

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
1	Geachte heer, mevrouw, Graag zou ik een toelichting ontvangen over het ontwerp en met name over de aansluiting richting de Graaf Engelbertlaan. Daarbij zou ik graag de status van dit ontwerp in relatie tot het ontwerp voor de Graaf Hendrik 3 laan te weten komen en het hebben over de verschillen tussen beide ontwerpen. Ik hoor graag van u. Bij voorbaar dank, met vriendelijke groet, *	1) Voor de plantoelichting wordt verwezen naar de publicatie d.d.16 juni jongstleden op de site van Breda met de link naar het Voorlopig Ontwerp Willem van Oranjelaan op Plan Breda. 2) De verschillen in status van beide plannen is het gevolg van aansturing, aard en complexiteit en voorgenomen realisatie. De GHIII laan betreft een mobiliteitsvraagstuk waarbij een groot aantal complexe verkeerskundige maatregelen worden voorgesteld. Het wegvak Mozartlaan/Graaf Engelbertlaan is hierbij inbegrepen. De WvO-laan is aangestuurd als concrete civieltechnische opgave. Het wegdek heeft de levensduur bereikt en staat geprogrammeerd op de meerjarenplanning 'groot onderhoud', met het streven de realisatie in 2021 uit te voeren. Bij deze opgave is inbegrepen het optimaliseren van het wegprofiel naar huidig verkeerkundig inzicht en functioneren en ruimte voor klimaatadaptatie. In tegenstelling tot de visievorming van de Graaf Hendrik III laan, is de WvO-laan als VO gecommuniceerd. 3) De verkeerskundige aansluiting op de Graaf Hendrik III laan (het wegvak tussen de Mozartlaan en Graaf Engelbertlaan) wordt o.b.v. het Definitief Ontwerp van de Graaf Hendrik III laan in de realisatiefase van de Graaf Hendrik III laan definitief uitgevoerd. Op de plankkaart van het Voorlopig Ontwerp van de Willem van Oranjelaan is dit betreffende wegvak als tijdelijke situatie ontworpen en wordt als zodanig uitgevoerd bij de realisatie van de Willem van Oranjelaan. Naar verwachting wordt een deel van de Graaf Hendrik III laan ter hoogte van de Graaf Engelbertlaan gerealiseerd in 2022 (botonde) en het overige deel Graaf Hendrik III laan vanaf Zaart richting Irenestraat in 2024.
2	Het samenvoegen van twee rijstroken ri zuid al eerder dan in de huidige situatie (na de bocht) zorgt denk ik juist voor opstopping. Het is juist nu fijn dat je de linker baan kunt pakken en pas na de bocht in moet voegen. Meestal is rechts langzaam/invoegend verkeer. Het stroomt in ieder geval meestal door na de viaduct. Denk als je die trechter nu dus eerder gaat plaatsen, het juist minder doorstroomt. Tevens staat de bushalte t.h.v. het viaduct ri noord net voor de oprit op een zeer ongelukkige plaats. Het lijkt wel of alles er op gepropt is (is nu ook). Zou deze halte meer op een rustiger stuk plaatsen, dan hoeven er niet van die kunstgrepen gedaan te worden met de rijstroken. Waarom niet logisch ri n aan de overkant van huidige halte verdilaan ri z. Er is daar ook fatsoenlijke gelegenheid om als voetganger over te steken. Daarnaast pleit ik ervoor om 2x2 rijstroken te behouden in beide richtingen tot de handellaan. Stroomt het volgens mij net iets beter door.	Eén rijstrook is voldoende om het verkeer af te wikkelen. Men komt straks ook maar met één rijstrook van de rotonde. Inhalen is daarom ook niet meer mogelijk. Door één rijstrook per richting te maken zullen ook de snelheden naar beneden gaan. Daar waar mogelijk willen we ook meer groen in de stad terugbrengen. De stad wordt steeds warmer en we moeten meer bufferruimte voor heftige regenbuien maken. De bushalte naar de Verdistraat verplaatsen is niet wenselijk, dit kost veel bomen om een bushaven te maken.
3	Beter schijnveiligheid dan geen veiligheid. De voetgangersoversteekplaatsen zijn zeker voor kinderen en ouderen erg belangrijk om over te kunnen steken. De vele hardrijders die met name de bocht in de Willem van Oranjelaan nemen, moeten nu nog stoppen voor het zebrapad, als dat er niet meer is ben je je leven niet meer zeker.	We zien juist op dit soort wegen dat de aanwezigheid van een zebrapad meer verkeersonveiligheid geeft dan veiligheid. Het oversteken wordt ook door veel mensen als moeilijk ervaren omdat men het verkeer van 2 richtingen in de gaten moet houden. Als men eenmaal aan de oversteekbeweging begonnen is, kan men niet meer op de beslissing terugkomen en is men "overgeleverd" aan het gedrag van de automobilist. De beslissing om over te steken ligt in het geval er geen zebra ligt geheel bij de voetganger. Deze steekt pas over wanneer er geen auto's aankomen. Bij het toepassen van een zebra wordt de beslissing om over te steken beïnvloed doordat de voetganger voorrang heeft op auto's. Hierdoor zal de voetganger ook oversteken wanneer er auto's aankomen ("ik heb toch voorrang"). Het resultaat van een veilige oversteek wordt hierbij dus beïnvloed door 2 personen (auto en voetganger). Om een goede "tussenoplossing" (zonder zebra) te bieden is alleen het maken van een middengeleider de beste oplossing in dit soort situaties. Bij het toepassen van een middengeleider kan de voetganger zich volledig concentreren op 1 richting en op de middengeleider alsnog een keuze maken om in 1 keer over te steken of te wachten op tegemoet komend verkeer.
