

Reactienota Voorlopig Ontwerp Heerbaan versmallen rijbaan

Consultatie tijdens de inloopbijeenkomst op 19 juni 2024 en via PlanBreda van 20 juni t/m 14 juli 2024

Reactie 1

Nadat de versmalling gerealiseerd zal zijn, wordt - neem ik aan – het project Kemelstede opgeleverd, enkele jaren later. Die hoogbouw zal heel veel verkeers- en parkeerdruk toevoegen aan de Heerbaan. Wordt de Heerbaan vervolgens weer verbreed?

Antwoord reactie 1

Het project Kemelstede omvat de bouw van honderden woningen, wat zal leiden tot een aanzienlijke toename van het verkeer op de Heerbaan. In het kader van dit project is een verkeersonderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat deze verkeersstroom goed en veilig kan worden verwerkt op de Heerbaan, zelfs met het nieuwe ontwerp van de weg. Een latere verbreding van de Heerbaan is dan ook niet noodzakelijk. Het parkeerbeleid wordt volledig binnen het eigen terrein geregeld, waardoor we geen extra parkeerdruk in de omliggende straten verwachten.

Reactie 2

Onze mening is: De rotonde bij winkelcentrum: Reclame erop (altijd voor makelaars, why??) onzin en leidt af! Haal dit weg. De begroeiing is veel te hoog. De rotonde moet gewoon vlak zijn, veel veiliger voor alle verkeer. Het is daar echt heel gevaarlijk rijden. Zowel als autorijder als fietser!

Antwoord reactie 2

De gemeente Breda stelt rotondes beschikbaar voor adoptie door bedrijven. Met dit initiatief streeft de gemeente naar een hogere kwaliteit van de openbare ruimte, verlaging van onderhoudskosten en het bieden van een relatief voordelig reclamemiddel voor lokale ondernemers. De reclameborden zijn van beperkte omvang en vormen geen belemmering voor de verkeersborden. Daarnaast valt deze rotonde buiten de reikwijdte van het project.

Reactie 3

30 km zone vanaf tankstation of Kemelstede i.p.v. pas vanaf Sterrebos. Op de 2 oversteekplaatsen – zebrapaden! De oversteek wordt veel gebruikt door ouderen en jonge kinderen oftewel kwetsbare verkeersdeelnemers

Antwoord reactie 3

Het toepassen van de 30 km/uur is alleen wenselijk op het stuk waar het verkeerslicht en zebrapad worden weggehaald. Op dit wegvak wijkt de verkeerssituatie af van de overige wegvakken op de Heerbaan. Het plan voorziet hier verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm. Het overige deel van de Heerbaan houdt een 50 km/uur regime. Het is een gebiedsontsluitingsweg en ook van belang voor nood- en hulpdiensten.

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur, inclusief verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm. Hierdoor kan de oversteek eenvoudig en veilig gemaakt worden. De huidige oversteekvoorziening wordt voornamelijk gebruikt tijdens het halen en brengen van/naar school en veel minder daarbuiten. We gaan deze nieuwe situatie in de praktijk ook direct na de realisatie monitoren en op basis van schouwen, opmerkingen en ervaringen in de wijk kan worden overwogen om aanvullende maatregelen te nemen.

Reactie 4

- 1) Graag betere verlichting fietspad Heerbaan aan de kant van Push.
- 2) Voetpad Heerbaan kant Push, schots en scheef door wortelgroei. Wordt daar ook iets aan gedaan?
- 3) Randje tussen fietspad en voetpad Heerbaan (kant Push) levensgevaarlijk om te vallen als je aan de kant moet als fietser voor tegenliggers. Kan dit verwijderd worden?
- 4) Kan er geen parkeerplaats komen achter de school? I.v.m. veiligheid Draaiboom/Mouterijstraat? Eén voetpad weg dan.

Antwoord reactie 4

- 1) Aan de Heerbaan hebben we in 2020 de verlichting vervangen en hebben we in de basis geen werkzaamheden gepland staan.
- 2) Meldingen over de openbare ruimte kunt u plaatsen in de Buiten Beter App. Of melding maken via het Klantencontactcentrum (KCC) telefoonnummer 14076.
- 3) Het voet- en fietspad aan de zijde van Push valt buiten de scope van het project.
We gaan het randje tussen de fietspadband en het trottoir niet verwijderen/aanpassen. Het is een standaard scheiding die door heel Breda gebruikt wordt.
- 4) We willen juist dat mensen makkelijk te voet naar school kunnen komen. De aanwezigheid van voetpaden is hierin erg belangrijk. Als we meer autoparkeerplaatsen in de directe nabijheid van de school toevoegen, wordt het alleen maar drukker met auto's op locaties waar de kinderen lopen en oversteken.

Reactie 5

Kan er verlichting komen Heerbaan vanaf de Weilustlaan, Nieuwe Inslag (bij sporthal Bress)? Het is er aardedonker (fiets-+voetpad). Kan er verlichting komen Heerbaan vanaf Bergschot, Kemelstede, Het is er aardedonker (fiets-voetpad).

Antwoord reactie 5

Aan de Heerbaan hebben we in 2020 de verlichting vervangen en hebben we in de basis geen werkzaamheden gepland staan. In de omgeving Bergschot is in 2014 de verlichting vervangen. In de omgeving van de Kemelstede zijn we op het moment bezig met een vervangingsproject, hier zou de kwaliteit van de openbare verlichting dus moeten toenemen.

Reactie 6

Zouden graag de borders en de opritten (het stuk tussen het voetpad en de kavels) ook opgeknapt zien worden. Het mooiste gezicht is om de opritten dezelfde steen als op de kavels gebruikt is toe te staan.

Antwoord reactie 6

De verharding van de inritten tussen de rijbaan en het fietspad langs de Heerbaan wordt uniform uitgevoerd in grasbeton tegels. Hierdoor is er uniforme inrichting waardoor het voor de weggebruiker duidelijk is.

Reactie 7

Bij bushalte Sterrebos moet héél goed gekeken worden dat de mensen veilig recht over kunnen steken. Dat is helaas nu niet het geval, stoep is véél te hoog en je moet via het 'glijbaantje' helemaal schuin de weg over (gevaarlijk)

Antwoord reactie 7

De schuine inritbanden die nu aanwezig zijn bij de bushalte zijn bedoeld voor mindervaliden, die met een taxi worden afgezet. Deze komen in de nieuwe situatie te vervallen. Oversteken wordt gefaciliteerd bij de kruisingen Heerbaan/Draaiboom en Heerbaan/Sterrebos. Hier komen verlaagde trottoirbanden, waardoor de helling aanzienlijk minder stijl is. Bij beide zijstraten worden middengeleiders aangebracht waardoor gefaseerd overgestoken kan worden. Overigens heeft deze bushalte slechts 23 instappers (beide zijden opgeteld) per dag.

Reactie 8

Maak ook een fietspad als doorsteek vanaf de Heerbaan naar de fietsenstalling van de school. Anders gaan de fietsers over het nieuwe voetpad. Langs de Heerbaan wordt aan beide kanten veelvuldig door fietsers tegen de richting in gereden. Gevaarlijk en te smal fietspad. Dubbel fietspad doortrekken en laten aansluiten op de dubbele fietspaden van het kruispunt Claudius Prinsenlaan?

Antwoord reactie 8

Er wordt geen apart fietspad aangelegd. Het trottoir is hier voldoende breed om door zowel door de naar schoolgaande fietser als voetganger gebruikt te worden. Daarnaast is een apart fietspad niet inpasbaar tussen de bestaande bomen aan de Heusdenhoutseweg. Het tegen de richting in fietsen gebeurt op veel plaatsen in Breda en is helaas niet helemaal te voorkomen. We zien hier echter niet dat dit tot onveilige situaties of ongevallen leidt.

Het doortrekken van een volledig tweerichtingenfietspad gaat ten koste van de ruimte voor bijvoorbeeld voetganger, groenvoorzieningen en parkeerplaatsen afhankelijk van de specifieke locatie. Het ontbreekt ook vaak aan de totale ruimte (breedte) die hiervoor nodig is. Los hiervan zou dit ook deels buiten het project vallen van de Heerbaan.

Reactie 9

Geen zebrapad in de 30 km zone Heerbaan! Wel borden om mensen attent te maken op voertuigen. Maar geen om automobilisten te attenderen op voetgangers. Hoe te zorgen dat er 30 km /u in de 30 zone wordt gereden!!!? 30-zone uitbreiden tussen Kemelstede en Kapelstraat.

Antwoord reactie 9

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen.

Omdat de voorrangssituatie zo is dat de automobilist op de Heerbaan voorrang heeft, worden silhouetten juist voorgesteld voor de voetganger. Op plekken waar de voetganger voorrang heeft, gebeurt dit andersom en worden silhouetten geplaatst zodat de automobilist erop wordt geattendeerd. Om dit ook hier te doen zou juist verwarring en onduidelijkheid opleveren, met mogelijk gevaarlijke situaties als gevolg.

Door de inrichting met verkeersremmende maatregelen verwachten we dat de snelheid hier ten opzichte van nu omlaag gaat en dat het merendeel van het verkeer ook daadwerkelijk 30 km/uur rijdt. Het toepassen van de 30 km/uur is alleen wenselijk op het stuk waar het verkeerslicht en zebrapad worden weggehaald. Daar komen ook verkeersremmende maatregelen. Het overige deel van de Heerbaan houdt een 50 km/uur regime. Het is een gebiedsontsluitingsweg en ook van belang voor nood- en hulpdiensten.

Reactie 10

Nieuwe oversteekplaatsen bij school (Heerbaan) ontbreken zebra's, dan heeft 30 km geen zin! Auto's stoppen niet, kinderen kunnen moeilijk inschatten. Heusdenhoutseweg wel zebra = goed maar ook verwarrend (ene weg wel, andere niet). Ronde richting Noordelijke rondweg blijft 50 km. Daar ook 30 km (voor veiligheid en duidelijkheid) Tot voorbij Kapelstraat! Silhouetten attentiefiguur bedoeld voor de auto i.p.v. voor de voetganger. De voetganger loopt hier het meest gevaar en moet zoveel mogelijk beschermd worden.

Antwoord reactie 10

Omdat we zowel verkeerslicht als zebrapad weghalen, is gekozen om een stuk van de Heerbaan in te richten tot 30 km/uur in combinatie met verkeersremmende maatregelen, een brede middenberm en extra bebording. De voorrangssituatie verandert hierbij. Auto's hebben voorrang en het is aan de overstekende voetganger zelf om te bepalen wat een veilig moment is om over te steken. Juist op zebrapaden, waarbij voetgangers voorrang zouden moeten hebben, is het niet stoppen van auto's een probleem, waardoor er vaker ongevallen plaatsvinden.

Het uitbreiden van de 30 km/uur vanaf de rotonde tot de Noordelijke Rondweg is niet wenselijk. Een deel van de wegen, zoals het grootste deel van de Heerbaan, heeft een gebiedsontsluitende functie voor Breda in het algemeen en de wijk Heusdenhout in het bijzonder. Ook voor nood- en hulpdiensten en bijvoorbeeld bussen is het niet wenselijk om overal 30 km/uur in te voeren, omdat dit de rijtijden flink kan beïnvloeden.

De silhouetten op deze locatie zijn bedoeld ter attentie voor de voetganger en niet voor de automobilist. Die laatste heeft namelijk voorrang. Bij zebrapaden is het juist andersom en worden silhouetten geplaatst waarbij de automobilist juist wordt geattendeerd op de overstekende voetganger. Juist op deze manier wordt de voetganger beschermd en beslist deze zelf wanneer het veilig is om (gefaseerd) over te steken.

