

NOTITIE

Onderwerp	Ontwerpnota VO Rollandslaan en Vlaamseweg
Project	Herprofilering Rollandslaan en Vlaamseweg
Opdrachtgever	Gemeente Haarlem
Projectcode	115421
Status	Definitief 02
Datum	11 mei 2020
Referentie	115421/20-007.367
Auteur(s)	R.A. Huijgevoort MSc, mevrouw ir. E.I. Zuurbier

Gecontroleerd door	ir. W.F. van den Berg
Goedgekeurd door	ir. W.F. van den Berg
Paraaf	



Bijlage(n)	Verslag honoreringsgesprek
------------	----------------------------

Aan	Gemeente Haarlem	mw. S. Vermeulen, B. Hoogkamer, M. Bom
Kopie	Gemeente Haarlem	R. Gramsma, mw. M. Sillmann

1 SCOPEOMSCHRIJVING EN DOELSTELLING

De werkzaamheden aan de Rollandslaan en Vlaamseweg zijn in het recente verleden een aantal keer geprogrammeerd geweest, maar daar door verschillende redenen van verdwenen. Voor de Vlaamseweg is wel een ontwerp vastgesteld en op basis daarvan zijn vrijliggende fietspaden gerealiseerd. In 2017 is een burgerinitiatief ingediend over de herinrichting van de Rollandslaan tot '30 km straat' vanwege het gevoel van onveiligheid. De raad heeft dit initiatief gesteund door een amendement aan te nemen gericht op een concrete programmering.

Het doel is uitvoering te geven aan de onderhoudsbehoefte aan de verharding. Hieraan is een burgerinitiatief gekoppeld om de verkeersveiligheid van de Rollandslaan te vergroten. Daarnaast is het doel om de hoofdbomenstructuur langs de Rollandslaan en Vlaamseweg op orde te krijgen.

In overeenstemming met de huidige beleidsuitgangspunten zoals het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR), Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en duurzaamheid/klimaatbeleid is nu een voorlopig ontwerp opgesteld. De afwegingen die hiervoor zijn gemaakt worden toegelicht in deze ontwerpnota.

Er worden alleen werkzaamheden op maaiveldniveau uitgevoerd. Het riool kan in haar huidige conditie nog circa 15 jaar mee en wordt daarom niet vervangen. Hiervoor komt met later nog terug.

2 VIGEREND BELEID EN RELEVANTE PRINCIPES

2.1 Structuurvisie openbare ruimte (SOR)

De structuurvisie openbare ruimte van Haarlem, genaamd 'Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar', is vastgesteld in 2017. Dit document betreft het vigerend beleid van Gemeente Haarlem in het kader van de Wet ruimtelijke ordening. De SOR prevaleert over eerdere beleidsstukken, de HIOR (later nader behandeld) betreft de materialisering van dit beleid.

De volgende onderdelen van de SOR hebben betrekking tot de Rollandslaan en/of Vlaamseweg:

- het Ramplaankwartier in zijn geheel wordt beschouwd als stedelijk gebied grenzend aan duingebied dat valt onder het Natuur Netwerk Nederland en de Natura 2000 gebieden;
- de Vlaamseweg en Rollandslaan maken onderdeel uit van het bestaande hoofd fietsnetwerk en het betreft een recreatieve route voor voetgangers. De bomen zijn onderdeel van de hoofd bomenstructuur van Haarlem;
- de Vlaamseweg ligt in de zichtlijnen van zowel de Sint Bavo Kathedraal als de Sint Bavo Kerk.

2.2 Haarlems Handboek inrichting openbare ruimte (HIOR)

Vanuit het handboek Inrichting openbare ruimte van de Gemeente Haarlem zijn voor drie verschillende tracés basisprofielen vastgesteld als uitgangspositie voor het ontwerp van de Rollandslaan. Het betreft de volgende profielen:

- vanaf de kruising met de Ramplaan tot de kruising met de Gerrit Bartholomeuslaan zijn de profielen van Woonstraat W5 en W6 gebruikt als uitgangspositie;
- voor het gedeelte van de Rollandslaan bij de vijver is het wegprofiel van de Garenkokerskade gehanteerd als uitgangspositie.

Het HIOR geeft een duidelijke prioritering aan betreffende ruimtelijke inpassing. Deze prioritering betreft het volgende:

- 1 beschermen en versterken groenstructuur;
- 2 beschermen en versterken waterstructuur;
- 3 inpassen benodigde extra klimaatadaptatiemaatregelen;
- 4 afweging ruimte voor mobiliteit:
 - A. continuïteit van regionale netwerken (fietsnetwerk, HOV en regioring);
 - B. prioritering belang mobiliteit (1. voetganger, 2. fiets, 3. OV, 4. gemotoriseerd verkeer);
- 5 benodigde ruimte voor objecten en parken.

Tot slot geeft het HIOR een concreet voorschrift aan de toe te passen materialen bij de inrichting van de Rollandslaan.

2.3 Verkeers- en vervoersplan (HVVP)

Het oorspronkelijke HVVP dateert uit 2003. De Koers- en discussienota uit 2009 betreft de actualisering van het vigerend beleid dat in het kader van de Planwet verkeer en vervoer is geschreven.

De volgende onderdelen van het HVVP hebben betrekking tot het projectgebied:

- de Vlaamseweg betreft een gebiedsontsluitingsweg en de Rollandslaan een 30 km/u erftoegangsweg met buslijn;
- de Rollandslaan en Vlaamseweg maken onderdeel uit van de hoofdaanrijroutes van de nood- en hulpdiensten.

2.4 Bestemmingsplan Ramplaankwartier

Het bestemmingsplan voor het Ramplaankwartier toont aan dat een gedeelte van de Rollandslaan en Vlaamseweg zich in een archeologische zone met waarde 2 bevindt. Dit houdt onder andere in dat werkzaamheden dieper dan 30 cm onder maaiveld onder toezicht dienen uitgevoerd te worden. Onderzocht wordt of de werkzaamheden in geroerde grond worden uitgevoerd. Anders komt het project hiermee in aanraking.

2.5 Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012)

In de ASVV is alle kennis over verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom gebundeld: van beleidsvoorbereiding tot beleidsuitvoering, en van ontwerp en uitvoering tot beheer en onderhoud. Het doel van deze aanbevelingen is om te komen tot veilige, eenvoudig te begrijpen en door heel Nederland consequente vormgeving van wegen.

3 BESCHOUWDE DOCUMENTEN EN ONDERZOEKEN

Tabel 3.1 geeft een overzicht weer van de beschouwde documenten en onderzoeken.

Tabel 3.1 Overzicht beschouwde documenten en onderzoeken

Document	Resultaat	Uitgangspunt en vervolg
Verkeersveiligheidsadvies, 2017	Snelheid verlagende effect voornamelijk bij kruisingen (haakse bochten).	Bij kruisingen vijver Rollandslaan T-splitsingen voorzien. Maatregelen met beleid controleren.
Archeologie, 2011	Werkzaamheden vanaf 30 cm - MV onder archeologische begeleiding.	Werkzaamheden blijven binnen huidige verhardingsopbouw.
Verhardingsadvies, 2009	Verouderd, advies niet conform HIOR.	Onderzoek actualiseren en straatbeeld profiel vaststellen.
Geotechnisch, 2010	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.	Geen specifieke uitgangs- en vervolgpunten.
Milieu hygiënisch bodemonderzoek, 2008, 2010	Niet tot licht verontreinigde boven- en ondergrond, geen verontreinigd grondwater, slib in watergangen sterk verontreinigd met zink en koper.	Gesloten grondbalans, nieuw milieukundig bodemonderzoek uit te voeren. Hoogovenslakken in de bodem.
Bomenonderzoeken, april 2008, juni 2008 en 2019	Een redelijk aantal bomen is aan het einde van hun levensduur, veel bomen zijn nog gezond, extra aandacht voor wortelopdruk.	Bomen worden conform advies 2019 verwijderd, nieuwe bomen worden voorzien. Inpassing grotere boomvakken bekijken.
Locatie kabels en leidingen, 2019	Diverse kabels en leidingen aanwezig.	Inpassing bovengrondse en ondergrondse ruimte op elkaar afstemmen.
Flora en fauna, 2019	Extra aandacht voor vleermuizen, broedseizoenen en rugstreeppad.	Voortoets verstoringsaspecten meervleermuis, verkennend stikstofonderzoek, vleermuisonderzoek conform vleermuisprotocol 2017, soortgericht onderzoek huismus conform kennisdocument huismus.
Vergunningenscan, 2019	Onduidelijkheid over bomen kap en raakvlak Provinciale Milieu Verordening	Aanvullende stikstofberekening ten behoeve van nabijheid werkzaamheden Natura2000-gebied.

Document	Resultaat	Uitgangspunt en vervolg
	(PMV) 2018, aandacht voor stikstofdepositie en natura 2000 gebied.	
Parkeerdrukte onderzoek, 2019	Gemiddelde parkeerdruk in Duinwijk.	Parkeerbalans gelijk houden of meer parkeerplaatsen voorzien.
Landmeetkundig onderzoek	In combinatie met milieukundig bodem onderzoeken blijkt het profiel en de dikte van de asfaltaag. Mogelijke profielen worden in H6 toegelicht.	Nieuw milieukundig bodemonderzoek uitvoeren.
Milieukundig bodemonderzoek	Staat gepland.	-

4 GESPROKEN PARTIJEN TOT EN MET CONCEPT VO

Op basis van de stakeholderanalyse en communicatieplan en het participatie- en inspraakplan (PIP) is communicatie opgezet met de verschillende belanghebbenden uit de omgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de belangrijkste uitkomsten van deze gesprekken.

4.1 1-op-1 gesprekken

In tabel 4.1 zijn de belangrijkste uitkomsten opgesomd van gesprekken met partijen die met name via de vorm 1-op-1 hebben geparticipeerd.

Tabel 4.1 Uitkomsten van stakeholdergesprekken enkel in vorm 1-op-1 gesprek

Stakeholder	Uitkomsten 1-op-1 gesprekken
DE Ramplaan / Stichting Spaargas	1 De straat volledig in klinkers uitvoeren. Toelichting: Om een warmtenet aan te leggen wordt meestal ruimte tussen het middenrif van de weg en de rand van het trottoir gebruikt. Vanaf deze hoofdtak gaat een zijtak naar ieder huis voor de aansluiting. Het moet mogelijk zijn om de straat hiervoor open te breken. Reactie: Dit komt overeen met de wens van de gemeente om de straat volledig in klinkers uit te voeren, maar het is mogelijk dat er een fietsstrook in asfalt naast de klinkers wordt gelegd. 2 Tijdens de werkzaamheden een dummybuis aanleggen met een diameter van 25 cm. Toelichting: U heeft aangegeven dat u dit punt wil aandragen tijdens de informatieavond, omdat er mogelijk financiering uit een ander potje kan komen en de werkzaamheden tegelijkertijd kunnen plaatsvinden. Reactie: Ondergrondse werkzaamheden vallen niet binnen het project en er wordt geen leiding voor het warmtenet aangelegd. Redenen hiervoor zijn de extra kosten en de onzekerheden over aansluitingen, beheer en leveranciers.
Belangengroep agrariërs	Belangrijkste eisen hebben betrekking tot de bochtstralen van Vlaamseweg naar de Leendert Meeszstraat, aangezien deze weg wordt gebruikt door transportwagens.
Stichting herstel zichtlijn Bavo	De wens van de stichting is voornamelijk dat er geen gebouwen en bomen in de zichtlijnen worden geplaatst.
Greenwheels	1 Er moet een gereserveerde parkeerplek voor Greenwheels komen in de buurt van de oude plek. 2 De Greenwheels parkeerplaats moet makkelijk inrijdbaar zijn. 3 Gedurende de werkzaamheden moet er ook een plek voor de Greenwheels zijn.