4	Geachte heer/mevrouw, Mijn naam is * en woon op de Willem van Oranjelaan nummer *. Ik heb de plannen bekeken en vind het zeker een verbetering ten opzichte van de huidige inrichting. Echter heb ik één verzoek. Opnieuw zie ik op de impressie van de nieuwe inrichting dat er een lantaarnpaal voor mijn huis is geplaatst. Bovendien zal deze nu nog dichterbij mijn woning komen te staan, waardoor de slaapkamer boven mogelijk nog meer verlicht zal zijn. Waarom deze verlichting niet 5 à 10 meter opschuiven? Dan staat deze geplaatst voor het elektriciteitsgebouw naast mijn woning, geeft dus minder overlast en staat bovendien dichterbij de oversteekplaats, zodat deze beter verlicht is. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend deze aanpassing in de plannen door te voeren. In afwachting van uw reactie. Met vriendelijke groeten, *	Het lichtplan en de lichtberekening worden opgesteld bij de definitieve ontwerpfase. De lichtadviseur gaat met uw verzoek rekening houden.
4	Als toevoeging op mijn eerdere reactie; is het mogelijk om naast de heesters ook meer bomen te plaatsen of deze heesters te vervangen met bomen. Dan sluit het groen van de eerste deel van de Willem van Oranjelaan (waar wel bomen zijn geplaatst) ook mooier aan bij het Mastbos. Met heesters alleen lukt dat m.i. niet. Met vriendelijke groeten *	Aanplant van bomen langs de straat is niet mogelijk vanwege het riool in de ondergrond. Deze riolering is in goede staat en wordt niet verlegd. Bomen mogen niet op het riool worden aangeplant, sierheesters echter wel.
5	Ziet er goed uit en voor zover ik kan zien positief voor de omwonenden. Zou wellicht nog vriendelijker worden als de Chopinlaan dan gelijktijdig van geluidsarm asfalt zou worden voorzien.	De Chopinstraat is enkele jaren geleden herstraat. Het uitgangspunt is juist zo min mogelijk asfalt in 30 km/zones en zoveel mogelijk klinkers. De Chopinstraat is overigens niet gelegen binnen de planscope.
6	Beste, Mooi gedaan, wordt mooi groen en stuk overzichtelijker. Mooi met die bomen in de middenberm. Ik hoop wel dat jullie in het kader van de rupsen niet alleen eikenbomen planten. De aansluiting richting de graaf Hendrik III laan en Mozartlaan komt niet overeen met de schat van de Graaf Hendrik III laan maar ik neem aan dat bij dat stukje weg het ontwerp van de Graaf Hendrik III laan leidend gaat worden. Wellicht is het een idee om dat in deze tekening vast mee te nemen of om dat er bij te vermelden.	Bedankt voor het compliment. 1) De Graaf Hendrik III laan is nog in de schetsontwerp fase. Het betreffende wegvak moet inderdaad op termijn op elkaar aansluiten. Vandaar de tijdelijke situatie om oud op nieuw aan te laten sluiten (zoals het Voorlopig Ontwerp van de Willem van Oranjelaan laat zien). 2) De boomsoorten worden in het Definitief Ontwerp bepaald. We zullen uw opmerking over de eiken hierin meenemen.

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
7	<p>Hierbij een aantal suggesties: - Afsluiten kruispunt Chopinstraat zal voor te hoge autodruk zorgen op kruispunt baronielaan/wolaan. - Zijn er geen mogelijkheden om verkeer via parallelweg zuidelijke rondweg te leiden voor bestemmingsverkeer Ginneken? via Lisztlaan. - Overweeg ieder geval 30 km op laatste stuk wolaan. Sportende jeugd van SPRINT/ BH&BC en Zwart-Wit steekt klakkeloos over op het kruispunt baronielaan/wolaan. Hier zie je dagelijks gevaarlijke situaties en "net niet" ongelukken. Rotonde zou hier eigenlijk het beste werken. - Bomen op de Wolaan zijn top en zullen de straat enigzins in ere herstellen. Meer wat mij betreft...;-) - Op het einde van de wolaan waren aan de zijde van de even huisnummers voor de aanleg van de huidige weg kleine voortuintjes. Indien gewenst heb ik hier nog foto's van.. Dit gaf de laan een prachtig aanzicht.. Kan er nagedacht worden over meer groen net voor de gevels op de nummers 2 t/m 30? Mogelijkheid voor koop of stukjes gemeentegrond.. In de binnenstad zie je ook veel van dit soort groene plekjes terugkomen. Succes met de plannen! en ik blijf graag op de hoogte.. Mvg, *</p>	<p>1) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal opnieuw de consultatie opgestart worden.</p> <p>2) Vergroening langs de gevels kan in beperkte mate plaatsvinden omdat dat voetpad onvoldoende breed is. De bewoners zijn wel vrij om een geveltuintje aan te leggen door het afsluiten van een wijkdealovereenkomst. Voor spelregels, zie www.breda.nl/wijkdeal.</p>
8	<p>Geachte heer/mevrouw, Ik heb kennisgenomen van de herinrichtingsplannen van de Willem van Oranjelaan. Op een eerder moment is gesproken dat het doel is om de Willem van Oranjelaan weer een 'statige' laan te laten worden, zoals het oorspronkelijk was. Dus meer bomen en minder auto's (minder autobanen). Eerder mondeling besproken plannen (tijdens een bijeenkomst over de herinrichting van de Burgemeester Kerstenslaan/Burg de Manlaan) zie ik helaas maar erg gedeeltelijk terug in de tekeningen. Een paar opmerkingen op dit ontwerp: - Op het stuk van de Willem van Oranjelaan tussen de Ruitersboslaan en Baronielaan zijn nog steeds geen bomen geplaatst, enkel een beperkt aantal heesters. Juist dat stuk oogt minder fraai en verre van een 'laan'. Terwijl er voldoende ruimte is doordat ook meer parkeergelegenheid wordt gecreëerd. En bomen hebben een zeer positief effect op woonbeleving en verkeerssnelheid. - In het ontwerp wordt het kruispunt met de Ruitersboslaan en Chopinstraat opgeheven en is oversteken van de Willem van Oranjelaan daar enkel nog mogelijk met de fiets.