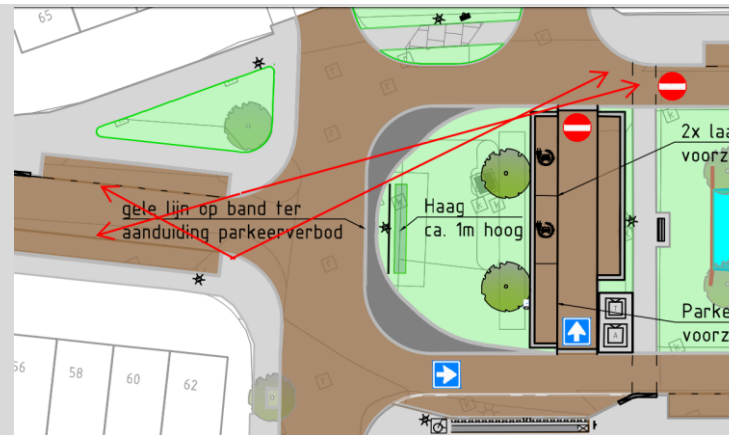
Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Schalkwijk te vinden waar ik regelmatig fiets en me een stuk 'beter' voel dan waar ook elders in Haarlem. Het uitgaan van 'intuïtief aangepast rijgedrag' lijkt lang niet voor iedere bestuurder op te gaan. Dit was ook jullie aanname bij de tijdelijke herinrichting maar daarvan is weinig terecht gekomen. Zo ook de versmallingen op de ramplaan die juist snelheids-verhogend werken voor toch al gehaaste bestuurders die er nog snel even voorlangs willen en dan tegenliggers letterlijk de kant in drukken.</p> <p>3. Uit het ontwerp wordt niet duidelijk of en waar de huidige iZoof laadpalen komen te staan. Terwijl dit natuurlijk HET moment is om ook voor te sorteren op toename gebruik elektrische (deel)auto. Je wordt uitgelachen als je meteen na de herinrichting de boel weer opent hiervoor. En dat zal zeker gaan gebeuren.</p> <p>Ook lijkt de huidige paal vlakbij de Texaco te verdwijnen? Dat lijkt me hoogst onwenselijk.</p>	<p>3. Op de locatie waar voorheen de bushalte aan de Zuidzijde van de Rollandslaan zat komt een laadpaal terug.</p>	
<p>28</p> <p>De Rollandslaan wordt in het op 26 mei 2020 vastgestelde Voorlopige Ontwerp mijns inziens geen veilige laan en ook geen 30 km-sstraat omdat</p> <p>1. je er (nog steeds) veel harder kunt rijden dan 30 kilometer per uur. En of nu de helft van de mensen veel te hard rijdt of 1 op de 100, dat maakt alleen maar uit voor hoe lang je moet wachten tot er een ongeluk gebeurt. De weg wordt misschien wel</p>	<p>1. Het afdwingen van een maximale snelheid van 30 kilometer per uur is niet mogelijk. Op veel plekken is het mogelijk om harder dan 30 kilometer per uur te rijden mocht de automobilist dat willen. In dit geval is het gewenst om zoveel mogelijk elementen op te nemen in de inrichting die ervoor zorgen dat een hogere snelheid</p>	<p>Kuiper</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
2.	<p>optisch versmald en heeft misschien optisch een variatie in wegdek-hoogte, maar iedereen die er een keer heeft gereden weet dat hij/zij toch veel harder kan rijden dan 30 km/uur en zal dit in sommige gevallen ook doen.</p> <p>Maatregelen die er niet voor zorgen dat te hard rijden onmogelijk is, of alleen ten koste van schade aan de auto kan gebeuren, geven een vals gevoel van veiligheid en zijn een schijnoplossing.</p> <p>De huidige 'oplossing' met de basaltachtige stenen die de weg versmallen laat zien hoe slecht een schijnoplossing werkt (de één scheurt er met 60 kilometer per uur rechtdoor overheen, de ander draait er zo netjes omheen dat het lijkt alsof de auto afslaat en de medeweggebruikers in verwarring zijn).</p> <p>de kruising van de Rollandslaan met de Hendrik Roozenlaan/Gerrit Bartholomeuslaan zelfs gevaarlijker wordt. Kinderen die hier van de Hendrik Roozenlaan naar de Gerrit Bartholomeuslaan oversteken kunnen vanwege de geparkeerde auto's niet zien of er verkeer van links (Rollandslaan uit richting Ramplaan) komt en vanwege de haag op het kruispunt moeilijk zien of er verkeer van rechts komt (Rollandslaan uit richting Vlaamseweg).</p>	<p>onprettig is. De haakse bochten, versmalde rijbaan, materiaalverandering en verkeersplateaus zijn hiervoor veelgebruikte maatregelen.</p> <p>In verband met de parkeerdruk in de Rollandslaan is het niet mogelijk om parkeerplaatsen op te heffen, ook is er geen ruimte om de parkeerplaatsen op te schuiven zonder dat er plaatsen verloren gaan. In de huidige situatie is de kruising niet ingericht als 30 km/uur gebied en is er veel verharding in dit gedeelte aanwezig. Het nieuwe ontwerp maakt de kruisingen kleiner en vanuit andere materialisatie waardoor het past bij een leefgebied. Het trottoir is bij de oversteekplek breder, waardoor een voetganger vanaf dit punt kan kijken of er verkeer op de Rollandslaan rijdt.</p>	

Nr. Vraag / opmerking

Antwoord gemeente Haarlem

Inspreker



De haag aan de westzijde is in het ontwerp al niet over de gehele kopse kant uitgestrekt, waardoor verkeer wel zichtbaar is. De hagen zijn aan beide kanten van de vijver in het definitieve ontwerp verlaagd. Zo zijn overstekende kinderen zichtbaar en zijn ook auto's op het kruispunt beter zichtbaar voor elkaar. In de huidige situatie staan op deze plek auto's geparkeerd, die nemen meer zicht weg dan een haag.

