

## Reactienota

### Reconstructie Jan Nieuwenhuyzenstraat en Van Almondepad (VO)

Datum: 05 juni 2023

Consultatie via Plan Breda, van 19 januari t/m 5 februari 2023

#### Reactie 1

Ik begrijp heel goed dat er 3 scholen om de Markflat heen zitten. Echter zijn 26 parkeerplaatsen voor een flat (waarvan maar een deel vaste parkeerplekken onder de slagboom heeft) veel te weinig! Deze plekken worden namelijk nu ook al gebruikt door omwonende en personeel van de scholen, waardoor en momenteel al een tekort is aan parkeerplekken. Het komt vaak voor dat ik mijn auto aan de overkant van de brug (Van Almondepad) moet zetten omdat er in de straat geen plek is. Dat een hele straat volledig wordt ingericht voor een school terwijl er nul rekening wordt gehouden met de inwonende van de Markflat vind ik ronduit waardeloos. Ik ben het daarom niet eens met de herindeling.

#### **Antwoord reactie 1**

***Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).***

#### Reactie 2

Positieve opmerkingen: Het is goed dat op deze manier de ouders van de schoolgaande kinderen gemotiveerd worden om met de fiets hun kinderen te halen/brengen i.p.v. met de auto. Ook zal de straat verkeersveiliger worden omdat automobilisten vanzelf langzamer moeten rijden in een fietsstraat. Fijn dat er niet meer op de stoep bij de afvalcontainers geparkeerd mag worden, hier kan ik nu niet lopen met een kinderwagen.

#### **Antwoord reactie 2**

***Dank voor uw reactie.***

#### Reactie 3

Reactie op herinrichting: Op zich ziet het er mooi uit met de middenstrook waardoor er meer rust zal komen in het verkeer hier. Wel zie ik dat er weinig parkeergelegenheid overblijft voor de Markflat. Er zijn veel bewoners die de auto in de straat moeten parkeren. Parkeren in het Van Almondepad is geen fijne optie, omdat er in het verleden veel beschadigingen/vernielingen aan de auto's en autospiegels plaatsvonden in de nacht. Zie dat het bruggetje nog steeds voor beide richtingen door auto's gebruikt mag worden? Dit zorgt voor veel vervelende situaties, waarom wordt dit geen eenrichtingsverkeer zodat er gewoon 1 stroom ontstaat. Nog liever zie ik dat het bruggetje alleen voor wandelaars en fietsen gebruikt zou worden. Zie vooral daar vaak onveilige en bozige situaties ontstaan. Zie dat er op het trottoir bij de afvalcontainers niet meer geparkeerd kan worden. Op zich prima idee, maar zou hier het trottoir meer richting grasveld gelegd kunnen worden waardoor er aan die kant ook enkele parkeerplaatsen kunnen ontstaan op de straat? Ook een vraag hoe brandweer en ander zwaar verkeer zich kan verplaatsen in dit ontwerp. Tot zover, Succes met de verdere planning hartelijke groet.

**Antwoord Reactie 3 Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).**

**Het bruggetje blijft voorlopig zoals het nu is. Het gebied is zeer beperkt qua ontsluitingsmogelijkheden, (gedeeltelijk) afsluiten maakt de ontsluiting van het gebied nog moeizamer. De verkeersveiligheid is objectief niet in het geding. Gevoelsmatig kan dat anders zijn. Vooralsnog laten we het zo maar we gaan de nieuwe situatie monitoren. Extra ruimte voor parkeren toevoegen aan de zijde van de flat kunnen we niet maken. De grote boom in het grasveld maakt dat we ondergronds rekening moeten houden met het wortelpakket. Tot slot de hulpdiensten: met de voorgestelde profielen kunnen die het gebied volwaardig benutten.**

**Met betrekking tot de situatie bij de containers is de bestaande boom maatgevend voor de ruimte voor het trottoir. De profielen zijn voor de hulpdiensten toereikend.**