</p> <p>Veel auto's moeten gaan uitwijken en dit gaat de reeds bestaande verkeersproblemen en gevaarlijke situaties elders verergeren, met name bij het kruispunt met de Baronielaan. Afsluiten zou erg onverstandig zijn. Een rotonde daar lijkt me in lijn met de aanpassingen aan de graaf Hendrik III laan het meest veilig. Maar ook een verkeersplein (dus met verhoging/ drempels) zal enerzijds voor een veiligere verkeerssituatie zorgen, anderzijds bevordert en/of behoudt je de doorstroming vanuit Wijk Ruitersbos naar Centrum en Ginneken en van Ginneken naar Ruitersbos. - In een eerdere fase werd juist gesproken om ook het kruispunt tussen Willem v Oranjelaan/ Baronielaan/ Duivelsbruglaan veiliger te maken. Hier zien we helaas nu niets van terug. Dit kruispunt zal in combinatie met de voorgenomen afsluiting van bovengenoemde kruispunt met Chopinstraat/ Ruitersboslaan nog drukker, en dus nog gevaarlijker worden. Vooral voor de vele jonge kinderen die dagelijks in grote groepen het kruispunt over moeten steken. Een enorm gemiste kans en ik dring er dan ook sterk op aan het hier niet bij te laten. Op dit moment vinden al wekelijks ongelukjes & ongelukken plaats door de hoge snelheid icm onoverzichtelijke en onduidelijke verkeerssituatie.</p> <p>En dagelijks bijna ongelukken dat het maar net goed gaat. In het verleden hebben ook ernstige ongelukken zich voorgedaan. Dit kruispunt dient juist met prioriteit 1 aangepast te worden om de vele verkeersdeelnemers allen veilig te laten passeren. Veel (18- en 65+) voetgangers, veel (18- en 65+) fietsers, en veel voertuigen met hoge snelheid met een gebrek aan duidelijke voorrangregels en overzicht. Een complexe kruising die mijns inziens in huidige situatie geen extra verkeersdruk veilig aankan. Voorstel: De gevaarlijke snelheid er uit en zorgen voor meer overzicht en vooral duidelijkheid in voorrangregels op dit kruispunt. Dit zou in de vorm van een 'rotonde'-achtige situatie kunnen, of een verkeersplein met verhogingen/drempels. Ik hoor graag van u. Met vriendelijke groet, *</p>	<p>1) Aanplant van bomen langs de straat is niet mogelijk vanwege het riool in de ondergrond. Deze riolering is in goede staat en wordt niet verlegd. Bomen mogen niet op riool worden aangeplant, sierheesters echter wel. Extra heesters worden niet opgenomen in het ontwerp omdat dit ten koste gaat van de parkeercapaciteit.</p> <p>2) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>
9	<p>Bijzonder positief dat de Willem van Oranjelaan na jaren aandringen wordt gerenoveerd. Ik verwacht dat de versmalling van de rijbaan en het brede fietspad de verkeersveiligheid aanzienlijk zal verhogen. Ik heb echter grote bezwaren tegen de eenrichtings afsluiting van de Chopinstraat. Hierdoor zal het verkeer in de spits op het laatste deel van de Willem van Oranjelaan en het verkeer op de Baronielaan aanzienlijk verhogen terwijl de verkeersdruk nu al bijzonder hoog is. Ik ben daarom van mening dat de Chopinstraat een tweerichtingsverkeer straat blijft.</p>	<p>De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
10	Goedendag, Allereerst wil ik de gemeente graag complimenteren met het plan! Echt een verbetering van de verkeerssituatie en het aanzien van de Willem van Oranjelaan. Wij wonen op de * en verhuizen 1 * naar de *. De afgelopen maanden verbouwden we ons nieuwe huis en staken wij meerdere keren per dag de Willem van Oranjelaan over bij het zebrapad voor de schilderswinkel. Heel goed dat dit zebrapad wordt weggehaald want het creëert inderdaad schijnveiligheid. De auto's rijden daar als gekken en een groot deel van de automobilisten stopt niet voor het zebrapad. Levensgevaarlijk, zeker ook voor alle kinderen die naar HC Breda en AV Sprint fietsen. Daarom onze vraag of het wellicht mogelijk is om meer verkeersremmende maatregelen te treffen bij de kruising Willem van Oranje laan/ Duivelsbruglaan/ Baronielaan/ Burg Kerstenslaan. De aanpassing die nu wordt doorgevoerd, zal de situatie op dit lastige kruispunt helaas niet verbeteren. Een gemiste kans om dit niet ook op te pakken! Dit is bij de herinrichting van de Burg Kerstenslaan afgelopen herfst helaas ook niet gebeurd. Denk bijvoorbeeld aan drempels of een wegversmalling, of een snelheidsbeperking tot 30KM per uur op alle vier de wegen.	De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.
11	De middenberm op de kruising Ruitersboslaan / Chopinstraat wordt dichtgezet voor autoverkeer. Deze maatregel zorgt voor een betere verkeersafwikkeling met kortere wachttijden en -rijen op de zijwegen Ruitersboslaan en Chopinstraat tijdens de spits. Aldus toelichting. Graag zou ik vernemen of er onderzoek is gedaan naar de verkeersstromen en of is geprognosticeerd op welke wijze die stromen zich gaan verplaatsen. Door voormelde kruising dicht te zetten, wordt het spitsprobleem verplaatst naar de kruising Baronielaan/Willem van Oranjelaan en Duivelsbruglaan/Tichenelaan resp. Werfstraat. Op al deze kruisingen staan nu al opstoppingen tijdens de spits en ontstaan onveilige situaties. Daarnaast wordt door het afsluiten van de kruising het verkeer minder vaak gestopt vanwege afslaand verkeer, waardoor personen harder zullen gaan rijden, hetgeen ook nu al een probleem is op de WvOranjelaan. De vraag rijst welke maatregelen daartegen genomen worden. Tenslotte is ook de vraag hoe het verkeer dan zijn weg gaat vinden naar de wijk Ruitersbos en het Ginneken. Het verkeer zal door de Baronielaan en de Quartier van Dissellaan naar het Ginneken rijden, terwijl juist die kruising de afgelopen jaren ongelukken heeft opgeleverd.	De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.
