

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur T. Nierop
Telefoon 511 49 12
E-mail: tnierop@haarlem.nl
SB/BOR Reg.nr. 2006/3360
Te kopiëren: A, B, C
B & W-vergadering van

Onderwerp

herinrichting Ramplaan

Bestuurlijke context

De bewoners van de Ramplaan klagen over trillings- en geluidsoverlast, hetgeen door onderzoek bevestigd wordt. Hieraan kan worden tegemoet gekomen door herinrichting van de Ramplaan met asfalteren van de rijbaan. In deze nota wordt toestemming gevraagd voor de voorbereiding en uitvoering van het herinrichtingsplan. Tevens wordt gevraagd de gemeentelijke reactie op de inspraak vast te stellen.

Inleiding/aanleiding

Begin 2005 is de frequentie van de buslijn op de Ramplaan gewijzigd. Sinds dat moment zijn er veelvuldig klachten binnengekomen over hinder van met name trillings- en geluidsoverlast. Door de afdelingen BOR en Verkeer & Vervoer is een plan voorbereid voor herinrichting van de Ramplaan (Bijlage A). Door de rijbaan te asfalteren worden de trillingen aanzienlijk verminderd. Het HVVP wijst de Ramplaan aan als 30 km straat en busroute, zodat snelheidsremmende maatregelen moeten worden afgestemd op het busverkeer. Er is gestreefd naar een inrichting van een hoge ruimtelijke kwaliteit, waarmee bovendien het doorgaand verkeer ontmoedigd wordt.

Nieuwe ontwerp

Het nieuwe ontwerp bestaat uit de volgende elementen:

- smalle rijbaan van asfalt met een breedte van 4,5m;
- bushaltes op 18 cm hoogte en halteren op de rijbaan.
- doorgetrokken trottoir bij de Duinlustweg/Korte zijlweg;
- asfaltdrempel bij huisnummer 17;
- Plateau bij de kruising met de Schoonoordlaan;
- parkeerstroken en trottoirs van gebakken klinkers;
- parkeren à niveau met het trottoir;

Doordat het ontwerp sober en evenwichtig is opgesteld en met kwalitatief goede materialen wordt uitgevoerd, wordt een goede ruimtelijke kwaliteit bereikt. Doordat de rijbaan versmald wordt ten opzichte van de huidige rijbaan mag verwacht worden dat ondanks de toepassing van asfalt de snelheid van het verkeer op 30 km/u gehandhaafd kan worden.

De bussen kunnen elkaar of tegemoet komend vrachtverkeer niet passeren. Er moet gewacht worden aan het begin van de laan totdat de weg vrij is van brede voertuigen. In voorkomende gevallen kan uitgeweken worden op de parkeerstrook.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met het plan voor herinrichting van de Ramplaan, waarin onder meer de rijbaan wordt voorzien van asfalt.
2. Het college stelt de gemeentelijke reactie op de inspraak vast.
3. De kosten van het besluit bedragen € 230.000,--. Het besluit wordt voor € 200.000 gedekt uit de IP stelpost 61.90a en voor € 30.000 uit het programma openbare verlichting, zoals benoemd in het “meerjarenprogramma openbare ruimte 2007-2010; uitvoering 2007” (BOR 2006/2801).
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het college stuurt het besluit ter bespreking aan de commissie Beheer.

Verwerking inspraak

Over dit ontwerp heeft op 20 juni 2006 een inspraakavond plaatsgevonden. Daar bleek dat de aanwezigen zich in grote lijnen in het plan konden vinden. Er is gelegenheid gegeven schriftelijke reacties op het plan achter te laten. In bijlage B is een overzicht gegeven van de inspraakreactie en de antwoorden daarop.

Een groot deel van de bewoners heeft een standaard reactie verzonden, waarin is aangegeven dat de problematiek niet door middel van asfalteren zou moeten worden opgelost. De oplossing zou gezocht moeten worden in het verminderen van het verkeer en het verleggen van de busroute. Vanuit de bewoners bezien is dit een logisch standpunt, maar voor de gemeente is dit geen optie.

Trillingen

Om meer inzicht te verkrijgen in de materie is in opdracht van de gemeente bij twee representatieve woningen een trillingsonderzoek gedaan. Bij de toetsing aan de geldende richtlijnen is naar voren gekomen dat het niet waarschijnlijk is dat de huizen schade hebben ondervonden als gevolg van trillingen. De bewoners hebben volgens de richtlijnen echter wel hinder van de trillingen. Deze hinder kan worden verminderd door de rijbaan te asfalteren zoals in voorliggend plan.