- 29**
1. Dank voor de duidelijke ontwerpen. Gezien de korte afstand voor buslijn 14 zien we geen bezwaren in 30 km/u op dit stukje busroute. Wel vragen we ons af of een midi-bus (10 meter?) wel de draai naar de haltekom kan maken.
 2. Tenslotte missen we een abri. In de huidige situatie staan er wel abri's. En het is beleid van Haarlem dat

1. Bedankt voor uw opmerking. De bus kan de draai naar de haltekom maken.
2. De locatie van de bushalte in het nieuwe ontwerp is het meest optimaal gezien de andere opgaven in het gebied. Ondanks dat de ruimte beperkt is, is een abri toegevoegd in het ontwerp.

Tebbens namens Rover

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>alle instaphaltes eenabri hebben zodat reizigers droog kunnen wachten. En speciaal voor deze lijn met relatief meer ouderen is het bankje in deabri om even zittend te kunnen wachten op de bus een “must”.</p>		
30	<p>1. Dagelijks zijn wij getuige van toeterende auto's en bijna-aanrijdingen op de hoek Rollandslaan en Leendert Meeszstraat. Deze hoek is niet overzichtelijk en in het nieuwe plan komt de toevoeging van parkeerplaatsen op de hoek het overzicht niet ten goede. Een aantal jaar geleden is deze hoek ook ter sprake geweest binnen de gemeente en ook in de wijkkrant stond hier een artikel over. In het nieuwe plan waarbij de wijkontsluiting op de centrale as van de Vlaamseweg komt zal dit leiden tot een focus van verkeer dat vanuit de Rollandslaan komt richting de Vlaamseweg. Vanuit de Leendert Meeszstraat komt ook veel zwaar verkeer en grote vrachtwagencombinaties, dit is echt een hele kwetsbare hoek. En daarmee is deze hoek ook wezenlijk anders dan andere hoeken in de wijk waarbij parkeerplaatsen tot aan de hoeken geen probleem vormen voor de verkeersveiligheid.</p> <p>2. Het is dan ook veiliger en overzichtelijker om het trottoir hier breed te houden en vrij van geparkeerde voertuigen. Ook zou hier goed groen</p>	<p>1. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur gebied. De aanpassing van het wegprofiel, de materialisatie, de haakse bochten en de snelheid remmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich over het algemeen houden aan de maximumsnelheid en de verkeersregels. Het is bekend dat er vaak niet voorrang aan rechts (in dit geval de Leendert Meeszstraat) wordt verleend, omdat de Rollandslaan een gevoel van een 50 km/uur voorrangsweg oproept. Door de nieuwe inrichting wordt de gelijkwaardigheid van de aansluitende straten benadrukt en moet verkeer vanaf de Rollandslaan een bocht maken, waardoor verkeer zal afremmen voor het kruispunt. Doordat de maximumsnelheid wordt aangehouden en verkeer voorrang verleent aan verkeer van rechts wordt de kruising veiliger. De zichtlijnen zijn in het ontwerp voldoende om op tijd af te kunnen remmen voor ander verkeer. Er rijden diverse grote vrachtwagencombinaties die van en naar de Leendert Meeszstraat rijden. Hier is rekening mee gehouden bij de berekening van de draaicirkels. Wel is het mogelijk dat een dergelijke vrachtwagen het kruispunt even blokkeert, daar zal overig verkeer op dat moment even de ruimte aan moeten geven.</p> <p>2. Gezien de parkeerdruk in de Rollandslaan is dit geen wenselijke situatie. Er is een integrale afweging gemaakt op het gebied van groen, parkeren en verkeersveiligheid. De groenzone van de vijver</p>	De Oliveira Martins