Reactie 11

Prachtige opzet! Graag ook aandacht voor de verlichting bij het fietspad aan de oneven kant vanaf Push Richting 160.

Antwoord reactie 11

Aan de Heerbaan hebben we in 2020 de verlichting vervangen en hebben we in de basis geen werkzaamheden gepland staan, in de omgeving Bergschot is in 2014 de verlichting vervangen en ook daar hebben we geen opgave. In de omgeving van de Kemelstede zijn we op het moment bezig met een vervangingsproject, hier zou de kwaliteit van de openbare verlichting dus moeten toenemen.

Reactie 12

Input via inloopbijeenkomst: Geen zebrapad?? Slechte zaak! 30 miljoen bezuinigen? Nu de Heerbaan aanpassen en over een paar jaar weer als de Kemelstede wordt uitgebreid. Weggegooid geld voor nu. Voorstel. Houdt de breedte en plaats meer verkeersrotondes bij uitritten. Dan wordt er automatisch langzamer gereden.

Input via Plan Breda: Erg spijtig dat er nu geld wordt gestoken in de Heerbaan, terwijl er zo'n grote verbouwing komt bij de Kemelstede, waarbij er gigantisch veel werkverkeer langs moet komen. Dat gaat heel veel oponthoud geven. Als buurt krijgen we steeds meer het gevoel dat het Heerbaan project al lang en breed is geregeld met het bedrijf dat dit mag gaan uitvoeren. NIEMAND IN DE WIJK wil het zebrapad tegenover de school kwijt. NIEMAND in de buurt wilt het stoplicht weg! Vanuit de gemeente wordt er gesproken over schijnveiligheid terwijl juist door de stoplichten nog nooit een dodelijk slachtoffer of ernstige aanrijding heeft plaats gevonden. Zoveel ouderen, die straks niet meer de tijd hebben om over te steken, omdat de Kemelstede samen met de statushouders wordt uitgebreid met meer dan 1200(!) Bewoners, die allemaal de Heerbaan gaan gebruiken. STOP alstublieft met die onderonsjes tussen gemeente en projectleiders. Doe eerst gedegen onderzoek. Maak overzichtelijke rotondes bij de zijstraten, zodat iedereen ook in de toekomst nog gewoon de Heerbaan op kan komen. Het hele project lijkt mij weggegooid geld, terwijl er zo fors bezuinigd schijnt te moeten worden. **LUISTER ALSTEBLIEF NAAR DE BUURTBEWONERS DIE ZIJN GEWEEST BIJ HET HOUWKE EN DE WEILUSTSCHOOL AFGELOPEN JUNI!!! LAAT BLIJKEN DAT ZIJ NIET VOOR NIETS ZIJN GEWEEST!!!**

Antwoord reactie 12

Het verwijderen van het verkeerslicht op deze locatie is wenselijk om schijnveiligheid te voorkomen. De verkeerslichten staan heel vaak op groen waardoor de automobilist niet altijd meer goed oplet wanneer deze rood worden. Hierdoor ontstaan ernstige ongelukken. Verkeerslichten moeten alleen worden toegepast in bijzondere (bijvoorbeeld bij slecht zicht aankomende verkeersdeelnemers of prioriteit voor hulpdiensten) of complexe verkeerssituaties. Dat is hier niet het geval.

Ook het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur met verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm.

Rotondes plaatsen op andere locaties is enerzijds ruimtelijk onmogelijk, maar is ook niet nodig om het (langzaam) verkeer veilig en goed af te wikkelen. Ook met de ontwikkelingen aan de Heerbaan, zoals met name Kemelstede, kan het verkeer goed en veilig worden afgewikkeld via de bestaande infrastructuur en aansluitingen. Met een smallere Heerbaan levert dit ook geen problemen op, maar wordt het wel veiliger.

Reactie 13

Verleg het fietspad ter hoogte van de uitrit Kemelstede ook zodat een wachtstrook van 5 m ontstaat voor auto's.

Antwoord reactie 13

De gemeente gaat nu geen nieuwe inritconstructie aanleggen omdat de ontwikkelende partij zelf verantwoordelijk is voor de aanpassing in de openbare ruimte als gevolg van hun plannen. Het zwaar bouwverkeer van het project Kemelstede zal de nieuwe inritconstructie kapot rijden als deze voor de start van de bouw wordt gerealiseerd. Dus het verleggen van het fietspad moet te zijner tijd door en op kosten van de ontwikkelende partij gerealiseerd worden. Hierover dient de ontwikkelende partij in overleg te gaan met de gemeente Breda.

Voor wat betreft de opstelstrook voor verkeer dat vanaf noordelijke richting linksaf de bestaande inrit gebruikt:

- Fysiek blijft het mogelijk om vanaf de Heerbaan de bestaande inrit te nemen.
- De gemeente Breda gaat vooralsnog geen opstelruimte maken voor afslaand verkeer. De verwachting is dat dit niet voor problemen gaat zorgen. Na realisatie van het project Heerbaan wordt deze situatie wel gemonitord. Fysiek kan deze aanpassing ten alle tijden worden gemaakt. Het is een kwestie van aanpassen van de belijning.

Reactie 14

Goed idee om de Heerbaan te versmallen en snelheid te verlagen bij basisschool. Het plan ziet er goed uit. Aan veel zaken is gedacht. Aandachtspunt is misschien nog lawaaioverlast. Lawaai is sinds 1995 enorm toegenomen.

Antwoord reactie 14

Het versmallen van de Heerbaan op zich zal geen grote gevolgen hebben voor het geluid. Er ligt nu asfalt en er geldt een maximale rijnsnelheid van 50 km/uur. We gaan de deklaag vervangen.

Ter hoogte van de school gaan we de rijbaan nog meer "knijpen" en we passen snelheidsremmende maatregelen in. Hierdoor gaat de snelheid omlaag. Een versmalling met snelheidsverlaging is gunstig voor geluid.

Onder de Omgevingswet zullen uiteindelijk wegen boven de 2.500 motorvoertuigen per etmaal gemonitord worden. Eénmaal in de 5 jaar zal worden bekeken of er sprake is van een toename. Indien er sprake is van een toename heeft de gemeente de plicht om maatregelen te onderzoeken en te overwegen.

Reactie 15

Graag zoveel mogelijk middenbermen in plaats van bredere trottoirs. Door de middenbermen kan er gemakkelijker worden overgestoken en is het voor haastige automobilisten onmogelijk om de automobilisten die zich wel aan de snelheden houden in te halen. Verkeersdrempels verhogen? Alleen maar slijtage daarna wordt er weer gas gegeven.

Antwoord reactie 15

Ter hoogte van zijstraten worden er middengeleiders aangebracht waardoor er gefaseerd over gestoken kan worden. In de rechtstand worden er geen middengeleiders gebruikt i.v.m. de vele inritten naar de woningen. Er worden nieuwe verkeersdrempels aangebracht ter hoogte van K.B.S. Weilust. Deze drempels zijn geschikt voor bus- en hulpdiensten.

Reactie 16

30 km/uur tussen school en rotonde goed idee. Voorkeur voor uitbreiden 30 km/uur tot en met Kapelstraat. Zebrapaden toevoegen op de twee oversteekplaatsen bij Weilust (op de Heusdenhoutseweg zijn bij de fietsenstalling wel zebrapad ingetekend, waarom dan niet op Heerbaan? Wordt nu ook 30 km/uur? Plaatsen van 'voetganger/fietser' kunstwerken om automobilisten te waarschuwen (net als de 'auto' kunstwerken bij kruising Kapelstraat).

Antwoord reactie 16

Het uitbreiden van de 30 km/uur tot en met de Kapelstraat valt enerzijds buiten het project. Anderzijds is het omzetten van dit stuk Heerbaan naar een 30 km/uur onlosmakelijk verbonden met het weghalen van verkeerslicht/zebrapad en worden hier ook aanvullend verkeersremmende maatregelen genomen. Een groter deel invoeren tot 30 km/uur is in dit kader niet wenselijk en nodig. De Heerbaan heeft en houdt ook een belangrijke ontsluitende functie voor de wijken.

Het plaatsen van silhouetten om de automobilist te waarschuwen wordt toegepast op wegen waar het langzaam verkeer voorrang heeft. Hier is het juist zo dat de automobilist voorrang heeft en zijn silhouetten voor de voetganger om ze hierop te attenderen juist nodig.

Reactie 17

Bij eerdere plannen werd verteld dat een zebrapad schijnveiligheid is op een 50 km weg. In dit plan wordt de Heerbaan voor de school 30 km. Maar tot mijn verbazing geen zebrapad! Erg jammer en groot gemis. Geef de voetganger voorrang i.p.v. de auto! (Dit duidelijk aangeven met een bord boven de weg (Zebrapad) en het zebrapad hoger leggen dan de rest van de weg. Waarom na de rotonde pas 30 en niet ervoor? De weg is midden in een drukke voetgangerswijk dus afremmen die auto's = meer voetgangers. Silhouetten i.p.v. auto's.

Antwoord reactie 17

Het weghalen van zowel zebrapad en verkeerslicht zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder verkeerslicht is een solitair zebrapad op een 50 km/uur weg niet wenselijk. Om toch het gevoel van veiligheid voor de overstekende voetganger te geven, is gekozen voor een stukje 30 km/uur in combinatie met verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm. Het is niet wenselijk om ook een groter deel van de Heerbaan (andere zijde rotonde bijvoorbeeld) in te voeren tot 30 km/uur, mede omdat dit buiten de scope van dit project valt. Daarnaast worden autosilhouetten voor de voetganger juist ingezet om die te attenderen dat de auto voorrang heeft. Andersom zou juist onveiligheid en verwarring met zich meebrengen voor zowel automobilist als voetganger.

Reactie 18

1. Algemeen veel ongelukken in een deeljaar al viermaal met auto en fietsers met dodelijke afloop + acht aanrijdingen met veel schade.
2. Laatst weer een fiets met twee meisjes 8 en 13 jaar vanuit Bavel richting stad meen ik. Zwaargewond -> fatbikes.
3. Een groot deel is terug te brengen tot het volgende wat dient te worden veranderd.
Niet alleen bushokjes maar ook te hoge bomen met vallende takken EN SNOEIEN OP TIJD OF INKORTEN DEZE HOGE BOMEN! Voor tussen de fietswielen en te hoog gras over de HELE HEERBAAN.
Vraag waar volgen plaatsing nieuwe bomen en wat verdwijnt. Zijn nieuwe parkeerplaatsen vergunning en kosten plichtig voor elke burger? En wat gaat er gebeuren zoals ronde de steeds groter wordende cirkel t.a.v. betaald parkeren met gigantisch teruglopende omzetten door uitblijven bezoekers en veel te dure huur der winkels door de winkeliers in 1 keer genoemd
Ook de Rotonde begroeiing te hoog geen zicht. Rotonde te hoog beplant.
4. Te denken ook valt aan de veranderingen rond de Bisschopshoeve?
5. Files zullen volgen velen veel meer 50 km blijft o.a. Bergschot als eerste af en inrijstraat bij vroege spits niet. Bereikbaar de voorrang kwestie blokkeert dat ook niet v.a. de Hoge Vugt en v.a. de Tilburgseweg! Oplossing? En vanaf Dorst eveneens. Wat een chaos gaat dat worden. Langzamer verkeer volgt en hoopt zich op! Wat wordt de positie en rijroute vracht -en bevoorrading winkels auto's en het winkelcentrum en parkeren, ziekenauto's rijden af en aan politie- auto's, ook vanwege nu al ongelukken door verkeerde borden op onjuiste plaatsen. En dat gaat vallenmaal bij een smallere weg door dat menu niet. Wat is doel Nieuwe Inslag?
6. Tenslotte de rotonde geeft fietsers voorrang daardoor v.a. Tilburgseweg fietsers geen voorrang daarna aan de rechterzijde de hoek om richting sportschool Pelikaan sportschool 30 km bordjes aan beide zijden van de rijweg meer niet dus geen haaien tanden of blokjes met aan duidingen voor fiets ja ja de elektrische max 30km zou ook nog kunnen i.p.v. 60km per uur en meer.