12	Positief aan het plan vinden wij dat er meer groen komt. Echter conform het plan wordt ook de middenberm op de kruising tussen de Ruitersboslaan/Chopinstraat dichtgezet voor autoverkeer. Deze aanpassing zal de verkeersintensiteit op o.a. de Willem van Oranjelaan negatief beïnvloeden. Er komt meer drukte en het zal een negatief effect hebben op o.a. de waarde van onze woningen. Bij deze maken wij dan ook bezwaar tegen voornoemd onderdeel van het plan. Wij zouden het juist op prijs stellen als er wat wordt gedaan om de drukte te verminderen.	De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.
13	De fietspaden / fietsroutes langs de WvO laan zijn nu samengesteld uit diverse losse stukjes en vormen geen doorlopend fietspad. Dat lijkt in de nieuwe situatie ook zo te blijven, waarmee geen stimulans wordt gegeven aan een doorlopende fietsroute. Fietsers moeten regelmatig met auto's hun plek bevechten, over stukjes parallelle routes. - Het fietspad dat aansluit op de Boeimeerweg is niet doorlopend parallel aan de WvO laan, maar maakt daar een haakse bocht. beter is het fietspad door te laten lopen en een afslag te maken richting Boeimeerweg. - Aan de zuidkant lijkt helemaal geen fietspad in het plan te zijn opgenomen. - In het laatste deel van de WvO laan moeten de fietser hun weg weer vinden over fietsstroken, tussen geparkeerde auto's en passerend snelverkeer. Een zeer ongewenst situatie vanuit de veiligheid voor de fietser. - Het verdwijnen van zebrapaden is een slecht plan en draagt niet bij aan de veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemer	De opgave richt zich op het groot onderhoud van de rijwegen en niet op een nieuwe fietsstructuur. Het vrijliggende fietspad aan de noordzijde van de Willem van Oranjelaan beperkt zich tot de optimalisatie van het bestaande wegdek (met een rode coating).
14	Geachte, Wij zijn de bewoners van Willem van Oranjelaan * en maken ons grote zorgen over de verkeersintensiteit. Deze gaat door uw plan enorm toenemen omdat het kruispunt Ruitersboslaan/Chopinstraat dan afgesloten zou worden. Dit betekent dat het hele Ruitersbos voor ons huis langs gaat komen met de auto omdat ze geen keuzen meer hebben tussen Chopinstraat of WvOranjeln. We hebben reeds vele momenten staan meten/tellen op het kruispunt en dit is dan ongelooflijk veel extra verkeer. Deze ontwikkeling vinden we onacceptabel. Daarnaast hebben we zelf nog maar 1 mogelijkheid om bij ons huis te parkeren en dat is om eerst helemaal door te rijden tot de oude Kamer van Koophandel (hier gaat een zeer druk U-turn point komen), om vervolgens de gehele weg weer terug te rijden. Vanzelfsprekend hebben we ook nagedacht over een oplossing en een kleine rotonde op het kruispunt Chopinstraat/Ruitersboslaan zou helemaal goed werken en zorgen voor een goede doorstroming waarbij iedereen de keuze kan maken die het meest efficiënt is en derhalve dus ook het minst milieu belastend. Graag ontvang ik een reactie via email en teken ik bij deze ook bezwaar aan tegen het huidige voorstel.	De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
15	<p>Geachte heer, mevrouw, Met veel interesse kennis genomen van uw voorstel tot herinrichting van de Willem van Oranjelaan. Het is mooi om te zien dat er een vergroening gaat plaatsvinden. Dat juichen wij van harte toe. Gelijktijdig hebben we ook een aantal serieuze opmerkingen bij het voorstel, namelijk: 1) het valt ons op dat de vergroening relatief beperkt is op het laatste deel van de Willem van Oranjelaan (tussen Chopinstraat en Baronielaan). Mede vanwege de nabijheid van het bos en het karakter van de lommerrijke wijk, vinden we het een gemiste kans als bij de voorgenomen herstructurering niet nog meer op vergroening (en bij voorkeur ook hoge bomen i.p.v. enkel lage struiken) wordt ingezet, zeker bij het laatste stuk tussen de Chopinstraat en de Baronielaan. Dit past ook meer bij een echte 'laan' in de nabijheid van het bos. 2) we begrijpen dat vanaf de Willem van Oranjelaan niet meer naar de Chopinstraat kan worden afgeslagen. Dit is een veel gebruikte en efficiënte afslag. Door deze afslagmogelijkheid te sluiten verschuift de verkeersdrukte onherroepelijk naar het laatste stuk van de Willem van Oranjelaan (tussen Chopinstraat en de Baronielaan). Dit leidt niet alleen tot extra verkeersdrukte aldaar maar ook op het laatste stukje van de Baronielaan. Mede gezien de parkeerdrukte en het soms dubbelparkeren ivm kinderopvang op de Baronielaan lijkt dit niet aan de verkeersveiligheid bij te dragen. Het kruispunt bij Ruitersboslaan/Willem van Oranjelaan/Chopinstraat is veel wijdsder qua opzet en daarmee veel overzichtelijker. Ook is het daar makkelijker om je auto bij oversteken halverwege even te stoppen om verkeer op de andere rijstrook voor te laten gaan. Deze mogelijkheid is er niet op het kruispunt Burgemeester Kerstenslaan/Willem van Oranjelaan/Baronielaan. Per saldo zal dit tot meer verkeersonveiligheid leiden. 3) het is een gemiste kans dat de herinrichting van het kruispunt Burgemeester Kerstenslaan/Willem van Oranjelaan/Baronielaan geen onderdeel vormt van het voorliggende plan. Dit is een verkeersintensief kruispunt (een van de belangrijkste toegangswegen naar het bos, hockeyclub Breda en atletiekvereniging Sprint, Locatie NHTV en de wijk Ruitersbos), waar nu al veel verkeer voorbij komt (en op basis van het voorliggende voorstel waarbij Chopinstraat wordt afgesloten, zie hiervoor) nog veel meer verkeer zal komen in de toekomst, terwijl de verkeersveiligheid sterk te wensen over laat. Veel fietsers en wandelaars (vanwege bos, school en sportverenigingen), smalle wegstroken en amper de mogelijkheid om op veilige manier halverwege de weg een 'tussenstop' te maken. Een aanpassing van de Willem van Oranjelaan kan niet zonder een aanpassing van dit kruispunt. We hopen dat u bovenstaande aandachtspunten mee wil nemen in het verdere proces mbt de herinrichting van de Willem van Oranjelaan. Hartelijke groeten *</p>	<p>1) aanplant van bomen tussen de kruising Baronielaan en Chopinstraat is niet mogelijk vanwege het riool in de ondergrond. Deze riolering is in goede staat en wordt niet verlegd. Bomen mogen niet op riool worden aangeplant, sierheesters echter wel.</p> <p>2) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>