Stakeholder	Uitkomsten 1-op-1 gesprekken
	Vervolgacties: Greenwheels op tijd informeren over wanneer de werkzaamheden plaatsvinden en hoe lang deze duren. In overeenstemming kan Greenwheels zelf een oplossing verzinnen, of moet er worden gekeken naar een tijdelijke parkeerplaats.
Connexxion	De uitgangspunten betreffende de bushaltes gelden als volgt: 1 voor de bussen is het nodig dat zij ergens kunnen wachten totdat het tijd is om volgens dienstregeling te gaan rijden. Hiervoor moet ergens ruimte worden gemaakt, zodat zij niet in de weg staan voor ander verkeer; 2 de halte Vijver en de halte Rollandslaan blijven behouden, maar hoeven niet exact op dezelfde plek.
Tankstation	De exploitant van het tankstation heeft geen eisen doorgegeven.
Huisarts van Doorn	1. Aantal parkeerplaatsen op het plein aan het eind van de watergang behouden of verhogen. 2. De mogelijkheid om vanaf de Ramplaan direct af te slaan op de Gilles Schoolmeesterstraat te behouden.
Projectteam F1	Niet relevant. Werkzaamheden en evenement vinden niet tegelijkertijd plaats.
Dekatuin,	1. Toegankelijk houden toerit tijdens werkzaamheden. 2. Vlaamseweg en toerit moeten inrijdbaar zijn voor LZV's. (trekker+oplegger+aanhanger)
Dekamarkt	1. Houd rekening met de vrachtwagen die Dekamarkt bevoorradt bij intekenen verhoging op de Ramplaan, die stopt achter/naast de invalide-parkeerplaats. 2. Rollandslaan ontwerpen voor een trekker+oplegger combinatie. Leveranciers (normale vrachtwagen) stoppen op de Rollandslaan achter/naast invalide-parkeerplaats. Er komt één 's ochtends voor openingstijd en één 's middags, soms nog een derde.
Stichting Westelijk Tuinbouwgebied	Telefonisch contact en later per e-mail. Het belangrijkste onderwerp zijn de bomen langs de Vlaamseweg in verband met zichtlijnen.

4.2 Ontwerpateliers

Voor twee delen van de opgave is vanwege de complexiteit gekozen om met de stakeholders samen een ontwerpatelier te organiseren. Het hoofdthema van de opgave is verkeersveiligheid, hierover is een gesprek gevoerd met onder andere de verkeerskundige van de gemeente, de wijkraad en bewoners. Het tweede complexe thema is bomen. Bij de opgave wordt de groenstructuur aangepakt. Aangezien er in het gebied bomen aanwezig zijn die aan het eind van hun levensduur zijn, moet worden nagedacht over hoe deze kunnen worden vervangen. Hierover is onder andere gesproken met de landschapsarchitect van de gemeente, de bomenridders en de bomenwachters. De input uit de ateliers is gebruikt om tot een uitwerking van het VO te komen.

4.2.1 Atelier verkeersveiligheid

Op dinsdag 28 januari 2020 heeft het atelier verkeersveiligheid plaatsgevonden. In tabel 4.3 zijn de aanwezigen en hun belang benoemd.

Tabel 4.2 Aanwezige stakeholders

Partij	Aanwezig(en)
Witteveen+Bos	Wim van den Berg, Jeroen van Steen
Gemeente Haarlem	Bastiaan Hoogkamer, Sander Bosma
Wijkraad	Bert Bouquet, Ronald Mattern

Partij	Aanwezig(en)
Witteveen+Bos	Wim van den Berg, Jeroen van Steen
Actiecomité verkeersveiligheid	Renger Ruiter, Dennis Walbrecht
Belangengroep agrarische bedrijven	A. Kraak
Fietzersbond	Rob Stuip

Het voorgelegde schetsontwerp met verlengde groenstukken bij de watergang en met T-splitsingen werd goed ontvangen door de aanwezigen bij het verkeersveiligheid atelier. Zij verwachten dat dit leidt tot een lagere snelheid op de Rollandslaan. Het overleg was constructief en is verwerkt in de eisenspecificatie.

De Fietzersbond geeft voor fietsers voorkeur voor asfalt. Daarbij vinden zij een asfaltstrook naast klinkers voor de rijbaan een goede oplossing. Een deel van de wijkraad wil graag een ontwerp dat lijkt op de Ramplaan, dus met een fietssuggestiestrook en verhoogd parkeren. De wijkraad wil graag extra parkeerplaatsen.

Verder is het dilemma tussen de wens te versmallen als snelheidsremmende maatregel versus de eis voor voldoende breedte voor vrachtverkeer aan bod gekomen. Meerdere partijen sluiten aan bij de wens om de rijbaan te versmallen, zodat auto's niet te hard door de bochten kunnen. Echter, grote vrachtwagens hebben veel ruimte nodig om de bocht te kunnen maken. Door de belangengroep agrariërs is aangegeven dat zij geen bezwaar hebben op de toepassing van overrijdbare verharding. Echter, er is overeenstemming tussen de partijen dat dit niet op de oude wijze moet worden ingepast. Dit lag als obstakel in de rijbaan, zodat dit door automobilisten over het hoofd gezien kon worden waarbij dit bij lage voertuigen tot schade kon leiden.

Tijdens het overleg waren nog niet alle partijen overtuigd van de toegepaste snelheidsremmende maatregelen. Dit is echter duidelijk uitgelegd door Sander Bosma, verkeerskundige van de Gemeente Haarlem, waardoor de stakeholders hier wel begrip voor hadden, zij het dat zij het niet overal mee eens waren. Tijdens het overleg zijn ook de drempels en verkeersplateaus aan bod gekomen. Meerdere bewoners hebben hier aangegeven dat zij drempels niet zien zitten, omdat dit mogelijk trillingen aan woningen veroorzaakt.

4.2.2 Atelier bomen

Op dinsdag 4 februari 2020 heeft het ontwerpatelier met het onderwerp bomen plaatsgevonden. Er is gekozen voor de aanpak met een ontwerpatelier, om draagvlak te creëren door met alle belangengroepen tegelijkertijd aan tafel te zitten en de kansen en knelpunten van het ontwerp in relatie tot de verschillende belangen te bespreken. Zo heeft iedereen dezelfde informatie en snapt ieder elkaars belangen. De insteek van het overleg was dan ook om samen tot een gedragen plan te komen. In tabel 4.3 is aangegeven wie er bij het overleg aanwezig waren.

Tabel 4.3 Aanwezige stakeholders

Partij	Aanwezig(en)
Witteveen+Bos	Wim van den Berg, Elise Zuurbier
Gemeente Haarlem	Saskia Vermeulen, Marnix de Croock, Reinier Gramsma
Haarlemse Bomenwachters	Hilde Prins
Wijkraad	Bert Bouquet
Haarlemse Bomenridders	Sika Verweij, Pieter Vonck
Groenadvies b.v.	Tim van de Wiel

Er is over het algemeen draagvlak voor het kappen van zieke bomen, aangestipt met oranje in afbeelding 4.1. Over het kappen van geel gemarkeerde bomen met een korte levensduur, verschillen de opinies. Gefaseerd kappen kan zorgen dat het niet kaal wordt en geeft ook in de toekomst een mooier beeld, omdat over 50 jaar dan niet weer in één keer alle bomen aan het einde levensduur zijn. Wel is gefaseerd kappen complexer om te organiseren.

Het terugplaatsen van kleine dunne sprietjes is niet gewenst. Amsterdam Groenadvies raadt aan om bomen met een diameter tot maximaal 20-25 cm te planten (ook populieren), die slaan makkelijker aan. Veel grotere diameters slaan lastiger aan en hebben gezien de snelle groei van populieren weinig nut.

Afbeelding 4.1 Markering gezondheid en voorstel maatregelen bomen



Uitwerking bomenplan per deel

Voor de bomenrijen langs de Vlaamseweg is er draagvlak voor een laanstructuur, met populieren op de binnenste twee rijen en een variatie aan bomen die wel een vergelijkbare kroon hebben op de buitenste rijen.

De bomenridders en de bomenwachters zijn voorstander van het behouden van de Es op de rotonde. Groenadvies adviseert wel de boom te verwijderen, omwille van het ontwerp en omdat Essen vatbaar zijn voor ziekten.

Voor de bomen langs de watergang is gewenst dat hier een parkuitstraling behouden blijft. Hier passen treurwilgen en lindes en goed bijgehouden gras.

In het smalle deel van de Rollandslaan moet wortelopdruk worden aangepakt. De expert van Groenadvies geeft aan dat opdrukkende wortels vaak kunnen worden verwijderd zonder de boom schade aan te brengen.

Daarnaast worden boomspiegels vergroot. Het inpassen van een aantal bomen aan de noordzijde van de straat wordt toegejuicht

Overige zorgpunten

Langs de Vlaamseweg is een tuinbouwlandschap aanwezig. Onder de bomenridders en bomenwachters heerst het beeld dat hier niet voldoende aandacht aan wordt besteed. Kassen worden niet altijd voor juiste doeleinden gebruikt en er is weinig handhaving op dit gebied. Wij hebben het advies om Stichting Tuinbouwgebied te betrekken ter harte genomen.

De nazorg aan bomen verloopt niet altijd goed, waardoor veel bomen afsterven terwijl zij net geplant zijn. Tijdens uitvoering moet er veel oog voor groen zijn. Idealiter wordt een aparte partij aangehaakt die ter plekke advies geeft voor het bomenonderhoud. Dan wordt het onderhoud drie jaar bij dat bedrijf gelegd, zodat als er iets mis is, dat zij aangesproken kunnen worden. De gemeente herkent het probleem dat ontstaat doordat er veel verschillende partijen betrokken zijn bij bomenonderhoud. Er wordt met aannemers drie jaar nazorg afgesproken, maar een aannemer checkt niet continue hoe droog het gebied is. Eventueel kan Spaarnelanden dat doen, als de bomen naar hun inzien goed geplant zijn.

4.3 Inloopavond 3 maart 2020

Om de wensen van omwonenden, ondernemers en gebruikers op te halen en integreren in het ontwerp worden er conform plan van aanpak twee bewonersavonden georganiseerd. De eerste avond heeft op 3 maart jl. plaatsgevonden en is gebruikt om wensen op te halen. Er is geen precies getal bekend van het aantal mensen dat op de bewonersavond was. Er wordt geschat dat dit ongeveer 100 personen zijn geweest. De bewoners uit de buurt zijn erg betrokken en tonen veel interesse in het ontwerp.

De avond werd gestart met een plenaire sessie om het ontwerp en de uitgangspunten toe te lichten. Daarna werd er opgesplitst in kleinere groepen en konden Witteveen+Bos, de Gemeente Haarlem en bewoners het gesprek aangaan. Hierbij is gebruik gemaakt van praatposters waar post-its op konden worden geplakt en kon men ook reactieformulieren inleveren.

Thema's die de bewoners veel aandragen zijn verkeersveiligheid, oversteken en parkeren.

De verkeersveiligheid wordt voornamelijk voor fietsers aangedragen. Fietsers voelen zich niet veilig, omdat zij worden ingehaald door auto's die hen klemdrukken. Ook bij kruispunten is de situatie niet altijd duidelijk, wat leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Daarom zijn er veel bewoners voorstander van een fietsstrook, zoals bij de Ramplaan. Daarnaast zijn bewoners er niet op gerust dat de kruispunten in het nieuwe ontwerp voldoende duidelijkheid bieden.

Een ander punt dat veel wordt genoemd is de oversteekbaarheid en oversteekpunten, in relatie tot schoolgaande kinderen. Er zijn bewoners die graag meer oversteekpunten zien op gelijke hoogte als het trottoir.

Het aantal parkeerplekken is voor bewoners ook een belangrijk punt. Het aantal parkeerplekken vinden zij niet altijd toereikend.