Ook op het fietspad voorrang aangeven of niet weer haaietanden of blokken duidelijkheid voor alles zo moet het! Bij passering alle andere zijwegen aan de linker -en rechterkant dus tweemaal of laten we de ongelukken gewoon doorlopen. De duidelijkheid van de borden is er totaal niet en nergens inzichtelijk. INSPRAAK ZONDER INZICHT, GEEFT EEN UITSPRAAK ZONDER UITZICHT! ZO Als hierboven genoemd HEEL anders besluiten! NB Parkeervakken Hoezo 2 á 3 auto's thans op privé opritten Heerbaan!

Antwoord reactie 18

De aanleiding van dit project is verkeersveiligheid. Daarom gaan we de Heerbaan over een groot deel versmallen en halen we het verkeerslicht en zebrapad weg. Zowel op basis van cijfers, als klachten uit de buurt/wijk, over het hard rijden op de Heerbaan, maar ook over het oversteken van langzaam verkeer. Het versmallen van de Heerbaan en het aanpassen van de oversteekvoorziening zijn dan ook nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. Het totale project behelst helaas niet het deel boven de rotonde tot de Tilburgseweg.

Met het versmallen van de Heerbaan gaat de snelheid omlaag en ter hoogte van de oversteekvoorziening wordt een 30 km/uur ingesteld in combinatie met verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm, zodat de oversteek eenvoudig en veilig gemaakt kan worden. Op deze manier denken we de verkeersveiligheid op een groot deel van de Heerbaan te verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van de afwikkeling van het verkeer (ook inclusief grote ontwikkelingen zoals Kemelstede) en bijvoorbeeld bevoorrading van het winkelcentrum, etc.

Reactie 19

N.a.v. het voorstel m.b.t. Heerbaan versmallen rijbaan. Hierbij mijn reactie/visie op het wijzigen van de situatie, i.v.m. het veel te hard rijden op deze weg. U stelt: Heerbaan heeft breedte van 9 meter, wat uitnodigt tot harder rijden dan de toegestane 50 km/uur.

Daarover het volgende:

-als ik met de auto, van de Fr. Rooseveltlaan, de afrit neem bij de stoplichten, voorsorteer, om linksaf richting Claudius Prinsenlaan staat bij de afrit, voor je naar beneden gaat, een bord 50 km. Daar vlakbij staat een bord; 70km., voor het verkeer, wat richting Utrecht/Tilburg gaat, duur rechtdoor gaat. Heb in de auto een indicatie, hoe hard ik rijd/mag rijden. Staat dan op 50 km. Kom ik bij de volgende stoplichten, 2 sets, een voor de afrit en vervolgens een voor afslag Heerbaan, geeft hij geen indicatie! Draai ik de Heerbaan op dan geeft hij aan: 80km!!! Nu ben ik hier heel goed bekend, dus weet, dat de limiet daar 50 km is!

Mijn opmerking hierover is nu: waarom staat er nadat je de bocht Heerbaan hebt genomen, geen bord met 50 km.? Aan de straten, welke je van de Heerbaan, tot aan de Tilburgseweg, kunt afslaan, staan overal borden 30km. Wijk. Waarschuw dan aan begin en einde van de Heerbaan, borden, na iedere afslag: 50 km. Of de mensen er zich aan houden is een 2^e! Zie maar genoeg overtreeders, die de snelheid met grote marges overtreden!

Een ander voorstel: op de Epelenberg is een doeltreffende ingreep uitgevoerd, middels tussenstroken aan te brengen. Ervaar dit, als een succesvolle ingreep. Auto's rijden daar (moeten wel!) aanmerkelijk langzamer! Heb in 2019, voor aanvang aanpassing Heerbaan, via het buurtcomité, ook verzocht, op meerdere plaatsen, beoogde verkeersdrempels aan te brengen. Is toen niet gehonoreerd. Wellicht, dat dit nu wel meegenomen kan worden.

Nog even een aandachtspunt: Wanneer wij weggaan met onze auto, rijden wij vaak rustig over de Heusdenhoutseweg, tot bij de patiowoningen van de Weilustlaan! Waarom: Daar is het overzichtelijk de weg op en kun je doorrijden naar de stoplichten bij de kruising met de C. Prinsenlaan. Is dus wel een extra drukte voor de mensen die aan de Heusdenhoutseweg wonen! Dit doen nu meerdere bewoners. Vertrouw erop, dat e.e.a. nader bekeken zal gaan worden, om een doeltreffende oplossing te komen, om van deze race-sluiproute, een veiligere weg te maken!

Antwoord reactie 19

Bij elk begin van een snelheidsregime (of dat nu 30, 50 of 70 is) staan borden om de automobilist hierop te attenderen. Helaas is het zo dat de indicatie op uw systeem in de auto kan afwijken, maar daar hebben we als gemeente Breda geen zicht of grip op. Wel is het zo dat de bebording op straat altijd leidend is.

Het stuk Claudius Prinsenlaan en aansluitend de Heerbaan zijn allebei 50 km/uur. De 50 zonerings begint al op de Zuidelijke Rondweg (ZRW). We kunnen echter nagaan of dit kloppend is op dit moment en mogelijk extra bebording of belijning aanbrengen om dit te verduidelijken.

Het aanbrengen van aanvullende middenstrepen zoals elders is gebeurd, is hier niet wenselijk. Dat kan zelfs betekenen dat de snelheid iets omhooggaat. De Epelenberg is wat dat betreft ook niet te vergelijken met de Heerbaan. Dat geldt ook voor het aanbrengen van verkeersdrempels op het grootste deel van de Heerbaan. Behalve ter hoogte van de 30 km/uur en de oversteekvoorziening: daar gaan we aanvullend verkeersremmende maatregelen nemen, brede middenberm aanleggen zodat de oversteek veilig blijft.

Reactie 20

Complimenten voor dit ontwerp. Graag zo snel uitvoeren!

Antwoord reactie 20

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 21

Beste, ik ben zeer zeker voorstander van vergroening en zorg dragen voor meer veiligheid in de wijk door aanpassing van de Heerbaan. Wat ik echter onbegrijpelijk vind is dat de Heerbaan tussen Weilustlaan en Sterrebos halte, het meest gevaarlijke stuk (aldus nogmaals bewezen door talloze ongelukken toen G.G.D. hier besloot een toerit te creëren), nauwelijks wordt aangepast! Dit is ontzettend stom, en nodigt in de nieuwe situatie juist uit om nog even het gaspedaal diep in te trappen. Ik zou dan ook met klem willen verzoeken om de 30km zone, waarin groen centraal staat i.p.v. asphalt, over de gehele heerbaan in te voeren en de groene berm ook in de bocht aan te leggen met extra drempels bij het fietspad naast BP zodat de veilige oversteek bevorderd wordt. Meerdere buurtbewoners denken hier hetzelfde over. Zou fijn zijn als de gemeente hier een keer naar luistert.

Antwoord reactie 21

De afweging om een groene verhoogde middenberm in de bocht toe te passen is onderzocht in de schets ontwerpfase. Dit is niet mogelijk omdat de rijbaan in de bocht afwatert naar 1 kant. Bij het toepassen van een middengeleider moet de gehele rijbaan worden aangepast om een goede afwatering te garanderen.

Reactie 22

Ja dat er iets veranderd is prima. Dat ik niet met alles eens ben, ach dat is maar 1 mening van de zovelen en iedereen heeft weer zijn eigen invulling en wensen dus laat ik het dan alleen bij een cruciaal punt houden. De overgang van en naar school bij KBS Weilust (en nee we hebben geen jonge kinderen meer dus het is niet uit eigenbelang) "Er worden 2 oversteekplaatsen voor voetgangers gecreëerd, waar zij gefaseerd over kunnen steken. Deze oversteken liggen verhoogd (plateaus) zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer extra geremd wordt." Nu kan de gemeente of een geleerde wel vinden dat een zebrapad/voetgangersoversteekplaats "schijnveiligheid" is, maar ik ben van mening dat een verhoogde drempel met snelheidsbeperking geen goede insteek is. Daar zullen genoeg verkeersshuffers over rijden met andere snelheden. Alsof deze mensen ineens in de ankers gaan om 30 te gaan rijden. Mij lijkt een zebrapad (of zebrapaden) wel gewenst. Het is namelijk zo dat iedere automobilist bij wet moet stoppen. "Het zebrapad, ook wel een voetgangersoversteekplaats (VOP) genoemd, heeft een juridische status: bestuurders zijn daar verplicht voetgangers en bestuurders van een gehandicaptenvoertuig voor te laten gaan. Het zebrapad vormt een onmisbaar element in looproutes van voetgangers. Het verbindt voetpaden en trottoirs met elkaar. Vooral kwetsbare groepen voetgangers (ouderen, gehandicapten, kinderen) hebben behoefte aan veilige oversteekvoorzieningen" Laten die laatstgenoemde groepen er nu het meest gebruik van maken hier in de wijk zo bij een school. Voor de rest is versmallen denk ik niet zo handig met betrekking tot hulpverleningsvoertuigen maar daar zullen de geleerden zich al vast wel over gebogen hebben

Antwoord reactie 22

Omdat we het verkeerslicht en zebrapad weghalen, is gekozen voor een ander snelheidsregime in de vorm van 30 km/uur. Het is veiliger om hier ook aanvullend verkeersremmende maatregelen te nemen en een brede middenberm aan te leggen. Wellicht dat er altijd een automobilist is die de snelheid minder tempert, maar de maatregelen zullen absoluut helpen om de snelheid omlaag te brengen en daarmee een veilige oversteek voor voetgangers te behouden. U heeft gelijk als u stelt dat iedere automobilist dient te stoppen bij een zebrapad. Maar juist in de praktijk komt het voor dat dit niet gebeurt, waardoor het juist voor overstekende voetgangers onveilig is. En er gebeuren zelfs meer ongevallen op zebrapaden ten opzichte van locaties, waar voetgangers zelf bepalen waar en wanneer met oversteekt. Een veilige oversteekvoorziening voor voetgangers is dus niet per definitie een zebrapad. Tot slot, de afmetingen van de weg zijn voor nood- en hulpdiensten geen issue. Er is overleg met hen geweest. We houden, ook voor zwaar verkeer zoals vrachtwagens of eventueel bussen, voldoende (passeer)ruimte over.

Reactie 23

Als één van de omwonenden ervaren wij het gebrek aan duidelijk gemarkeerde parkeergelegenheid/parkeervakken in ons gedeelte van de Heerbaan als één van de grootste problemen. In bestaande situatie is gemeten van adres Heerbaan ** t/m Heerbaan **, de weg circa 440m lang. Na aftrek van de uitritten aan de zuidzijde van de weg blijft er nog circa 300m over om te parkeren. Uitgaande van parkeervakken van 5m lengte is er parkeerruimte voor 60 auto's aan de zuidzijde van de weg. In het nieuwe plan wordt dit teruggebracht naar 8. Verzoek aan de gemeente om het aantal parkeervakken tussen adres Heerbaan ** en Heerbaan ** in het nieuwe plan te heroverwegen en minimaal te verdubbelen teneinde de parkeerproblemen op te lossen en problemen met doorstroming van het verkeer te voorkomen.

Gezien het voorgenomen plan zouden wij bij deze het verzoek in willen dienen om op ons adres de uitrit te verbreden. Ten opzichte van de huidige uitrit van circa 4 meter breedte zouden we deze met circa 5 meter in westelijke richting en 3 meter in oostelijke richting willen verbreden. Graag hierop uw reactie.