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>kunnen worden toegevoegd zodat de entree naar de wijk daadwerkelijk een groenen uitstraling krijgt.</p> <p>3. zoals ik al in mij eerste schriftelijke reactie aangaf hebben wij een uniek woningtype met een zijingang en grote raampartijen op de hoek en een garage en inrit aan de Rollandslaan, onze situatie is daarmee wezenlijk anders dan de overkant waar geen zijramen op de begane grond zijn en een hoge heg om de woning staat.</p> <p>Door het toevoegen van parkeerplaatsen pal naast onze woning worden wij onevenredig benadeeld door het nieuwe inrichtingsplan. Als de plannen ongewijzigd blijven zal ik mijn genoodzaakt voelen om inkiijk en aantasting van privacy te voorkomen en zal ik maatregelen treffen. Hierbij kan ik ook gebruik maken van mijn recht om mijn tuin met een hoge heg van de openbare weg af te schermen (bijvoorbeeld vlak achter de perceelsgrens), hetgeen weer het overzicht op de hoek ten nadele komt, zie punt 1.</p> <p>Voor de goede orde, dat heeft niet mijn voorkeur maar een geheel gewijzigde situatie voor mijn deur doet mij ook anders hiernaar kijken.</p> <p>4. Er staan nu twee elektrische oplaadplekken ingepland. deze zijn helemaal aan de rand van de wijk geplaatst dit werkt in de hand dat auto's uit andere wijken hier komen laden. Dit gebeurt ook in</p>	<p>is uitgebreid aan de Westzijde en aan de Oostzijde is het groen anders ingedeeld en uitgebreid, waardoor aan de uiteinden van de vijverpartij parkeerplaatsen vervallen. Om dit mogelijk te maken zijn parkeerplaatsen verplaatst naar deze en andere locaties.</p> <p>3. Het is niet duidelijk hoe een toevoeging van parkeerplaatsen de inkiijk in uw woning kan verergeren en daarmee uw privacy aantast. De bushalte in de huidige situatie zorgt voor het gebruik van deze ruimte voor mensen die het OV gebruiken, dus eventueel wachten of juist uitstappen. In het nieuwe ontwerp verandert dit gebruik naar mensen die hun auto parkeren of juist vertrekken.</p> <p>4. Door een verbetering van de verkeersveiligheid in het ontwerp mogelijk te maken zijn onder andere parkeerplaatsen in het middengedeelte (huidige pleintje) niet meer mogelijk. Ook is er een wens om het gebied te vergroenen. Ten behoeve van het</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>de huidige situatie waarbij de oplaadplekken op de kop van de vijver zijn opgenomen. Hierbij staan ook vaak fietsen geparkeerd om vervolgens per fiets de weg naar huis (in een andere buurt) voort te zetten. Ook dit onderstreept mijn punt 2.</p> <p>In mijn optiek moet een dergelijke voorziening centraal in de wijk worden opgenomen, analoog naar hoe de bushalte nu meer naar het hart van de wijk verplaatst wordt.</p>	<p>belang om geen vermindering van parkeergelegenheid te krijgen worden enkele parkeervakken naar deze locatie verplaatst. In dit geval betreffen het twee elektrische laadpunten.</p>	
	<p>5. Ook zijn er mogelijkheden om meer parkeerplaatsen op te nemen ten oosten van de vijver waar nu een groenvoorziening is opgenomen. Door daar haaks parkeren op te nemen kunnen er meer parkeerplaatsen opgenomen worden en hoeven er geen plekken aangelegd te worden op daarvoor minder geschikte plekken zoals op de hoek pal naast onze woning.</p>	<p>5. Parkeerplaatsen op deze locatie zijn onwenselijk. Dit zorgt voor een gevaarlijke situatie bij het in- en uitrijden en het doorgaande verkeer op de weg, met name voor fietsers.</p>	
	<p>6. Ik wil graag afsluiten met de opmerking dat ik in het algemeen heel gecharmeerd ben van de nieuwe plannen en dat ik daar zeer positief tegenover sta.</p>	<p>6. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan.</p>	
31	<p>1. Er is nu een oprit naar ons huis nr.45 Op de tekening staat geen oprit .Wij willen de oprit wel gaan gebruiken. Dit in verband met o.a. onze leeftijd (70 plus). We moeten steeds verder lopen om een parkeerplek te vinden.</p> <p>2. Tevens vinden wij asfalt bestrating beter dan klinkers. Uit de enquête van een paar jaar geleden</p>	<p>1. Het ontwerp is hier op aangepast.</p> <p>2. Het aanleggen van asfalt is ongewenst. Dit komt omdat asfalt de indruk geeft aan weggebruikers dat hard gereden mag worden en is niet passend in een 30km/uur inrichting.</p>	Mulder en Brouwer

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	bleek dat bijna alle bewoners van de Rollandslaan asfalt verkozen boven klinkers.		