Financiële paragraaf

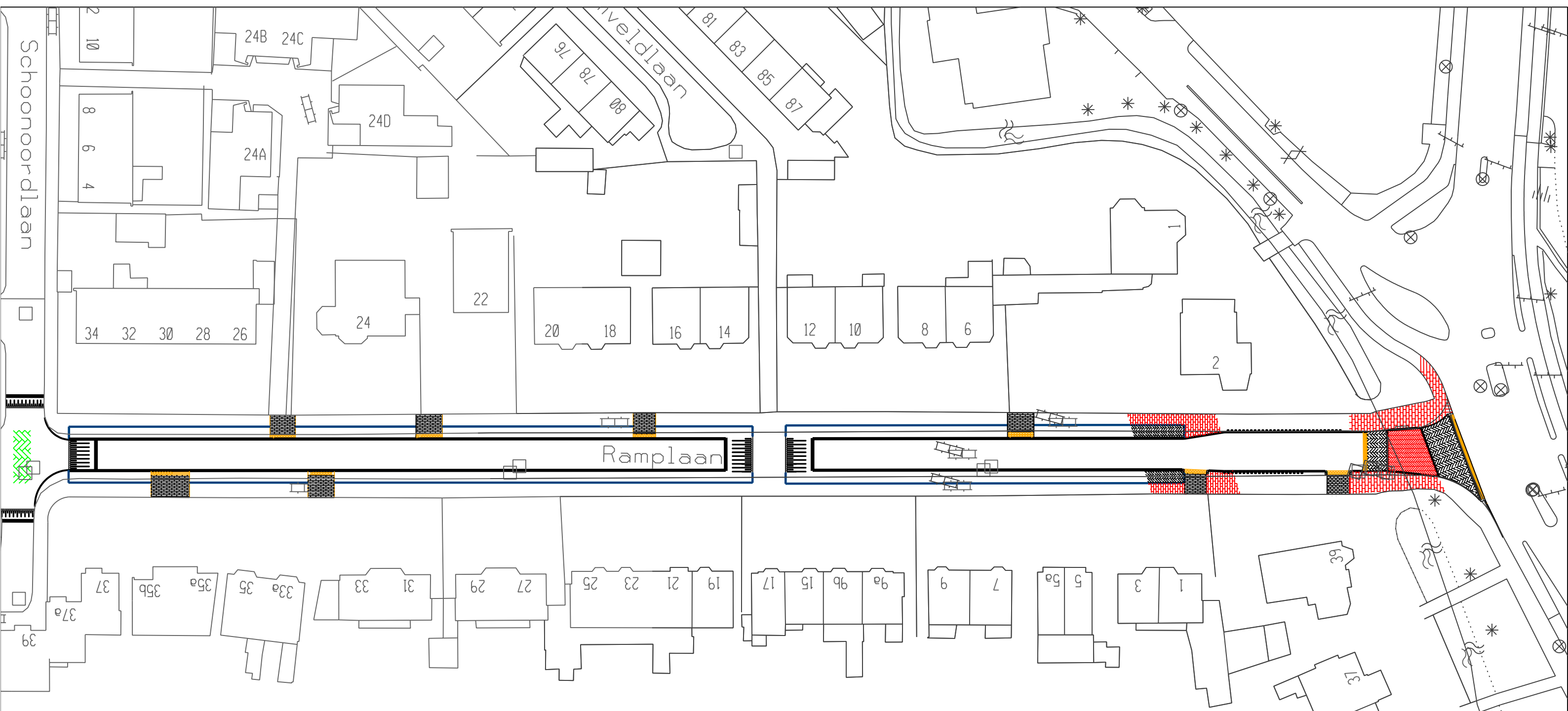
De kosten van de herinrichting worden geraamd op ca. € 250.000,--. Voor deze kosten zal voor 2007 binnen de IP stelpost vernieuwing bestrating dekking à € 220.000,-- worden opgenomen (IP 61.90 a). Binnen de IP stelpost openbare verlichting, vervanging zal voor 2007 dekking à € 30.000,-- worden opgenomen (IP 62.50 a/b). Eén en ander zoals benoemd in het “meerjarenprogramma openbare ruimte 2007-2010; uitvoering 2007” (BOR 2006/2801).

Bijlagen:

A – tekening herinrichting

B – verslag inspraakavond

C – inspraakreacties



Inpraakreacties reconstructie Ramplaan CONCEPT

Inspreker nr.	reactie	antwoord
1, 2, 3, 6, 8, 9, 10, 11,12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 23, 24, 25	Ramplaan moet klinkers blijven, past niet bij een erftoegangsweg (ETW) stelt dat de Ramplaan volgens het HVVP geen busroute is stelt dat de hoeveelheid verkeer door de Ramplaan toeneemt als gevolg van het ontbreken van verkeersbelemmerende maatregelen en de keuze voor asfaltverharding	In beginsel genieten klinkers de voorkeur voor een ETW. In de Ramplaan zijn er drie redenen om hiervan af te wijken. Zie ook reactie op insprekers 15 en 30. 1. Asfalt helpt het trillingsprobleem te verminderen. 2. In busroutes geniet asfalt de voorkeur uit comfort overwegingen 3. Asfalt is comfortabeler voor fietsers. In figuur 3.7 van het HVVP staat het OV-net weergegeven van 2002. De Ramplaan is daarin opgenomen als busroute. De strekking van het HVVP is dat de Ramplaan een busroute blijft. De Ramplaan is ook de enige laan die zich hiervoor leent. Busroutes zijn in het HVVP indicatief weergegeven in figuur 7.1. Binnen de gestelde randvoorwaarden is het maximale gedaan om de hoeveelheid verkeer te reduceren. De mogelijkheden voor verkeersbelemmerende maatregelen zijn echter beperkt. In het verleden is voorgesteld de Ramplaan uitsluitend toegankelijk te maken voor busverkeer d.m.v. een bussluis. Dit voorstel kende geen draagvlak in de wijk. Fysieke belemmeringen treffen ook het busverkeer zodat hier terughoudend mee moet worden omgegaan. In het ontwerp zijn twee elementen opgenomen om de route minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer. 1. Aan de kant van de Korte Zijlweg wordt een op de bus aangepast doorgetrokken trottoir aangebracht. De Ramplaan krijgt daardoor meer de uitstraling van een woonstraat. Onbekenden zullen meer geneigd zijn te kiezen voor de route via Overveen. 2. De rijloper is onder alle omstandigheden tamelijk smal. Bussen en vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren, maar moeten aan het begin of het eind van de straat op elkaar wachten. Tot slot is onderzocht of het mogelijk is om een verbod in te stellen voor het afslaand vrachtverkeer vanaf de Duinlustweg. In theorie kan deze maatregel positief uitwerken. In de praktijk blijken dergelijke regelingen moeilijk handhaafbaar en wegens ontheffingen te leiden tot veel administratieve rompslomp wegens ontheffingen. De verkeerspolitie adviseert in deze dan ook negatief. Bovendien gaat het hier om grondgebied van de gemeente Bloemendaal. Zij wenst hier geen medewerking aan te verlenen en stelt dat de Korte Zijlweg evenmin geschikt is voor doorgaand vrachtverkeer.
4	stelt dat het profiel het auto's mogelijk maakt om hard te rijden vindt dat een 50km drempel niet voldoende afremt drempels leveren lawaai op een slinger remt veel beter af	De rijloper is slechts 4,5m breed. Dit is de minimummaat die toegepast wordt voor erftoegangswegen. Dat het profiel uitnodigt tot hard rijden is onjuist. Een 50km drempel is in deze situatie het maximaal haalbare. De reden om geen 30km drempels toe te passen ligt besloten in de eisen ten aanzien van busroutes. Naast een weliswaar beperkte snelheidsreductie hebben de drempels zeker ook een attentieverhogend effect. De verwachte overlast van een 50km drempel is naar verwachting minimaal. Gelet op de beperkte breedte van de rijloper is een slinger niet goed inpasbaar. Een extra vernauwing leidt tot volledige stagnatie met alle gevolgen voor de afwikkeling van het openbaar vervoer. Daarnaast levert een slinger een onrustig beeld op, wat niet ten goede komt aan de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