#### Reactie 4

Op het eerste gezicht een prima ontwerp, maar er zijn wel een paar opmerkingen. De drempel in het van Almondepad lijkt mij overbodig, d.w.z. er liggen 8 huizen achter deze drempel. Die moeten elke keer over deze drempel heen rijden. Er komt nauwelijks enig verkeer, dus de bewoners zullen er voornamelijk last van hebben (ook met de fiets). Het is ons niet echt duidelijk waarom hier een drempel geplaatst wordt. Verder verdwijnen er veel parkeerplaatsen voor auto's die nu op de Jan Nieuwenhuizenstraat geparkeerd staan en wij vrezen dat die auto's nu op het pleintje van het van Almondepad gaan parkeren. We begrijpen dat er minder auto bewegingen geprobeerd worden te realiseren, maar de auto's die er nu parkeren, zullen toch ergens geparkeerd gaan worden. Minder parkeerplaatsen betekent een verschuiving van het probleem geen vermindering. Met vriendelijke groet,

**Antwoord reactie 4 De drempel is juist op verzoek van deze bewoners toegevoegd aan het ontwerp. Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).**

#### Reactie 5

Het ontwerp ziet er goed uit maar wij hebben 2 opmerkingen. Het aantal aangegeven parkeerplaatsen lijkt ons te weinig. Is er bij het geplande leiding tracé rekening gehouden met de mogelijke komst van een warmtenet?

**Antwoord reactie 5**

**Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).**

**Vooralsnog komt er geen warmtenet in de Jan Nieuwenhuizenstraat.**

Reactie 6

Beste, Onze dochter zit op de Montessorischool, waar dit plan uiteraard ook mede op van toepassing is. Het plan ziet er goed uit, wij hadden echter 2 opmerkingen: zoals ik het nu zie wordt de Jan Nieuwenhuizenstraat een éénrichtingsstraat (waar het nu nog éénrichting is tussen bepaalde tijden) en zullen alle auto's over het bruggetje moeten bij het van Almondepad. Er zijn echter auto's en busjes die te breed zijn om nu over dit bruggetje heen te gaan. Wij hebben een auto die er nu niet overheen kan en daardoor zijn wij genoodzaakt om te keren in de straat en via de Jan Nieuwenhuizenstraat terug te rijden. Wordt er bij de Montessorischool ook ruimte gecreëerd voor het parkeren van fietsen en bakfietsen op de stoepen en ruimte voor ouders om te wachten op de kinderen voordat ze uit school komen. Tussen 8 en half 9 en tussen half 3 en half 4 staan er heel veel fietsen, mensen en kinderen op de stoepen waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan omdat er bijna geen ruimte is voor mensen om te staan.

**Antwoord reactie 6**

**De Jan Nieuwenhuizenstraat blijft een tweerichtingenstraat. Met de gekozen vormgeving stimuleren we juist het terugrijden naar de Boeimeersingel. In het van Almondepad zijn er openbare parkeerplekken en ook een Bike en Ride plek.**

Reactie 7

Prima plan! Nu het lichtplan nog. En t.z.t. de technische details over de aansluiting van de woningen op het nieuwe 'dubbele' riool. Hartelijke dank.

**Antwoord reactie 7**

**Dank voor uw reactie.**

Reactie 8

Voor ons huis staan twee bomen aan de straatkant in het openbaar groen. In de tekening staan diezelfde twee bomen. Een jaar of vier geleden stond er tussen die twee bomen nog een derde boom. Die stond helemaal scheef en zou kunnen omvallen op de weg en is toen verwijderd. Er is even een nieuwe boom neergezet maar die is na een paar dagen weer verwijderd. Waarom weet ik niet. Mijn verzoek: kan er weer een boom geplant worden tussen de twee andere bomen. Dan wordt het ook minder makkelijk om een auto op het gras te parkeren, want dat gebeurt nu nog regelmatig.

Antwoord reactie 8

**Nieuwe aanplant van een boom is niet mogelijk in verband met de aanwezigheid van een gasleiding, KPN-kabels en een laagspanning kabel. Deze liggen ter plaatse van de plantlocatie.**

#### Reactie 9

De bocht naar rechts vanuit de uitrit van de parkeergarage van het appartementencomplex aan de Boeimeerhof richting Boeimeersingel is te krap uitgevoerd. Mijn idee is om de groene middenberm iets meer naar rechts al eerder op te laten houden en/of de eerste parkeerplaats aan de rechterzijde weg te laten. Hiermee kan de bocht vloeiend worden genomen en is het niet nodig om te steken als een geparkeerde auto iets uitsteekt. Dit idee is gebaseerd op basis van dagelijkse ervaring met het uitrijden in deze richting.