Antwoord reactie 23

Alle particuliere kavels in dit gedeelte moeten parkeren op eigen terrein faciliteren. In dit geval is het beleid van de gemeente dat er in principe geen openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit gesprekken met bewoners kwam naar voren dat er behoefte was aan extra parkeervakken. In het ontwerp zijn hiervoor een aantal extra langsparkeervakken opgenomen. Breda heeft de ambitie om een stad in een park te zijn. Dit uit zich in dit ontwerp door het verbreden van de groene berm en het planten van nieuwe bomen. Wanneer aanpassingen aan een inrit gaan over een behoorlijke afwijkingen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie, dan heeft u een omgevingsvergunning nodig. Zie hiervoor de site van de gemeente Breda.

Reactie 24

Voorstander voor de nieuwe inrichting van de Heerbaan!

Antwoord reactie 24

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 25

Beste Gemeente Breda. Het is zeker geen makkelijke opgave om alle commentaren van de burgers te filteren en een goed resultaat neer te zetten. Het belangrijkste is voor de bewoners is dat het nu de aandacht krijgt die het verdient. Veiligheid daar gaat het om. Jullie hebben met alle deskundigheid een plan gemaakt dat moet gaan werken. Ga er maar aan staan! Mijn vraag is of er ook een bloemrijke berm gezaaid kan worden, zeker voor de bijen maar ook ter educatie die bewoners en kinderen kan verbinden aan de natuur en elkaar. Ik denk er graag over mee als dat mag. Veel succes met de uitvoering.

Antwoord reactie 25

Binnen het project passen we op enkele locaties een bestaand grasland met een bollenmix en een bloemrijk kruidenmengsel toe.

Reactie 26

De Heusdenhoutseweg wordt nu al gebruikt om drukte, drempels en stoplichten op de Heerbaan te ontwijken. In het voorliggende plan komen er nog meer beperkende maatregelen op de Heerbaan, hoe wordt voorkomen dat de Heusdenhoutseweg nog meer als sluiproute gebruikt gaat worden?

Aanvullende input via mail: Ik zag vandaag in de krant bewoners van de wijk Boeimeer klagen over de kunstwerken die daar in de wijk geplaatst zijn/worden. Aangezien de gemeente Breda de Heerbaan wil gaan herinrichten en er in de wijk Heusdenhout niet heel veel kunst te vinden is, lijkt het me aardig om de brede groenstroken langs de Heerbaan te gebruiken om ook wat meer kunstwerken te plaatsen.

Antwoord reactie 26

De Heerbaan is en blijft de belangrijkste route voor afwikkeling van het verkeer in dit deel van Breda en in het bijzonder voor de wijken Heusdenhout en Brabantpark. Het is uiteraard niet te voorkomen dat er een keuze voor een andere route is voor sommige mensen, maar dat is een klein deel van de bewoners en kun je nooit geheel voorkomen. Het merendeel van de 30 km/uur straten is echter minder fijn om een langere route overheen te rijden. Wellicht dat automobilisten zich deels ook door navigatiesystemen laten leiden. Het plaatsen van kunstwerken valt buiten de scope van het project.

Reactie 27

Goed dat er parkeerplaats bij komen, maar dat de bus op de rijbaan stopt bij de Draaiboom is niet handig. Er is toch al file in de ochtend voor werkend verkeer en rond 17.00 uur. Stoplichten bij Heerbaan/Claudius Prinsenlaan staan erg kort dus veel file. Wordt er niet veiliger op maar onveilig. Hard rijden doen ze toch dit houdt u niet tegen. Vindt dit meer onveilig. Oversteek plaatsen voor voetgangers zijn er te weinig ook bij de draaiboom.

Antwoord reactie 27

Het halteren van de bus op de rijbaan zorgt niet voor problemen voor de afwikkeling van het verkeer. Bovendien is het een veiligere oplossing. Er staan nu op het grootste deel van de Heerbaan geen files of lange wachtrijen. Wel stelt u terecht dat bij bijvoorbeeld het kruispunt met Claudius Prinsenlaan in de spits wachtrijen ontstaan. Helaas is de drukte op die kruispunten niet volledig op te lossen. Er zijn op zich voldoende oversteekplaatsen voor voetgangers, ook met de aanpassingen die we doen verandert dit niet. Wel de vorm en voorrangssituatie, maar wij denken met deze aanpassing toch een veilige voorziening voor voetgangers te behouden.

Reactie 28

Beste, Mooi ontwerp! In het voorlopig ontwerp ontbreekt het aan borden om niet te parkeren over de volledige Heerbaan aan beide zijden. Graag toevoegen in het definitieve ontwerpen - (Het bord – verboden te parkeren – wordt dus aangeduid met bord E1). Voor de uitrit van het 42-72 voormalig Whirlpool een verkeersheuvel aanbrengen zodanig dat er geen kruisend verkeer mogelijk is en de doorstroming goed blijft. Daar waar de stoplichten worden verwijderd zebrapaden toevoegen. Dit wordt in heel Breda gedaan - Binnenstad, IJpelaar etc. Dit geeft ouder mensen en mensen die slecht ter been zijn een extra hulp bij het oversteken. Toevoegen van (mobiele) snelheidscamera's die de snelheid in het 30 km gebied controleren.

Antwoord reactie 28

Er worden aanvullend op het huidige ontwerp geen extra verkeersheuvels (middengeleiders) aangebracht. Daar waar nu het verkeer zowel naar links als rechts kan (in en uit), zal dit ook straks mogelijk blijven. Juist bij het onmogelijk maken van dit soort verbindingen, kunnen ongewenste situaties en omrijdbewegingen ontstaan. Het ontwerp behelst zowel het weghalen van het verkeerslicht als het zebrapad. Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur, verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm.

Binnen het ontwerp kunnen geen (mobiele) snelheidscamera's worden geplaatst. Vaste camera's zijn een aspect wat door het Openbaar Ministerie wordt bepaald. Uiteraard blijven mobiele controles door de politie wel mogelijk, al legt men de prioriteit daarbij niet op de 30 km/uur gebieden.

Reactie 29

Via de media heb ik vernomen dat de gemeenten in 2016 1,1 miljard minder bijdragen van het Rijk gaan ontvangen dus zuinigheid is geboden zeker in de culturele sector van de stad. Derhalve zou het geld niet spenderen aan een nutteloze versmalling van een weg waar eigenlijk geen ongelukken gebeuren! Als de gemeente wil dat (hoewel volgens mij niet gemeten) de weggebruiker minder hard zal rijden zou ik zeggen zet daar dan een Flex flitspaal neer dan komt er ook nog eens wat gemeentegeld binnen!

Antwoord reactie 29

De Heerbaan heeft een brede rijbaan van ongeveer 9 meter. Dit nodigt automobilisten uit om harder te rijden dan 50 km/uur. Op 7 februari 2022 heeft Breda Beslist raadvragen gesteld over busjes (van bewoners die vinden dat er te hard gereden wordt) en auto's (vooral bezoekers van de hockeyvereniging) die geparkeerd staan op de Heerbaan. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. In reactie op deze raadvragen heeft het college gevraagd om een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie te realiseren. Binnen het ontwerp kunnen geen (mobiele) snelheidscamera's worden geplaatst. Vaste camera's zijn een aspect wat door het Openbaar Ministerie wordt bepaald. Uiteraard blijven mobiele controles door de politie wel mogelijk.

Reactie 30

Wij missen een veilige oversteek met de fiets (maar ook lopend) van het Sterrebos linksaf naar het fietspad van de Heerbaan. Dat geldt ook voor de kruising van de Kemelstede en de Heerbaan.

Antwoord reactie 30

Oversteken voor zowel fietsers als voetgangers wordt gefaciliteerd bij de kruisingen Heerbaan – Draaiboorn en Heerbaan – Sterrebos. Bij de kruising Heerbaan – Kemelstede is er alleen een oversteek voor fietsers omdat aan de overzijde geen trottoir is. Bij alle zijstraten worden middengeleiders aangebracht, waardoor gefaseerd overgestoken kan worden.

Reactie 31

Het werd tijd. Meer dan tien jaar geleden, als ambtenaar bij SIB, deze versmalling al voorgesteld. Destijds werd dit weggehoond en werd de Heerbaan opnieuw geasfalteerd op de huidige breedte. Ooit van JC Decaux gehoord/geleerd, plaats de vuilnisbak niet meteen naast de bank. Dit i.v.m. ongedierte zoals bijen.

Antwoord reactie 31

De vuilnisbakken worden juist dicht bij banken geplaatst opdat anders het afval alsnog op de grond wordt gegooid. Bijen zijn zeer zeker geen ongedierte. Ze dragen bij de bestuiving van planten en zorgen voor onze honing.

Reactie 32

Ik woon aan de Heerbaan en zie het vernieuwde mooie plan van de Heerbaan. Zeer zeker een grote verbetering en heeft veel meerwaarde voor veiligheid en groen in de straat. Ik heb alleen een verzoek, ik zie dat bij ** de oprit wellicht iets te smal is ingetekend, ik heb een oprit tot bijna erfafscheiding naar ** en zie dat hier halverwege de oprit verharding ophoudt. Mijn vraag of de breedte van de oprit nog 3 meter breder mag, zodat ik hier makkelijk met mijn auto in en uit kan. De boom die tussen ** en ** staat ingetekend hoeft niet weg hiervoor, alleen extra inrit stenen. Bij voorbaat dank.

Antwoord reactie 32

Voor aanpassingen aan de inrit heeft u een omgevingsvergunning nodig. Zeker als het gaat om aanzienlijke aanpassingen. Zie hiervoor de site van de gemeente Breda.

Reactie 33

Het is goed dat de Heerbaan veiliger gemaakt wordt. Wij blijven het betreuren dat het verkeerslicht bij de Weilust oversteekplaats verdwijnt. Vandaar de aangeboden petitie. Het is belangrijk dat een zo'n groot mogelijk gedeelte 30 km p/u wordt. De verhoogde oversteekplaatsen dienen verzien te worden van een zebrapad. Waarschuwingsborden m.b.t. de snelheid en het oversteken van voetgangers zijn een pré. Wellicht kan d.m.v. "smiley" lichtkranten aangegeven worden hoe hard gereden wordt?

Het is aan te bevelen dat de automobilisten d.m.v. voetganger silhouetten gewaarschuwd worden voor de overstekende mensen = vooral veel jeugd en ouderen. Nog beter is het natuurlijk om (on)regelmatig snelheid flitspalen te plaatsen. De voetpaden duidelijk aan te geven. Duidelijk aan te geven bij de fietspaden wat de bedoeling is = 1 of 2 richtingen! De verlichting aan de zuidzijde van de Heerbaan; vanaf de Draaiboom naar de Claudius Prinsenlaan is duidelijk te weinig. Daarnaast is het ook zeer wenselijk om het zebrapad bij de oversteekplaats Kapelstraat/Heerbaan terug te brengen en de "auto silhouetten" te vervangen door "voetganger silhouetten".

Antwoord reactie 33

Het ontwerp behelst zowel het weghalen van het verkeerslicht als het zebrapad. Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen in combinatie met een brede middenberm. Daarnaast is er in de nieuwe situatie sprake van een andere voorrangssituatie, waardoor we niet kiezen voor silhouetten die de automobilist attenderen, maar juist andersom waarbij de voetganger geattendeerd wordt op de auto's die voorrang hebben.

Smileys plaatsen we in de stad niet permanent, maar we hebben er meerdere die rouleren en per straat enkele weken worden geplaatst. Uiteraard is dat ook hier mogelijk. Het plaatsen van flitspalen is een aangelegenheid van het Openbaar Ministerie, maar regelmatig een mobiele snelheidsmeting door de politie behoort wel tot de mogelijkheden.