Inspreker nr.	reactie	antwoord
5	ziet éénrichtingsverkeer in de Ramplaan als enige oplossing voor de verkeersdruk in de Ramplaan . acht de Hospeslaan geschikt als retourroute omdat deze in het verleden al eens als omleidingsroute is gebruikt. stelt dat éénrichtingsverkeer een financiële besparing oplevert	Het voorliggende ontwerp komt het meest tegemoet aan alle wensen en uitgangspunten van de opgave, te weten verminderen van de trillingshinder, voorkomen schade aan geparkeerde auto's, ontmoedigen doorgaand verkeer, duurzaam veilige inrichting en een acceptabele situatie voor het busverkeer. Eénrichtingsverkeer leidt tot een onacceptabele situatie in de Hospeslaan. De aanwezigheid van de busroute is een hard uitgangspunt. De Hospeslaan is niet geschikt als route voor de bus. Deze laan doorsnijdt een parkachtig woon- en verblijfsgebied. Het verschuiven van het verkeer van de Ramplaan naar de Hospeslaan leidt bovendien tot meer kruisend verkeer en op wijkniveau tot meer hinder en onveiligheid. Dat de Hospeslaan noodzakelijkerwijs als tijdelijke omleidingsroute is gebruikt doet hier niets aan af. Het instellen van éénrichtingsverkeer houdt in dat ook de Hospeslaan moet worden gereconstrueerd. Dit is per definitie duurder.
6	is het eens met de concepten c/d waarin de rijloper 4,5m bedraagt in plaats van circa 6,0m verzoekt bus met keerlus opteert voor effectieve belemmerende maatregelen tegen doorgaand verkeer informeert naar de mogelijkheden voor de aansturing van route navigatiesystemen	akkoord. De busroute staat in dit plan niet ter discussie. Daarnaast is de provincie Noord-Holland en niet meer de Gemeente Haarlem opdrachtgever voor de aanbesteding van het openbaar vervoer. zie inspraakreactie 1. navigatiesystemen vallen buiten de verantwoordelijkheid van de gemeente.
7	rijloper van 4,5m is onvoldoende voor een route met busverkeer, moet zijn 3,20 voor bus + 1,90m voor auto's stelt dat de Ramplaan volgens het HVVP geen busroute is er ontbreken verkeersbelemmerende maatregelen tegen doorgaand verkeer pleit voor effectievere inzet van bussen (lage bezettingsgraad) zonder afwenteling van de problemen op de wijk pleit voor gebruik groen als tijdelijke parkeerplaats tijdens de werkzaamheden vraagt aandacht voor bereikbaarheid parkeergarage bij nr 35 ; voertuig is oldtimer en kan niet langdurig verblijven op de openbare weg	De maximale wettelijke breedtemaat (bus) bedraagt 2,55m en 90% van de auto's is smaller dan 1,75m Opgeteld passen deze maten binnen het profiel van 4,5m. <i>bron: ASVV 2004</i> Bovendien is de rijloper geminimaliseerd om de snelheden laag te houden. zie inspraakreactie 1. zie inspraakreactie 1. De lijn als geheel functioneert goed. In iedere lijn zijn er trajecten waar de bezettingsgraad laag is. Deze trajecten moeten beoordeeld worden in het licht van het gehele OV netwerk en niet op een enkele tussenschakel. Bij de verdere uitwerking zal worden nagegaan hoe het parkeren tijdens de werkzaamheden opgelost kan worden. In principe worden daarvoor liever geen groenstroken gebruikt. Voorafgaand aan de uitvoering wordt een uitvoeringsplanning opgesteld. De bereikbaarheid van panden en garages wordt zo veel mogelijk gewaarborgd.