In het ontwerp zijn drempels aangegeven. Veel bewoners zijn hierover niet gerust, omdat deze trillingen aan de huizen kunnen veroorzaken. Naar aanleiding van de bewonersavond zijn hoogtes en locaties van drempels heroverwogen. Uitgangspunt is om alleen drempels toe te passen wanneer dit geen schadelijke trillingen aan omliggende huizen veroorzaakt. De keuze voor de hoogte en locatie van drempels is toegelicht in hoofdstuk 6.

4.4 Omgevingssessie

Haarlem heeft de ambitie een duurzame stad te worden, waar duurzame ontwikkeling een standaard uitgangspunt is voor keuzes en beleid. Op 31 januari 2020 heeft het projectteam van het project 'Herinrichting Rollandslaan' een Omgevingswijzersessie gehouden. Tijdens deze sessie hebben we kansen en mogelijkheden op het gebied van duurzaamheid geïdentificeerd, samen met de Gemeente Haarlem en de aannemer Oosterhof Holman.

Voor het project zijn de volgende duurzaamheidskansen geïdentificeerd (hierbij zijn alleen punten genoemd die niet al eerder aan bod zijn gekomen):

- 1 het inzetten van elektrisch materieel in de realisatiefase, zodat er minder uitstoot en geluidsoverlast wordt veroorzaakt. Aangezien de ligging van het projectgebied naast een Natura-2000 gebied, wordt dit sterk aangeraden;
- 2 de inzet van een bouwkeet met zonnepanelen;
- 3 het ontkoppelen van de rioolkolken rondom de watergang in de Rollandslaan en het oppervlakkig afwateren;
- 4 het toepassen van (picknick)bankjes in het groengebied rondom de watergang om een rustplaats te bieden voor recreatieve fietsers en als sociale inclusiviteit;
- 5 toepassen van klinkers in de Rollandslaan in plaats van asfalt bespaart kosten in de toekomst als de weg opengebroken moet worden, bijvoorbeeld voor werkzaamheden aan het riool of een warmtenet;
- 6 vervangen van de deklaag met nieuw asfalt bespaart nu kosten, maar dan is de toekomstige investering hoger en wordt er meer materiaal gebruikt;
- 7 30x30 betontegels van het trottoir en pad met natuurstenen aan de westzijde van de watergang zoveel mogelijk behouden;
- 8 niet-teerhoudend asfalt hergebruiken, door lagen van asfalt gescheiden te verwijderen;
- 9 gekapte bomen hergebruiken binnen het project als straatmeubilair rondom het groen in de Rollandslaan.

5 UITGANGSPUNTEN VOOR HET VO

De ontwerpogave is onderhevig aan een aantal uitgangspunten die de scope van de werkzaamheden bepalen. Deze zijn in dit hoofdstuk benoemd.

Snelheid remmende maatregelen

Een ontwerp aanleveren waarin maatregelen zijn genomen die de snelheid van gemotoriseerd verkeer verlaagt is een van de kerndoelen van dit project. Voor dit doel is uitgegaan van de volgende uitgangspunten in het ontwerp (uit het Verkeersveiligheidsadvies, 2017):

- het toepassen van haakse bochten;
- strategisch geplaatste verkeersheuvels;
- visuele maatregelen zoals strategisch geplaatst groen en ander materiaalgebruik wegverharding.

Profiel

Qua profiel is voor de uitwerking van het VO een keuze gemaakt om te komen tot een passend en consequent ontwerp. Er zijn twee profielen overwogen (afbeelding 5.1), namelijk:

- HIOR profiel met hoge band;
- profiel met parkeerstrook op hoogte trottoir.

Afbeelding 5.1 Mogelijkheden profielen, rood=HIOR, groen=parkeerstrook op hoogte



In tabel 5.1 zijn voor de verschillende varianten de positieve en negatieve aspecten opgeschreven (niet uitputtend). Bij beide varianten wordt de rijbaan versmald en worden snelheid remmende maatregelen genomen.

Tabel 5.1 Vergelijking tussen varianten

HIOR profiel hoge band	Profiel parkeerstrook op trottoir niveau (bijv. Ramplaan)
+ conform beleid (HIOR)	- niet conform beleid (HIOR)
+ eenvoudiger parkeren	- lastiger parkeren ivm hoogte geleideband
+ veilige/overzichtelijk kruispunten, door verhoogd trottoir geen geparkeerde auto's bij de hoeken	- risico op minder veilige / overzichtelijk kruispunten, doordat auto's dicht bij de hoeken parkeren
+ duidelijk verschil inrit / parkeerstrook	- groter risico op aanrijden lichtmast / bomen
+ minder risico op aanrijden lichtmast / bomen (/persoon)	- risico dat auto's verder op trottoir parkeren, risico op kapot rijden tegels/minder doorgang op trottoir (maatregel, gehele trottoir in dikke tegels?)
+ bij parkeren duidelijke scheiding parkeerstrook / trottoir (auto's minder geneigd over trottoir te rijden)	- banden en groot deel trottoirs dient door gewijzigd profiel vervangen te worden (kost meer materialen)
+ overwogen kan worden bestaande banden en trottoirtegels grotendeels (alleen noordzijde Rollandslaan west niet) te behouden	-/+ minder duidelijk verschil tussen inrit/parkeerstrook
- / + per saldo geen verschil in berging (m3) op maaiveld (in theorie zou in dit profiel molgoten kunnen worden toegepast om meer berging mogelijk te maken)	-/+ per saldo geen verschil in berging (m3) op maaiveld (wel groter risico op wateroverlast bij percelen indien een kolk verstopt zit)
- rijbaan lijkt breder op rustige momenten (risico op harder rijden), beheersmaatregel: meer parkeerneuzen	+ rijbaan even breed op rustige momenten (minder risico op harder rijden)

Uit de vergelijking blijkt dat het profiel conform HIOR de voorkeur heeft, dit is als uitgangspunt aangehouden voor de uitwerking van het ontwerp.

Wegverharding

Onder een gedeelte van de Rollandslaan zijn hoogovenslakken aanwezig. Het uitgangspunt is om deze niet te verplaatsen, omdat dit een kostbaar proces is en hoogovenslakken een goede fundatie geven. De huidige asfaltlaag ligt direct op de slakken. Bij het toepassen van klinkers is een zand straatlaag van 5 cm nodig. Deze laag zorgt ervoor dat de variatie in de dikte van de klinkerverharding worden opgevangen en dat er een goede inbedding van de klinkers plaatsvindt.

Conform HIOR wordt de verharding uitgevoerd in strengpersklinkers.

Groen en bomen

Het uitgangspunt is om de Rollandslaan meer de vergroenen, conform de richtlijnen van de HIOR en de hoofdbomenstructuur vanaf de Vlaamseweg geheel door te zetten tot het einde van de Rollandslaan. Voor het westelijke deel van de Rollandslaan betekent dit de ruimte om bestaande bomen heen verruimen en hier ook lage begroeiing toepassen. De wortelopdruk wordt verwijderd of weggewerkt, zodat het trottoir weer vlak is. Aan de noordzijde moet worden gekeken of hier ruimte is om bomen te plaatsen. In dit deel van de straat staan nu namelijk bijna geen bomen aan de noordzijde.

Het deel rondom de watergang heeft een parkuitstraling, die moet worden behouden en versterkt.

Bij de Vlaamseweg moet de laanstructuur worden behouden, maar is het algemene uitgangspunt wel dat er ruimte moet zijn voor een grotere variëteit aan bomen.

Parkeren

Uitgangspunt is om de parkeerbalans op 0 te houden, omdat er een hoge parkeerdruk is, voornamelijk in de Rollandslaan zelf.

Water en klimaatadaptatie

Als uitgangspunt voor het ontwerp is in het kader van klimaatadaptatie met name gekeken naar het inpassen van meer groen en het creëren van passende waterhuishouding zonder aanpassingen aan de riolering. Rioleringswerkzaamheden vallen buiten de scope van dit project. Een toevoeging van groen en de focus op meer lokale waterberging helpen tegen hittestress en verdroging in warme periodes. Daarnaast draagt lokale infiltratie van regenwater bij aan de afname van druk op het regenwatersysteem, hierdoor kan op andere locaties wateroverlast worden voorkomen.

Gezien de aanwezige groenstructuur in en rondom de Rollandslaan en Vlaamseweg is het vanzelfsprekend om te zoeken naar uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast kan de huidige groenstructuur gecombineerd worden met waterberging op oppervlaktewater (i.e. de vijver bij de Rollandslaan) en in verlaagde onderdelen van het plantsoen (i.e. wadi's) waar het water kan infiltreren in de bodem. Waar mogelijk stroomt in het nieuwe ontwerp regenwater op de rijbaan oppervlakkig af naar het omliggende groen.

Buslijnen

In de Rollandslaan en Vlaamseweg bevinden zich twee buslijnen, lijn 481 en lijn 14. Beide buslijnen worden bereden met bussen die maximaal 8 m lang zijn. De lijnen eindigen bij de vijver in de Rollandslaan, hier draaien de bussen om en wachten ze veelal enkele minuten om weer op schema te rijden. In de huidige situatie halteren de bussen op de middengeleider, aangeven op afbeelding 5.2. Er is een aparte in- en uitstaphalte voorzien, omdat de wachtplaats voor de bus zich tussen deze halteplaatsen bevindt.

Nabij de Ramplaan bevindt zich aan de Rollandslaan een bushaltekomp voor lijn 481. Deze vormgeving is ingevoerd bij het toepassen van de tijdelijke verkeersmaatregelen. Het trottoir aan de kruising bij de Ramplaan is verbreed en de belijning van de haltekomp is aangebracht.

Afbeelding 5.2 Locatie wachtplaats bussen



Afbeelding 5.3 Instaphalte en uitstaphalte Vijver



Afbeelding 5.4 Haltekom Ramplaan



De halte bij de Ramplaan wordt in mei 2020 gemoderniseerd, hiervoor is het UO weergegeven in Afbeelding 5.5. Deze vormgeving behouden wij in het VO. Momenteel is deze nog niet in het VO verwerkt, omdat dit project pas recentelijk aan het licht is gekomen.

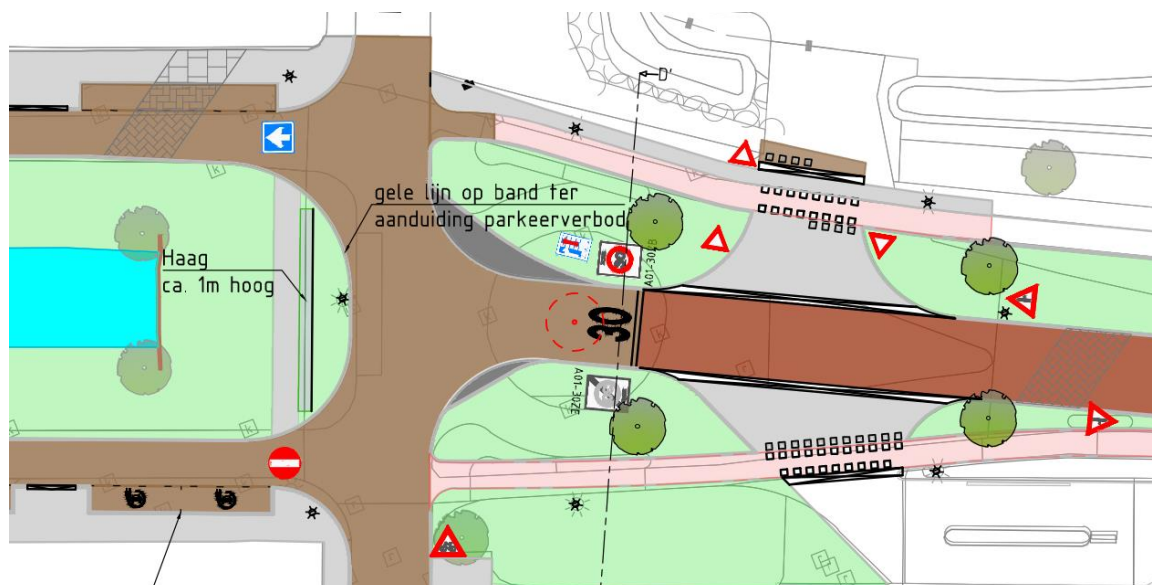
Tot slot bevindt zich in de huidige situatie een stoplocatie voor een schoolbus tussen de Gilles Schoolmeesterstraat en de Gerrit Bartholomeuslaan. Deze bus dient in de nieuwe situatie eveneens ruimte te hebben voor halteren.