#### **Antwoord reactie 9**

***De inrit een meter breder gemaakt na check.***

#### Reactie 10

Bij dit ontwerp voorzien wij problemen bij de singel, met name in de ochtend, als het ook extra druk is op de singel. Het verkeer in de straat zal dan ook niet doorstromen. Onze school heeft een regionale functie, waardoor veel kinderen niet met fiets (kunnen) komen, dit is echt anders dan bij de Nutsschool Boeimeer. Aan het Van Almondepad worden twee of drie parkeerplaatsen verandert in een kiss-&-bike zone. Wij zien niet in, waarom dit nodig is. Op dit moment zijn er geen problemen met ouders die op de fiets komen. Zij komen hoofdzakelijk door de zijpoort aan het Almondepad, omdat de kinderen, die op de fiets komen, daar hun fiets in de rekken neerzetten. Door de extra kiss en bike zone verdwijnen er parkeerplaatsen aan het Van Almondepad. Dit is niet wenselijk aangezien personeel daar parkeert. Omdat wij een montessorischool zijn en een regionale functie hebben, komen ook onze collega's vanuit de regio. Daarnaast parkeren ouders ook bij de school bij het ophalen van de kinderen. Door dit plan verdwijnen er parkeerplaatsen, wij zien niet in waar ouders dan moeten parkeren? Wij voorzien dat er vaker foutgeparkeerd zal worden en dat ouders 'even' stil gaan staan op plekken waar dat niet wenselijk of zelfs gevaarlijk is. De andere kiss-&-bike zone aan het Van Almondepad is ingetekend op het terrein van de school. Ook dat kan niet omdat wij andere plannen voor dat stukje grond hebben in de toekomst (fietsenstalling voor personeel). Direct voor het hek is nu de plek waar ouders hun kind afzetten. Gevaarlijk wordt dat stuk vooral op het moment dat er bouwverkeer gaat rijden vanuit de Kerk naar de Jan Nieuwenhuysenstraat op het moment dat de school aan of uit gaat.

#### Antwoord reactie 10

We hebben ons uiterste best gedaan de belangen van zowel bewoners, personeel en ouders die kinderen brengen/halen tegen elkaar af te wegen. De strook met parkeerplaatsen aan het Van Almondepad is openbaar gehouden en kan zowel door bewoners als werknemers worden gebruikt. De Bike en Ride voorziening bij de school is bedacht om juist daar een veilige stopplek aan te bieden. We willen de verkeersbewegingen tussen auto's en wachtende ouders op de fiets scheiden.

De andere B&R voorziening aan het Van Almondepad kan komen te vervallen als hier geen behoefte aan is.

#### Reactie 11

Partou kinderopvang zit op nr. 13 op de Jan Nieuwenhuysenstraat. Zij hebben ruim 65 kindplaatsen dus een Kiss & Ride voor de deur zou ook daar prettig zijn i.p.v. alleen bij de scholen.

#### **Antwoord reactie 11**

***Ouders kunnen gebruikmaken van de reguliere parkeerplekken in de straat. Er is geen plek voor een K&R op deze locatie.***

#### Reactie 12

Bij de uitrit van de parkeerplaats van Jan Nieuwenhuyzenstraat \*\*\* is nu geen doorgang en kunnen wij niet linksaf slaan. Bij de overige uitritten is dit wel het geval, graag ook toepassen voor dit nummer.

#### **Antwoord reactie 12**

***Dit is aangepast.***

#### Reactie 13

De parkeervakken in de dwarsprofielen C en D 2,25 meter breed net als bij profiel A. Daarvoor de beide rijstroken van 3,15 en 2,95 versmallen naar 2,75.

#### **Antwoord reactie 13**

***De breedte van 2,75m is te smal voor een rijstrook. Het voorgestelde profiel blijft gehandhaafd.***

#### Reactie 14

Graag zouden wij voor Partou (Jan Nieuwenhuyzenstraat 13) ook K&R plekken hebben. Is dit de juiste plek om dit als feedback door te geven?