Inspreker nr.	reactie	antwoord
15	is tegen vervangen van klinkers door asfalt - uit esthetische overwegingen - veroorzaakt meer verkeer en hard rijden - is bij een erftoegangsweg vereist - leveren weinig meer geluid op dan asfalt Is van mening dat parkeren op de stoep leidt tot meer verkeer en hard rijden vindt dat doorgaand verkeer door middel van bewegwijzering en verkeersborden moet worden ontmoedigd	Zie ook reactie op inspraakreacties 1 en 30. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt past een smal asfaltprofiel beter binnen het gebied. Doordat de rijloper uitermate smal blijft (4,5m), er voorzien is in een inritconstructie en een drempel is de kans op meer verkeer en hard rijden klein. Een 30km inrichting vereist niet noodzakelijkerwijs klinkers. In veel situaties is dit wel de meest passende oplossing. Met name in busroutes geniet asfalt echter de voorkeur. In een 30km gebied speelt geluid inderdaad een ondergeschikte rol. Onder andere trillingen en onderhoudsgevoeligheid nopen tot de keuze voor asfalt. Zie ook inspraakreactie 1. Parkeren op verhoogd trottoir kent twee voordelen. Ten eerste blijft ook zonder geparkeerde voertuigen de rijbaan smal. Daarnaast ontstaat meer ruimte voor voetgangers op de momenten dat er weinig auto's geparkeerd staan. Het weren van doorgaand verkeer door middel van borden is niet goed te handhaven. Daarnaast is instemming/medewerking van de gemeente Bloemendaal vereist. Zie ook inspraakreactie 1.
20	vindt dat de inspraaktermijn moet worden verlengd in afwachting van het trillingsonderzoek en het wel of niet handhaven van de Ramplaan als busroute. De busroute heeft consequenties voor het wel of niet toepassen van busvriendelijke drempels	De inspraaktermijn is verlengd tot 30 september 2006. Over de status van de Ramplaan is geen discussie. Zie ook inspraakreactie 1.
21	- heeft bezwaar tegen asfalt; verharding ETW moet zijn klinkers volgens HVVP - trillingsproblemen moeten op een andere wijze worden opgelost - acht trillingsonderzoek bij twee woningen ontoereikend - gemeente is nog niet komen kijken naar de schade - de buslijn is regionaal en niet gebiedsontsluitend; er rijden nu veel zwaardere bussen dan vroeger	Het HVVP geeft aan dat erftoegangswegen normaliter worden uitgevoerd in klinkers. Theoretisch zijn beide materialen toepasbaar. Om de trillingshinder te verminderen en vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt asfalt voorgesteld. Zie ook inspraakreacties 1, 15 en 30. Er wordt niet aangegeven hoe deze dan wel moeten worden opgelost Onderzoek wordt gedaan aan 2 representatieve woningen en volgens de geldende normen. Aanvankelijk is uitgegaan van visuele beoordeling van 5 woningen door een expert. Inmiddels is gekozen voor metingen aan 2 representatieve woningen omdat dit een objectiever beeld zal opleveren. De route van een buslijn is niet bepalend voor het gewicht van een bus.

Inspreker nr.	reactie	antwoord
22	- pleit voor rijloper van 2,50 met aanliggend verhoogde fietspaden van 1,0m - wenst markering tussen de parkeerstrook en trottoir - geeft aan dat de bodemgesteldheid niet geschikt - is voor intensief zwaar verkeer en dat het plan onvoldoende maatregelen kent dit verkeer te weren. - brengt parkeerschade onder de aandacht - meent dat men met een rijbaan van 4,5m harder gaat rijden - wijst erop dat bewoners in de nieuwe situatie moeten worden aangeschreven hun groen bij te snoeien omdat anders de beschikbare ruimte voor voetgangers te gering wordt.	Fietspaden met een breedte van 1,0m voldoen niet (minimaal 1,80m). Daarnaast kunnen verhoogde fietspaden niet worden toegepast voor geparkeerde auto's langs. Tussen de parkeerstrook en het trottoir bevindt zich een band en wordt een verschil in bestratingspatroon aangebracht. Het onderscheid is daarmee voldoende duidelijk. Er zal een adequate fundering onder de weg worden aangebracht. Voorts is in het plan een op de bus aangepaste inritconstructie opgenomen en is de breedte van de rijloper tot een minimum beperkt. Wegens het smalle profiel is de route niet aantrekkelijk voor zwaar verkeer. Zie ook inspraakreactie 1. Parkeerschade is een gevolg van de huidige situatie waarin parkeren niet duidelijk is geregeld. Een breedte van 4,5m is de minimale maat voor erftoegangswegen. Dit nodigt niet uit tot hard rijden. Bewoners worden geacht overhangend groen bij te snoeien. Bewoners zullen hierop worden aangesproken. Eigenaren hebben een verplichting overhangend groen bij te snoeien. Waar nodig zal de gemeente handhavend optreden.
26 Fietzersbond	- wenst 30km drempels op 8 cm hoogte in plaats van 50km drempels - wenst normale inritconstructie - is het wel eens met het gekozen dwarsprofiel - raadt verlengen bestaand kruispuntplateau af - bepleit knip met bussluis in de Ramplaan/ Rollandslaan - wenst extra drempel in de Ramplaan - bepleit vrachtwagenverbod m.u.v. ontheffingshouders - bepleit rechtsafverbod vanaf de Duinlustweg	30km drempels leveren ook met een hoogte van 8 cm veel hinder op voor busverkeer een normale inritconstructie is eveneens niet acceptabel voor bussen Zie ook inspraakreactie 4. akkoord verlengen van het plateau winkelgebied beoogt de voorrangssituatie op de kruising met de Schoonoordlaan te verduidelijken. Ontwerp is aangepast. Er is nu sprake van twee plateaus. De taluds tussen de plateaus zijn flauw opdat de bus hier geen extra hinder van ondervindt in het verleden is gebleken dat er op wijkniveau onvoldoende draagvlak is voor een dergelijke knip extra drempels zijn vanwege het busverkeer ongewenst Zie inspraakreactie 1, 15. Voor het instellen van een rechtsafverbod vanaf de Duinlustweg is medewerking van de gemeente Bloemendaal vereist. Bloemendaal is daar geen voorstander van.