16	<p>Het kruispunt Willem van Oranjelaan-Baronielaan-Duivelsbruglaan is een zeer druk en gevaarlijk kruispunt. Auto's komen vanaf de Willem v Oranjelaan en slaan dan met grote snelheid af de Baronielaan op. Nu is dat zelfde kruispunt ook de plaats waar veel wandelaars de ingang naar het mastbos vinden. Het zou de veiligheid zeer ten goede komen als op dit kruispunt een rotonde zou worden aangelegd, zodat de snelheid van het verkeer op en rond dit kruispunt gematigd zou worden.</p>	<p>De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>
17	<p>Beste, Ten eerste als bewoner van Willem van Oranjelaan, vind ik het vreemd dat ik geen brief van de gemeente heb ontvangen over de her inrichting. Toevallig dat vrienden in de Mozart laan ons informeerden aangezien zij wel een brief hadden ontvangen. De bereddering dat zebrapaden voor schijnveiligheid zorgen vindt ik erg vreemd. Dus omdat automobilisten zich schijnbaar niet aan de verkeersregels houden worden de zebrapaden maar weggehaald? Verder is er een woonzorg locatie, dus ik vind het maar vreemd dat de gemeente de zebrapaden weghaalt zonder dat de oversteek veiligheid verbeterd wordt? Als fietser gebruik ik en mijn kinderen de kruising Ruitersboslaan / Chopinstraat dagelijks. Ook wordt deze oversteek door veel scholieren gebruikt. Nu zorgt het afslaan verkeer naar de Chopinstraat voor afname in snelheid, zodat er voor fietsers er een moment is om over te steken. Hoe wordt in de nieuwe herinrichting de vaart uit het autoverkeer gehaald zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken bij de kruising Ruitersboslaan / Chopinstraat? Als de Chopinstraat gedeeltelijk wordt afgesloten is het dan de bedoeling dat het verkeer omrijdt via de Baronielaan? Want de kruising Chopinstraat / Cartier van Disselstraat is ook geen fijne/veilige oversteek als fietser/voetganger en met meer auto verkeer op de Baronielaan wordt dat niet beter. met vriendelijke groet, *</p>	<p>1) Uw huisadres stond op de verspreidingslijst. Er kan iets mis zijn gegaan bij het bezorgen. 2) We zien juist op dit soort wegen dat de aanwezigheid van een zebrapad meer verkeersonveiligheid geeft dan veiligheid. Het oversteken wordt ook door veel mensen als moeilijk ervaren omdat men het verkeer van 2 richtingen in de gaten moet houden. Als men eenmaal aan de oversteekbeweging begonnen is kan men niet meer op de beslissing terugkomen en is men "overgeleverd" aan het gedrag van de automobilist. De beslissing om over te steken ligt in het geval er geen zebra ligt geheel bij de voetganger. Deze steekt pas over wanneer er geen auto's aankomen. Bij het toepassen van een zebra wordt de beslissing om over te steken beïnvloed doordat de voetganger voorrang heeft op auto's. Hierdoor zal de voetganger ook oversteken wanneer er auto's aankomen ("ik heb toch voorrang"). Het resultaat van een veilige oversteek wordt hierbij dus beïnvloed door 2 personen (auto en voetganger). Om een goede "tussenoplossing" (zonder zebra) te bieden is alleen het maken van een middengeleider, de beste oplossing in dit soort situaties. Bij het toepassen van een middengeleider kan de voetganger zich volledig concentreren op 1 richting en op de middengeleider alsnog een keuze maken om in 1 keer over te steken of te wachten op tegemoet komend verkeer. 3) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
18	<p>Reactie op het voorlopig ontwerp herinrichting Willem van Oranjelaan: Als bewoner van het meest zuidelijke deel van de Baronielaan, maak ik mij zorgen over het effect van met name de maatregel van het dichtzetten van de middenberm op de kruising Ruitersboslaan/ Chopinstraat voor autoverkeer. Dit resulteert in veel meer verkeer over de Willem van Oranjelaan, het kruispunt Willem van Oranjelaan/Baronielaan en het zuidelijke deel van de Baronielaan. Waarom is er niet gekozen om op de kruising Chopinlaan/Ruitersboslaan een rotonde neer te leggen, er is daar voldoende ruimte. Voordeel is dan dat het autoverkeer via meerdere wegen de omliggende woonwijken kan bereiken, de snelheid wordt geremd en de Willem van Oranjelaan en de Baronielaan worden niet opgezaagd met nog meer doorgaand verkeer. Het kruispunt Baronielaan/Willem van Oranjelaan is namelijk in de huidige situatie al een gevaarlijk kruispunt waar geregeld aanrijdingen plaats vinden. De auto's zeilen daar met grote snelheid de bocht om de Baronielaan in. Weliswaar aan de rand van dit ontwerpplan, maar einde Baronielaan/Willem van Oranjelaan zou een rotonde een goede oplossing zijn om ook daar de snelheid te remmen en dit onveilige kruispunt te verbeteren. Een rotonde kan ook een betere/veiligere aansluiting gemaakt worden met het al aanwezige en intensief gebruikte fietspad dat loopt langs het bos op de