#### **Antwoord reactie 14**

***Ouders kunnen gebruikmaken van de reguliere parkeerplekken in de straat. Er is geen plek voor een K&R op deze locatie.***

#### Reactie 15

Het zou bijzonder fijn zijn wanneer de inrit naar de garage aan beide kanten een meter verbreed kan worden. Door geparkeerde auto's aan de overkant van de oprit kan ik de draai naar die parkeerplaats niet of in ieder geval heel moeilijk maken. Met name wanneer de school uit gaat is dit niet te doen omdat ik de draai niet kan maken, ik moet dan rijden over het gras. Dank u wel voor uw medewerking

#### **Antwoord reactie 15**

***De bestaande breedte is gehandhaafd, deze zou voldoende breed moeten zijn bij normaal gebruik. We gaan niet meer verharding aanbrengen dan noodzakelijk.***

#### Reactie 16

Het plan ziet erop zich goed uit. Nadeel is het aantal parkeerplaatsen dat verdwijnt in de straat. Het parkeren aan het Van Almondepad is helaas niet veilig. Er wordt met enige regelmaat ingebroken, het omkappen van de valse Acacia ter hoogte van Van Almondepad nummer 25 stuit bij mij en vele flatbewoners op bezwaar. Deze boom staat op de bomenlijst van de gemeente. Met reden! Het is een schitterende grote boom. Deze boom wordt ook gebruikt door de eekhoorn. Doordat de boom een compleet andere baststructuur heeft dan de omliggende beuken is dit een essentieel boom voor de eekhoorn. Op deze bast heeft hij veel beter grip. Dit is ook de boom waarin de paringsdans tussen de eekhoorns plaats vindt. Breda promoot zichzelf als groene stad. Een eekhoorn met een vast leefgebied zo dicht bij het centrum is uniek. Daarvoor is deze boom van essentieel belang. Deze boom wordt ook gebruikt als oversteek naar de andere beuken, meer richting de school. Op deze manier heeft de eekhoorn een groot gebied waarin hij/zij het territorium kan benutten. Het omkappen van deze boom zal dit gebied verkleinen. Sinds kort heeft ook een (vermoedelijke) buizerd deze boom als vaste bezoeksplek. Ze kiezen bewust deze acacia omdat de structuur van de boom anders is dan de omliggende bomen. Hieruit blijkt ook dat de biodiversiteit voor beesten van belang is. Als er alleen nog beuken blijven staan, zal dit zeker invloed hebben op de biodiversiteit van de beesten.

### **Antwoord reactie 16**

**De valse acacia blijft behouden. Het is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.**

### Reactie 17

Inmiddels woon ik 11 jaar in een appartementencomplex op de hoek van de Jan Nieuwenhuyzenstraat en de singel. Mijn kinderen hebben op de Montessorischool gezeten, waardoor ik toch zo'n 15 jaar door de straat heb gereden (op de fiets), en dus 11 jaar van bovenaf al bekijk; in goede en in slechte tijden. Bijna-ongelukken en chaos op de piekmomenten. Daarom mijn vraag: Is het mogelijk om een afspraak in te plannen met de heren \*\*\*\*\* en \*\*\*\*\* om een gesprek te voeren hierover (met fotomateriaal)?

### **Antwoord reactie 17**

**Met de klankbordgroep hebben we de verkeersproblematiek in de straat onderzocht en hebben we samen de oplossingsrichtingen afgewogen. In nauw overleg met de klankbordgroep zijn we tot de keuze voor deze straatinrichting gekomen en is het ontwerp gemaakt.**