Inspreker nr.	reactie	antwoord
27a	- stelt dat klinkers verplicht zijn voor erftoegangswegen - stelt dat het HVVP de Ramplaan niet aanwijst als busroute - stelt dat een rijbaanbreedte van 4,5m snelheidsverhogend werkt - stelt dat er in het plan onvoldoende snelheidsremmende maatregelen zijn - stelt dat 50km drempels niet passen in een 30km gebied - leefbaarheid en veiligheid onvoldoende - stelt dat het trottoir uiteindelijk slechts 1,0m bedraagt in plaats van 2,25m - stelt dat een rijbaanbreedte van 4,5m te smal is om een bus en een auto elkaar te laten passeren - stelt dat het aantal passeerplaatsen onvoldoende is en in de praktijk tot problematische situaties leidt. - stelt dat er geen aandacht is besteed aan fietsers - stelt dat verkeersborden nodig zijn om het verkeer uit de Ramplaan te weren - pleit voor een knip in de Ramplaan ter hoogte van het winkelgebied - Ramplaan aangeven als ongewenste route bij TomTom	Zie inspraakreactie 1, 15 en 30. Zie inspraakreactie 1. Zie inspraakreactie 4 en 30. De onderlinge afstand tussen drempels bedraagt circa 100m. Deze afstand is tamelijk ruim. Meer drempels doen te zeer afbreuk aan het comfort van de bus. Daarnaast heeft het smalle wegprofiel ook een snelheidsverlagend effect. Zie inspraakreactie 4. Het voorgestelde ontwerp (smalle rijloper, drempels) beoogt de situatie te verbeteren Dit is feitelijk onjuist. Met enige moeite kunnen normale auto's en bussen elkaar passeren. Brede voertuigen moeten op elkaar wachten. Voor auto's geldt dat zij incidenteel uit kunnen wijken naar de parkeerstrook. Het ontwerp is met instemming voorgelegd aan de fietsersbond. Separate fietsvoorzieningen zijn niet aan de orde. Zie reactie 26 Zie reactie 26 Een knip in de Ramplaan heeft te grote gevolgen voor de bereikbaarheid. Bovendien kent dit voorstel onvoldoende draagvlak. De route kan worden aangegeven als ongewenst; garanties kunnen echter niet worden gegeven.
27b	Nogmaals busroute HVVP Nogmaals: maten voertuigen - eerdere voorstellen voor een knip in de Ramplaan zijn onbekend - verzoekt kleinere bussen - verzoekt 30km borden vooruitlopend op de uitvoering van het werk - dekking lijn 81 voldoende voor de wijk - acht 4,5m onvoldoende voor het laten passeren van bussen en auto's	De wijkraad heeft in 2004 in de wijkkrant een oproep gedaan mee te praten over maatregelen in de wijk met eventueel een oplossing met verzinkbare palen. Op basis van de binnengekomen reacties heeft de wijkraad geconcludeerd dat een dergelijke maatregel een uiterste noodmaatregel is. De aanbesteding van busroutes wordt verzorgd door de provincie en niet meer door de gemeente. 30km borden worden uitsluitend geplaatst bij werkzaamheden en gebieden die als zodanig zijn ingericht. Er is door de provincie een PvE opgesteld voor de aanbesteding van het OV t.a.v. maximale afstand van woningen tot een halte. Om aan deze eis te voldoen moest er een bus door het Ramplaan rijden. Zie inspraakreactie 7.

28	- stelt dat het HVVP geen bus toestaat in de Ramplaan wegens gebrek aan rijbaanbreedte - stelt dat erftoegangswegen uitgevoerd moeten worden in klinkers - stelt dat asfalt niet is toegestaan volgens het convenant Duurzaam Veilig / Handboek Wegontwerp - stelt dat er onvoldoende maatregelen zijn opgenomen om het doorgaand verkeer te weren - stelt dat normale 30km drempels noodzakelijk zijn - stelt een keerlus voor ten behoeve van de bus aan het eind van de Rollandslaan	De minimale rijbaanbreedte van een ETW bedraagt 4,5m waarbij de bus halteert op de rijbaan. Van een verbod op bussen is geen sprake. Zie inspraakreactie 1, 15 en 30. Voor erftoegangswegen geldt geen verbod op asfalt. Binnen de beperkte mogelijkheden is het maximale gedaan om het doorgaand verkeer te ontmoedigen. Zie ook inspraakreactie 1. 30km drempels zijn vanwege het busverkeer niet mogelijk. Zie inspraakreactie 6.
29	- stelt dat het HVVP voor erftoegangswegen asfalt voorschrijft - een rijbaanbreedte van 4,5m leidt tot hogere snelheden - onvoldoende maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer - pleit voor klinkerbestrating naast een zeer smalle rijloper in asfalt ter reductie van de snelheid terwijl anderzijds trillingen worden voorkomen - pleit voor een scherpere bocht Duinlustweg / Ramplaan - pleit voor het instellen van een vrachtwagenverbod - pleit voor een linksafverbod Ramplaan => Duinlustweg - wenst bord “geen doorgaand verkeer” of “bestemmingsverkeer” bij de afslag van de Westelijke Randweg	Voor erftoegangswegen wordt geen verhardingstype voorgeschreven. Wel is er een sterke voorkeur voor asfalt in fiets- en busroutes. Een rijbaanbreedte van 4,5m is de minimale maat voor een erftoegangsweg. zie inspraakreactie 1 zie inspraakreactie 1 Bocht is aangescherpt Zie inspraakreactie 1 en 15 Een linksafverbod is nauwelijks te handhaven. Bovendien is een verkeersbesluit vereist waarin handhaving redelijkerwijs moet zijn gewaarborgd. zie inspraakreactie 30
30 wijkraad	- vreest een hogere snelheid als gevolg van asfalt en profiel van 4,5m - stelt smalle rijloper in asfalt voor met uitwijkstroken in klinkers - wenst vrachtwagenverbod - scherpere draai Duinlustweg naar Ramplaan - borden “geen doorgaand verkeer” aan de Westelijke randweg.	Een profiel van 4,5m is de minimummaat voor erftoegangswegen. Uitwijkstroken in klinkers neigen naar een fietsstraat indeling. Gelet op de verhouding autoverkeer/ fietsverkeer is deze oplossing niet verantwoord. Wel is het mogelijk aan de randen van de rijloper een streklaag in gebakken klinker toe te passen. Het asfalt wordt daarmee met circa 2x 20cm versmald. Zie inspraakreactie 1, 15 en 26. Bocht is aangescherpt. Plaatsing is mogelijk, maar weinig effectief.
31	- maakt bezwaar tegen drempel voor huisnummers 12 en 14 wegens trillingen - het pad tussen 12 en 14 is een voetpad en zal worden gebruikt door fietsers; plaatsing van een hek belemmert ook rollators en kinderwagens - pleit voor wegversmallingen in plaats van drempels - acht de gebruikte bus ten behoeve van trillingsmetingen niet representatief - wenst metingen met bestaande aardgasbussen	De drempel is busvriendelijk en levert naar verwachting weinig trillingen op. Uitgegaan wordt van een hek waarmee de het pad toegankelijk blijft voor rollators en kinderwagens. Fietsers worden daarbij wel afgeremd doch niet geweerd. Binnen het smalle profiel van 4,5m passen geen wegversmallingen. De gebruikte bus is anders als normale bussen van Connexxion, maar geven voldoende inzicht in de effecten van zwaar verkeer op de woningen.