Duivelsbruglaan De verhoogde middenberm tussen de kruising Ruitersboslaan/ Chopinstraat en de kruising met de Baronielaan zou komen te vervallen De rijweg wordt met name smaller door het aanleggen van een rood gemarkeerd fietspad. Omdat de bushaltehaven ter hoogte van het woonzorgcentrum komt te vervallen en de bus nu stopt op de rijbaan, zal dit wel resulteren in opstoppingen en helaas ook in inhaalmanoeuvres juist in de bocht van de Willem van Oranjelaan, dit lijkt mij een ongewenst situatie. Het weglaten van de zebrapaden lijkt mij ongewenst. Juist omdat aan deze weg een woonzorgcentrum is gelegen en deze oudere mensen veilig moeten kunnen over steken. Een duidelijk zichtbaar zebrapad remt wel degelijk de snelheid en zal ook het inhalen op die weg bemoeilijken. Bovendien kan die veiligheid van het zebrapad ook verbeterd worden door aanvullende maatregelen.</p>	<p>1) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p> <p>2) Inhalen bus gaat naar verwachting geen probleem geven, de weg is geen bocht maar een rechtstand. De frequentie (in/uitstappers) is laag en ook de intensiteit is relatief laag.</p> <p>3) We zien juist op dit soort wegen dat de aanwezigheid van een zebrapad meer verkeersonveiligheid geeft dan veiligheid. Het oversteken wordt ook door veel mensen als moeilijk ervaren omdat men het verkeer van 2 richtingen in de gaten moet houden. Als men eenmaal aan de oversteekbeweging begonnen is kan men niet meer op de beslissing terugkomen en is men "overgeleverd" aan het gedrag van de automobilist. De beslissing om over te steken ligt in het geval er geen zebra ligt geheel bij de voetganger. Deze steekt pas over wanneer er geen auto's aankomen. Bij het toepassen van een zebra wordt de beslissing om over te steken beïnvloed doordat de voetganger voorrang heeft op auto's. Hierdoor zal de voetganger ook oversteken wanneer er auto's aankomen ("ik heb toch voorrang"). Het resultaat van een veilige oversteek wordt hierbij dus beïnvloed door 2 personen (auto en voetganger). Om een goede "tussenoplossing" (zonder zebra) te bieden is alleen het maken van een middengeleider, de beste oplossing in dit soort situaties. Bij het toepassen van een middengeleider kan de voetganger zich volledig concentreren op 1 richting en op de middengeleider alsnog een keuze maken om in 1 keer over te steken of te wachten op tegemoet komend verkeer.</p>
19	<p>Geachte, Er is bekend dat het aantal auto's, komend van de zuidelijke rondweg, richting kruispunt Ruitersboslaan/Chopinstraat/WvOranjelaan in aantal groter is dan de auto's vanuit de Chopinstraat naar de zuidelijke rondweg. Als genoemde kruispunt volgens plan wordt afgesloten zal het aantal auto's, komend vanaf de zuidelijke rondweg richting Breda-zuid het kruispunt Baronielaan/Kerstenlaan/WvOranjelaan/Duivelsbruglaan ernstig gaan overbelasten. Via de bewonersbelangenvereniging is al meermalen de zorg uitgesproken over dit verkeersonveilige kruispunt met vele ongelukken en aanrijdingen en waar bovendien met hoge snelheid gereden wordt. Mogelijk biedt een rotonde hier een uitkomst. Vervolgens zal het verkeer ook het zuidelijke deel van de Baronielaan in toenemende mate gaan gebruiken om van de rondweg via de Cartier van Disselstraat naar richting Ginneken te komen. Ook dit kruispunt zal daardoor niet veiliger worden door de afsluiting op de W. v Oranjelaan eea afhankelijk of de Werfstraat eenrichtingsverkeer blijft. Ik ben bang dat door afsluiten van één verkeersonveilig kruispunt Ruitersboslaan/ Chopinstraat/WvOranjelaan er TWEE andere, al reeds als zeer verkeersonveilige kruispunten bekend zijnde, voor in de plaats komen. Hierbij is niet te overzien hoe de ontsluiting van de wijk Ruitersbos richting zuidelijke rondweg zich zal gaan ontwikkelen met effecten op reeds aangegeven nieuwe knelpunten. Volledigheidshalve is bij de gemeente bekend dat de uitrit WvOranjelaan 16 voor 16A (kinderdagverblijf; met filevorming tijdens in- en uitrijden tijdens de spitsuren) in het geheel een extra, reeds door een verkeersonderzoeksburo onderzochte, zeer verkeersonveilige situatie betreft.</p>	<p>De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
20	<p>Breda, 29 juni 2020 Reactie van de Fietzersbond op plannen reconstructie Graaf Hendrik III laan en Willem van Oranjelaan Pleitnota voor een veilige en aantrekkelijke fietsroute van de binnenstad naar het Markdal Aanleiding voor deze notitie is dat de Fietzersbond afd. Breda (FBB) zeer pijnlijk verrast is door op 18 juni 2020 uit een plaatselijke internet-perspublicatie (BredaVandaag) te moeten vernemen dat de gemeente omvangrijke plannen voorbereid aan de Graaf Hendrik III laan en de Willem van Oranjelaan. Plannen die in de publicatie al compleet zijn ingevuld en die op allerlei manieren raakvlakken hebben met de belangen van de Bredase fietsers. De bevolking krijgt 12 dagen de tijd om op de plannen commentaar te geven. De Fietzersbond heeft deze plannen pas op 29 juni in haar besluitvormende vergadering kunnen bespreken. Informatie en consultatie Al tien jaar wordt de FBB door gemeentelijke bestuurders en ambtenaren bij herhaling en vastgelegd in verslagen plechtig beloofd dat er bij nieuwe plannen of reconstructies vooraf in een vroeg ontwerp stadium overleg gevoerd wordt om de FBB een gedegen kans te geven haar expertise in te brengen. Voor de zoveelste keer is dat nu weer NIET nagekomen door de gemeente. Volgens bovengenoemde publicatie rest de FBB dus nog 12 dagen om een reactie te geven! Langetermijnplan Hoofd-Fietsroutes