**Wat ons betreft heeft een gesprek daarom niet zoveel zin als het gaat om deze ontwerpkeuzes.**

### Reactie 18

Geachte heer, mevrouw, Graag maak ik van de gelegenheid gebruik een paar kleine opmerkingen over het VO Jan Nieuwenhuyzenstraat-Van Almondepad te maken. Hoewel het plan anders is dan ik verzonnen zou hebben (maar het is mijn vak niet) lijkt het mij een heel goed plan. Wij richten ons tot u als bewoners van \*\*. Zou u voor ons willen opnemen dat het looppadje naar onze voordeur (no \*\*, vlak naast de te rooien boom) betegeld wordt vanaf de rijweg (net als onze auto-oprit) tot aan de erfgrens. Nu staat er eigenlijk geen paadje op kaart of begint het pas vanaf de grasbeton parkeerplaats. Ons huidige pad loopt vanaf de stoep met een breedte van 1.50m tot onze erfgrens (en overbrugt daarmee ca 2.15m). Op de geplande grasstrook tussen onze heg (haag op eigen terrein) en de grasbeton parkeerplaatsen groeit het gras al tenminste 18 jaar niet, gras slaat daar echt niet aan! Wilt u overwegen om ofwel lage begroeiing te planten ofwel daar ook (grasbeton)tegels te leggen. Het is ons opgevallen dat de geplande rijweg op ons deel van het Van Almondepad smaller is dan in doorgaand deel van de Jan Nieuwenhuyzenstraat. Ons voorstel is om de grasstrook te versmallen van 1,65m naar 0,9m. En dan in plaats van gras een klein smal stoepje (3 tegels breed) zodat passagiers van de parkerende auto's kunnen uitstappen zonder in de modder of de hondenpoep te belanden waaruit de grasstrook nu bestaat. Hier stappen veel kinderen uit, dat is natuurlijk veiliger aan de huizenkant dan aan de straatkant! Zo lost ons voorstel meerdere problemen op: geen gras nodig wat toch niet groeit, geen lage beplanting plus onderhoud nodig, een mogelijkheid om uit de geparkeerde auto te stappen, veiliger, en ca 75 cm breedtewinst waardoor de twee rijwegen én de grasbetonparkeerplaatsen ieder 2,20m kunnen worden, gelijk aan de toegestane maat voor de brug, en meer in overeenstemming met het doorgaande deel van de Jan Nieuwenhuyzenstraat. Huidige maten doorsnede A-A: 1,65 0,1 2,25 0,2 0,2 1,8 0,3 1,8 0,2 0,15 2,5 0,08 (totaal = 11,23) Voorgestelde maten doorsnede A-A: 0,9 0,1 2,20 0,2 0,2 2,2 0,3 2,2 0,2 0,15 2,5 0,08 (totaal = 11,23) Wilt u mij laten weten of u het eens bent met de voorgestelde aanpassingen, zo niet zou ik graag uitleg krijgen wat daarvan de reden is. Bij voorbaat dank, vriendelijke groeten,

### Antwoord reactie 18

Paadje doortrekken van de woning naar de rijbaan is m.i. geen probleem, andere aanpassingen even bespreken. De open verharding van de parkeerstrook is zodanig dat er gras doorheen groeit, maar tegelijkertijd beloopbaar is.

#### Reactie 19

Een mooi plan vanwege mooie nieuwe bestrating en fijn dat een deel wordt hergebruikt. Ook goed dat er zelfs wat extra groen komt in de straat. Toch ben ik tegen dit plan, omdat het een geen goed plan is. De situatie wordt onveiliger i.p.v. veiliger. Dit komt door:

De haag in het midden van de weg zorgt voor opstoppingen en daardoor gevaarlijke situaties. Door de haag heb je geen uitwijkmogelijkheden, kun je niet even langs de vuilniswagen, bezorgdienst busjes rijden en kan de ambulance of de brandweer niet op zijn bestemming komen etc. Hoe is gegarandeerd dat de hulpdiensten op hun bestemming kunnen komen? Iedere ochtend en iedere middag;

De haag in het midden van de weg. Hierdoor wordt het onveiliger voor de fietser omdat zij niet langs de lange rij auto's die 's ochtends en 's middags in de straat staan heen kunnen fietsen en moeten wachten achter de lange rij auto's waar kinderen in- en uitstappen. En hierdoor wordt het ook onveiliger voor de voetgangers, want de fietsers gaan over het smalle trottoir rijden;

Dat gekozen is om de bestuurders zo veel mogelijk heen en weer te laten rijden in de Jan Nieuwenhuyzenstraat. En niet via het bruggetje weg te laten rijden. We krijgen dus veel meer verkeersbewegingen in de straat;

20 parkeerplaatsen verdwijnen. Sinds 1 januari 2023 is de 1e parkeervergunning gratis, waardoor meer auto's parkeren in de Jan Nieuwenhuyzenstraat. Er zijn weinig plekken vrij, zeker geen 20. Hoe is bepaald dat 20 parkeerplekken kunnen verdwijnen;

Een prachtige boom wordt gekapt, voor de aanleg van parkeerplaatsen in het van Almondepad nr. 25; Verder heb ik de volgende vragen:

Zijn de parkeerplaatsen aan de zijkant van de Montessorischool openbaar;

Komen er minder borden terug, er staan er nu zoveel dat het onoverzichtelijk is;

Is het mogelijk het gazon tegen de parkeerplaatsen van de Markflat om te vormen tot een bloemenweide?