In bijlage I is het complete VO op schaal 1:100 weergegeven. In dit hoofdstuk worden diverse punten uit de tekening verder toegelicht.

Op afbeelding 6.1 is de nieuwe indeling van het kruispunt met de Leendert Meeszstraat weergegeven. Het kruispunt is ingedeeld conform het verkeersveiligheidsadvies, met haakse bochten en zonder rotonde en middengeleider. De Vlaamseweg is over het gehele stuk één niet te brede rijbaan. Hierdoor verbetert het zicht op het kruispunt, wordt het gevoel van gelijkwaardigheid tussen alle straten vergroot, wordt de snelheid verlaagd doordat de rijbaan voor twee richtingen is en wordt de afstand tussen de rijbaan en het vrijliggend fietspad vergroot, waardoor fietsers minder in de dode hoek van het autoverkeer zitten. Bovendien ontstaat er hierdoor ruimte voor vergroening.

13 | 20 Witteveen+Bos | 115421/20-007.367 | Definitief 02

Afbeelding 6.1 Kruispunt Leendert Meeszstraat



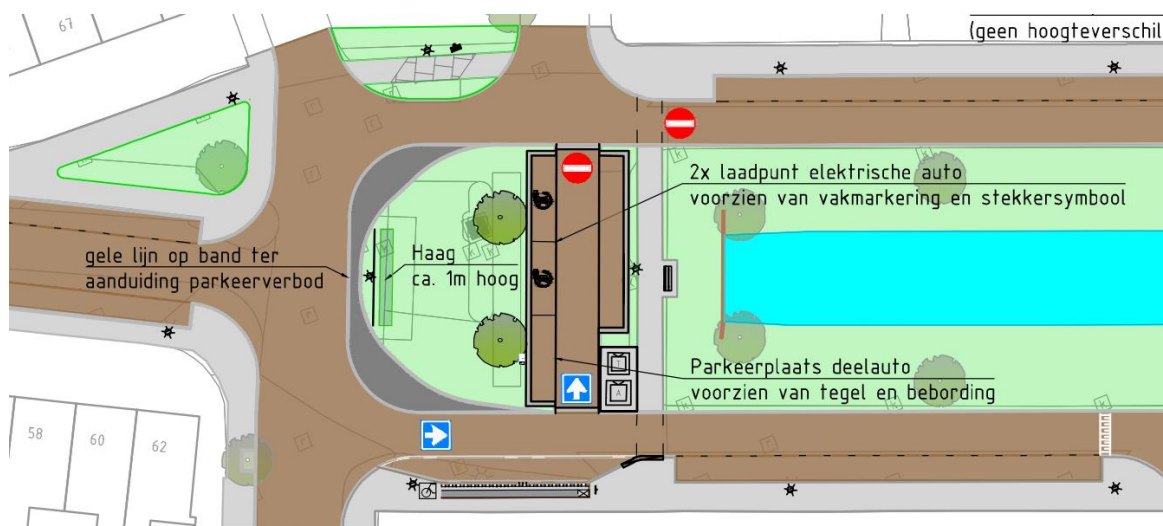
Kruispunt Gerrit Bartolomeuslaan

Het kruispunt met de Gerrit Bartholomeuslaan is op eenzelfde manier vormgegeven als de kruising met de Leendert Meeszstraat en heeft daardoor dezelfde positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Er is gekozen om het plein grotendeels te vergroenen, omdat de verkeerssituatie op het middenstuk onduidelijk, onveilig en inefficiënt is. In het nieuwe ontwerp blijft één doorsteek behouden, waardoor het verschil tussen rijbaan, parkeren en groen duidelijk is en er geen overige ruimtes ontstaan die tussen wal en schip vallen. Doorgaand verkeer op de Rollandslaan wordt in beide richtingen afgeremd, doordat er haakse bochten moeten worden gemaakt om op de Rollandslaan te blijven. De Gilles Schoolmeesterlaan blijft door de doorsteek direct bereikbaar vanaf de westelijke zijde van de Rollandslaan, wat omrijden via de watergang of tegen de richting inrijden voorkomt.

Het trottoir blijft behouden op dezelfde plekken als de huidige situatie, om de oversteekbaarheid van de Rollandslaan goed te houden. De VOP vervalt, omdat dit niet conform de richtlijn duurzaam veilig is voor een 30 km/uur gebied. Voetgangers kunnen nu zelf een geschikte plek vinden om over te steken. Een VOP kan een vals gevoel van veiligheid geven, omdat verkeer vergeet te stoppen voor een VOP waar niet regelmatig wordt overgestoken.

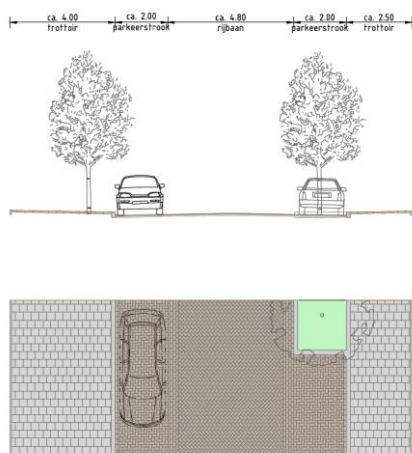
Afbeelding 6.2 Kruising Gerrit Bartholomeuslaan



Profiel westelijk deel Rollandslaan

Het toegepaste profiel in het westelijk deel van de Rollandslaan is zichtbaar in afbeelding 6.3. De rijbaan is circa 4,80 m breed. Aan de zuidzijde blijft de huidige breedte van het trottoir behouden en vallen de boomspiegels zoals nu ook het geval in het trottoir. Aan de noordzijde is het trottoir verbreed en worden groenstukken gerealiseerd tussen de parkeervakken.

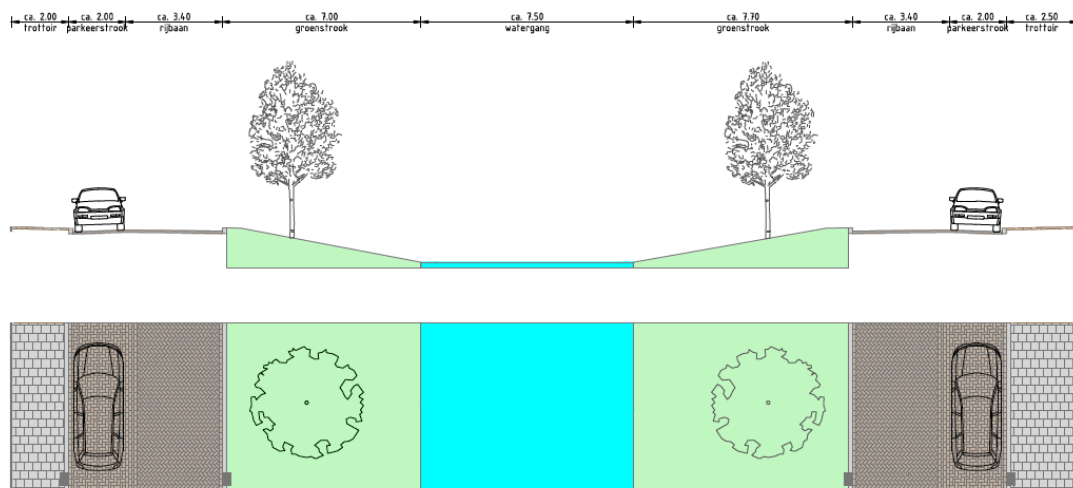
Afbeelding 6.3 Profiel A westelijk deel Rollandslaan



Profiel Rollandslaan bij watergang

Omdat het in dit deel eenrichtingsverkeer betreft is de rijbaan circa 3,40 m breed, wat ongeveer evenveel is als in de huidige situatie, zie afbeelding 6.4.

Afbeelding 6.4 Profiel C bij watergang



Verharding

Voor het ontwerp zijn twee mogelijkheden overwogen wat betreft verharding, namelijk:

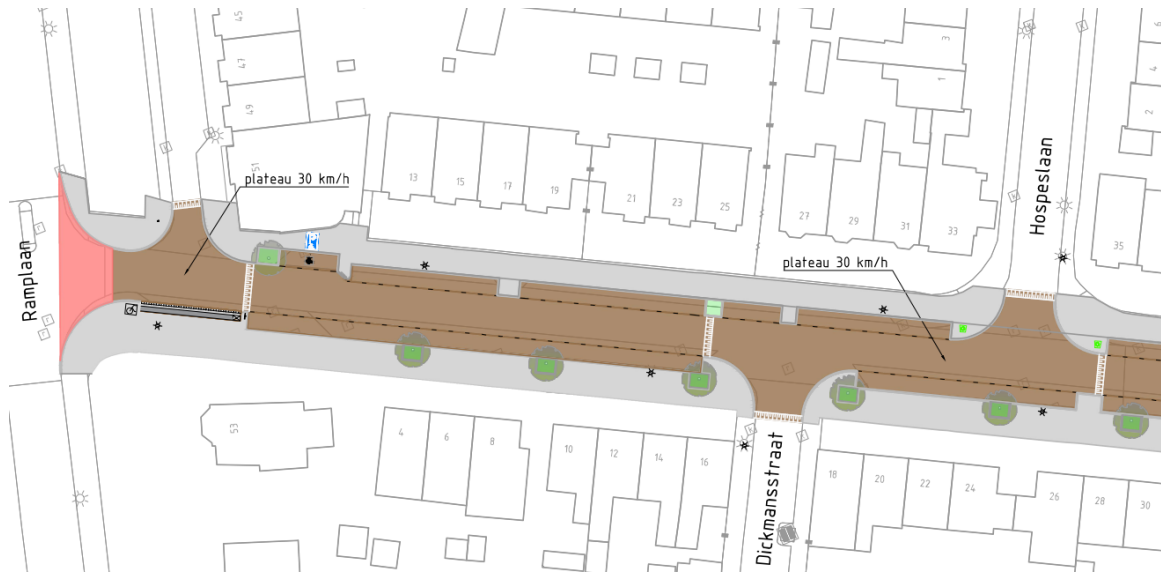
- 1 klinkers met een asfalt fietsstrook toepassen;
- 2 straat volledig in klinkers verharderen.

Een asfalt fietsstrook zou voor fietsers comfortabeler zijn en zorgen dat auto's minder snel rijden en fietsers de ruimte geven. Echter, fietsstroken passen niet in een 30 km/uur inrichting en suggereren juist dat verkeer niet gelijkwaardig is en zorgt ervoor dat auto's harder rijden. De straat volledig in klinkers verharderen geeft een eenduidig beeld van de verkeerssituatie en het past binnen de eisen van de HIOR; daarom is voor de tweede optie gekozen.

Verkeersplateaus

In het westelijk deel van de Rollandslaan worden twee verkeerplateaus met een ontwerpssnelheid van 30 km/uur gerealiseerd. Deze drempels zijn 12 cm hoog. De plateaus zijn in afbeelding 6.5 weergegeven. Er is gekozen voor deze locaties, omdat in dit deel van de Rollandslaan anders een lang, recht stuk ontstaat. De verkeersplateaus remmen verkeer af en benadrukken de gelijkwaardigheid van de kruispunten. Doordat het om grote plateaus gaat en geen drempels worden minder trillingen veroorzaakt.