Memo

Aan Bewoners Ramplaan

Van Sector SB / afdeling bor

Contactpersoon L. Brouwer

Doorkiesnummer(s) telefoon 023 - 511 49 12, telefax 023 - 511 45 15

Datum 23 juni 2006

Ons kenmerk BOR 2006 /1649

Onderwerp Inspiraakbijeenkomst herinrichting Ramplaan 20 juni 2006

Aanwezig:

Gemeente Haarlem	-	dhr. L. Brouwer; dhr. H. Vriend; dhr. J.D. de Vries
bewoners en wijkraad	-	ca. 21, waarvan 19 op de presentielijst

1. Opening

Dhr. Vriend, stadsdeelregisseur, opent de bijeenkomst en stelt de heren Brouwer van de afdeling Beheer Openbare Ruimte, en de heer De Vries van de afdeling Verkeer en Vervoer voor.

De bedoeling van de avond is het verlenen van inspraak op de te presenteren plannen, het verslag zal worden verzonden naar alle bewoners.

Gedurende een periode van 6 weken na hedenavond (tot 30 augustus 2006) wacht de gemeente de opmerkingen en schriftelijke reacties af. Deze worden gebundeld en van een reactie voorzien. Over de herinrichting wordt vervolgens een nota voor het college van B&W gemaakt inclusief de inspraakreacties. Deze zal in de loop van augustus behandeld worden, waarna het college de commissie Beheer zal voorstellen het plan te bespreken. Wanneer dit gebeurt kan er bij de commissie worden ingesproken. Daarna start de technische voorbereiding.

De vraag wordt gesteld wat de rol van de wijkraad is. Deze is één van de instanties die meepraat in het voortraject en een inspraakreactie kan geven.

Twee dagen nadat B&W een besluit genomen hebben staat dit met de nota op het internet: (www.haarlem.nl).

Inspiraakreacties kunnen worden gezonden naar:

Gemeente Haarlem
Afdeling Verkeer en Vervoer, Dhr. J.D. de Vries
Postbus 562
2003 RN HAARLEM

2. Uitleg verkeersontwerp

a. toegang tot de wijk vanaf Korte Zijlweg

De te maken inritconstructie bestaat uit:

- gele klinkerstrook tegen de Korte Zijlweg aan

2

- flauwe oprit van grijze klinkers
- bovenvlak gelijk aan de aansluitende trottoirs (rode klinkers)
- flauwe afrit van grijze klinkers
- aanduiding 30 km/u d.m.v. verkeersbord

vraag: voldoet de inrichting aan de criteria voor 30 km/u?

antwoord: het ontwerp moet nog worden overlegd met de politie, maar naar verwachting wel.

b. overige snelheidsremmende maatregelen

Halverwege de Ramplaan een busvriendelijke drempel van asfalt. Op de kruising Rollandslaan/Hospeslaan komt een soortgelijke drempel, maar die is geen onderwerp van inspraak.

Toepassing van een dynamische drempel is wel overwogen, maar er is niet voor gekozen. Omdat de dynamische drempel maximaal 3,50 m breed is werkt deze als een sluis waar de fietsers niet door kunnen. Omdat voor de fietsers dan een aparte doorgang naast drempel moet worden aangelegd kost dit ca. 8 parkeerplaatsen. Op de avond waarop het 30 km/u plan met de hele wijk is besproken, is toegezegd zoveel mogelijk te kiezen voor oplossingen die geen parkeerruimte kosten.

Bovendien wordt de Ramplaan zelf al als een soort versmalling ingericht. Een versmalling kan alleen maar goed werken als er voldoende opstelruimte is, en dat kan niet worden gegarandeerd zonder bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen aanzienlijk te verminderen.

c. wegprofiel

Rijbaan

Het uitgangspunt voor de inrichting is een snelheid van 30 km/u geweest. Bij het denken over een oplossing is uitgegaan van het gegeven dat een bus in twee richtingen een breedte nodig heeft van minimaal 6,00 m. Een keuze hiervoor zou ten koste gaan van óf parkeerruimte óf trottoir. Omdat dit niet wenselijk is, is gekozen voor een rijbaan van 4,50 m breed met asfalt. De consequentie daarvan is dat bussen elkaar niet kunnen passeren en aan het begin of aan het eind van de Ramplaan op elkaar moeten wachten. Daar zijn bushaltes, die als passeerplaats gebruikt kunnen worden. Bussen en personenauto's kunnen elkaar met enige moeite wel passeren. Bussen en gewone vrachtauto's kunnen elkaar alleen op een passeerplaats passeren.