Breda Wederom wrekt zich het feit dat de gemeente Breda geen lange termijnplan heeft op de ontwikkeling van de stedelijke fietsroutes. Andere (middel)grote steden in Nederland beschikken wel over een totaalplan. Ondanks herhaaldelijk aandringen door de FBB wordt in Breda keer op keer nagelaten een dergelijke visie op de ontwikkeling van een samenhangend fietsnetwerk op te stellen. Gevolg is dat er iedere keer weer dure plannen in ontwikkeling worden gebracht waarin de Bredase fietser moet hopen dat er af en toe een stukje fietspad in een groter geheel past! Door dit geïmproviseerd ad hoc-beleid loopt de gemeente voortdurend het risico door grootschalige reconstructies en onderhoudswerken gewenste (lange termijn) fietsroutes te blokkeren. De komende jaren realiseert de gemeente Breda volgens eerdere publicaties hopelijk wel twee zo volledig mogelijke gesloten ringnetten rondom de oude middeleeuwse binnenstad waaronder Vlaszak- Oudevest en ook een volledige fietscirkel op de binnensingels van de stad, deels door echte fietsroutes en waar dit niet kan door middel van fietsstraten. De FBB heeft steeds aangedrongen vanaf deze cirkels ook een aantal radiale fietsvoorzieningen aan te wijzen en (planologisch) te reserveren zoals ook aangegeven in het beleidsplan 2016-2020 van de FBB.</p>	<p>1) Uw reacties op het beleid van de gemeente kunt u het beste uiten bij de inspraak omtrent de mobiliteitsvisie Breda en in het structurele overleg, wat u heeft met de desbetreffende vertegenwoordiger van de Gemeente Breda. Inmiddels is er ook overleg geweest met de Fietzersbond, daarin is dit ontwerp besproken.</p> <p>2) Het voorlopig ontwerp van de Willem van Oranjelaan richt zich op het groot onderhoud van de rijweg en niet op een nieuwe fietsstructuur. Het vrijliggende fietspad aan de noordzijde van de Willem van Oranjelaan beperkt zich tot de optimalisatie van het bestaande wegdek met een rode coating.</p>
20	<p>De gemeente is doende een stedelijk Mobiliteitsplan op te stellen. De FBB vraagt nadrukkelijk in het kader hiervan de gewenste lange termijnvisie Hoofd fietsroutes in Breda in kaartbeeld op te nemen. Reconstructie Graaf Hendrik III laan Op het schetsontwerp is een Botonde en twee rotondes aangegeven. Niet duidelijk is aangegeven hoe op de beide rotondes de voorrang m.b.t. de fietsers is geregeld. Verder is aan de oostzijde van de Graaf Hendrik III laan over de volle lengte een fietsstraat aangegeven die echter ook op dat gehele traject van de fietsstraat een gestoken autoparkeerstrook kent. Vanuit het oogpunt Duurzaam Veilig is dit een onplezierige en gevaarlijke situatie! De FBB begrijpt dat die capaciteit nodig is. Na de reconstructie tot fietsstraat zullen (oa door het vervallen van de oversteek Zaart) meer fietsers van deze route gebruik moeten maken. De FBB vraagt daarom voor automobilisten op het hele traject verplicht achterwaarts inparkeren in te stellen. Dit zal de risico's van aanrijdingen door vertrekkende automobilisten aanzienlijk verkleinen. Tot slot vraagt de FBB om deze route aan de westzijde als tweerichtigenfietspad door te trekken tot de Kruising met de Handellaan – Verdilaan. Deze schakel lijkt in het schetsontwerp te ontbreken. Reconstructie Willem van Oranjelaan – Realisatie van een zeer gewenste fietsroute De FBB wil graag een veilig en aantrekkelijk net van hoofd fietsroutes in de stad realiseren die de stadsdelen onderling verbinden maar ook het centrum en het aantrekkelijke buitengebied van de stad. Een van die kansrijke en belangrijke routes betreft een traject dat door het nu plotseling bekend gemaakte plan voor de Willem van Oranjelaan getorpedeerd dreigt te worden. Op bijgaand kaartje is die route ingetekend die onze binnensingelring via een zeer aantrekkelijke verbinding te kan aansluiten op een van de bekendste fietsroutes van de gemeente Breda, namelijk die door het Markdal naar België. Mocht het lukken om deze route te realiseren dan is er een goede verbinding met het landelijk gebied ten zuiden van de stad. Er bestaat momenteel al een fietspad met een vergelijkbare functie naar het westen (snelfietspad Etten-Leur). Naar het oosten bepleit de FBB al lange tijd om de route vanaf het centrum aan de noordzijde van de spoorlijn Breda – Tilburg compleet in te vullen tot aan Dorst. Hier ontbreken echter nog enkele trajecten. De FBB pleit ook al jaren om (o.a. in Beleidsplan FBB 2016- 2020) naar het noorden twee van dergelijke routes te realiseren, namelijk langs de Mark naar de Haagse Beemden en een tweede verbinding, ook deels in fietsstraten te realiseren op een veilige manier over de NRW heen via de Edisonstraat en Biesdonkweg zo veilig en aantrekkelijk mogelijk door de wijk Hoge Vucht en ook als verbinding naar de Lage Vuchtpolder.</p>	

	Willem van Oranjelaan VO	28 juli 2020
nr	vraag / reactie	antwoord / reactie gemeente Breda