Afbeelding 6.5 Verkeersplateaus westelijk deel Rollandslaan



Bomen en groen

In het nieuwe ontwerp is een stuk meer ruimte voor groen gerealiseerd. Hiermee kunnen ook op een aantal plekken nieuwe bomen worden geplant, die zijn aangegeven op het VO. In totaal zullen er negen bomen extra zijn in het projectgebied van de Rollandslaan, zoals weergegeven in het VO. Er worden in het projectgebied twee zieke bomen gekapt en de es die op de huidige rotonde staat. Dit betreffen bomen in het begin van het projectgebied, nabij het tankstation (links van de lijn in Afbeelding 6.6). Langs de watergang worden de gemarkeerde bomen niet gekapt.

Afbeelding 6.6 Status bomen als uitkomst van bomenonderzoek



Bij de realisatie van de Vlaamseweg (gebied rechts van de lijn in Afbeelding 6.6) worden alleen oranje gemarkeerde bomen gekapt en vier geel gemarkeerde bomen die direct langs de rijbaan staan. Voor de overige geel gemarkeerde bomen geldt dat deze worden gekapt als onderzoek daartoe aanleiding geeft.

Langs de Vlaamseweg betekent dit dat er elf echt zieke bomen worden gekapt en vier bomen die nog maar een beperkte levensduur hebben. De te kappen bomen op de binnenste bomenrij langs de Vlaamseweg worden vervangen door nieuwe populieren, terwijl de buitenste rijen verschillende soorten zullen zijn, die wel een vergelijkbare kroon hebben, om zo de biodiversiteit en gezondheid van de bomen te vergroten. Naast het voetpad wordt op enkele plaatsen lage beplanting toegepast.

De Es die nu op de rotonde aan het begin van de Rollandslaan staat is de enige gezonde boom die zal worden verwijderd, omdat het niet mogelijk is het gewenste ontwerp te realiseren en ook deze boom te behouden.

Voor de bomen langs de watergang is gewenst dat hier een parkuitstraling blijft behouden. Hier passen treurwilgen en lindes en goed bijgehouden gras, mogelijk kunnen ook wilde bloemen in het midden worden toegepast en wordt alleen de buitenste strook alleen gemaaid gras. Langs de watergang worden geen bomen gekapt. De uitstraling van de bomen is nog voldoende om deze nog te behouden, ook al is de verwachte levensduur beperkt.

In het westelijk deel van de Rollandslaan wordt de wortelopdruk aangepakt en worden de boomspiegels vergroot en wordt er lage beplanting toegepast. Aan de noordzijde is het niet mogelijk nieuwe bomen te planten, omdat er een conflict met kabels en leidingen ontstaat. Wel wordt er aan deze zijde extra groen toegepast in de vorm van lage beplanting.

Trottoir

Het trottoir wordt op diverse plekken verbreed en er worden bewust overzichtelijke oversteekplekken gecreëerd door het trottoir bij kruispunten te verbreden, zodat men niet tussen de auto's door hoeft.

Ook aan beide uiteinden van de watergang blijft een trottoir beschikbaar om de Rollandslaan makkelijk oversteekbaar te houden.

In het nieuwe ontwerp wordt er geen VOP's gerealiseerd, omdat in een 30 km/uur inrichting een zebrapad niet nodig zou 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.

Parkeren

In de buurt is de parkeerdruk boven de 90 %, daarom was een doelstelling van het project om de parkeerbalans op 0 te houden. In de huidige situatie zijn er acht¹ normale parkeerplekken beschikbaar. Daarnaast zijn er vier plekken voor elektrisch laden en twee plekken zijn gereserveerd voor deelauto's. Met het nieuwe ontwerp zijn er 79 normale plekken beschikbaar. Daarnaast blijven er vier plekken voor elektrisch laden beschikbaar en is er een gereserveerde plek voor deelauto's verplaatst naar buiten het projectgebied, dus zijn er effectief slechts twee plaatsen minder. Hiervoor is gekozen, omdat er een compromis moest worden gemaakt tussen parkeren, verkeersveiligheid en vergroenen.

Overal waar het mogelijk is, is langsparkeren gerealiseerd. Op enkele plekken zijn parkeerneweuzen toegepast, als snelheidsremmende maatregel, als veilige oversteekplek of vanwege de aanwezigheid van een put. Ook bij toeritten kan geen parkeerplek worden gerealiseerd, wel is onderzocht en gebleken dat er op twee locaties ten onrechte rekening werd gehouden met een toerit, hier is in het ontwerp nu een parkeerplaats gerealiseerd. Door het slim combineren en ontwerpen van bushaltes zijn er een aantal nieuwe parkeerplekken ontstaan.

Er is gekozen om de parkeerbalans ook in de verschillende stukken van de Rollandslaan gelijk te houden, omdat het een vrij lang projectgebied is, waar voor verschillende functionaliteiten (wonen, winkelen, zorg) parkeergelegenheid in de buurt nodig is.

In het westelijk deel van de Rollandslaan blijft het aantal parkeerplaatsen nagenoeg gelijk en ook langs de watergang is het aantal plekken ongeveer hetzelfde. Op het plein waren negen plekken beschikbaar, waarvan twee voor elektrisch laden en twee voor deelauto's. In het nieuwe ontwerp zijn er vijf plekken beschikbaar. Twee plekken voor elektrisch laden en voor de Greenwheels-deelauto blijven beschikbaar op het plein. De Zoof auto zal een plek krijgen bij de Dekamarkt op de Ramplaan.

Water en klimaatadaptatie

Zoals besproken in het onderdeel bomen en groen is in het nieuwe ontwerp meer groen opgenomen. Dit is voornamelijk terug te zien bij de kruising van de Rollandslaan met de Gerrit Bartholomeuslaan en de Hendrik Roozenlaan en bij de kruising van de Rollandslaan met de Leendert Meeszstraat. Deze aanpassingen zorgen voor minder verhard oppervlakte, dit draagt bij aan meer natuurlijke verkoeling en lokale infiltratie van regenwater. De bestrating van de Rollandslaan nabij de vijver wordt hoger aangelegd zodat deze oppervlakkig afwatert op de vijver. De versmalling van de Vlaamseweg zorgt ervoor dat ruimte ontstaat voor het aanleggen van wadi's tussen de hoofdrijbaan en het fietspad. Ook de Vlaamseweg wordt hoger aangelegd zodat het regenwater oppervlakkig kan afvoeren op het plantsoen. De wadi's zorgen voor extra waterberging en infiltratie in de bodem.

In het westelijk deel van de Rollandslaan stroomt water af naar de kolken aan de zuidzijde van de weg. Daarnaast zorgt het ontwerp ervoor dat water ook van oost naar west weg kan stromen, door bij drempels of verkeersplateaus een kolkverbinding toe te passen.

Vrachtwagens

Met name richting de Leendert Meeszstraat zullen er vrachtwagens door het projectgebied rijden. Hiermee wordt rekening gehouden door bij krappe bochten overrijdbare gedeeltes toe te passen. De boogstralen zijn berekend met Autoturn en zijn ontworpen op een snelheid van 10 km/uur voor trekker+oplegger combinaties en 5 km/uur voor langere en zwaardere vrachtwagencombinaties richting de Leendert Meeszstraat. Door te kiezen voor een lage ontwerpsnelheid worden de overrijdbare gedeeltes zo klein mogelijk gehouden. Om de zorgen dat auto's geen gebruik maken van deze overrijdbare stukken, worden

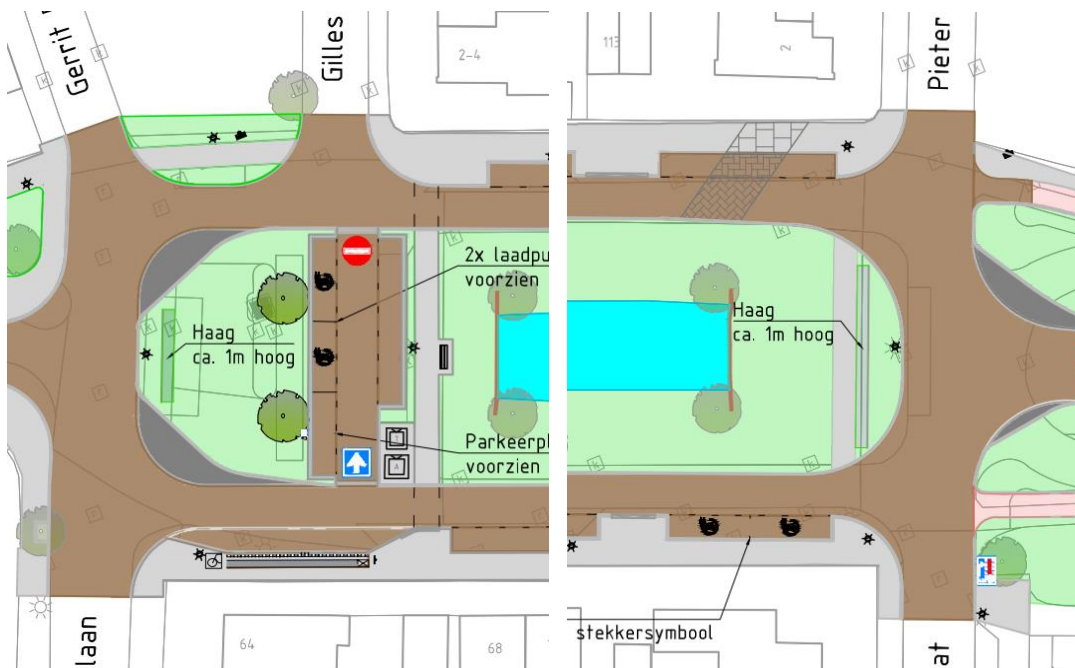
deze verhoogd tot 5 cm met een band aangelegd en liggen deze niet op rechte lijnen voor doorrijdend verkeer. Het verhardingstype wordt in de DO-fase nader uitgewerkt. De mogelijkheid om een grasverharding toe te passen wordt onderzocht. Aan de westzijde van de watergang worden ook overrijdbare gedeeltes toegepast. Hier wordt rekening gehouden met een trekker+oplegger combinatie, die bijvoorbeeld dagelijks naar de Dekamarkt rijdt. In dit deel is ook slim gebruik gemaakt van de haltekom als extra bewegingsruimte, zodat ook hier de overrijdbare gedeeltes zo klein mogelijk zijn.

Buslijnen

In het huidige ontwerp wordt één bushaltekom voorzien ter hoogte van de vijver bij de Rollandslaan, zie afbeelding 6.7. Voor het bepalen van de locatie is eerst gekeken naar één van de locaties van de huidige bushalte. In verband met het overzicht op de nabijgelegen kruising, de inpassing met de fietspaden aan de Vlaamseweg en de locatie van elektrische laadpalen is besloten de bushalte te verplaatsen naar de andere kant van de vijver. Hier kan de bus voor langere tijd stilstaan, zonder de doorstroming te beïnvloeden. Bovendien heeft ook de schoolbus in de haltekom nabij de vijver ruimte om te halteren. Op deze manier zijn vier buslocaties teruggebracht naar een locatie, waardoor de vrijgekomen ruimte kan worden vergroend of kan dienen als parkeerplekken. Deze locatie van de haltekom zorgt er tevens voor dat vrachtwagens meer ruimte hebben om te draaien en een minder groot overrijdbare binnenbocht benodigd is.

De bushalte nabij de Ramplaan wordt behouden op de huidige locatie en de vormgeving, zoals weergegeven in Afbeelding 5.5.