Parkeren en trottoir

De parkeerplaatsen worden à niveau met het trottoir aangelegd. Tussen parkeerplaats en rijbaan komt een opsluitband met een schuine kant eraan om het oprijden mogelijk te maken. Er resteert een trottoir van ruim 2,00 m breed achter de auto's.

Het voordeel van dit wegprofiel is dat ondanks het asfalt, de snelheden niet hoog worden vanwege de beperkte breedte van de weg. Er komen geen fietspaden of –stroken, maar de fietsersbond stemt in met het voorstel.

Naar aanleiding van vrachtverkeer wordt aangegeven dat de constructie zó sterk gemaakt wordt dat vrachtauto's ook het schuine opsluitbandje op kunnen rijden om indien nodig een andere vrachtauto te laten passeren.

d. Pleintje nabij kruising Rollandslaan

Op de tekening is dit alleen maar grijs gemarkeerd om aan te geven dat de gemeente hier nog niet geheel uit is. Er wordt aan gedacht om het bestaande verhoogde kruispunt als het ware te vergroten. Dit betekent dat de rijbaan in zijn geheel verhoogd wordt aangelegd met opritjes bij de kruising met de Schoonoordlaan. Het ontwerp wordt in principe voor het hele plein gemaakt, maar wegens financiële redenen kan dat nu niet volledig aangepakt worden. Een en ander zal in de B&W-nota nader worden aangegeven.

3. vragen naar aanleiding van de herprofilering

Vraag: In het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) is de Ramplaan aangegeven als een erftoegangsweg, een woonstraat dus. Is er – nu er wel een bus rijdt – wel de mogelijkheid om de Ramplaan als zodanig in te richten?

Antwoord: Destijds zijn er plannen geweest voor het afsluiten van deze wegen met uitzondering van de bus. Daar was echter geen draagvlak voor. Nu geldt dus: woonstraat met busroute, waarvan er meer zijn, zowel in Haarlem als elders.

Vraag: Kunnen er borden “geen doorgaand verkeer” geplaatst worden?

Antwoord: Dit zou wel kunnen, maar de juridische waarde is nihil.

Vraag: Zijn de Ramplaan en de Rollandslaan in het HVVP nu wel of niet een busroute? Volgens de gemeente wel, maar volgens de wijkraad is er onduidelijkheid over de tekst.

Antwoord: Dit wordt uitgezocht.

Vraag: Waarom kan er geen éénrichtingverkeer worden ingevoerd?

Antwoord: Dit zou betekenen dat het verkeer in de andere richting door de Hospeslaan zou moeten. Als je kijkt naar de stedenbouwkundige opzet en het karakter en de inrichting van de verschillende straten is dit geen optie. De Ramplaan en de Rollandslaan vormen nu eenmaal de ontsluiting van de wijk, dat is een gegeven vanuit de opzet ervan.

Vraag: Wat is er te verwachten van de herinrichting op het gebied van de snelheid?

Antwoord: De gemiddelde snelheid zal aanzienlijk dalen. De verwachting is ook dat het wijkvreemd verkeer erdoor zal verminderen omdat het een 30 km/u gebied wordt.

Vraag: Kunnen er geen chicanes worden aangelegd?

Antwoord: Dat lukt niet, de weg is te smal om de bijbehorende doorgang voor de fietsers er naast aan te kunnen leggen tenzij er een grote hoeveelheid parkeerplaatsen opgeofferd zou worden.

Vraag: Hoe moet je in de nieuwe inrichting de fietsers passeren?

4

Antwoord: Eén auto per richting kan de fietsers makkelijk passeren. Wanneer auto's elkaar tegenkomen past er geen fietser meer bij, je zult dus op elkaar moeten wachten. Dit past bij het uitgangspunt van een 30 km/u gebied.

Vraag: Waarom is gekozen voor asfalt?

Antwoord: Dit sluit aan bij de bijdrage die de heer Brouwer zal leveren op het gebied van trillingen.

4. Trillingen, schade en overlast

Wanneer de gemeente geconfronteerd wordt met trillingen als gevolg van het verkeer zijn twee aspecten van belang die goed uit elkaar gehouden moeten worden:

- Schade(-vergoeding)
- Het wegnemen van de oorzaak

Wanneer mensen recht menen te hebben op schadevergoeding kan dit alleen aangepakt worden door de gemeente aansprakelijk te stellen. Daarbij moet de hoogte van de schade (onderbouwd) worden aangegeven. Bovendien moet worden onderbouwd waarom de gemeente ervoor aansprakelijk is. Dat laatste kan gebeuren door bijvoorbeeld een expert in te schakelen of door een trillingsonderzoek te (laten) doen.

Wanneer de gemeente onderzoek doet is dit met name gericht op de vraag of er een oorzaak van trillingen is aan te wijzen, die moet worden weggenomen.

De gemeente is voor de Ramplaan voornemens om een expert een visuele inspectie te laten doen. Een expert kan op basis van kennis en ervaring uitspraken doen over de waarschijnlijkheid van een oorzakelijk verband tussen schade en de toestand van de weg. Het resultaat van dit onderzoek wordt binnen enkele weken verwacht.

De enige werkelijke manier om trillingen bij de bron aan te pakken is door het aanbrengen van een goede asfaltconstructie, hetgeen de gemeente nu dan ook voorstelt.

Vraag: Wordt er dan fluisterasfalt toegepast?

