



## Bijlage 4 Overwegingen totstandkoming keuze kap es in rotonde

Het definitief ontwerp voor de herinrichting van de Rollandslaan is ingegeven vanuit drie doelstellingen: groot onderhoud, verkeersveiligheid (Burgerinitiatief 2017) en het versterken van de groen- en bomenstructuur.

Ter hoogte van de kruising met de Pieter Wantelaan en de Vlaamseweg zijn er op het gebied van verkeersveiligheid een aantal problemen:

- Er is momenteel geen logische overgang van de 50km/uur weg (Vlaamseweg) naar de 30km/uur weg (Rollandslaan);
- De verkeerssituatie is onoverzichtelijk en leidt tot gevaarlijke situaties / gevaarlijk rijgedrag;
- De infrastructuur nodigt uit tot hard rijden;
- Er zijn parkeervakken midden op het kruisingsvlak.

Daarnaast moet in het ontwerp rekening worden gehouden met:

- De bereikbaarheid van de Dekatuin en het benzinestation;
- De bereikbaarheid van de Pieter Wantelaan voor grote vrachtwagens.



De betreffende es

Er is zodoende een aantal varianten beschouwd. Het aanvankelijk uitgangspunt was de huidige situatie te behouden en de huidige verkeersmaatregelen een permanent karakter te geven. Dat bleek niet mogelijk beredeneerd vanuit de bochtstralen die vrachtverkeer nodig heeft. Hierdoor zou de kruising met de Pieter Wantelaan en de Leendert Meeszstraat nog steeds verkeersonveilig zijn en in grote mate verhard. Tevens is onderzocht of de rijbaan in zijn geheel aan de noord- of zuidzijde van de oude es kon worden gebracht. Hiermee zou een grote 'slinger' in de Vlaamseweg ontstaan. Dit bleek fysiek niet inpasbaar, er is te weinig ruimte voor om twee rijrichtingen naar één zijde van de boom te verplaatsen. Dit zou eveneens een verkeersonveilige situatie in de hand werken op de kruising met de Pieter Wantelaan en de Leendert Meeszstraat en negatieve gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van Dekatuin en het benzinestation. Tot slot is de variant onderzocht met de haakse bochten waarbij de es verwijderd zou moeten worden.



Uiteindelijk is de afweging:

a) De boom blijft, maar daarmee blijft de verkeersonveilige situatie gehandhaafd om alle verkeersbewegingen te kunnen maken en kunnen er 4 minder bomen en circa 500 m<sup>2</sup> minder groen worden toegevoegd.

Hiermee wordt niet voldaan aan twee van de drie doelstellingen van de opgave.

b) De boom blijft niet. Dit geeft ruimte voor een verbetering van de verkeersveiligheid, er ontstaat ruimte voor 4 extra bomen, 500 m<sup>2</sup> extra groen, het doortrekken van de laanstructuur van de Vlaamseweg met meer bomen waarmee de boomstructuur wordt versterkt.

Hiermee wordt voldaan aan alle drie de doelstellingen van de opgave.

De Bomen Effect Analyse laat zien dat de conditie van de es redelijk is en de toekomstverwachting meer dan 10 jaar. De es is niet verplantbaar. De kans dat de boom wordt getroffen door essentaksterfte in de toekomst is reëel.

Conclusie: de boom gaat weg om ruimte te geven aan een verbeterde verkeersveiligheid, extra bomen en extra groen.

Per saldo staan in het definitieve ontwerp tegenover de kap van de 3 bomen de aanplant van 12 nieuwe bomen en circa 800m<sup>2</sup> extra groen. Er worden zodoende 9 extra bomen geplant.