Afbeelding 6.7 Links: nieuwe locatie haltekom, rechts: bushaltes omgezet naar parkeerplaatsen





VERSLAG HONORERINGSGESPREK

VERSLAG

Onderwerp	Verkeersatelier, bomenatelier, bewonersavond 1, ophalen van wensen	
Project	Herinrichting Rollandslaan en Vlaamseweg	
Projectcode	115421	
Verslagnummer	20-02	
Datum overleg	28 januari, 4 februari, 3 maart 2020	
Plaats	De Blinkert aan de Rockaertshof 66, Haarlem	
Referentie	115421/20-007.377	
Auteur(s)	ing. S. Berends, ir. E.I. Zuurbier, ing. J.H.M. van Steen	
Datum verslag	11 mei 2020	
Bijlage(n)	-	
Aanwezig	Gemeente Haarlem Witteveen+Bos	mw. S. Vermeulen, mw. M. Faber, mw. H. Pohlmann W. van den Berg, mw. E. Zuurbier, mw. S. Berends
Afwezig	-	
Kopie	-	

1 INLEIDING

Witteveen+Bos (hierna W+B) heeft van de Gemeente Haarlem de opdracht gekregen om advieswerkzaamheden te verrichten over de herinrichting van de Rollandslaan en Vlaamseweg. De afgelopen periode heeft W+B informatie verzameld bij diverse interne en externe stakeholders en heeft W+B een eerste ontwerp opgesteld. Om de wensen van omwonenden, ondernemers en gebruikers op te halen en integreren in het ontwerp worden er conform plan van aanpak twee bewonersavonden georganiseerd. De eerste avond wordt voornamelijk gebruikt om wensen op te halen. De tweede avond is bedoeld om terugkoppeling te geven over de honorering van de wensen. Dit is het verslag van de eerste bewonersavond die op 3 maart 2020 van 19.00 uur tot 21.00 uur in de Blinkert te Haarlem is georganiseerd. Het verslag is aangevuld met de input uit de ontwerpateliers.

Het aantal mensen dat op de bewonersavond was is niet exact bekend. Er wordt geschat dat er ongeveer 100 mensen geweest zijn.

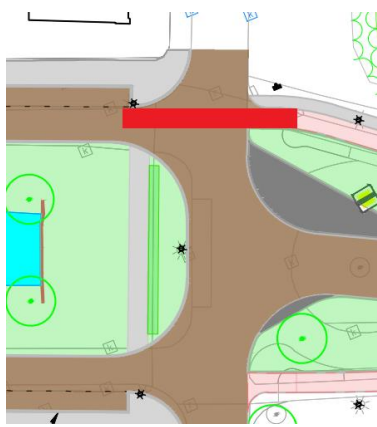
2 REACTIES OP HET ONTWERP

Om het gesprek aan te gaan met de bewoners is er een praatposter gebruikt tijdens de avond. Hierop hebben de bewoners met behulp van post-its opmerkingen kunnen plaatsen op het ontwerp. In tabel 2.1 zijn de reacties opgenomen welke door de bewoners zijn gemaakt met betrekking op het ontwerp.

Tabel 2.1 Opmerkingen ten aanzien van het ontwerp

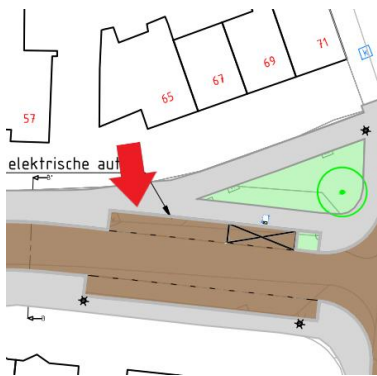
Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
1	trottoir	Kan de oversteek ter hoogte van de Hendrik Rozenlaan behouden worden? De bewoners vinden dat het zebrapad bijdraagt aan de veiligheid en het afremmen van het verkeer.	Nee, uitvoering met zebrapaden pretendeert misschien meer veiligheid, maar geeft dat niet omdat sommige automobilisten toch nog te 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. Als er echt om wordt gevraagd, moet worden onderzocht of het zebrapad dan wel regelmatig wordt gebruikt, want bij weinig gebruik ontstaat het risico dat autoverkeer niet altijd voorrang verleent.
2	trottoir	Door het plaatsen van het tuintje ter hoogte van het zebrapad is de situatie daar minder overzichtelijk geworden en gebeuren daar nu vaak ongelukken.	Het tuintje blijft behouden. Zie punt 1, door de haakse hoeken wordt er minder hard gereden. Door het vervallen van het zebrapad kan de voetganger zelf een veilig oversteekpunt/-moment kiezen.
3	trottoir	Kan er een VOP diagonaal over de kruising tussen de Dickmansstraat en de Hospeslaan worden toegevoegd?	Nee, zie punt 1.
4	trottoir	Is het mogelijk om in plaats van een VOP een andere kleur verharding toe te passen ter plaatse van de oversteek zodat dit voor de kinderen duidelijk is? (Dickmansstraat en Hospeslaan)	Zie punt 1. Door de situatie simpel te houden hou je het overzichtelijk, dus geen verschillende soorten verharding. De vraag is ook of kinderen een suggestie juist interpreteren.
5	trottoir	Door de wortels is het nu heel moeilijk om met een rolstoel over de stoep te lopen.	Het oplossen van de wortelopdruk daar waar mogelijk valt binnen de scope. Het trottoir kan niet worden verhoogd, anders stroomt het regenwater de tuinen in. Daarom wordt tijdens de realisatie gekeken welke wortels verwijderd kunnen worden in samenwerking met een boomdeskundige. Wij verwachten dat de meeste hobbels verwijderd kunnen worden, mogelijk blijven er een paar over. Waar het niet mogelijk is om de wortels weg te halen wordt dit glooiend weggewerkt in de bestrating.
6	trottoir	Veilige route voor basisschoolleerlingen die zonder begeleiding rollandslaan kruisen.	Zie punt 1. De oversteken met de Rollandslaan krijgen verlaagde banden in verband met toegankelijkheid mindervaliden, maar er wordt geen zebra toegepast binnen de 30 km zone.
7	trottoir	Fietzers over de uitnodigende brede stoep.	Dit is uiteraard ongewenst gedrag, maar het ontwerp zorgt ervoor dat het voldoende aantrekkelijk is om op de rijbaan te fietsen.
8	trottoir	Het westelijk deel van de Rollandslaan vinden sommige bewoners te smal voor fietsers. De fietsers komen in de verdrukking. Deze bewoners zien graag	Niet honoreren, er moet voorkomen worden dat er een rijbaanbreedte gekozen wordt die twijfelgevallen veroorzaakt. Bij een tegenligger zullen auto's op elkaar moeten

