

Reactie 1

Ik snap niet dat bij het vernieuwen weer voor asfalt wordt gekozen in de Lelystraat, met het argument dat dit vereist is voor het comfort in de bus. In bijvoorbeeld de Ginnekenweg rijdt toch ook een bus op straatstenen (een drukkere straat dan de Lelystraat), waarom kan dit in de Lelystraat niet? Ik ben er van overtuigd dat het straatbeeld verbeterd, maar ook de leefbaarheid (hitte in de zomer) aan de Lelystraat toe neemt, wanneer er over het gehele traject in de Lelystraat gekozen wordt voor straatstenen. Ik hoop dat dit heroverwogen kan worden en dat niet enkel wordt gekozen voor verfraaiing van het straatbeeld in andere delen van de stad dan Hoge Vucht.

Antwoord reactie 1

Dit heeft te maken met de busroute. Als zware bussen over klinkerverharding rijden geeft dat veel overlast, voor zowel de inzittenden als de omwonenden. Vandaar, dat op het gedeelte waarop de bus rijdt asfalt wordt toegepast en op het andere deel open bestrating.

Reactie 2

Gelieve bij de renovatie van de Lelystraat de eiken te vervangen eigendom van de gemeente Breda, waarvan de eikels, de geparkeerde auto's o.a. van de flat Waternimf Lelystraat 50-144, beschadigen met diverse putjes in de daken, voorbeeld voorhanden. Schadeverhaal???

Reactie vraag 2

Het eventueel vervangen van bomen maakt geen onderdeel uit van dit project. Indien u schade ondervindt door eigendommen van de gemeente, dan dient u de gemeente hiervoor aansprakelijk te stellen via de website.

Reactie 3

Plannen voor het herinrichten van de Lelystraat ziet er goed uit alleen zou het ook fijn zijn als er drempels in de overige straten komen. Bijvoorbeeld bij ons in de Lieven de Keystraat, er spelen zoveel kinderen buiten en die ook vaak spelende wijs oversteken maar er wordt zo hard gereden in de straat dat veel bewoners bang zijn dat het een keer mis gaat. Wij hopen ook dat er minstens 1 a 2 drempels gelegd kunnen worden.

Antwoord Reactie 3

De genoemde straten vallen buiten dit project. Deze vraag is doorgegeven aan de fysiek wijkbeheerder van de afdeling WijkZaken, met het verzoek contact op te nemen.

Reactie 4

Is het mogelijk om over de gehele straat de middenberm met groenstrook te creëren? Hierdoor zal ook het eerste stuk veiliger worden van de Lelystraat zeker aan het begin waar de bushalte naar verplaatst wordt. Vaak steken daar de reizigers uit de bus over om of lopend naar school te gaan of naar huis.

Antwoord reactie 4

De middenberm is in beginsel bedoeld om als snelheidsremmer te dienen. Dat werkt alleen als er een verspringend patroon in aangebracht wordt. Door over de volle lengte een middengeleider aan te brengen, verdwijnt het snelheid remmend effect. Daarnaast wordt de flexibiliteit van het profiel dan ernstig belemmerd, waardoor inhalen van fietsers/stilstaande auto's e.d. onmogelijk wordt. Met name voor hulpdiensten is dat onacceptabel en daarom is het slechts op een klein gedeelte van het traject toegepast. Tot slot is niet overal voldoende ruimte aanwezig.

Reactie 5

Ik ben bewoner en bestuurslid van het pand Waterwereld (laatste flat Lelystraat 374 t/m 468). Eind vorig jaar heeft de heer Hans Euwe van de gemeente Breda informatie opgevraagd bij onze beheerder (BFM) om het rioolstelsel in kaart te brengen. Wij zijn daarna nooit meer gekend in de plannen. Wat is nu de bedoeling t.a.v. de riolering en wat voor gevolgen heeft dat voor ons pand en ons parkeerterrein? Ik hoor graag van u.

Kunt u ons een update geven van de plannen t.a.v. het rioleringssysteem? En of dit gevolgen heeft voor onze flat of parkeerterrein? Wij hebben verder niets meer vernomen en weten niet beter dat er alleen een inventarisatie heeft plaatsgevonden. Wij worden nu als individuele bewoners middels een brief van de gemeente op de hoogte gebracht van de plannen voor een nieuw ontwerp van de Lelystraat.

Antwoord reactie 5

De gemeente is in gesprek met de woningstichting om te onderzoeken of een gezamenlijke actie hierin haalbaar is. De parkeerterreinen liggen namelijk op privé terrein. Deze gesprekken zijn momenteel volop gaande. Voor nu wordt alleen de herinrichting van de Lelystraat uitgevoerd. Naar de betreffende parkeerterreinen wordt vanuit de te leggen schoonwaterriolering in de Lelystraat wel een zogenaamde uitlegger vanuit de riolering naar de parkeerterreinen gelegd. Hierdoor is het in de toekomst mogelijk om de terreinriolering van de parkeerplaatsen op een eenvoudige manier op het schoonwaterriool aan te sluiten. De terreinriolering is nu aangesloten op het gemengde stelsel (vuil en schoonwater door 1 buis) en zal hiervan eerst losgekoppeld moeten worden. Dit kan betekenen dat het rioleringssysteem in de parkeerplaatsen aangepast moet worden.