Is het mogelijk om 1 boom te vervangen voor een boom op een andere plek aangezien deze boom staat te kwarren vanwege natte omstandigheden, deze boom staat in het grasveld tegen de parkeerplaatsen van de Markflat het dichtst bij nr. 42. Ik zie graag jullie reactie tegemoet inclusief een aangepast plan, dat zorgt voor een veilige en fijne straat met een goede afwikkeling van het verkeer en extra groen en voldoende parkeergelegenheid. Bedankt. Vriendelijke groet,

#### **Antwoord reactie 19**

***De haag in het midden van de weg is gekozen als middel om de verkeerafwikkeling beter te laten functioneren. Onwillekeurige oversteekbewegingen bij het halen en brengen van kinderen naar een van de scholen wordt hiermee voorkomen. Hiermee wordt de belangrijkste oorzaak van de chaotische verkeersafwikkeling voorkomen. Het heeft ook een snelheid remmend effect.***

***Het aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd is gebaseerd op het aantal vergunde parkeerplekken. De parkeerplaatsen bij de Montessorischool zijn openbaar.***

***Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).***

**De bebording van de gehele straat wordt zoveel mogelijk beperkt. We streven naar een eenduidige en efficiënte bebording, die aan de verschillende gebruiksvormen van de straat tegemoet komt. Wat betreft de grasberm zullen we kijken wat mogelijk is: Met betrekking tot omvormen gazon, 15 mei voorgelegd aan Wijkzaken in afwachting van hun reactie. (Valt buiten de scope van het project.)**

**Betreffende boom ter hoogte van nr. 42 wordt vervangen binnen het project, uit de Bomen Effect Analyse is gebleken dat deze boom aan het aftakelen is.**

**De valse acacia (ter hoogte van Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.**

Reactie 20

Zwaar op tegen! De haag in het midden zorgt voor opstoppingen en daardoor gevaarlijke situaties. Geen uitwijkmogelijkheden. Hoe is gegarandeerd dat de hulpdiensten op hun bestemming kunnen komen? En 20 parkeerplaatsen verdwijnen. Wat m.i. zeker sinds 1 januari niet haalbaar lijkt omdat het nu drukker in de straat is;

**Antwoord reactie 20**

**Er zijn diverse doorsteken door de haag waardoor de hulpdiensten toch snel terplekke kunnen zijn.**

**Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).**

Reactie 21

Eerlijk gezegd dichtbij dat er de laatste jaren meer wijsheid hadden gekregen over natuur naast de infrastructuur. Is er echt geen andere optie voordat een prachtige historische boom opgeofferd wordt aan parkeerplaatsen. Heel jammer. Wat betreft de veiligheid lijkt me het erg krap worden met wring uitwijkmogelijkheden. Hoop dat u een decente doet naar de locatie en niet alles bedenkt vanuit uw bureaustoel.

Antwoord reactie 21

**De valse acacia (ter hoogte Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.**

**Het gekozen wegprofiel zorgt voor snelheidsremming en een gestructureerde verkeersafwikkeling. Het verkeer kan in dat geval inderdaad niet altijd doorstromen, maar we vinden de veiligheid van de straat door minder kruisende verkeersbewegingen hier doorslaggevend.**



## Reactie 22

Zonde dat bomen gekapt moeten worden in het nieuwe ontwerp. Er zijn te weinig parkeerplaatsen. Zelf heb ik geen rijbewijs mijn vriendin maakt gebruik van bezoeksregeling en vindt vaak moeilijk een plek om auto te parkeren. Terwijl er bij de Markflat plek genoeg is!! Dus mijn voorstel is om meer parkeerplaatsen te creëren misschien parkeren bij school mogelijk te maken in het weekend??