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
		dat de stoep toch smaller wordt, zodat de rijbaan breder kan en dat daar fietssuggestiestroken komen.	wachten. De rijbaan wordt versmald zodat automobilisten van nature de snelheid aanpassen aan het 30 km regime. Uitzonderingen daargelaten.
9	trottoir	Voetpad door groenstrook. In de huidige situatie is er een voetpad op de kop van de groenstrook, deze is van grote betekenis voor de doorkruisbaarheid van de Rollandslaan en deze wordt veel gebruikt door onze kinderen en onszelf. Ik kan het uit de getoonde tekening niet goed opmaken of deze is opgenomen maar het lijkt dat deze is verdwenen, deze moet zeker blijven.	Honoreren, is een bestaand uitgangspunt in het ontwerp. Er wordt een breedte van 1,8 meter toegepast.
10	rijweg	Bewoners geven aan dat ze klinkers mooi vinden.	-
11	rijweg	Maak te hard rijden echt onmogelijk door drempels, versmallingen, zigzaglijn etc.	Om de snelheid te beperken wordt in het ontwerp de rijbaan versmald. De rechte lijnen worden er al uit gehaald door bij de kruispunten haakse bochten toe te passen. Verdere maatregelen als zigzag en versmallingen worden niet noodzakelijk geacht en geven een rommelig/onrustig straatbeeld. Er worden wel drempels/verkeersplateaus toegepast om plekken waar dit geen trillingsoverlast veroorzaakt. Van de maatregelen wordt verwacht dat deze voldoende zijn om de V85 te verlagen. Echter, de extreme gevallen blijven, daar kun je niet voor ontwerpen.
12	rijweg	Vrachtauto's rijden de bestrating van de Vlaamseweg steeds kapot (niet alleen spoorvorming maar ook dwarsgelegen kuilen).	De wegfundering moet voldoen aan de eisen. fundering bij langzaam draaiende vrachtwagen vraagt om extra fundering.
13	rijweg	Onderzoek naar drempels en trillingen. Er zijn ooit drempels toegepast in de Ramplaan, maar die zijn na een maand weer verwijderd, omdat zij te veel trillingen veroorzaakten.	Er wordt alleen een drempel toegepast wanneer dit geen trillingsoverlast veroorzaakt. Er wordt één verkeersplateau toegepast in het westelijk deel van de Rollandslaan. Overige drempels en plateau's worden als visuele drempel of plateau vormgegeven (met markering en zonder hoogteverschil).
14	rijweg	Drempels zorgen ervoor dat koplampen van auto's naar binnen schijnen.	De locatie van de drempels wordt zo gekozen dat er geen overlast wordt veroorzaakt.
15	rijweg	Meer zicht op fietspaden, komen nu vanuit alle kanten (kruising ramplaan).	De kruising Ramplaan met de Rollandslaan valt buiten de scope van het projectgebied.
16	rijweg	Ter hoogte van de Pieter Wantelaan graag een groene rotonde met voorrang.	Advies niet honoreren, een rotonde is volgens duurzaam veilig geen goede oplossing voor een kruising tussen twee erftoegangswegen.
17	rijweg	Bewoners willen graag meer ruimte voor de fietsers van Vlaamseweg linksaf naar Leendert Meeszstraat.	De laadplaatsen voor elektrische auto's worden verplaatst waardoor ook meer ruimte op de kruising ontstaat voor de fietsers.
18	rijweg	Rollandslaan tussen Dekamarkt is nu gevaarlijk voor fietsers wordt hard gereden. Het lijkt erop dat dit niet verbeterd.	Door de rijbaan te versmallen en plateau's toe te passen zal de snelheid omlaag worden gebracht.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
19	rijweg	Profiel niet speciaal aanpassen voor vrachtwagens in de toekomst worden deze kleiner.	Dit wordt niet gehonoreerd. In verband met bevoorradingsverkeer supermarkt is besloten om de weg te ontwerpen op een trekker oplegger.
20	rijweg	Basaltblokken weg SPV vreselijk voor fietsers en gevaarlijk.	Wordt niet gehonoreerd. De overrijdbare delen zijn alleen voor vrachtwagens. Dit wordt in het nieuwe ontwerp herkenbaarder vormgegeven onder andere met meer hoogteverschil en niet als obstakel in de recht doorgaande rijbeweging. Het is niet de bedoeling dat auto's en fietsers gebruik gaan maken van de voor vrachtverkeer overrijdbare delen en ook zo ontworpen dat dit normaliter niet gebeurt.
21	rijweg	Een bewoner van de Pieter Wantelaan is erg bezorgd over het overrijdbare deel voor vrachtwagens. De tijdelijke basaltkeien zorgen voor veel overlast (trillingen en geluid). Hij gaf aan dat hij bezwaar gaat maken als er weer een ontwerp is waar auto's continue over de basalt keien rijden.	Zie punt 19.
22	rijweg	Bochten overgang smal gedeelte naar groengedeelte graag ruimer.	De bochten worden zo gekozen dat vrachtwagens er net doorheen kunnen als zij langzaam rijden en auto's er met een gepaste snelheid doorheen kunnen rijden.
23	rijweg	Kan de kruising links van het groen niet helemaal anders dan is de voorrang ook duidelijker. 	Mogelijk wordt bedoeld op dat verkeer dat de S-slinger rijdt in de Rollandslaan moet wachten op verkeer van rechts, of dat deze situatie ook gezien zou worden als recht doorgaand verkeer gaat voor. In beide situaties heeft het verkeer van rechts uit de zijstraat voorrang. Wij zien hier geen conflicterende regels ontstaan. In het voorgestelde ontwerp is geen ruimte voor de bushalte/wachtplaats voor bussen. Bij de inrichting van de kruising is rekening gehouden met de inpassing daarvan.
24	rijweg	Verharding fietspad doortrekken tot de andere kant van de weg. 	In het ontwerp is het fietspad ter hoogte van het kruispunt verbreed en tevens is het laatste gedeelte van het fietspad in hetzelfde materiaal als de kruising uitgevoerd, om zo de gelijkwaardigheid te benadrukken. Op de rijbaan worden vier strekken klinkers gelegd aan de zijde van de parkeerstrook, zodat het autoverkeer automatisch meer links gaat rijden. Hierdoor wordt het risico verkleind dat fietsers hier in de verdrukking komen. De poortconstructie waar de 30 km/uur zone ingaat is verschoven naar dichterbij de Rollandslaan, voorbij de Dekatuin. De overgang is zo meer natuurlijk, het 30 km/uur gebied start met een kruispunt waarvoor moet worden afgeremd en het vrijliggend fietspad eindigt ook ter hoogte van het begin van het gebied.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
25	rijweg	De bewoners willen graag dat de fietsstrook doorgetrokken wordt tot aan de Ramplaan.	Advies niet honoreren. Dit past niet bij het standaard ontwerp van een erftoegangsweg waar fietsers en auto's gemengd gebruik maken van de rijbaangelijkwaardig, ook sluit deze inrichting aan bij het HIOR-profiel van de gemeente. Een fietssuggestiestrook past daar in principe niet bij. De fietsroute langs de Rollandslaan is een belangrijke schakel in het fietsnetwerk van Haarlem. Omdat de route is ingedeeld als hoofdfietsroute, betekent dit dat het fietspad breed en verlicht moet zijn en dat de verharding comfortabel moet zijn voor fietsers. Als het een verblijfsgebied/woonstraat betreft, maken fietsers gebruik van de rijbaan. Een straat met klinkers geeft een rustig beeld, straalt een 30 km/u gebied uit en fietst comfortabel als strengpersklinkers worden gebruikt. Het aanleggen van een fietsstrook duidt op een 50 km/u gebied, zorgt ervoor dat auto's harder gaan rijden en fietsers alleen de ruimte van de fietsstrook geven. Hierdoor ontstaat voor fietsers een minder prettige situatie. In de huidige indeling is er alleen asfalt, dit geeft autorijders het gevoel dat het hun straat is. Het is begrijpelijk dat fietsers ook een stukje toegewezen straat willen hebben, maar in een woonstraat met klinkers zijn alle verkeersdeelnemers gelijkwaardig en houden meer rekening met elkaar.
26	rijweg	Veel bewoners zijn enthousiast over de fietsstrook van de Ramplaan, het verandert de perceptie van autobestuurders waardoor ze langzamer rijden. Dus niet zozeer om het asfalt zelf, maar meer om een beeld van een smalle rijstrook met fietsers in de voorrang te geven.	Zie punt 25. In de Ramplaan zijn geen zijstraten, dus voorrang voor fietsers is niet van toepassing.
27	rijweg	De bewoners zijn bezorgd dat fietsers in het nieuwe ontwerp nog steeds kwetsbaar zijn, bij het kruispunt met de Leendert Meeszstraat/Pieter Wantelaan en bij de scherpe bochten bij de kruising met Gerrit Bartholomeus/Hendrik Roozenlaan en als fietsers worden ingehaald.	Zie punt 25.
28	rijweg	Een concrete suggestie rijbaan 5,80 m, 50 cm molgoot en 2 m parkeerplaats en stoep laten zoals het is.	Advies niet honoreren. Door een bredere rijbaan past het beeld niet bij een 30 km/u straat en zal men automatisch harder willen rijden dan toegestaan. De rijbaanbreedte is afgestemd op de ontwerpssnelheid van 30 km/u.
29	rijweg	De bewoners willen niet dat fietsers worden gebruikt om de auto's af te remmen.	Het uitgangspunt in een 30 km/u zone is dat al het verkeer gelijkwaardig is, door deze rijbaanbreedte toe te passen creëren we een eenduidige situatie. Dit gebeurt in heel Nederland op deze manier.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
30	rijweg	Op het middenstuk van de Rollandslaan zou de rijbaan óf smaller moeten (3 m) zodat auto's gedwongen worden om achter fietsers te blijven, óf breder, zodat auto's fietsers op een veilige manier kunnen passeren.	De rijwegbreedte van het middenstuk is gekozen voor een breedte die het mogelijk maakt om veilig in te halen, zodat geen twijfelsituaties ontstaan. Dit is op basis van een straat met eenrichtingverkeer auto en fietsverkeer, met voldoende tussenruimte om in te halen. Ook vanwege nood- en hulpdiensten is een minimumbreedte van de rijbaan van circa 3,5 m noodzakelijk.
31	rijweg	Ontstaan er geen files door de versmalling van de Rollandslaan? (Verkeersintensiteit)	In het ontwerp is rekening gehouden met de intensiteit van het verkeer. De verwachting is dat door de versmalling geen files zullen ontstaan, dezelfde hoeveelheid auto's door de straat heen kunnen rijden, alleen zullen deze met een lagere snelheid rijden. De capaciteit van de weg is dus niet verlaagt.
32	rijweg	Een aantal bewoners doen de suggestie om van het westelijke deel van de Rollandslaan een fietsstraat te maken.	Advies niet honoreren. Een fietsstraat kan als maatregel toegepast worden voor een doorgaande hoofdfietsroute waarbij het autoverkeer ondergeschikt is aan het fietsverkeer. De verhouding auto-/fietsverkeer in de Rollandslaan past niet bij de verhouding die geschikt is voor een fietsstraat.
33	rijweg	Direct afslaan vanaf Ramplaan via Rollandslaan naar Gilles Schoolmeesterstraat mogelijk houden.	Advies honoreren.
34	losplaats vrachtwagen	Het mogelijk om een losplaats voor vrachtwagens bij de supermarkt te realiseren?	Advies niet honoreren, het realiseren van een losplaats zou ten koste gaan van parkeergelegenheid voor auto's. Eventueel kan door de gemeente overwogen worden een bord 'vrijhouden voor laad-/losverkeer op @@dag van @@ tot @@' toe te passen in overleg met de winkel.
35	losplaats vrachtwagen	Is het door de versmalling van de weg nog wel mogelijk om met een auto langs een stilstaande vrachtwagen te rijden? Is deze situatie niet gevaarlijk voor fietsers?	Ter hoogte waar de vrachtwagen stopt wordt de rijbaan 1 m breder gemaakt dan het standaard profiel. Aangezien het overige gedeelte van het profiel de rijbaan smaller wordt gemaakt en trottoir breder wordt, blijft ter plaatse van deze locatie de parkeerplaats en het trottoir ongeveer als in de huidige situatie liggen.
36	parkeren	Waarom opeens parkeerplekken t.h.v. huidige bushaltes, nu komen er opeens auto's voor onze woningen. Hier zijn we niet blij mee.	Dat is begrijpelijk. 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. T.b.v. het belang om geen vermindering van parkeergelegenheid te krijgen worden enkele parkeervakken naar deze locatie verplaatst.
37	parkeren	Veel minder parkeervakken dan huidige situatie, ook door illegaal parkeren.	Illegaal parkeren is niet meegenomen in de telling. In het nieuwe ontwerp komen 79 parkeerplekken, twee minder dan in het huidige ontwerp.
38	parkeren	Links voor in groenstrook bij vuilbak nog een paar parkeerplaatsen plaatsen (het groen is nu vies).	Advies niet honoreren, door de overrijdbare delen voor de vrachtwagens is het niet mogelijk parkeerplaatsen in te passen. Tevens beperkt dit het zicht op de kruising

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
39	parkeren	Zorgen om parkeren op trottoir bij kruisingen door verhoogde rijbaan (plateau).	Parkeren op trottoir is niet toegestaan. Antiparkeervoorzieningen zijn onderhoudsgevoelig, daarom worden deze niet toegepast. Als er toch problemen ontstaan kan worden gekeken of het probleem kan worden opgelost door een plantenbak te plaatsen. Op de kopse kanten van de groenstrook met de watergang worden blauwe trottoirbanden toegepast.
40	parkeren	Verhoogde parkeervakken.	Niet honoreren. Deze variant is technisch niet mogelijk zonder de wegfundering te saneren.
41	parkeren	Parkeervakken inkorten in lengte, dus geen gebruik van markering van de vakken.	Honoreren, dit is een bestaand uitgangspunt.
42	parkeren	Is het mogelijk om schuine parkeerplaatsen in te passen?	Volgens de SOR is de Rollandslaan een hoofdfietsroute. In hoofdfietsroutes worden geen haaks- of schuinparkeerplaatsen toegepast omdat dit onveilig is. Ook in het HIOR straatbeeld is alleen langsparkeren toegepast. Tevens levert het niet veel winst op in ruimte, zeker omdat in de parkeerstrook ook bomen en inritten aanwezig zijn.
43	parkeren	In onderstaand gebied wordt door de gemeente rekening gehouden met een oprit die er niet is. 	Honoreren, in de huidige situatie zijn er twee parkeervakken gesitueerd.
44	parkeren	Is het mogelijk om in de toekomst meer laadpalen toe te voegen?	Er is beleid in de maak dat de gemeente proactief laadpalen gaat plaatsen. Op dit moment moeten aansluitingen volgens reguliere wijze aangevraagd worden. Er is in september een gesprek met de buurt geweest over laadpalen. Toen is de keuze gemaakt niet uit te breiden.
45	parkeren	Een aantal inritten wordt niet gebruikt om auto's op eigen terrein te parkeren. Dit verhoogt de parkeerdruk, doordat hier nu geen parkeerplekken kunnen komen en doordat een aantal privé-parkeerplekken niet worden gebruikt.	De openbare parkeervakken kunnen inderdaad door iedereen gebruikt worden. Bestaande in-/uitritten met toegang tot perceel blijven gehandhaafd.
46	halteplaats	Voor de bussen is het nodig dat zij ergens kunnen wachten totdat het tijd is om volgens dienstregeling te gaan rijden. Hiervoor moet ergens ruimte worden gemaakt, zodat zij niet in de weg staan voor ander verkeer.	Bestaand uitgangspunt.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Honoreringsbesluit
47	halteplaats	De nieuwe halteplaats is veel te ver lopen voor de bewoners van de Blinkert.	Wij gaan hierover in overleg met Connexxion en de Provincie. Door via de Gilles Schoolmeesterstraat te lopen is de halte niet veel verder.
48	halteplaats	De halteplaats voor de buurtbus moet terugkomen, wordt gebruikt voor schoolzwemmen.	Honoreren. De schoolbus kan als alternatief in de nieuwe haltekom halteren.
49	straatmeubilair	Ontmoetingsplaats bij bankje waar nu Greenwheels staat (schaduw, beschut, leuk).	Honoreren.
50	straatmeubilair	Locatie bankje, vroeger een hangplek geweest. Geen leuke voorzieningen graag.	Er wordt uitgezocht of er een probleem is met hangplekken en hoe de inrichting ervoor kan zorgen dat dit niet gebeurt.
51	straatmeubilair	Duidelijk bord bedrijventerrein links, grote vrachtwagens rijden vaak rechtdoor.	Honoreren, informatief bord of inrijverbod voor vrachtwagencombinatie A.
52	straatmeubilair	Een bewoner geeft aan een voorkeur te hebben voor een 30 km/u bord i.p.v. 30 km/u zone.	Niet honoreren, niet eenduidig. Indien noodzakelijk kan er een herhalingsbord geplaatst worden.
53	groen	De entree met boom is zo bijzonder, kan de boom niet blijven met een slim ontwerp?	Niet honoreren, door één boom te kappen wordt de hoeveelheid verharding gereduceerd en wordt de situatie eenduidiger. Er komen meerdere nieuwe bomen naast de nieuwe weg.
54	groen	Twee jaar geleden is een gedeelte van de groenstrook bij de Vlaamse weg ingezaaid met 'wilde' bloemen. Dit zag er mooi uit en is, indien goed en niet behandeld zaad is toegepast, goed voor de biodiversiteit van insecten. Helaas is dit eenmalig geweest en is alles weer voorzien met iets dat op gras lijkt. Het zou heel mooi zijn als de groenstroken al of niet gedeeltelijk weer worden ingericht voor wilde bloemen.	Honoreren, kleine investering voor een hoogwaardigere uitstraling.
55	overig	Mooie voorbeelden die genoemd worden zijn de inrichting van de Churchilllaan en de Ramplaan.	-
56	overig	Gevaarlijke indeling.	-
57	overig	Veel mooier bravo!	-
58	overig	Onlogisch verkeerstechnisch gedrocht.	-

3 REACTIES UIT VERKEERSATELIER (28 JANUARI 2020)

Op 28 januari 2020 is een verkeersatelier gehouden. In tabel 3.1 zijn de opmerkingen uit het verkeersatelier opgenomen en is op elke opmerking een reactie gegeven.