32	Hierbij maak ik bezwaar tegen de aanleg van de klinkerbestrating. Deze veroorzaakt trillingen en geluidsoverlast voornamelijk door, te hard rijdend, zwaar vrachtverkeer dat de Rollandslaan gebruikt als sluiproute.	Het aanleggen van asfalt is ongewenst. Dit komt omdat asfalt de indruk geeft aan weggebruikers dat hard gereden mag worden en is niet passend in een 30km/uur inrichting.	Van Beusekom
33	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="271 694 884 949">1. De voorgestelde idyllische vormgeving van de Rollandslaan als een soort dorpsstraat conflicteert met de functie die de straat wel degelijk heeft als (sluip) route naar Zandvoort (en voor hulpdiensten), zeker in weekends en vakantieperiodes. Zonder maatregelen tegen sluipverkeer gaan met deze vormgeving nog meer opstoppingen en ongevallen gebeuren. <li data-bbox="271 957 884 1374">2. Bij de overgang Vlaamseweg - Rollandslaan en kruising Schoolmeesterlaan - Rollandslaan dwingt men auto's 2 haakse bochten (rechts - links of links - rechts) te maken. In de huidige tijdelijke situatie wordt dit al min of meer afgedwongen, met als gevolg dat de automobilist (brom)fietsers juist bij het maken van de tweede bocht uit het oog verliest omdat ze in de dode hoek van de buitenspiegel zitten en dan ineens naast of vlak voor je opduiken als je samen de 'trechter' van de Rollandslaan inrijdt. Ik snap dat je de snelheid (nog verder) wilt beperken, maar bochten zijn daar geen goed middel voor. Bij de overgang Vlaamseweg - 	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="898 694 1668 758">1. Het tegen gaan van sluipverkeer valt buiten de scope van dit project. <li data-bbox="898 957 1668 1212">2. Bedankt voor uw opmerking. Om het knelpunt met de fietsers zo veel mogelijk op te lossen is ervoor gekozen om de verharding van het fietspad eerder te laten over gaan op de verharding van de Rollandslaan. Hierdoor heeft het uitkomende fietspad meer een uitstraling van een uitkomende weg en zijn automobilisten eerder geneigd rekening te houden met de 'zijweg'. Door het toevoegen van een bord die deze situatie aanduid worden de weggebruikers nogmaals geattendeerd op de toerijende fietsers. 	Heimplaetzer

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Rollandslaan 'schieten' fietsers rechtdoor van het fietspad langs de Vlaamseweg de Rollandslaan in en rijdt je met een auto feitelijk haaks op ze af juist op het moment dat je ook de Rollandslaan in wilt rijden.</p>		
3.	<p>Bij de toegang van de Rollandslaan vanaf de kruising met de Schoolmeesterlaan en vanuit de Ramplaan wordt een flessenhals gemaakt die in en uitrijdend verkeer met elkaar in conflict brengt, vooral bij de Schoolmeesterlaan leidt dat tot een onoverzichtelijke situatie: als je de Rollandslaan in wilt rijden zie je pas op het laatste moment dat er tegemoet komend verkeer is, ook omdat daar geparkeerde auto's in het zichtveld staan. Een sluis zoals in het midden van de Ramplaan is aanvaardbaar, maar maak die niet aan begin en eind, daar creëer je onveiligheid mee.</p>	3. Uitgangspunt is dat weggebruikers bij het inrijden van een weg zich bewust zijn van de bebording. Een eenrichtingsweg kan stoppen bij een volgende kruising, wanneer vervolgens geen éénrichtingsbord aanwezig is dan is het vanzelfsprekend dat tegemoetkomend verkeer aanwezig kan zijn.	
4.	<p>De keuze om geen zichtbare fietsstrook te maken, zoals op de Ramplaan, zou duidelijk maken dat fietsers en autoverkeer gelijkwaardig zijn. In mijn ervaring hebben fietsers deze aanmoediging geheel niet nodig, ze blijven nu al met twee of drie fietsen naast elkaar rijden, strook of geen strook. Het weglaten van de fietsstrook moedigt aan tot overtreding van de regel dat fietsers achter elkaar moeten gaan rijden als auto's passeren. auto's dwingen om de gehele Rollandslaan achter fietsers te blijven rijden is overdreven.</p>	4. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur gebied. De aanpassing met een smaller wegprofiel, klinkers, de haakse bochten en de snelheid remmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich houden aan de maximum snelheid. De nieuwe inrichting als 30km/uur gebied zorgt voor gelijkwaardigheid tussen auto's en fietsverkeer. Voor fietsers is het prettig om op asfalt te rijden. Tegelijkertijd rijdt een goed aangelegde weg met strengpersklinkers ook prima. Een belangrijk verschil tussen de Ramplaan en de Rollandslaan is dat de Ramplaan nauwelijks zijstraten heeft en dat de fietsstroken	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
5.	Nogmaals: dit is geen vormgeving die overeenkomt met de regelmatig terugkerende functie van regionale route met veel buitenlands verkeer dat onze regels al helemaal niet snapt, hoe graag de bewoners van de Rollandslaan en van de hele wijk dat ook zouden ontmoedigen.	<p>nauwelijks onderbroken hoeven te worden. We zien aan de Ramplaan dat de randen van het asfalt aan slijtage onderhevig zijn. Vanuit onderhoud en beheer zijn de kleine stroken kwetsbaar en hebben een korte levensduur.</p> <p>5. Het tegen gaan van sluipverkeer valt buiten de scope van dit project.</p>	