Reactie 6

De Lelystraat is qua wegdek en trottoir aan vervanging toe. 2 vragen: 1. Waarom straatstenen en geen asfalt in deel 2? Maakt veel meer lawaai. 2. De groene inrichting wordt hopelijk gras dat gemaaid wordt. Nadelen van beplanting is dat er zwerfvuil in blijft hangen en dat het onderhoud behoeft, veel meer als een maaibeurt.

Antwoord reactie 6

Geluidsverschillen tussen asfalt en klinkers bij lage snelheden en lage intensiteiten (zoals in de Lelystraat) zijn verwaarloosbaar. Gekozen is voor klinkers (evenals in de Kraaijenhofstraat) om de beleving van een woonstraat meer te accentueren. Weggebruikers passen hun gedrag aan de omgeving aan. Onderzoek wijst uit dat er langzamer gereden wordt op een weg van klinkers ten opzichte van een soortgelijke weg in asfalt.

Reactie 7

Waar gaat de bushalte komen in de Lelystraat??

Antwoord reactie 7

Op Plan Breda staat een tekening met daarop tekst ballonnetjes "bushalte verplaatsen". Dit zijn de nieuwe locaties van de bushaltes. Ze schuiven dus op richting Doornboslaan.

Reactie 8

Ik ben bezorgd over de veiligheid bij de kruising met de Doornboslaan. Het weghalen van de drempel zal mogelijk leiden tot het harder doorrijden van afslaand of van rechts opkomend autoverkeer, waarbij het doorgaande fietsverkeer (ondanks de voorrangssituatie) toch in een zeer onveilige situatie wordt gedrukt. Ik begrijp de wens om de drempel weg te halen, maar twijfel of uitsluitend de voorrangssituatie voldoende zal zijn.

Antwoord reactie 8

In basis is dit een 'standaard' voorrangssituatie zoals die in den lande veelvuldig voorkomt. Eenieder zou dus de situatie moeten herkennen. Het is een overzichtelijk punt, waar fietsverkeer in dezelfde rijrichting rijdt als afslaand verkeer. Op zich is er geen aanleiding te veronderstellen dat het onveilig zou zijn. Bewust is gekozen de inritconstructie te verwijderen in verband met de busroute. Een draaiende bus heeft onevenredig veel hinder van een inritconstructie. Voorrang-technisch is de nu gekozen oplossing hetzelfde als een inritconstructie.

Reactie 9a

Mijn complimenten voor het prachtige ontwerp! Wij hebben 1 verzoek en dat is om de Gamacon-drempels niet als een snelheidsvertragend middel te zien en die dus ook niet terug te plaatsen! Auto's met een bredere en langere wielbasis sjezen nu ook zonder afremmen er overheen! Ook bij een versmalling van de rijbanen zullen ze dat blijven doen! Wij wandelen dagelijks door de wijk en zien dus veel. Bij een normale, horizontale drempel, zoals onlangs in de Krayenhofstraat zijn aangelegd moeten alle auto's afremmen (mits de drempel hoog genoeg is). Wellicht kost dit meer geld maar het zal de 'veiligheid' bevorderen en dat is precies de bedoeling :-).

Reactie 9b 2e opmerking/verzoek. Verzoek om de plateaus, die niet bus vriendelijk hoeven te zijn, aan het laatste gedeelte van de Lelystraat, ter hoogte van de Pieter Huysersstraat en de Jan David Zocherstraat, zó hoog te maken dat het een afremmend effect heeft! Deze straat lijkt het circuit van Zandvoort wel. I.v.m. de veiligheid én geluidsoverlast van scheurende auto's én motoren/scooters hoop ik dat u hier rekening mee kunt houden. Ik weet dat het duurder is maar veiligheid kent geen prijs! Er zijn heel veel spelende en fietsende/steppende/skeelerende kinderen hier,...dus a.u.b!?

Antwoord reactie 9a

Op dit wegvak is sprake van een busroute. Normale sinusdrempels zijn om die reden geen goede maatregel. Als basis is op dit wegvak daarom gekozen voor een as-verspringing en vernauwing. Vaak werkt dat snelheid remmend. Echter, meestal niet afdoende, zeker op de zuidelijke rechte baan is een aanvullende maatregel noodzakelijk. Een combinatie van as-verspringing, versmalling en Gumacon-drempel gaat zeker helpen.

Antwoord reactie 9b

De plateaus die niet op een busroute liggen krijgen sinus en hoogte van een drempel, die voldoet aan de CROW richtlijnen. In verband met schades (aan voertuigen of huizen) en mogelijke trillingen wijken we in Breda niet van deze landelijke normen af.