Uiteraard wordt er bij fietspaden aangegeven duidelijk of het één- of tweerichtings is. Een deel van de genoemde situaties verandert echter niet ten opzichte van nu. De projectbegrenzing loopt tot de rotonde en niet er voorbij, waardoor we nu geen aanpassingen gaan doen aan de omgeving bij de Kapelstraat en verderop richting Tilburgseweg.

Reactie 34

Beste heer/mevrouw, Ik ben blij te lezen dat de Heerbaan aangepast gaat worden i.v.m. te hard rijden. Het plan ziet er naar mijn idee goed uit. Graag zou ik nog 1 of 2 extra oversteekplaatsen voor voetgangers willen voorstellen. Een bij (in de buurt van) de kruising met de Kemelstede en 1 dichtbij bij de bushaltes aan de Heerbaan. Bij het uitlaten van de honden aan de heerbaan en het honden uitlaatgebied aan de overkant van de kruising Kemelstede is het op dit moment een gevaar voor eigen leven om de heerbaan over te steken. Een extra oversteekplaats bij dit gebied is voor veel mensen denk ik een prettige plek.

Antwoord reactie 34

Oversteken voor zowel fietsers als voetgangers wordt gefaciliteerd bij de kruisingen Heerbaan – Draaiboom en Heerbaan – Sterrebos. Bij de kruising Heerbaan – Kemelstede is er alleen een oversteek voor fietsers omdat aan de overzijde geen trottoir is. Bij alle zijstraten worden middengeleiders aangebracht, waardoor gefaseerd overgestoken kan worden.

Reactie 35

Ik mis ingeplande parkeerstroken op het stuk tussen de Claudius Prinsenlaan en het tankstation. En daar staan altijd geparkeerde wagens. Soms aan beide zijden van de weg. En dan blijft er niet veel over van de acht meter wegbreedte.

Antwoord reactie 35

Vanaf de kruising Heerbaan–Nieuwe Inslag tot Heerbaan 154 worden er 22 nieuwe langspaarvakken gerealiseerd. Alle particuliere kavels in dit gedeelte moeten parkeren op eigen terrein faciliteren. In dit geval is het beleid van de gemeente dat er geen openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit gesprekken met bewoners kwam naar voren dat er behoefte was aan extra parkeervakken. In het ontwerp zijn daarom een aantal extra langspaarvakken opgenomen. Breda heeft de ambitie om een stad in een park te zijn. Dit uit zich in dit ontwerp door het verbreden van de groene berm en het planten van nieuwe bomen.

Reactie 36

Klant wil een verzoek doen voor de project Heerbaan. Het gaat hier over een bushalte Sterrebos. Mevrouw vraagt over het mogelijk is om de stoepverlaging (voor rolstoel, rollator, en kinderwagen etc.) tegenover elkaar te plaatsen. Nu liggen deze ver uiteen waardoor je langer niet oversteken dan nodig.

Antwoord reactie 36

De schuine inritbanden die nu aanwezig zijn bij de bushalte zijn bedoeld voor mindervaliden die met een taxi worden afgezet. Deze komen in de nieuwe situatie te vervallen. Oversteken wordt gefaciliteerd bij de kruisingen Heerbaan – Draaiboom en Heerbaan – Sterrebos. Hier komen verlaagde trottoirbanden waardoor de helling aanzienlijk minder stijl is. Bij beide zijstraten worden middengeleiders aangebracht waardoor gefaseerd overgestoken kan worden.

Reactie 37

Alle begrip voor de wegversmalling. Ik vind 6,5 meter wel erg smal als je van 9 meter afkomt. Dat de breedte uitnodigt tot harder rijden dan km is verantwoordelijkheid van de weggebruiker, daar hebben we geen betutteling voor nodig. De gemeente heeft daar zélf de flietspaal weggehaald (en dát was de uitnodiging voor harder gaan rijden! Iedere automobilist wist dat deze er stond). De verbreding van de berm dient geen enkel verkeersveilig doel. Fiets- en voetpaden zijn hier ook al aan de erg brede kant waarbij het voetpad aan de BP kant amper wordt gebruikt en dus geen grote breedte vereist. De in- en uitritten van de woningen voldoen al aan de vereiste maatvoeringen; een verbreding is geen noodzaak. Ik zou graag net zoveel parkeervakken aan de kant van de BP willen zien als er huizen staan (12?) om te voorkomen dat busjes op de rijbaan gaan staan, gevolgd door andere automobilisten. De oversteek bij de basisschool weghalen is m.i. een verkeerde oplossing die zéker niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het schijnt mode te zijn om ze overal maar weg te halen maar het werkt averechts. Het verlagen van de maximumsnelheid op deze plaats is niet alleen érg onduidelijk maar doet niets af aan de teruglopende veiligheid voor de oversteek, die overigens in één keer en niet gefaseerd moet plaatsvinden, beveiligd door verkeerslichten. Dit plan is een planologische tekentafel-oplossing, maar geen verkeerstechnische oplossing. Een verhoogd gelegen en gefaseerde oversteek biedt geen enkele oplossing. Een bus die stopt OP de rijbaan hier is evenmin een bijdrage aan de verkeersveiligheid maar een verslechtering voor het achteropkomend verkeer. Dat geldt alleen voor wegen met een hogere verkeersintensiteit en ik betwijfel of dat cijfermatig onderbouwd kan worden.

Antwoord reactie 37

De nieuwe breedte van de rijbaan is volgens de laatst geldende ontwerprichtlijnen van gebiedsontsluitingswegen 50 km/u. Het klopt dat iedereen verantwoordelijk is voor eigen verkeersgedrag. Als gemeente Breda hebben we echter wel een belangrijke rol om aan de voorkant de inrichting veilig(er) te maken zodat het gedrag mogelijk aangepast wordt. Dit zorgt voor een lagere snelheid en veiligere omgeving. Het weghalen van de flitspaal is gebeurd op verzoek van het Openbaar Ministerie.

Veel flitspalen zijn in het verleden vaak geplaatst op basis van verzoeken vanuit de gemeente, maar de laatste jaren zijn velen weggehaald omdat ze in eerste instantie niet direct met veiligheid te maken hadden, maar meer vanuit de politieke wens waren geplaatst. Ook is het zo dat vaak alleen ter plaatse van de flitspaal gas werd geminderd, maar niet op de rest van de weg. Omdat we de verkeerslichten en het zebrapad weghalen, is juist een inrichting tot plaatselijke 30 km/uur met verkeersremmende maatregelen in combinatie met een brede middenberm een beter alternatief wat bijdraagt aan veilig wegbeeld voor zowel auto's als overstekende voetgangers. Ook het halteren van de bus op de rijbaan draagt bij aan een rustig en veilig wegbeeld. Juist op wegen met een nog hogere verkeersintensiteit (denk aan een Claudius Prinsenlaan) zou halteren op de weg betekenen dat de verkeersafwikkeling verslechtert. Dat is hier niet het geval.

Reactie 38

Uw opmerking dat de Heerbaan een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is deel ik, daarom is een 30km snelheidsbeperking op deze weg niet logisch noch acceptabel. Versmalling van de rijbaan om de snelheid tot 50 te beperken is acceptabel al moet dit niet ten kosten gaan van de doorstroming. Aanbrengen van parkeervakken en een verbod tot parkeren op de (doorgaande) weg is een goede zaak en verhoogd zeker de verkeersveiligheid. Het doel van de verplaatsen van een bushokje is onduidelijk. Het laten stoppen van de bus op de doorgaande weg moet worden voorkomen, dit komt de doorstroming niet ten goede zeker als de weg versmald wordt. Ik pleit ervoor om de bus te laten stoppen in een daartoe aangelegde inham. (plaatsen aanpassen svp). Het verwijderen van verkeerslichten bij een oversteekplaats bij een school is een slecht idee. De bestaande situatie is prima en veilig. Een drempel en snelheidsbeperking (die niet gaan werken!) is niet veiligheid verhogend voor de voetgangers zeker aangezien het een oversteekplaats bij een school betreft.

Verder zou ik er voor pleiten al de oversteek plaatsen te voorzien van een zebra, het zebrapad bij de Kapelstraat is een aantal jaren geleden weggehaald en dit moet dus terugkomen. Zeker aangezien er in de Besteveld veel oudere bewoning is en deze oversteekplaats juist door hen gebruikt wordt om naar het winkelcentrum te gaan. Verder stel ik voor om reeds bij de kruising Nieuwe Kadijk, Heerbaan, Tilburgseweg duidelijker de overgang van een 70KM weg (Nieuwe Kadijk) naar en 50 km weg aan te geven. De hoge snelheid op het eerste stuk van de heerbaan (tot de rotonde) is zeker een uitvloeisel van de 70KM limiet op de nieuwe Kadijk. (deze NIET verlagen aangezien dit zeker een belangrijke doorgaande weg is, al zou daar wel meer controle op de naleving van de 70KM limiet mogen komen. (Snelheidscamera?). Wel moet ik concluderen dat er voor een doorgaande weg met relatief weinig issues, veel kostbare maatregelen worden voorgesteld. Ik vraag mij af of we hier problemen zoeken. Kan het geld hiervoor niet beter op andere plaatsen worden besteed? Overigens was dat ook als zo met de eerdere aanpassingen aan deze weg van een paar jaar geleden (rotonde, en m.n. het weg halen (!) van zebrapaden). Met vriendelijke groet

Antwoord reactie 38

Het verlagen van de maximumsnelheid ter hoogte van de oversteek voor voetgangers, in combinatie met verkeersremmende maatregelen in combinatie met een brede middenberm, draagt bij aan het behoud van een veilige verkeerssituatie voor zowel langzaam overstekend verkeer als het gemotoriseerd verkeer op de Heerbaan. Dit doen we ook omdat de oversteekvoorziening (verwijderen zebra en verkeerslichten) anders wordt ingericht. Ook het halteren van de bus op de rijbaan heeft daarop geen negatieve invloed en is op dit soort wegen niet ongebruikelijk.

De snelheidsregimes zijn door middel van bebording aangegeven bij het begin van de wegen/wegvakken. Ook aan het begin van de Heerbaan staat aangegeven wat het snelheidsregime is. De snelheid op de Heerbaan aan de noordkant is op zich netjes en zeker geen voortvloeisel van de 70km/uur op de Nieuwe Kadijk.

Reactie 39

Onlangs vond in KBS Weilust de presentatie plaats van de herinrichting. Nogmaals wil ik u erop attenderen dat als de Heerbaan deels 30 km/u c.q. versmald wordt tegenover ons, de auto's vanaf de fietsstraat de Heusdenhoutseweg zullen gebruiken om met een noodgang richting de Draaiboom te rijden om de Heerbaan daar weer op te gaan. En vice versa. Onze straat wordt al veelvuldig door sluipverkeer gebruikt. Meermalen heb ik aangegeven of er geen drempels/ eenrichtingsverkeer/verhoogde kruising kan komen. Gevaarlijk verkeersgedrag zal verplaatst worden van de Heerbaan naar de Heusdenhoutseweg, nog dichterbij de bewoners dan het al was.

Antwoord reactie 39

Er wordt, als vervanging van het weghalen van het verkeerslicht en het zebrapad, een klein stukje ingericht tot 30 km/uur met verkeersremmende maatregelen in combinatie met een brede middenberm. Dit zorgt niet voor alternatieve routes die auto's nemen via bijvoorbeeld de Heusdenhoutseweg en Draaiboom. Uiteraard kan dit voor sommige automobilisten een fijnere route zijn (nu al), maar wij voorzien niet meer verkeer via deze route door maatregelen op de Heerbaan.