Antwoord: Dit moet nog nader worden uitgewerkt. In zijn algemeenheid is het wel zo dat bij relatief lage snelheden het geluid met name van de motor afkomstig is. Omdat fluisterasfalt vooral het bandengeluid reduceert ligt de toepassing ervan op de Ramplaan niet direct voor de hand.

Vraag: Er is eerder gesproken over toepassing van streetprint?

Antwoord: Door de stedenbouwkundigen van de gemeente wordt dit niet als wenselijk gezien. In de stedenbouwkundige opzet van de wijk heeft het de voorkeur om op de Rollandslaan en de Ramplaan asfalt te hebben

Vraag: Geeft de drempel halverwege geen nieuwe trillingen?

Antwoord: Ideaal zou het zijn om helemaal geen drempels te hebben. Er moet echter wel aan de criteria voor 30 km/u voldaan worden. Doordat het qua afmetingen een

5

busvriendelijke drempel is, die bovendien van asfalt gemaakt wordt, zullen de trillingen naar verwachting meevallen.

5. Verdere vragen

Vraag: Het asfalt is niet erg, als het doorgaand verkeer maar geweerd wordt, en als de snelheid maar zo laag mogelijk is.

Antwoord: Het nieuwe ontwerp komt aan beide wensen tegemoet.

Vraag: Kan er geen vrachtwagenverbod (uitgezonderd bestemmingsverkeer) komen?

Antwoord: Dat is niet te handhaven. Juridisch is niet afgedekt wat het begrip “bestemmingsverkeer” inhoudt.

Vraag: Kan het vrachtverkeer geweerd worden door verbodsborden?

Antwoord: Voor het plaatsen van de verbodsborden is medewerking van de gemeente Bloemendaal noodzakelijk, maar de optie zal worden onderzocht.

Vraag: Is er medewerking van de gemeente Bloemendaal aan de inritconstructie?

Antwoord: Ja

Vraag: Kan er op de Duinlustweg een algeheel rechtsafverbod worden ingesteld?

Antwoord: Ook dit zal worden onderzocht.

Vraag: Op de hoek bij de Brouwerskolkweg staat altijd een ijscoman, is dat vanuit de verkeersveiligheid wel gewenst?

Antwoord: Dit zal worden nagegaan.

Vraag: Hoe kan verhinderd worden dat fietsers vanuit het pad tussen nr. 12 en 14 de rijbaan op schieten?

Antwoord: Dit zou kunnen met een schapenhek.

Vraag: Het asfalt zal een racebaan-effect met zich meebrengen. Kunnen er paaltjes o.i.d. geplaatst worden die auto's beletten om te ver op het trottoir te parkeren?

Antwoord: Wanneer er geen auto's geparkeerd staan kan de parkeerruimte gewoon als trottoir gebruikt worden. Het plaatsen van paaltjes en andere obstakels is dan juist minder handig. Daarnaast gaan we er van uit dat mensen elkaar aanspreken op verkeerd parkeergedrag.

Vraag: Hoe wordt de parkeerstrook aangegeven?

Antwoord: Dit zal gebeuren door het bestratingsverband anders te maken dan dat van het trottoir.

Vraag: Hoe zit het met de lantaarnpalen?

Antwoord: Dit moet nog nader worden uitgewerkt. Ergens in de zone parkeervak/trottoir zullen ze een plek moeten krijgen.

Vraag: Hoe zit het met de planning van de drempel bij de Korte Zijlweg.

6

Antwoord: Het was de bedoeling om dit voor de bouwvak te doen. Inmiddels is dit achterop geraakt terwijl de planvorming voor de Ramplaan zelf behoorlijk opschiet. Er is nu voor gekozen om het te combineren.

Vraag: Hoe is de planning voor het hele traject?

Antwoord: Eerst moet er besluitvorming plaatsvinden (augustus/september), dan enkele maanden technische voorbereiding, gevolgd door 3 maanden aanbesteding en gunning. Dit houdt in dat het werk begin 2007 op z'n vroegst kan starten.

Vraag: Hoe zit het met de panden waar de visuele inspectie plaatsvindt?

Antwoord: Dit zijn de huisnummers 9, 18, 24 en 35. Dit wordt beschouwd als een representatieve steekproef.

Er volgt enige discussie, waarna de gemeente toezegt ook nummer 12 in het onderzoek te betrekken.

Vraag: Hoe zit het met de planning van de uitvoering?

Antwoord: Naar verwachting zullen de werkzaamheden 2 à 3 maanden duren. Gedurende die periode is er geen verkeer mogelijk. Voor de bus moet dan een alternatieve oplossing gevonden worden.

Vraag: Bij de introductie van de buslijn is gesteld dat deze na één jaar geëvalueerd zou worden, hoe zit dat?

Antwoord: Jaarlijks vindt er een evaluatie van de gehele lijnvoering plaats. Overigens zou – ook als de bus verdwijnt – het plan op dezelfde manier worden uitgevoerd.

Vraag: Wat is de procedure rond het grijze vlak op de tekening?

Antwoord: Vooral nog wordt uitgegaan van het verhoogde kruisingsvlak zoals eerder aangegeven. Voor de volledige reconstructie van het plein zijn geen financiële middelen beschikbaar.

Vraag: De maten moeten goed gecontroleerd worden want de gemeente tekent auto's van 1,50 m breed en gaat uit van 13,00 m breedte voor de hele Ramplaan, terwijl dit plaatselijk 12,80 m is.

Antwoord: Dit zal worden nagegaan, er zal worden uitgegaan van de volgende maatvoering:

- Rijbaan 4,50 m
- Parkeerstrook 2,00 m
- Restmaat trottoir, min. 2,00 m

De plaatjes zijn uitsluitend bedoeld ter illustratie.

Hierna wordt de bijeenkomst gesloten.