34	<p>Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Rollandslaan. De wijkraad Ramplaankwartier heeft de volgende opmerkingen en aanbevelingen.</p> <p>1. In grote lijnen kan de wijkraad zich vinden in het ontwerp, omdat hiermee de snelheid van het verkeer veilig naar 30 km lijkt te kunnen worden teruggebracht. Zij brengt wel de volgende punten naar voren:</p> <p>2. Bij de herinrichting van de Rollandslaan komt het zebepad te vervallen. Dit verbaast de wijkraad, wij ondersteunen de opvatting van het Bewonerscomité dat het op een belangrijke looproute ligt voor de kinderen van en naar de Beatrixschool. Het feit dat het een 30 km/u zone is, is voor de wijkraad onvoldoende praktische borging voor de veiligheid van de kinderen.</p>	<p>Bouquet namens wijkraad Ramplaankwartier</p> <p>1. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op het ontwerp. Fijn dat u met dit ontwerp een vooruitgang ziet voor de Rollandslaan.</p> <p>2. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur gebied. De aanpassing van het wegprofiel, de materialisatie, de haakse bochten en de snelheid remmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich over het algemeen houden aan de maximum snelheid. Het blijft inderdaad helaas altijd mogelijk dat enkele automobilisten te hard rijden. U stelt juist dat verkeerskundigen geen zebapaden in 30 km/uur gebieden voorschrijven. Dit gebied wordt met het nieuwe ontwerp</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
3.	Een andere suggestie die uit de wijk is gekomen, is om zowel de Gilles Schoolmeesterlaan (in de richting van de Rollandslaan af) als de Gerrit Bartholomeuslaan (in de richting naar de Rollandslaan toe) voor auto's eenrichtingsverkeer te maken.	<p>dusdanig ingericht dat de 'te oversteken afstand' korter wordt. Zebrapaden in 30 km/u zones worden alleen toegepast op zeer drukke locaties, waar iedereen dit ook verwacht, zoals bijvoorbeeld voor een winkelcentrum.</p> <p>3. Het instellen van eenrichtingsverkeer valt buiten de scope van dit project.</p>	
4.	Tenslotte is de wijkraad benieuwd naar de argumenten ((zoals eerder aangegeven maar zonder dat hierop al is geantwoord) die tot een voorkeur in het ontwerp voor uitsluitend strengpersklinkers hebben geleid, waar zowel diverse wijkgenoten als de Fietsersbond hebben aangegeven voorkeur te hebben voor geasfalteerde fietsstroken.	4. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur-gebied. De nadruk moet liggen op een weginrichting die er alles aan doet om het autoverkeer niet te hard te laten rijden. Dit is een inrichting met klinkers. Ook in het aankomende verkeersbeleid wordt gestuurd op een weginrichting die past bij de snelheid. Fiets- en suggestiestroken horen daar niet bij. Het toepassen van strengpersklinkers is voor het comfort van de fietsers.	
35	Ik zou in het ontwerp graag zebrapaden terugzien. Ter hoogte van de Croesenstraat en ter hoogte van de dekamarkt. Voor kinderen (die talrijk zijn in onze buurt) is dit een veilige manier om alleen over te steken. Dit om naar school te gaan en bij vriendjes langs te kunnen.	Zebrapaden in 30 km/u zones worden alleen toegepast op zeer drukke locaties, waar iedereen dit ook verwacht, zoals bijvoorbeeld voor een winkelcentrum. Met het nieuwe ontwerp wordt de 'te oversteken afstand' korter.	Bijvoet
36	1. Met belangstelling hebben we kennis genomen van het Voorlopig Ontwerp Herinrichting Rollandslaan. De Fietsersbond heeft onderstaande opmerkingen en aanbevelingen. Wij betreuren het dat wij niet in	1. De Fietsersbond heeft diverse keren de gelegenheid gehad om te participeren in dit project om de volgende redenen: Voorafgaand aan de ontwerpwerkzaamheden aan de Rollandslaan is door de gemeente een participatie en inspraakplan (PIP) opgesteld. Daarin is de Fietsersbond als belanghebbende partij aangemerkt. In	Stuip namens de Fietsersbond