Reactie 40

Reactie op onderdeel 3 tekening 327476 blad 1/3: Graag 2 parkeerplaatsen toevoegen tussen ** en **, waarbij dan slechts 1 boom vervalt. Reden: in onze voortuin staan al 5 mooie Catalpa-bomen en die 2 parkeerplaatsen hebben we echt nodig! Reactie op onderdeel 2: die 22 parkeerplaatsen aan de zuidzijde moeten naar de noordzijde! Reden: omdat die bedrijven nu reeds jaren hun auto's op hun eigen terrein parkeren en NOOIT op de Heerbaan hebben geparkeerd, nog nooit. Ik woon hier reeds vanaf 1970 en omdat de bezoekers van Hockey vereniging Push dan NOOIT de Heerbaan hoeven over te steken, VEILIGHEID op plaats EEN !! en omdat de firma van Dijnse dan Veiliger en overzichtelijker hun in- en uitrit kunnen bereiken. Met vriendelijke groet, P.s. verder is het hele ontwerpplan echt een prima verbetering!! chapeau!!

Onderwerp Veiligheid: Op de Heerbaan vanaf Motel Brabant tot aan het BP-benzinestation aan de kant van de even nummers is een voetpad van SLECHTS 3 stoeptegels! Gevolg: hier kan slechts een persoon lopen, dus NIET naast elkaar wat wel gebeurt met het gevolg dat deze tweede persoon op het fietspad (moet) lopen. Dit geeft gevaarlijke verkeerssituaties. Wat nog erger wordt wanneer het COA komt. Deze mensen lopen veel naar het winkelcentrum en dikwijls met meerderen tegelijk.

Een tweede GROOT probleem: er wordt gewoon in twee richtingen op dit smalle fietspad gereden. Dit fietspad heeft NIET de breedte die hoort bij twee richtingen: gevolg veel ONVEILIGE fiets-situaties! Mijn voorstel A; voetpad verbreden met 2 of 3 stoeptegels B; fietspad versmallen naar duidelijk eenrichting. En duidelijke bebording en duidelijke markering op het fietswedgek

Antwoord reactie 40

Alle particuliere kavels in dit gedeelte moeten parkeren op eigen terrein faciliteren. In dit geval is het beleid van de gemeente dat er geen openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit gesprekken met bewoners kwam naar voren dat er behoefte was aan extra parkeervakken. In het ontwerp zijn hiervoor een aantal extra langsparkeervakken opgenomen.

De versmalling en extra parkeerplaatsen zijn juist aan de zuidzijde gesitueerd zodat de strook tussen het fietspad en de rijbaan aan de zuidzijde nagenoeg dezelfde breedte krijgt als aan de noordzijde. Hierdoor wordt er ook extra ruimte gecreëerd om aan de zuidzijde van de Heerbaan extra bomen te planten.

Reactie 41

Kan bij de uitvoering rekening gehouden worden met locatie en inrichting werkterrein van de aannemer, bij voorkeur niet nabij de KBS Weilust, maar bijvoorbeeld locatie ABNAMRO. Versmalling/ oversteekplaats tussen Sterrenbos en Mouterijstraat; waarom niet toepassen van bewezen en effectieve inrichting zoals toegepast Zwijnsbergenstraat nabij De Burcht? Wellicht alvast verkeerslichten uitzetten en 30 km aanduiding plaatsen en markeren op wegdek? Fietspad Heerbaan t.h.v. Sterrebos doortrekken naar ingang fietsstalling KBS De Weilust, geeft veiligere toegang voor bij voorkeur naar school fietsende leerlingen. Drempel aanbrengen Heusdenhoutseweg t.h.v. Mouterijstraat zodat voetgangers vanaf oversteekplaats

Antwoord reactie 41

De locatie van het werkterrein is op dit moment nog niet bekend. Dit volgt in de contractfase. De inrichting zoals bij de Zwijnsbergenstraat nabij De Burcht is een andere situatie en niet te vergelijken met de Heerbaan. Er zullen geen tijdelijke aanpassingen aan de verkeerslichten en/of markering worden toegepast. Er wordt geen apart fietspad aangelegd. Het trottoir is hier voldoende breed om door zowel de naar schoolgaande fietser als voetganger gebruikt te worden. Daarnaast is een apart fietspad niet inpasbaar tussen de bestaande bomen aan de Heusdenhoutseweg.

Reactie 42

Heerbaan versmalling; belachelijke miskleun van hr. Adank. Kost miljoenen, die voor sociale woningbouw kunnen worden gebruikt. Twee Flitspalen is genoeg. De bewoners moeten niet zeuren, hadden ze niet aan een doorgaande verbindingsweg moeten gaan wonen. De meeste mensen rijden netjes. Allemaal onzin en geldverspilling. Prestigeobject van de onbekwame wethouder. Weg ermee. Het grootste gevaar zijn de gevaarlijk geparkeerde voertuigen. Nogmaals; ons geldverspilling. Schandalig!!

Antwoord reactie 42

De Heerbaan heeft in de huidige vorm een vrij breed profiel, ook voor een gebiedsontsluitingsweg. De huidige inrichting kan dus zeker beter en veiliger en een flinke versmalling in combinatie met de parkeeroplossing (niet meer op straat) levert per saldo een veiliger wegbeeld op, waarbij ook snelheidsexcessen hopelijk worden voorkomen. Flitspalen zijn helaas geen verantwoordelijkheid van de gemeente, maar van het Openbaar Ministerie. Slechts op zeer onveilige wegen worden ze nog toegepast.

Reactie 43

Ik vind het mooi dat vernieuwing wordt toegepast in de wijk. Echter maak ik mij grote zorgen met betrekking tot project Kemelstede en de bereikbaarheid en verkeersdruk die hierbij betrokken is. Ik vrees dat deze versmalling op een belangrijke weg die aansluit bij een belangrijk kruispunt voor vervelende en gevaarlijke situaties zal gaan leiden. Hiernaast vrees ik dat de bereikbaarheid van het Amphia hierdoor ook zal verslechteren. Ik zou eerder de weg verbreden en meerbaans maken dan juist minder ruimte creëren.

Antwoord reactie 43

Het project Kemelstede behelst honderden woningen die een flinke groei van het verkeer betekenen op de Heerbaan. Binnen dit project heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden, waarbij is onderbouwd dat dit verkeer goed en veilig kan worden afgewikkeld op de Heerbaan, ook met het nieuwe ontwerp van de weg. Daarnaast heeft dit ook geen invloed op de bereikbaarheid van Amphia, zeker niet voor nood- en hulpdiensten.

Reactie 44

Ik wil ten strengste protesteren tegen de Versmalling van de Heerbaan. Er is niets aan de hand op de Heerbaan. Welgestelden klagen over de snelheid, terwijl zij zelf het gevaar vorm, door lukraak voertuigen gevaarlijk te parkeren, terwijl zij een oprit hebben. Versmalling is weggegooid geld. Zie Zwijnsbergenstraat, daar wordt nog steeds hard gereden, ervaring leert ons dat het dus nutteloos is. De Politie moet de snelheid handhaven, dat is hun verantwoordelijkheid. Flitspalen geven uitkomst. Zo niet, dan tóch, geen smoesjes. Verder is het asfalt van de Heerbaan nog prima in orde. Weggegooid geld nogmaals. De bewoners zijn het gevaar en kosten de Gemeenschap miljoenen. De nette burger is de dupe. Geen Versmalling, gewoon netjes gedragen. Versmalling nutteloos, er wordt nog steeds hard gereden. Protest, slecht, miljoenen kostende gedachte, dom, dom.

Antwoord reactie 44

Tussen de Nieuwe Inslag en het Sterrebos heeft de huidige Heerbaan een brede rijbaan van ongeveer 9 meter. Dit kan automobilisten uitnodigen om harder te rijden dan 50 km/uur. Het college heeft gevraagd om een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie te realiseren. Aanleiding was het ongeval dat in januari 2022 plaats heeft gevonden. Hierbij botste een automobiliste op een langs de Heerbaan geparkeerd voertuig. De gemeente Breda gaat niet over het plaatsen van flitspalen. Het Openbaar Ministerie bepaalt waar flitspalen staan.

Reactie 45

Prima plan.

Antwoord reactie 45

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 46

Hallo, ik ben zeer blij met dit plan! Ik zie veel negatieve reacties van de duizenden racers die graag over de Heerbaan willen blijven vliegen en geen idee hebben wat er precies speelt en ook duidelijk het plan niet hebben doorgelezen. Ik hoop dat deze niet teveel door gaan wegen en het plan alsnog van tafel gaat! Ik spreek voor de gehele straat dat dit plan de situatie enorm gaat verbeteren, dus kijk er naar uit!

Antwoord reactie 46

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 47

Ik maak me grote zorgen om het weghalen van de stoplichten en het zebrapad bij de school. Het omlaag brengen van de max snelheid naar 30 km/uur en het aanbrengen van een verhoging houdt mensen die graag hard rijden niet tegen. Zij zullen hooguit even heel hard remmen om het drempeltje te nemen. Oversteken wordt gevaarlijker, kinderen kunnen niet goed inschatten hoe snel een auto bij de oversteekplaats is, m.n. als zo'n auto te hard rijdt. Ik zie hier alleen voordeel voor de gemeente. Die kan gaan cashen door bekeuringen aan hardrijders uit te delen. Ik hoop niet dat er eerst een ongeluk moet gebeuren om aan te tonen dat het weghalen van de stoplichten en het zebrapad toch niet zo'n goed idee is.

Antwoord reactie 47

Omdat we het verkeerslicht en zebrapad weghalen, is gekozen voor een ander snelheidsregime in de vorm van 30 km/uur. Het is veiliger om hier ook aanvullend verkeersremmende maatregelen te nemen in combinatie met een brede middenberm. Wellicht dat er altijd een automobilist is die de snelheid minder tempert, maar de maatregelen zullen absoluut helpen om de snelheid omlaag te brengen en daarmee een veilige oversteek voor voetgangers te behouden. Tot slot is het zo dat het eventueel controleren op snelheid en daarbij bekeuren niet betekent dat dit geldt bij de gemeente Breda binnenkomt.

Reactie 48

Ik kan me grotendeels vinden in de plannen voor de versmalling en het vertragen van het verkeer naar Max. 30km/u. Waar ik moeite mee heb is het weghalen van de stoplichten bij de oversteekplaats. Kinderen maar ook 'ouderen' uit de wijk moeten veilig over kunnen steken. Zeker als het aantal verkeersbewegingen toe gaat nemen lijkt me de veiligheid van onze kinderen nog altijd prio nummer 1. Wat mij ten eerste verbaasd is dat ook het zebrapad verdwijnt, dat zou tenminste nog iets zijn. Een bestuurder van auto (e.a. Verkeer) is verplicht te stoppen wanneer er iemand wil oversteken. Vluchtheuvels waar je nog met 30km overheen mag gaan het niet veiliger maken met oversteken. Kleine kinderen kunnen snelheid nog niet voldoende inschatten om te bepalen of ze de overkant gaan halen of niet. Dus een zebrapad bij de school lijkt me niet meer dan noodzakelijk.

Antwoord reactie 48

Het toepassen van de 30 km/uur is alleen wenselijk op het stuk waar het verkeerslicht en zebrapad worden weggehaald. Op dit wegvak wijkt de verkeerssituatie af van de overige wegvakken op de Heerbaan. Het plan voorziet hier verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm. Het overige deel van de Heerbaan houdt een 50 km/uur regime.

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur, inclusief verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm. Hierdoor kan de oversteek eenvoudig en veilig gemaakt worden. De huidige oversteekvoorziening wordt voornamelijk gebruikt tijdens het halen en brengen van/naar school en veel minder daarbuiten. We gaan deze nieuwe situatie in de praktijk ook direct na de realisatie monitoren en op basis van schouwen, opmerkingen en ervaringen in de wijk kan worden overwogen om aanvullende maatregelen te nemen.