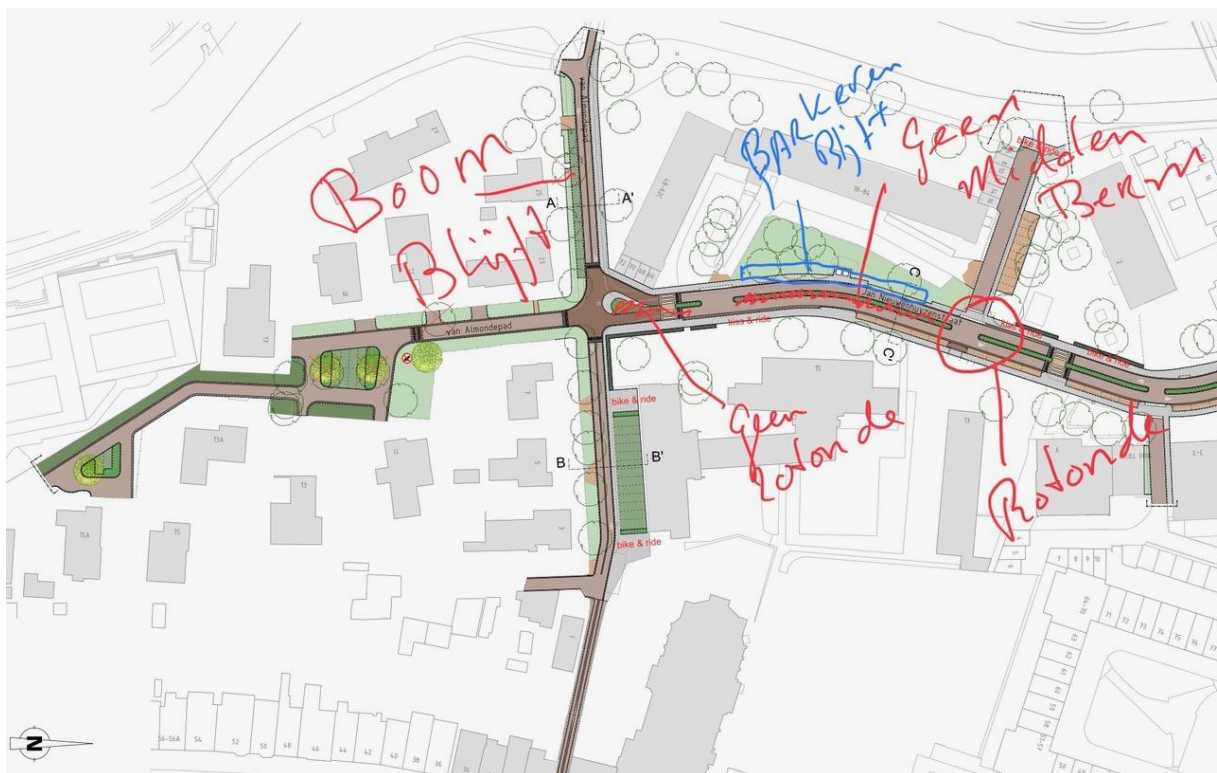
### Antwoord reactie 22

**De valse acacia (ter hoogte Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.**

**Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).**

## Reactie 23

Een aantal aannames kloppen niet in het plan. Je kunt Kiss en bike plekken maken, maar daar komen de kinderen de poort niet uit. Dus dat wordt chaos. De Boom die weg moet is echt gezicht bepalend en onderbreekt straks de leefomgeving van de eekhoorns die daar wonen. Waardoor ze verdreven worden. Maak de rotonde voor het gym/stemlokaal een stuk terug, en maak de rest bike en ride en je behoudt het oorspronkelijke aantal parkeerplaatsen. Deze plaatsen kunnen echt niet gemist worden. Ik wil een en ander graag in een tekening verduidelijken, zie hieronder.



**Antwoord reactie 23**

***De valse acacia (ter hoogte Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.***

***Er is geen ruimte voor een rotonde, de andere plek is nodig om autoverkeer te kunnen laten keren. De parkeercapaciteit is gebaseerd op het aantal vergunningen en de beschikbare ruimte. De toegang naar de Montessorischool in het Van Almondepad zal meer gebruikt gaan worden dan de huidige toegang.***