Tabel 3.1 Opmerkingen tijdens verkeerssatelier

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Advies W+B
58	rijbaan	Verschil in materialisatie rijbaan moet aangepast worden om voorrangsituatie duidelijker te maken. (Door verschillend materiaal in zijstraat is niet altijd duidelijk dat rechts voorrang heeft.)	Honoreren, dit wordt meegenomen in het ontwerp.
59	rijbaan	Verkeersremmende maatregelen bij kruisingen moeten logisch zijn, zodat iedereen het snapt. (Bij eerdere maatregelen reed men rechtdoor over overrijdbare verharding voor vrachtverkeer, met schade aan auto's tot gevolg.)	Honoreren.
60	rijbaan	Versmallen rijbaan om snelheid omlaag te brengen 30km/u.	Profielen worden volgens HIOR uitgewerkt. In praktijk betekent dit een versmalling.
61	rijbaan	Bij de bochtstraat tussen de Vlaamseweg en Leendert Meeszstraat dient rekening gehouden te worden met Europese combinaties - lange opleggers (Eurotrailers).	Honoreren.
62	rijbaan	Bij de bochtstraat tussen de Vlaamseweg en Pieter Wantelaan dient rekening gehouden te worden met stadsvrachtwagens niet scharnierend en trekker-opleggers.	Honoreren.
63	rijbaan	De bochten tussen de Vlaamseweg en Pieter Wantelaan als Leendert Meeszstraat dienen voldoende ruim (goede draaicirkels) te zijn voor het vrachtverkeer. Het is wenselijk bestaande laadplaatsen voor elektrische auto's op een andere locatie te plaatsen, deze maken het nemen van de bocht voor vrachtverkeer lastiger.	Honoreren, laadplaatsen worden verplaatst.
64	rijbaan	Aparte strook voor rechtsaf bij N208 is wenselijk i.v.m. filevorming op de Vlaamseweg.	Buiten scope.
65	groen	De boom in het cirkelvormige plantvak zou historische boom zijn (en gezonde boom). In eerdere planvorming zou de boom niet weg kunnen.	Dit is gecontroleerd, deze boom heeft geen beschermde status. De boom direct ten noorden hiervan in de P. Wantelaan heeft wel beschermde status, deze ligt echter buiten de projectgrens.
66	voetgangers	Mensen leggen kinderen uit over te steken bij de huidige VOP.	De VOP wordt volgens duurzaam veilig niet toegepast binnen een 30 km zone. Men dient zelf te kijken of er verkeer aan komt en of oversteken (veilig) mogelijk is. De trottoirbanden worden op deze locatie wel a-niveau gelegd, zodat een vlakke oversteek mogelijk is.
67	rijbaan	Voorrang van rechts is nu een probleem bij de Dekamarkt.	Materialisatie bij het parallelstraatje voor de Dekamarkt wordt aangepast, zodat gelijkwaardigheid kruising benadrukt wordt.
68	algemeen	Op dit moment oogt het rommelig, asfaltplein met functie als kledingbak en Greenwheels doorn in het oog. Streven naar net groen ontwerp met welstand.	Pleintje wordt aangepast in het ontwerp.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Advies W+B
69	parkeren	Westelijk deel: 's avonds als druk - dan wel smaller gevoel, overdag als veel parkeervakken leeg zijn is er veel ruimte en lijkt snelheid hoger te liggen.	Op langere delen van parkeerstroken worden parkeerneuzen toegepast, zodat duidelijk is welke breedte de rijbaan heeft en niet i.v.m. lege parkeervakken als veel breder ervaren wordt.
70	rijbaan	Deel van de woningen staan direct op het zandpakketgefundeerd. Er dient met de aanleg van drempels rekening gehouden te worden met trillingen.	Dit wordt meegenomen in de overweging voor het toepassen van drempels.
71	parkeren	Parkeerdruk wordt groter, parkeren op midden pleintje komt te vervallen. Op CBS afgelopen jaar 78 auto's erbij gekomen. Door meer gebied met vergunningen komen mogelijk meer auto's naar ramplaanskwartier (ook nog 2.100 woningen bij aan binnenzijde randweg waar geen rekening met parkeernorm wordt gehouden).	In het nieuwe ontwerp zijn twee parkeerplekken minder dan in de huidige situatie. Het doel is om altijd parkeergelegenheid dichtbij (nieuwe) bebouwing te realiseren, dus voor toekomstige projecten wordt ook de benodigde parkeergelegenheid gecreëerd. In het Ramplaankwartier is de parkeerdruk rond de 90 % en zeker in de zijstraten is nog voldoende parkeerruimte.
72	fietsers	Wens toepassen fietsstroken in asfalt met klinkers in midden, zoals in de Ramplaan.	Afgestemd is met gemeente om profiel conform HIOR zonder fietsstroken toe te passen. Zie ook punt 25 uit de tabel in HST 2.
73	rijbaan	Drempels ook af te stemmen i.v.m. brandweerroute.	Actie: contact is gelegd, er dient nog afstemming plaats te vinden.

4 REACTIES UIT BOMENATELIER (4 FEBRUARI 2020)

Op 4 februari 2020 is een verkeeratelier gehouden. In tabel 4.1 zijn de opmerkingen uit het bomenatelier opgenomen en is op elke opmerking een reactie gegeven.

Tabel 4.1 Opmerkingen tijdens verkeersatelier

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Advies W+B
74	groen	De oranje en geel gemarkeerde bomen kappen en vervangen.	Conflicterend met punt 75.
75	groen	Kap bomen gefaseerd, plant bomen in verschillende levensfasen.	Conflicterend met punt 74.
76	groen	Vervang bomen op de binnenste rijen met populieren en de buitenste rijen met diverse climaxbomen, beide eerste ordergrootte. Creëer hierbij een beeld van een laanstructuur, door bomen toe te passen met een dezelfde type kroon. Vul gaten in structuur op door extra bomen te planten.	Bestaand uitgangspunt.
77	groen	De hoofdbomenstructuur loopt door het hele projectgebied. Het moet ogen als één geheel. Er moet om de 50 meter een boom staan.	Waar mogelijk (K+L/parkeervoorzieningen) worden bomen toegepast volgens de bomen structuur.
78	groen	Vergroot de boomspiegels en pas lage beplanting toe. Kies voor bomen van de twee ordergrootte met een	Zie punt 77.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	Advies W+B
		lichtdoorlatende kroon. Pas bomen toe aan beide zijden van de weg.	

5 OPMERKINGEN BUITEN HET ONTWERP

Een aantal bezoekers heeft ook opmerkingen gemaakt die geen betrekking hebben op het ontwerp. Deze zijn in tabel 5.1 opgenomen. Aan Gemeente Haarlem de vraag deze intern uit te zetten bij de juiste personen.

Tabel 5.1 Opmerkingen niet ten aanzien van ontwerp

Nr.	Onderwerp	Opmerking	
1	parkeren	Per gezin één auto, de rest buiten de wijk of speciale vergunning.	Dit beleid is niet te handhaven en er zijn ook voor winkels en zorginstellingen parkeerplekken nodig.
2	parkeren	Waarom niet parkeren in Hendrik Roozenlaan?	Wij hebben parkeren in zijstraten onderzocht, maar hebben de voorkeur om de parkeerbalans binnen het projectgebied op te lossen.
3	parkeren	Suggestie van de fietsersbond: maak aan één kant van de Vlaamseweg langsparkeren, zodat je daar later meer laadpalen kunt plaatsen als het elektrisch rijden is toegenomen.	Voor de Vlaamseweg is al een vastgesteld ontwerp. Het kost veel extra geld en tijd om dit aan te passen. Bovendien is dit te ver weg van de Rollandslaan om te lopen.
5	onderhoud	Volgende onderhoud weer over 20 jaar?	Theoretisch gezien worden de volgende onderhoudsmomenten voorzien: - over 15 jaar: 30/50 maatregelen treffen. Betekent dat gedeeltes tussen de 30 en 50 % van de weg die slecht zijn herstraat worden; - over 30 jaar: hele weg herstraten; - tussendoor weer 30/50 maatregelen; - over 60 jaar: alle verharding vervangen. Let wel: dit is theoretisch. In de praktijk voeren we maatregelen uit o.b.v. jaarlijkse inspecties. Dus als een weg eerder in slechte staat is, zullen we eerder dat onderhoud uitvoeren wat nodig is.
6	eenrichtingsverkeer	De Gerrit Bartholomeuslaan en de Gilles schoolmeesterlaan beiden éénrichtingsverkeer voor auto's (voor fietsers wel toegestaan in beide richtingen) dan is de verkeerssituatie op de Rollandslaan duidelijker.	Deze opmerking is doorgegeven aan de verkeerskundige van de gemeente.
7	archeologie	Archeologie bewaren of verder schaden. (Kruising Pieter Wantelaan)	Archeologie maakt deel uit van het proces. Alles gebeurt volgens het beleid van de gemeente.
8	rijbaan	De Vlaamseweg is nu een van de weinige plaatsen waar containers voor bijvoorbeeld puin tijdelijk neergezet kunnen worden door chauffeurs die met twee containers (aanhanger) rijden. Handig als hier een wisselplaats voor blijft bestaan.	Door de huidige wegbreedte die is overgebleven nadat de fietsers een vrijliggend fietspad hebben gekregen is deze parkeerfunctie ontstaan. Deze functie willen wij niet verder faciliteren op de Vlaamseweg.

Nr.	Onderwerp	Opmerking	
9	rijbaan	Tuinbedrijf op de hoek van de Vlaamseweg parkeert vrachtwagens op de rijweg; is een parkeerverbod mogelijk?	De weg wordt versmald, dus deze voertuigen kunnen niet meer langs de Vlaamseweg staan.
10	rijbaan	De straat volledig in klinkers uitvoeren. Toelichting: Om een warmtenet aan te leggen wordt meestal ruimte tussen het middenrif van de weg en de rand van het trottoir gebruikt. Vanaf deze hoofdtak gaat een zijtak naar ieder huis voor de aansluiting. Het moet mogelijk zijn om de straat hiervoor open te breken. Reactie: de wens van de gemeente is ook om de straat volledig in klinkers uit te voeren, maar het is mogelijk dat er een fietsstrook in asfalt naast de klinkers wordt gelegd.	De straat wordt volledig in klinkers uitgevoerd.
11	warmtenet	Tijdens de werkzaamheden een dummybuis aanleggen met een diameter van 25 cm.	Deze wordt niet aangelegd, daarover is expliciet door B&W een keuze gemaakt in mei 2018.
12	handhaven	Handhaven op parkeren en hardrijden.	Dit zal na de herinrichting niet meer nodig zijn en ook nu gaat het volgens onderzoek goed.