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>de gelegenheid zijn gesteld te participeren bij dit project zoals gebruikelijk bij herinrichtingen.</p>	<p>december 2019 heeft een vertegenwoordiger van de Fietzersbond een startbrievenoverleg gehad met procesmanager van de gemeente. In dat overleg is de Fietzersbond geïnformeerd over het proces dat het ontwerp van de Rollandslaan zou doorlopen.</p> <p>Op 28 februari 2020 heeft dezelfde vertegenwoordiger van de Fietzersbond deelgenomen aan een ontwerpssessie specifiek over het verkeer en de verkeersveiligheid. De opmerkingen uit dit overleg zijn opgenomen in de ontwerpnota die hoort bij het ontwerp van de Rollandslaan. Het doel van deze ontwerpssessie was om het schetsontwerp uit te kunnen werken tot een concept VO.</p> <p>De Fietzersbond is uitgenodigd voor de bewonersavond in de Blinkert op 3 maart jl. Dezelfde vertegenwoordiger van de Fietzersbond was hierbij aanwezig. Alle opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de bewonersavond zijn verwerkt in de ontwerpnota. Voorafgaand aan de inspraakperiode is de Fietzersbond per e-mail geïnformeerd dat deze zou starten.</p> <p>De Fietzersbond heeft hiermee een vooraanstaande positie gekregen om mee te kunnen denken over de planvorming. Daarnaast zijn alle opmerkingen, die destijds gemaakt zijn, meegenomen in de ontwerpnota en zijn die eisen/wensen onderdeel van de integrale afweging die voor het ontwerp van de Rollandslaan gemaakt is.</p>	
2.	<p>De Rollandslaan maakt deel uit van een hoofdfietsroute (SOR). Uitgangspunt hierbij is dat fietsroutes buiten de binnenstad zijn voorzien van een herkenbare rode asfaltverharding (HVVP, moties). Dat is in het ontwerp op geen enkele wijze gehonoreerd. Verzoek het ontwerp hierop aan te passen, mede op basis van de volgende overwegingen:</p>	<p>2. De huidige inrichting van de Rollandslaan sluit niet aan bij de inrichting van een 30 km/uur-gebied. De nadruk moet liggen op een weginrichting die er alles aan doet om het autoverkeer niet te hard te laten rijden. Ook in het aankomende verkeersbeleid wordt gestuurd op een weginrichting die past bij de snelheid. Fiets- en suggestiestroken horen daar niet bij.</p> <p>De aanpassing met een smaller wegprofiel conform ASVV, de materialisatie conform HIOR, de haakse bochten en de snelheid</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<ul style="list-style-type: none"> - over het niet vastgestelde 'oude' DO uit 2011 was consensus van alle betrokkenen, met het 'Ramplaan-profiel', klinkers op de rijloper, asfaltstroken aan de zijkant; - bij het ophalen van de wensen d.d. 28 januari 2020 (Ontwerpatelier) was er bij vertegenwoordigers van wijkraad, bewoners en Fietsersbond voorkeur voor het 'Ramplaan-profiel'; - tijdens de informatieavond op 3 maart 2020 is via 'post-it'-notes ruim voorkeur voor het 'Ramplaan-profiel' uitgesproken; - ons inziens zijn de fietsende gebruikers van de Ramplaan, de ervaringsdeskundigen, al ruim 10 jaar overwegend positief over het profiel met rode asfaltstroken naast een rijloper met klinkers; - recent heeft de Commissie Beheer zich unaniem positief uitgesproken over het voorlopig ontwerp van de Generaal Spoorlaan, met klinkers in het midden en asfalt aan de zijkant, profiel 1.80-2.20-1.80. De Generaal Spoorlaan is vergelijkbaar met de Rollandslaan (zie bijlage); - de Rollandslaan is weliswaar een ETW30 maar is met een auto-intensiteit van circa 3.000 mvt/etm en een fietsintensiteit van circa 2.300 f/etm ook een drukke wijkontsluitingsweg. 	<p>remmende maatregelen dienen ervoor te zorgen dat automobilisten zich houden aan de maximum snelheid. De nieuwe inrichting als 30 km/uur- gebied zorgt voor gelijkwaardigheid tussen auto's en fietsverkeer. Door de fietsers met een fietsstrook naar de buitenkant van de weg te dwingen, hef je de gelijkwaardigheid op. Het toepassen van fietsstroken zou in dit gebied daarmee een averechts effect hebben. De smallere rijbaan draagt bij als snelheid remmende maatregel voor de veiligheid van dit woongebied en voor basisschoolkinderen die de Rollandslaan oversteken. De wijk heeft de wens uitgesproken voor een warmtenet. Het asfalt moet worden weggezaagd voor de aanleg van een warmtenet en kan niet direct worden hergebruikt, de strengpersklinkers wel. Het is niet duurzaam het asfalt te moeten afvoeren en er zijn hogere kosten mee gemoeid.</p> <p>Met betrekking tot de overwegingen van de Fietsersbond:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het DO uit 2011 heeft geen status. Het document is nooit bestuurlijk vastgesteld; - tijdens de ontwerpsessie van 28 januari 2020 is inderdaad gesproken over het Ramplaanprofiel. De afspraak uit dit overleg was om een vergelijking te maken tussen het profiel van de Ramplaan en conform HIOR. Beide profielen hebben voor- en nadelen. De voorkeur gaat uit naar het ontwerp conform HIOR. De vergelijking en de conclusies daaruit staan in de ontwerpnota; - tijdens de informatieavond is inderdaad gesproken over de Ramplaan. Alle opmerkingen van deze avond zijn opgenomen in de ontwerpnota. Daarin leest u terug dat er wisselende geluiden zijn in voorkeuren. Er zijn opmerkingen ontvangen dat de situatie goed 	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