Reactie 49

Wat een fantastische verbetering en prachtig ontwerp. Mijn zoon woont op de Heerbaan, samen met vrouw en 2 kids en die gaan heel blij zijn met zo'n upgrade. En het wordt voor eenieder veiliger. Dikke complimenten en ik zou zeggen, rap beginnen.

Antwoord reactie 49

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 50

Beste Gemeente, We zijn heel blij met feit dat er iets wordt gedaan aan de Heerbaan, Toch hebben we wat op- en aanmerkingen over het plan zoals het nu wordt gepresenteerd. Zoals verbeteringen i.v.m. veiligheid en woongenot.

1. I.v.m. veiligheid zou het een verbeterpunt kunnen zijn om de 22 parkeerplaatsen ter hoogte van Van Dijnsen en het aankomende COA te verplaatsen naar de on even zijde van de Heerbaan. Dit aangezien personen/kinderen die parkeren voor Push dan niet onnodig hoeven over te steken en dus dan al aan de juiste kant van de weg staan geparkeerd. Tijdens de inloop avond werd er gesuggereerd dat deze plaatsen niet voor Push waren maar alleen voor de kantoorpanden. Dat is vreemd aangezien deze daar nog nooit gebruik van hebben kunnen maken i.v.m. een daar geldend parkeerverbod tijdens kantooruren. Een voordeel is, het onnodig oversteken van personen/kinderen en een tweede voordeel is dat de versmalde weg niet meer uit een stuk rechtstand bestaat en dat weer ten goede komt van de snelheid.
2. Het aantal parkeerplaatsen/parkeergelegenheid tussen 154 en 180 die is volgens ons te weinig dit hebben wij in het voortraject met de gemeente ook al meerdere malen aangegeven. Er zijn toen 14 parkeerplaatsen geopperd nu wordt er gesproken over 8. In de huidige situatie is het mogelijk om aan de even en tegelijkertijd aan de on even zijde van de weg te parkeren. Dit betekent dat er nu ongeveer 100 parkeermogelijkheden zijn die nu zomaar worden terug gebracht naar 8. Hier doet U de buurt echt te kort mee, niet iedereen heeft een oprit voor 2 auto's Dit gaat straks ook problemen geven of komt er ook betaald parken? Er zouden bijvoorbeeld tussen de huizen 178-180 nog parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden aangezien je boven het Leike (beekje) geen bomen kunt plaatsen.
3. Wat ons ook opvalt is, als ik de tekening bestudeer dat de oprit van onze eigen woning een meter wordt verschoven. Waarom is dat nodig? Aangezien ik niet van plan ben mijn oprit/poort te verschuiven. Dit is voor ons niet wenselijk.
4. Tevens wil ik U aangeven dat er al door verschillende bewoners vergunningsaanvragen liggen bij de gemeente voor het aanpassen/verplaatsen van hun opritten. Het lijkt me handig deze meteen in het plan mee te nemen.
5. Het verbaast ons ook dat de stoplichten bij de KBS Weilust worden weggehaald en daar een 30km gebied komt met verhoogde zebra's. In een eerder gesprek is door de gemeente aangegeven dat zebra's schijnveiligheid is. Dan moet je het inrichten zoals bij het Dr. Struijkenplein, dat remt echt af naar 30km. Alleen verhoogde zebra's helpt niet. De bloembakken die er middenin staan geeft een duidelijker beeld dat je daar langzamer moet rijden.
6. Wat ook nog een punt van aandacht is het verbreden van het voetpad aan de even zijde, het duidelijk aangeven fietspaden 1 richting en de verlichting van het fiets en voetpad ter hoogte van Push. Wij hopen dat u hier iets aan heeft.

Antwoord reactie 50

1. De versmalling en extra parkeerplaatsen zijn juist aan de zuidzijde gesitueerd zodat de strook tussen het fietspad en de rijbaan aan de zuidzijde nagenoeg dezelfde breedte krijgt als aan de noordzijde. Hierdoor wordt er ook extra ruimte gecreëerd om aan de zuidzijde van de Heerbaan extra bomen te planten.
2. Alle particuliere kavels in dit gedeelte moeten parkeren op eigen terrein faciliteren. In dit geval is het beleid van de gemeente dat er geen openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit gesprekken met bewoners kwam naar voren dat er behoefte was aan extra openbare parkeervakken. Hoewel niet in het ontwerp, zijn hiervoor een aantal extra langsparkeervakken opgenomen.
3. Er zit een kleine verschuiving in het ontwerp vanwege de herindeling van de trottoir- en inritbanden en kolken. De verschuiving van deze inrit betreft 30 cm.
4. Zodra de aanvragen voor de aanpassingen van de inritten zijn vergund wordt dit meegenomen in het ontwerp.
5. Het weghalen van het zebra's heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebra's vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm. We gaan deze nieuwe situatie in de praktijk ook direct na de realisatie monitoren en op basis van schouwen, opmerkingen en ervaringen in de wijk kan worden overwogen om aanvullende maatregelen te nemen.

6. Het verbreden van trottoir kan alleen worden gerealiseerd bij een volledige reconstructie van de Heerbaan. Dit valt niet binnen de huidige projectscope en het bijbehorende projectbudget. Aan de Heerbaan hebben we in 2020 de verlichting vervangen en hebben we in de basis geen werkzaamheden gepland staan.

Reactie 51

Waarom worden de stoepen niet verbreed? Zeker als er een asielopvang komt, is het belangrijk dat er een voldoende breed trottoir ligt op weg naar het winkelcentrum.

Antwoord reactie 51

Het verbreden van trottoir kan alleen worden gerealiseerd bij een volledige reconstructie van de Heerbaan. Dit valt niet binnen de huidige projectscope en projectbudget. De toekomstige bewoners van de AZC worden middels voorlichting gewezen op de Nederlandse verkeersregels en hoe deel te nemen aan het verkeer.

Reactie 52

Prima voorgesteld idee. Ook zeer fijn dat de stoplichten weg gaan. Deze zorgen voor geïrriteerde weg gebruikers die daar nog harder gaan rijden. Graag zo snel mogelijk uitvoeren dit plan aub 😊

Antwoord reactie 52

Bedankt voor uw reactie.

Reactie 53

Waarom geen langs-parkeren aan de noordzijde bij Push. Een van de grootste sportverenigingen in de gemeente. Er is nu al een (smalle) strook tussen fietspad en weg aan de zuidzijde en hetzelfde aan de noordzijde. Wellicht is er iets mogelijk met die stroken om extra parkeerplaatsen te reageren.

Antwoord reactie 53

De versmalling en extra parkeerplaatsen zijn juist aan de zuidzijde gesitueerd zodat de strook tussen het fietspad en de rijbaan aan de zuidzijde nagenoeg dezelfde breedte krijgt als aan de noordzijde. Hierdoor wordt er ook extra ruimte gecreëerd om aan de zuidzijde van de Heerbaan extra bomen te planten.

Reactie 54

Versmalling prima, Maar het weghalen van de verkeerslichten EN zebra oversteek bij KBS Weilust is je reinste waanzin en zal de kans vergroten op (dodelijke) ongelukken. Het zijn vooral jonge kinderen die daar oversteken en zien vaak het gevaar niet. Helaas heb ik dat zelf als kind moeten ondervinden. Mijn dringende advies is om de huidige situatie t.h.v KBS Weilust onveranderd te laten. Dus zebrapad MET verkeerslichten!!

Antwoord reactie 54

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen. De huidige oversteekvoorziening wordt voornamelijk gebruikt tijdens het halen en brengen van/naar school en veel minder daarbuiten. We gaan deze nieuwe situatie in de praktijk ook monitoren en op basis van schouwen, opmerkingen en ervaringen in de wijk kan worden overwogen om aanvullende maatregelen te nemen.

Reactie 55

Het probleem van de Heerbaan is dat er harder dan 50 km/uur gereden wordt. Het betreft hier een verkeersslagader van de wijk en aan zich een prima weg. Handhaven en het gevaarlijk parkeren midden op de weg aanpakken is wat hier nodig is, niet de complete infrastructuur op zijn kop zetten om er een 30 km/uur weg van te maken. Verder is het meest veilige op dit moment een zebrapad met een verkeerslicht waar scholieren over kunnen steken. Dit weg halen is vragen om problemen. Net zoals mensen er nu geen 50 km/uur rijden, gaan diezelfde mensen er straks zeker geen 30 km/uur rijden en kunnen kinderen hier dus niet meer veilig oversteken. Onbegrijpelijk dit plan, misschien goed om de situatie ter plaatse eens te bekijken i.p.v. dit soort plannen uittekenen achter een bureau.

Antwoord reactie 55

Het probleem van de Heerbaan heeft niet alleen te maken met de snelheid en dan met name excessen. Veel automobilisten houden zich wellicht aan de maximumsnelheid, maar met name in de nachtelijke uren zijn de excessen fors. In combinatie met de mogelijkheid tot parkeren op de weg heeft dit ook tot ongevallen geleid. Dat willen we met het ontwerp veranderen door flink te versmallen en het parkeren van de rijbaan te halen. Het toepassen van 30 km/uur, in combinatie met verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm, passen we alleen ter hoogte van de voetgangersoversteek toe en is ter compensatie van het weghalen van zebrapad en verkeerslicht. Wij denken hierbij een veilige oversteek te realiseren en het aspect van schijnveiligheid (voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit vaak niet, met ongevallen als gevolg) van een zebrapad weg te nemen.

Reactie 56

Ik mis in dit plan zebrapaden. Dit lijkt me echt van groot belang om deze te handhaven of opnieuw te plaatsen. 's Morgens en 's middags zijn er veel voetgangers met kleine kinderen die van en naar de Weilust school gaan. Om de veiligheid van met name de kleine voetgangers te vergroten zijn zebrapaden onmisbaar.

Antwoord reactie 56

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm.

Reactie 57

Onbegrijpelijk dat volgens dit plan er geen zebrapaden komen om veilig de heerbaan over te steken naar de school. In deze directe omgeving van de basisschool kan bij deze drukke doorgaande weg niet volstaan worden met 2 verhogingen waar voetgangers zonder voorrang moeten oversteken. Basisschoolkinderen kunnen nog niet goed inschatten hoe hard een auto rijdt en hoe snel de auto er is. De gemeente zal hier wel weer haar eigen veiligheidsideeën over hebben. Maar wat is het bezwaar van de gemeente om wél zebrapaden te maken? Terwijl de buurtbewoners duidelijk zijn: er moeten zebrapaden komen zodat onze schoolgaande kinderen voorrang hebben bij het oversteken.

Antwoord reactie 57

Het weghalen van het zebrapad heeft, zoals ook elders in de stad, te maken met een vorm van schijnveiligheid. De voetganger heeft voorrang, maar krijgt dit soms niet van de automobilist, waardoor juist op zebrapaden vaak ongelukken gebeuren met letsel. Dit zien we niet alleen hier, maar ook elders in Breda en Nederland. Vandaar, dat wordt gekozen voor een alternatief in de vorm van een oversteekvoorziening in combinatie met 30 km/uur en verkeersremmende maatregelen en een brede middenberm.