**Reactie 24**

Er zijn in dit plan veel te weinig parkeerplaatsen opgenomen voor de bewoners. Het parkeren is nu gedoogd op de stoep, en deze vervallen in het huidige plan. Met de invoering van gratis vergunning per 1 januari zal de vraag naar parkeerplaatsen voor bewoners toenemen. Voor de bewoners zijn dus veel te weinig parkeerplaatsen. De boom aan het Van Almondepad ter hoogte van nummer 27 kan niet zomaar gerooid worden. Deze boom is niet ziek, maar kerngezond, is beeldbepalend voor de straat en de bewoners van de Markflat. De enige reden voor het kappen zou kunnen zijn dat de boom in de weg staat voor de geplande werkzaamheden. Dit kan geen reden zijn voor het kappen van de boom. Ze werken er maar omheen. Ook is de boom de thuis van diverse vogels en dieren. Wij zien regelmatig een familie eekhoorns in de boom.

**Antwoord reactie 24**

***De nieuwe parkeercapaciteit is gebaseerd op vergunningen en beschikbare ruimte.***

***De valse acacia (ter hoogte Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.***

**Reactie 25**

Het is een mooi ontwerp en we hebben er vertrouwen in dat dit gaat helpen in de verkeersafwikkeling. We hebben bezwaar tegen de verkeersdrempel vlak voor ons huis. En wel om de volgende redenen: De drempel ligt pal voor onze slaapkamer. Over het algemeen wordt er rustig gereden in het doodlopende deel van het van Almondepad. De verkeersmaatregelen op de kruising Jan van Nieuwenhuyzenstraat/van Almondepad (verhoogd plateau) geven een snelheidsbeperkend effect. Het past niet in het beeld van een woonstraatje. Het is kostenbesparend om zo'n drempel niet aan te leggen. Graag bij het detailontwerp, met name het verlichtingsplan, rekening houden met het feit dat onze slaapkamer aan de voorzijde van de woning is gesitueerd. Parkeerplaatsen op het pleintje svp uitvoeren in klinkers en niet in grastegels. Zo nodig willen we onze opmerkingen graag mondeling toelichten.

**Antwoord reactie 25**

***De drempel is in het ontwerp opgenomen op verzoek van de bewoners aan het Van Almondepad. De drempel wordt zodanig vormgegeven dat overlast wordt voorkomen. Verlichtingsplan volgt later.***

## Reactie 26

Ik vraag me af of de ontwerpers van deze reconstructie op meerdere dagen en tijden (tussen 8.00-8.45 en 14.15-15.15) hebben toegekeken hoe het halen en brengen verloopt. Ja, chaotisch maar er gebeuren geen/vrijwel geen ongelukken. Een haag tussen de rijbanen gaat de situatie mijns inziens niet verbeteren, eerder gevaarlijker maken daar een klein kind er makkelijk onverwachts tussen door kan rennen. Ook heb ik mijn twijfels of hulpdiensten dan snel ter plaatse kunnen zijn. Ook verdwijnen er te veel parkeerplaatsen. Er zijn er nu al niet genoeg op straat waardoor wij, bewoners van de flat, op de stoep staan. Offer een stuk van het grasveld/stoep op voor extra insteek parkeervakken. Ook vraag ik mij af of die bike&kiss plekken wel gaan werken, en of het er zo veel moeten zijn. En ik betreur het zeer dat er een mooie boom op het Van Almondepad zou moeten verdwijnen. Bomen zuiveren onze lucht.

## **Antwoord reactie 26**

***De valse acacia (ter hoogte Van Almondepad 25) blijft behouden. Dit is een attentieboom met de opmerking "aantasting echte tonderzwam". Deze acacia levert geen gevaar op voor de omgeving. Er wordt geen actie ondernomen met betrekking tot het kappen van deze boom. De parkeervakken worden aangepast om het behoud mogelijk te maken.***

***Het gebied is twee jaar geleden ingericht als betaald-parkeer-gebied waarbij minder vergunningen zijn verstrekt als er nu vakken worden gemaakt. Natuurlijk brengt de aanwezigheid van de scholen piekbelasting met zich mee maar. Er is bewust gekozen niet voor volledige capaciteit voor de piekmomenten te gaan maar voor de algehele leefbaarheid in de straat. In het Almondepad is ruimschoots parkeergelegenheid aanwezig als overloopgebied. Het aantal verstrekte vergunningen is lager dan het aantal parkeerplaatsen in het ontwerp (24 vergunningen ten opzichte van de 58 parkeerplaatsen).***