3.	Het gedeelte van de Rollandslaan bij de vijver heeft in het ontwerp een breedte van 3.40 m (naast een parkeerstrook van 2.00 m). Dit is een kritische breedte. Het is een rijbaan voor gemengd verkeer, éénrichtingsverkeer auto + fiets (A+F). Bij een	<p>werkt, maar ook opmerkingen dat ze niet prettig is. De totalen van opmerkingen niet opgeteld. Er kan worden geconstateerd dat er geen eensgezindheid of specifieke voorkeur over de fietsstroken bij bewoners is. Het zwaartepunt voor buurtbewoners ligt bij het verbeteren van de verkeersveiligheid;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voor fietsers is het prettig om op asfalt te rijden. Tegelijkertijd rijdt een goed aangelegde weg met strengpersklinkers ook goed. Een belangrijk verschil tussen de Ramplaan en de Rollandslaan is dat de Ramplaan nauwelijks zijstraten heeft en dat de fietsstroken nauwelijks onderbroken hoeven te worden. De randen van het asfalt zijn in de Ramplaan aan slijtage onderhevig. Vanuit onderhoud en beheer zijn de kleine stroken kwetsbaar en hebben een korte levensduur; - Het ontwerp van de Generaal Spoorlaan is tot stand gekomen door een raadsmotie. Het ontwerp lijkt op een type brede fietsstraat waarmee gekozen is om de fietsers meer prioritering te geven boven het autoverkeer. Het is vanuit het principe duurzaam veilig niet de meest waarschijnlijke oplossing voor de Rollandslaan, er wordt in dit geval niet gekozen voor de inrichting passend bij een fietsstraat. - een erftoegangsweg met snelheid 30 km/uur (ETW30) heeft een maximale auto-intensiteit van circa 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De Rollandslaan betreft met 3.000 mvt/etm een doorsnee ETW. <p>3. De overweging is de rijbaan zo smal mogelijk te maken, maar deze moet ook toegankelijk zijn voor nood- en hulpdiensten. De minimale maat voor éénrichtingsverkeer voor auto's en fietsers is conform de richtlijnen van het CROW toegepast, deze bedraagt</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>breedte van 3.40 meter is de beschikbare passeerafstand naast een fietser onvoldoende maar een deel van de bestuurders zal toch inhalen, een ingehaalde fietser wordt klem gereden richting geparkeerde auto's. Een ander deel van de bestuurders zal gaan 'duwen', zeer oncomfortabel voor fietsers. Een breedte van 3.40 m is dus onveilig en oncomfortabel voor fietsers. Dat is ook de ervaring op de Garenkokerskade die als referentie wordt genoemd. De keuze is dan om de rijbaan zo smal te maken dat een auto zeker achter de fietser moet blijven of de rijbaan zo breed te maken dat een auto een fietser veilig kan inhalen. CROW adviseert voor 'éénrichtingverkeer A+F' een rijbaanbreedte van minimaal 3.40 m en ideaal 3.85 m, echter dit geldt bij afwezigheid van langspaarkeerhavens. Bij aanwezigheid van langspaarkeerhavens, zoals op de Rollandslaan, is een extra schuwafstand/schrikafstand van 0.50 m vereist. De minimale breedte van de rijbaan wordt dan 3.90 m. CROW biedt ook een rekenmodel voor het bepalen van een veilig breedteprofiel op basis van maatsegmenten:</p> <ul style="list-style-type: none">- breedte fietser (ASVV) 0.75 m;- breedte auto (ASVV) 1.83 m;- rijdend voertuig - trottoirband (ASVV) 0.25 m;- fietser – geparkeerd voertuig (CROW) 0.50 m;	<p>3,40 m. Om de rijbaan nog smaller te laten lijken worden aan de zijde van de parkeerstroken 4 streklagen toegepast ten behoeve van een visuele versmalling. Dit kan tevens als schrikstrook dienen.</p> <p>Uit onderzoek van het SWOV blijkt dat ongevallen in 30 km/uur-gebieden juist plaatsvinden als een gebied geen geloofwaardige snelheidslimiet heeft. Door te kiezen voor een breed profiel kan dat mogelijk tot comfort leiden voor fietsers, maar leidt dat ook tot ruimte bieden om hard te rijden. Uit ongevallendata blijkt dat er in 30 km/uur-gebieden nauwelijks ongevallen plaatsvinden met fietsers, wel met overstekende voetgangers.</p> <p>Voor de veiligheid van voetgangers is het heel belangrijk dat in de rechtstanden van de Rollandslaan de snelheidslimiet niet wordt overschreden. Bij een aanrijding tussen een auto en een persoon bij 30 km/uur is de kans dat de persoon het overleeft circa 95 %. Bij 50 km/uur is dat nog maar 30 %.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
- fietser – rijdend voertuig (CROW) 0.80 m. Een veilige breedte van een profiel voor A+F is dan 4.13 m. In dit geval adviseren wij een profiel van minimaal 2.00 m rijloper, ideaal 2.50 m rijloper (klinkers), 2.00 m rood asfalt fietsstrook en 2.00 m parkeerstrook De breedte van rijbaan plus parkeerhaven is nu aan beide zijden van de vijver circa 6.00 m. Het minimale profiel past dus binnen de bestaande trottoirbanden. Om zeker te zijn dat een auto een fietser niet kan inhalen is een breedte van maximaal 3.00 m vereist. Maar dat leidt tot 'duwen' door bestuurders. Beter is dan om er een fietsstraat met een asymmetrisch profiel van te maken. Rood asfalt 3.00 m breed, met een rabatstrook/schrikstrook (klinkers) van 0.50 m tussen asfalt en parkeerhavens. Auto's zijn te gast en bestuurders accepteren dat ze achter de fietsers moeten blijven.	