Reactie 58

Goedenavond, Allereerst wil ik zeggen dat ik bij ben om te lezen dat de Heerbaan aangepakt wordt om o.a. de veiligheid te verhogen. Dit is hard nodig. Zelf woon ik in een flat aan de Bergschot en kijken wij vanuit o.a. onze woonkamer uit op de Heerbaan, specifiek op de oversteekplaats ter hoogte van de Kapelakker. Hier zie ik (als thuiswerker) dagelijks bijna-ongelukken ontstaan, zowel tussen auto's onderling, fietsers met auto's en voetgangers met fietsers/auto's/bromfietsen. Er is iets aan deze oversteekplaats dat onveilig gedrag uitlokt. Een aantal voorbeelden: ouders met kinderen in kinderzitjes die lopend 1 weghelpt oversteken, op de smalle middenberm wachten tot ze de andere helft over kunnen steken terwijl de helft van de fiets (met kind!) nog op de andere rijbaan staat. Fietsers die niet in 1x de Heerbaan oversteken, maar op het tussenstuk (tussen de stippelijnen) gaan wachten. Voetgangers die bij de fietsoversteekplaats oversteken en dit vaak maar net halen omdat de auto's veel te hard rijden. Wanneer jullie toch al met de Heerbaan aan de slag gaan, is het dan geen idee om deze oversteekplaats direct mee te nemen? Zodat de hele Heerbaan in 1 klap veiliger gemaakt wordt. Als bewoner vrees ik dat het een kwestie van tijd is voordat het een keer misgaat. Voor meer informatie mogen jullie altijd contact opnemen. Met vriendelijke groet,

Antwoord reactie 58

Bedankt voor uw reactie. We kunnen uw opmerkingen echter niet meenemen in het project, omdat de Kapelakker ruim buiten de scope van het project valt.

Reactie 59

Hallo. Fijn om dit te zien! 2 jaar geleden zat ik in een werkgroep namens de Heerbaan en toen was 90% van dit plan ook samen met elkaar (gemeente en bewoners) bedacht. Ik ben blij dat dit plan er nu ligt en ook daadwerkelijk tot uitvoering komt en dat het doorgetrokken is, ook tot na de benzinepomp. Naast de enorme snelheden die ik in verschillende media lees, is ook de onduidelijkheden over parkeren, extra plekken voor ingang Push en minder asfalt en meer groen beweegredenen geweest voor dit plan. Enige zorg die ik blijf uitspreken, de stoep. Niet zozeer voor hoe het nu is ingericht, maar als het COA daar over een tijd een paar honderd asielzoekers een plek geeft en dit ook nog eens een redelijk snelle doorloop heeft, dan krijg je mensen van buitenaf die niet het verschil tussen fiets- en voetpad kennen. Dat is de ervaring welke we hier hebben met toen dit vanuit Breepark naar winkelcentrum Heusdenhout stromen met mensen liepen. Dit zal continu goed moeten worden verteld én het voetpad is heel smal, ook omdat de voortuinen hier direct aan grenzen, waardoor men met persoon nr. 1 op voetpad en persoon nr. 2 op fietspad gaat lopen. Dit gebeurt nu al. Ik geeft het graag nog eens mee, aangezien ik denk dat dit tot ongelukken of overlast kan zorgen. Fijne dag!

Antwoord reactie 59

Het verbreden van trottoir kan alleen worden gerealiseerd bij een volledige reconstructie van de Heerbaan. Dit valt niet binnen de huidige projectscope en het bijbehorende projectbudget.

Reactie 60

Bezwaar verwijderen stoplicht en oversteek Ik wil graag bezwaar maken tegen het plan om het stoplicht ter hoogte van de school de Weilust te verwijderen. Naar mijn mening is dit een essentieel element om de veiligheid van de schoolgaande kinderen te garanderen. Juist na het versmallen van het wegvak en het verlagen van de snelheid blijft deze groep zeer kwetsbaar en kunnen ernstige ongevallen gebeuren. Stoplicht en zebrapaden zijn visuele middelen om kinderen te laten weten dat het veilig is om over te steken. Door deze signalen te verwijderen geef je kinderen geen rem om op te letten.

Antwoord reactie 60

Het verwijderen van het verkeerslicht op deze locatie is wenselijk omdat dit te maken heeft met een vorm van schijnveiligheid. De verkeerslichten staan heel vaak op groen waardoor de automobilist niet altijd meer goed oplet wanneer deze rood worden. Hierdoor ontstaan ernstige ongelukken. Verkeerslichten moeten alleen worden toegepast in bijzondere of complexe verkeerssituaties. Dat is hier niet het geval. Door het toepassen van 30 km/uur, in combinatie met verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm is zijn de voetgangersoversteken eenvoudig en veilig.

Reactie 61

Ik ben van mening dat het zebrapad en het stoplicht op de Heerbaan (ten hoogte van de basisschool) moet blijven. Er zit een basisschool genaamd de Weilust op de Heusdenhoutseweg. Dagelijks lopen er tientallen kinderen alleen of met ouders via dat stoplicht naar de Weilust/ en weer terug naar huis. Dat stoplicht zorgt ervoor dat de kinderen op ze minst op een plek veilig kunnen oversteken. Het weghalen van het stoplicht vergroot de kans op ongelukken. Het is over het algemeen bekend dat mensen veel te snel over de heerbaan rijden. Ook al zal er door de versmalling een lagere snelheid aangehouden worden, zijn kinderen van die leeftijd nog steeds heel kwetsbaar, en kunnen zulke snelheden al heel snel slecht aflopen. Verder is er op de heerbaan geen veilige plek om over te steken (behalve bij de rotonde). Alleen zal helemaal naar de rotonde lopen voor veel kinderen zwaar omlopen zijn. Verder is ten hoogte van de Weilust ook helemaal geen andere optie dan het oversteken bij het stoplicht. Het is cruciaal dat die kinderen op een veilige manier naar school kunnen. Ik hoop dat erover nagedacht wordt en dat er ook rekening gehouden wordt met de bewoners die in deze wijk wonen. Zowel jong als oud.

Antwoord reactie 61

Het verwijderen van het verkeerslicht op deze locatie is wenselijk omdat dit te maken heeft met een vorm van schijnveiligheid. De verkeerslichten staan heel vaak op groen waardoor de automobilist niet altijd meer goed oplet wanneer deze rood worden. Hierdoor ontstaan ernstige ongelukken. De kinderen op de basisschool hebben dit ook bevestigd. Verkeerslichten moeten alleen worden toegepast in bijzondere of complexe verkeerssituaties. Dat is hier niet het geval. Door het toepassen van 30 km/uur, in combinatie met verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm is zijn de voetgangersoversteken eenvoudig en veilig.

Reactie 62

Geacht bestuur, Als frequent gebruiker van de Heerbaan heb ik met interesse kennisgenomen van het voorlopig ontwerp van de herinrichting van de Heerbaan. Zoals u aangeeft heeft de weg een belangrijke gebiedsontsluitingsfunctie maar heeft het daarnaast ook een belangrijke doorgaande functie naar de snelwegen en het ziekenhuis. Hierbij heb ik de volgende vragen en opmerkingen:

- 1) Waarom is er gekozen voor het weghalen van het verkeerslicht bij de basisschool? Hierdoor kunnen kinderen juist veilig oversteken. Daarnaast belemmert het permanent verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/u van deze belangrijke doorgaande weg de doorstroming 24/7 terwijl van de oversteek voor de basisschool slechts maximaal 5 dagen x 2 = 10 keer (daarnaast hebben de scholen 12 weken vakantie) gebruik wordt gemaakt. Ook belemmert dit de aanrijtijden van de hulpdiensten (en bus). Ik wil u dan ook vragen de maximumsnelheid van 50 km/u op gehele Heerbaan te handhaven en het verkeerslicht niet weg te halen zodat er veilig kan worden overgestoken en de doorstroming gehandhaafd blijft.
- 2) Er wordt aangegeven dat de aansluiting van de zijstraten met inritconstructies. Helaas komt het in de praktijk maar al te vaak voor dat de inritdrempels zeer steil worden aangelegd en hier mogelijk schade aan de vering van de auto ontstaat. Ik wil u hierbij vragen niet gebruik te maken van drempels dan wel deze drempels voldoende laag worden aangelegd.
- 3) Is met de profielversmalling van de rijbaan voldoende rekening gehouden met de vrachtwagens en bussen? Denk hierbij aan de bevoorrading van de winkels in het winkelcentrum Heusdenhout. Het reeds aangepaste stuk Heerbaan vanaf het winkelcentrum naar de Tilburgseweg wordt al als zeer krap ervaren zoals aan de beschadigde stoepranden te zien is. Ik wil u dan ook vragen om te zorgen dat de weg niet als te krap wordt ervaren voor alle weggebruikers (auto/vrachtwagen/bus).
- 4) Er wordt veelvuldig gebruik gemaakt van middengeleiders (en verdrijvingsvlakken). Is hiermee voldoende rekening gehouden dat de Heerbaan veelvuldig gebruikt wordt gemaakt door de hulpdiensten en deze het andere verkeer ook nog gemakkelijk dienen te kunnen inhalen?
- 5) Door het verplaatsen van de bushalte wordt de rijbaan versmald en stopt de bus op de rijbaan. U geeft hierbij aan dat het stoppen op de rijbaan bijdraagt aan een veiligere situatie voor het langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dit is mij onduidelijk aangezien het stoppen midden op de Heerbaan juist zorgt voor onveiligere situaties voor gemotoriseerd verkeer op de Heerbaan. Waarom is er niet gekozen voor een aparte bus "parkeerbaan0" zodat gemotoriseerd verkeer op de Heerbaan niet elke keer hoeft te stoppen als de bus stopt? Dit leidt immers tot onnodig afremmen en optrekken van al het gemotoriseerd verkeer achter de bus met onnodig veel CO2 uitstoot en onveilige situaties/ files ten gevolge. Al met al wil ik u vragen de plannen te heroverwegen en hierbij meer de doorstroming van het doorgaande verkeer en de hulpdiensten van deze belangrijke weg in acht te nemen.

Antwoord reactie 62

1. Het verwijderen van het verkeerslicht op deze locatie is wenselijk omdat dit te maken heeft met een vorm van schijnveiligheid. De verkeerslichten staan heel vaak op groen waardoor de automobilist niet altijd meer goed oplet wanneer deze rood worden. Hierdoor ontstaan ernstige ongelukken. De kinderen op de basisschool hebben dit ook bevestigd. Verkeerslichten moeten alleen worden toegepast in bijzondere of complexe verkeerssituaties. Dat is hier niet het geval. Door het toepassen van 30 km/uur, in combinatie met verkeersremmende maatregelen, extra bebording en een brede middenberm is zijn de voetgangersoversteken eenvoudig en veilig. Aangezien het maar om een beperkt wegvak gaat heeft dit nauwelijks effect op de doorstroming.
2. De inritconstructies worden uitgevoerd d.m.v. inritblokken, dit zijn standaard elementen met een hoogteverschil van 10 cm over een lengte van 80 cm. Ter plaatse van kolken kan het zijn dat dit hoogteverschil groter is. In dit plan zijn de kolken herverdeeld en zijn deze niet gepositioneerd nabij inritblokken. De inritblokken dragen bij aan een goede herkenbaarheid, duidelijke juridische status en het remmen van de snelheid.

3. De nieuwe breedte van de rijbaan is volgens de laatst geldende ontwerprichtlijnen van gebiedsontsluitingswegen 50 km/u.
4. Het ontwerp is afgestemd met de desbetreffende bus- en hulpdiensten.
5. In de huidige situatie halteert de bus ook op de rijbaan. In de overweging om de bus te laten halteren op de rijbaan wordt ook gekeken naar het aantal in- en uitstappers en het aantal halterende bussen per uur. In deze situatie is het acceptabel en geeft het, het voordeel is dat de buspassagiers bij het instappen van de bus het fietspad niet meer hoeven over te steken. Tevens is het op deze locatie niet mogelijk om haltehavens aan beide zijde van de rijbaan in te passen. De inpassing en vormgeving van de bushalte is afgestemd met de bus- en hulpdiensten