Reactie 10

Ontwerp Lelystraat: - Mijn uitgangspunt bij het kijken naar het ontwerp is hoe wij als bewoners gebruik maken van deze straat en dat we dat ook veilig kunnen doen. In mijn geval gaat het om mijn dochter van 10 jaar die buiten speelt en naar school fietst, mijn medeflatbewoners die vaak al op leeftijd zijn en mezelf. - Fijn dat er is gekeken naar het verminderen van de snelheid in de Lelystraat. Er wordt nu vaak te hard gereden. - Het zou fijn zijn als de bus bij de bushalte een stukje van de straat af kan staan, zodat het verkeer er makkelijker langs kan. Begrijp ik goed dat er bij bushalte Lieven de Keystraat geen verkeer langs kan zolang de bus daar staat? Fijn dat er overal bushokjes komen, zodat je niet in de regen staat, maar droog kan zitten. - Het verkleinen van het kruispuntvlak bij de Leeghwaterstraat lijkt op de plattegrond te leiden tot een onoverzichtelijke situatie. Met twee parkeervakken vlak voor het kruispunt en een boom op de hoek, kan je als je in westelijke richting rijdt niet goed de Leeghwaterstraat in kijken. Zeker kinderen die nog wat minder hoog op een fiets zitten, zien het verkeer niet aankomen. En het verkeer dat uit de Leeghwaterstraat komt, ziet hen niet aankomen. - Het is heel goed dat er meer groen komt in de straat, echter het versmallen van de stoep heeft tot gevolg dat je dichterbij de weg loopt, ook met de stadsbus die voorbijrijdt. Dat is niet prettig. Daarnaast wonen hier veel ouderen, waarvan meerdere gebruik maken van bijvoorbeeld een rollator. Bij het versmallen van de stoep betekent dit dat ze niet meer naast elkaar kunnen lopen. - Door de middenberm bij de uitrit van de flat 'Waterval', wordt het in- en uitrijden van deze uitrit (parkeerplaats) lastiger, zowel voor fietsers als automobilisten. Je moet een veel scherper draai maken. Ook vuilniswagens, verhuiswagens en bezorgdiensten rijden veelvuldig dit parkeerterrein op en af. Is hier voldoende rekening mee gehouden? - Kunnen fietsers nog veilig rijden als de weg wordt versmald? Of worden ze tegen de stoep gedrukt door gemotoriseerd verkeer dat er langs wil (en gaat)? Wat betreft het riool en waterafvoer: - Mooi dat het regenwater niet langer naar de waterzuivering gaat. - Bij veel regenval kan de vijver nu al heel breed worden, waarbij het water al eens tot halverwege het gras tussen vijver en wandelpad heeft gestaan (in ieder geval bij de flat 'Waterval'). Als er nog meer water in de vijver terecht komt, stijgt het water nog verder. Is hier rekening mee gehouden? Wordt de vijver bijvoorbeeld uitgediept of worden er andere maatregelen getroffen? - Waar wordt de overstort aangelegd?

Antwoord reactie 10

Bussen halteren in principe op de rijbaan. Alleen als de verkeersintensiteit hoog is of de hoeveelheid passagiers dermate hoog dat lang stilgestaan wordt, kan een haven worden overwogen. Beide is in de Lelystraat niet het geval. Daarnaast is een bus die even stilstaat indirect ook een snelheidsremmer. En inderdaad, dat betekent dat incidenteel, bij de halte bij de Lieven de Keystraat, autoverkeer even moet wachten.

De kruising Leeghwaterstraat is nu zeer overzichtelijk. Daardoor wordt het gedrag van weggebruikers nonchalant. Door het te verkleinen wordt meer aandacht gevraagd van de weggebruiker, die daarop zijn gedrag zal aanpassen. De zichthoeken blijven echter voldoende, waardoor er geen gevaarlijke situatie zal ontstaan.

De trottoirs worden 1.80 breed. Dat is een basismaat en ruim voldoende om elkaar te kunnen passeren met rolstoel/kinderwagen. Voldoet volledig aan CROW-richtlijnen en de richtlijnen voor toegankelijkheid.

De doorsteek van de middenberm van de flat Waterval is voldoende breed voor personenauto's en fietsers. De huisvuilauto heeft ook voldoende ruimte, maar zal met gepaste snelheid moeten manoeuvreren.

Het versmallen van de rijbaan heeft geen nadelig effect voor de fietsers, De rijbanen zijn voldoende breed om elkaar te kunnen passeren.

De overstort wordt aangelegd langs het pad tussen de gebouwen Lelystraat 6-12 en Lelystraat 50-154 en loost via een taludbak op de vijver. Het water in de vijver wordt via een duiker onder de Cornelis Joosstraat door afgevoerd naar een ander gebied.