4. De Rollandslaan vanaf de kruising met de Ramplaan tot de kruising met de Gerrit Bartholomeuslaan heeft in het ontwerp een breedte van 4.80 m (tussen parkeerhavens van 2.00 m breed). Dit is een kritische breedte tussen de geparkeerde auto's. De Rollandslaan is gecategoriseerd als een ETW30 voor	4. Zoals u ook aangeeft is hier de minimale maat voor tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsers is conform de richtlijnen van het CROW toegepast, deze bedraagt 4,80 m. Hier is ervoor gekozen het profiel zo smal mogelijk te houden. Het smalle profiel draagt tevens bij als snelheid remmende maatregel, ten behoeve van de 30 km zone.	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>tweerichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets. CROW adviseert hiervoor een 'krap profiel' 4.80 m breed, voor woonstraatjes met weinig verkeer, of een 'ruim profiel' 5.80 m breed bij een hogere verkeersintensiteit. Beide zonder rekening te houden met naastliggende parkeerhavens. De rijbaan van de Rollandslaan dient voldoende breed te zijn om zowel F+A+F als FF+A te faciliteren. Met het rekenmodel van CROW kan een veilige breedte profiel op basis van maatsegmenten bepaald worden.</p> <p>Voor F+A+F:</p> <ul style="list-style-type: none"> -breedte fietser (ASVV) 0.75 m -breedte auto (ASVV) 1.83 m -fietser-geparkeerd voertuig (CROW) 0.50 m -fietser-rijdend voertuig (CROW) 0.80 m -Een veilige breedte van een profiel voor F+A+F is dan 5.93 m <p>Voor FF+A:</p> <ul style="list-style-type: none"> - breedte fietser ASVV) 0.75 m - breedte auto (ASVV) 1.83 m - fietser-geparkeerd voertuig (CROW) 0.50 m - fietser-rijdend voertuig (CROW) 0.80 m - fietser-fietser (CROW) 0.50 m - rijdend voertuig-geparkeerd voertuig (CROW) 0.30 m 	<p>Om de rijbaan nog smaller te laten lijken worden aan beide zijden langs de parkeerstroken vier streklagen toegepast ten behoeve van een visuele versmalling.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
	<p>Een veilige breedte van een profiel voor FF+A is dan minimaal 5.43 m</p>		
	<p>In dit geval adviseren wij het profiel van eventueel 2.00 m parkeerstrook (klinkers) - 1.80 m rood asfalt fietsstrook - 2.20 m rijloper (klinkers) - 1.80 meter rood asfalt fietsstrook - eventueel 2.00 parkeerstrook (klinkers) ofwel (2.00-) 1.80-2.20-1.80(-2.00), totaal maximaal 9.80 m. Zie bijlage. Dit komt ongeveer overeen met de huidige breedte tussen de trottoirbanden op het breedste deel van de Rollandslaan.</p>		
5.	<p>In de originele staat van de Rollandslaan, dus voor de tijdelijke herinrichting, bedroeg de door de gemeente gemeten V85 34km/h (gemeten over 14 dagen met telsingen). Dat was en is een zeer acceptabele waarde voor een ETW30. Met de beoogde verticale snelheidsremmers (plateaus) en horizontale snelheidsremmers (chicanes bij Gerrit Bartholomeuslaan en Leendert Meeszstraat en versmalling bij Ramplaan) zal de V85 verder omlaag gebracht worden. De ervaring leert dat visuele versmalling als gevolg van het aanleggen van fietsstroken eveneens tot een verlaging van de snelheid leidt. Het is dan onnodig en bovendien ongewenst om de breedte van de westelijke rijbaan te versmallen naar 4.80 m waarbij de fietsers als 'remvee' worden gebruikt, onveilig en oncomfortabel. Ons inziens is 5.80 m de optimale</p>	<p>5. In de verkeerskunde is er een methode beschikbaar om na te gaan of de inrichting van de weg overeenkomt met zijn omgeving: De V85-regel. Dit is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. Deze regel laat zien of de ruime meerderheid van de verkeersgebruikers zich aan de aangegeven snelheidslimiet houdt. De overige 15% rijdt dus harder dan die snelheid.</p> <p>Bij een V85 van 34 km/uur rijdt dus het merendeel van de verkeersgebruikers te hard. De Fietsersbond heeft overigens een gunstige tijdsmeting genomen. In uitdraaien uit de database over een langere periode is de V85 36km/uur en de V85 van augustus 2020 is bijvoorbeeld 38 km/uur. Dat is gemiddeld ruim 20% harder dan toegestaan. En dan zijn de extreem hoge waarden niet in de V85 opgenomen.</p>	

Nr.	Vraag / opmerking	Antwoord gemeente Haarlem	Inspreker
6.	en veilige breedte voor de rijbaan op dit deel van de Rollandslaan. Wij hopen alsnog in de gelegenheid te worden gesteld tot een inhoudelijk overleg over de herinrichting van de Rollandslaan.	6. De Fietsersbond heeft driemaal inhoudelijk een inbreng kunnen doen ten behoeve van de Rollandslaan. 1x in een gesprek, 1x in een workshop specifiek over verkeer en 1x tijdens een informatiebijeenkomst. In alle 3 de gevallen is de Fietsersbond nadrukkelijk uitgenodigd en zijn tijdens de sessies de opmerkingen meegenomen en in overweging genomen. Deze inspraakreactie vormt een vierde mogelijkheid om te reageren. Er is zodoende voldoende mogelijkheid geweest voor gesprek.	