20	<p>Nu plotseling zeer actueel is dus de verbinding via de Willem van Oranjelaan. Op het kaartje zijn met de letters A t/m D een aantal trajecten en aansluitingen gemarkeerd. Bij A betreft het de aansluiting op de binnensingel en de momenteel drukke en gevaarlijke oversteek van de Boeimeersingel. Hier zou een zeer brede middenberm gerealiseerd kunnen worden door de voetpaden op de naastgelegen Markbrug aan de buitenzijde van de brug "op te hangen". Door de fietsstroken langs de Boeimeersingel op de brug naar het huidige voetpad te verleggen kan een veilige middenberm voor overstekende voetgangers en fietsers gerealiseerd worden. De route volgt verder de Boeimeerlaan die heringericht kan worden als fietsstraat (aandachtspunt oversteek Cimborgalaan) tot aan het fietstunneltje onder de Graaf Engelbertlaan bij B. Vanaf dit punt is de route als een tweerichtingenfietspad uit te voeren dat aan het eind van de Willem van Oranjelaan aansluit op het bestaande fietspad langs de Duivelsbruglaan (in de Mastbosrand). De oversteek van de Willem van Oranjelaan bij C verdient de nodige aandacht. Deze moet ook een brede middenberm-opstelruimte krijgen en ook in beide rijbanen op een verhoogd plateau komen. Dit heeft als voordeel dat het autoverkeer wordt afgeremd dat gewend is hier met te hoge snelheid door te rijden en uit de bocht te vliegen. Nu moet men echt goed moet afremmen alvorens de woonwijk Ginneken in te rijden. Voorgesteld wordt de Willem van Oranjelaan vanaf dit punt C een 30 km weg te maken en dat ook te doen met het gehele daarop volgende deel van de Duivelsbruglaan. Bij het traject D wordt een vergelijkbaar profiel gedacht als de gemeente heeft toegepast op de Meidoornstraat, waarbij hier het tweerichtingenpad aan de zijde van het zorgcomplex De Breedonk ligt en in de voorrang (zoals ook nu al in tweerichtingen voor het fietsverkeer geldt) de Burgemeester Kerstenslaan oversteekt. Bij de reactie hoort een toelichtende kaart die hier NIET geupload kon worden. Graag deze via het aangegeven contact opvragen.</p>	
21	<p>Samengevat: Toe aan groot onderhoud en aanpassingen nodig om rijweg aan te passen op huidige verkeerseisen. Reactie: Goed te lezen en duidelijk weergegeven heb ik toch nog de volgende vragen: 1. Wordt onderhoud en mogelijke aanpassingen, zijweg naar de nr. 30 a/b/c/d in dit plan meegenomen? Zo ja, wordt dit aangepast in het plan, zo nee graag motivatie/rede. 2. Blijft de snelheid 50 km per uur gehandhaafd? Zo ja, is de stopafstand en uitzicht nog genoeg bij uitweggetjes even nummer kant in-uitgangen (t.w. garage woningen; weggetjes tussen 28 / 30 en een stukje terug Poort/ingang kinderdagverblijf), overzijde oneven nummer kant, uitgang Breedonk en poort naast De Breedonk. Zo nee, hoeveel km dan en hoe wordt voorkomen dat zicht/uitzicht correct is. 3. Inham Bushalte bij de Breedonk verval. Bus stopt evenzo aan de overkant op de straat. Dit veroorzaakt nu opstopping. Doordat de kruising Ruitersboslaan/W.v.O. Laan en Chopinstraat verval zal in de spits dit voor grote opstopping zorgen. Is hier rekening mee gehouden met de bustijden? 4. Wordt de asfaltlaag geluidsdempend? 5. Klopt het dat de kliko's niet meer voor de deur op de stoep mogen staan? 6. Meer parkeerplaatsen gesitueerd tussen Ruitersboslaan en de Breedonk. Is uiteraard toe te juichen. Om in te steken vraag ik me af of er genoeg zicht is op aankomende auto/motor,bus/vrachtwagen. Zal achteruit ingestoken worden en de bocht is niet ver van deze plek. 7. Zijn er onlangs nog metingen verricht tav parkeerplaatsen? Bent u op de hoogte dat W.v.O.laan diverse kamerbewoning kent waarvan de huurders soms 2 vervoersmiddelen hebben (auto, motor, camper) en de verhuurder niet toelaat op eigen terrein te laten parkeren. Hoe is de norm? 8. Tot slot nog even over de toegestane snelheid. Daar de midden markering wegvalt tussen Ruitersboslaan en Baronielaan wordt de weg een baan. De bus stopt op de straat. Insteken in on-overzichtelijke parkeerplekken. Uitritten. En hoe hard nu gereden wordt vraag ik me af of hier iets aangedaan kan worden. Graag reactie./s. Gr. *</p>	<p>1) Onderhoud op het woonerf maakt geen deel uit vanuit de opgave 'groot onderhoud' omdat de bestrating geen asfalt betreft en de bestaande verharding op het erf in goede staat verkeert.</p> <p>2) De weg blijft een 50km weg, het zicht op in- en uitritten blijft onveranderd.</p> <p>3) Bus op rijbaan is incidenteel en kortstondig en met intensiteiten en acceptabele frequenties van in- en uitstappen. Daarbij heeft busmaatschappij Arriva niet de voorkeur om bushavens te handhaven.</p> <p>4) Het asfalt wordt niet geluidsdempend.</p> <p>5) Afvalcontainers worden in de nieuwe situatie verzameld volgens de gemeentelijke aanpak AVS.</p> <p>6) Parkeren wijzigt in basis niet ten opzichte van de huidige vorm van (langs)parkeren.</p> <p>7) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p> <p>8) De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>
22	<p>De voorgenomen herinrichting heeft mijn inziens effect op de verkeersintensiteit van het laatste wegdeel van de Baronielaan vanaf de kruising met de Cartier van Disselstraat en de Chopinstraat tot aan de kruising met Willem van Oranjelaan. 1. Is bij de planvorming dit te verwachte effect meegewogen bij de besluitvorming? En zo ja, op welke wijze en wat was hiervan het resultaat? 2. Wordt na de realisatie van de herinrichting de verkeersdrukke gemonitord op het laatste deel van de Baronielaan? En zo ja, wat is nu de verkeersdrukke (0-meting) en wat mag de verkeersdrukke maximaal zijn. 3. Is overwogen om compenserende maatregelen te treffen op de Baronielaan in termen van geluidsarm asfalt en verkeersdrempels? En zo nee, waarom niet?</p>	<p>De middenberm bij het kruispunt Chopinstraat zal pas afgesloten worden als het kruispunt Baronielaan-Willem van Oranjelaan ook aangepakt wordt. Dit kruispunt wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2023-2026. Voorlopig blijft alle verkeer Chopinstraat-Ruitersboslaan mogelijk. Wanneer de aanpassingen aan het kruispunt Chopinstraat en Baronielaan-Willem van Oranjelaan worden uitgevoerd zal er opnieuw consultatie opgestart worden.</p>