

Nota Zienswijzen

Reconstructie Oranjelaan fase 1

n.a.v. inloopavond 19 april 2016

1. Inrit/uitrit voor huizen op de Oranjelaan. Misschien fietspad dubbel aan de huizenkant. Optie: Ventweg?

Antwoord:

Meerdere bewoners hebben aangegeven dat de toegang/inrit naar hun perceel op de tekening ontbreekt. Een aantal bewoners geeft ook aan dat de ervaringen met het in- en uitrijden niet altijd positief zijn en soms gevaarlijk. Het voorstel is om in overleg met de direct aanwonenden tot een maatwerkoplossing te komen.

Het heeft de voorkeur om de huidige vormgeving (direct ontsluiten op de hoofdstructuur) **niet** voort te zetten, maar te kiezen voor een ontsluiting via een 'parallelweg/ventweg', die op 1 of 2 punten aansluit op de hoofdstructuur en/of op de zijstraten (Vlijweg, Vijverweg, Parklaan, Badweg).

Voor de 'parallelweg' zijn een aantal mogelijkheden:

1. De bewoners een ontheffing verlenen voor het rijden op het fietspad (als verkeersmaatregel: tekst onderbord)
2. Naast het voetpad het fietspad aanvullen met een rijbaan voor autoverkeer (vergelijkbaar als op de Merwedestraat) of inrichten als fietsstraat.
3. De parallelweg vormgeven en aanwijzen als (woon)erf, waarop gelopen, gefietst en gereden mag worden met gepaste snelheid.

Deze mogelijkheden hebben allemaal hun eigen voor- en nadelen, vragen ieder een ander ruimtebeslag en zijn allemaal te combineren met de wens voor een 2 richtingen fietspad aan de oostzijde van de Oranjelaan. De noodzaak voor fietsers om ter hoogte van Parklaan de Oranjelaan over te steken is dan vele malen kleiner. De voorkeur gaat uit naar optie 1. Het aangepaste ontwerp is hierop afgestemd

2. Handhavingsplicht Parklaan!!!

Antwoord:

Het is onduidelijk wat hier bedoeld wordt.

Als het om de inrichting gaat, kunnen we zeggen dat deze is afgestemd op het kruispuntontwerp (zie tekening). Zonder VRI (verkeerslichten) zijn er geen voorsorteerstroken meer nodig en kan de totale rijbaanbreedte aanzienlijk minder zijn. De vrijgekomen ruimte kan b.v. voor parkeren worden benut. De aansluiting nabij de kruising wordt afgestemd op de kruispuntvorm. Het overige deel kan heringericht worden. Gezien de reactie is nu gekozen om dit deel buiten het project te laten vallen. Wel wordt de markering aangepast/afgestemd op het aangepaste ontwerp.

Als bedoeld wordt dat er veel wordt fout geparkeerd dan kan handhaving en toezicht handhaven. Gevraagd zal worden om daar eens nadrukkelijk naar te laten kijken.

3. Stoplichten Oranjelaan afslag Parklaan moeten pertinent niet verdwijnen. Er komen grote groepen scholieren op de fiets langs de Oranjelaan. Auto's moeten dan eindelijk wachten om rechtsaf te kunnen.

Antwoord:

In het voorstel is er voldoende ruimte en mogelijkheid om tussen het fietspad en de doorgaande rijbaan met een personenauto stil te staan. Hierdoor is het zowel bij het inrijden als bij het uitrijden van de zijstraat niet nodig om in één keer in- of uit te voegen. Dit kan gefaseerd. Bij het uitrijden kan men eerst de fietsroute passeren en vervolgens de tijd nemen om te mengen met het autoverkeer op de doorgaande weg.

In het aangepaste ontwerp is ook aan de oostzijde een 2-richtingen fietspad opgenomen. Noodzaak voor de doorgaande fietsers is er op dit kruispunt niet meer. Men kan oversteken bij de met verkeerslichten geregelde kruispunten (Noordendijk in het zuiden en Maasstraat in het noorden).

Als dit kruispunt met een verkeersregelininstallatie geregeld zou blijven, moet de vormgeving ook aangepast worden t.o.v. de huidige vormgeving. Los van het feit dat er nu een slechte vormgeving is, komende vanuit het zuiden rechtsaf de Parklaan op (krap voor auto en fiets en overstekende voetganger), is het ook nodig in te spelen op de toekomstige ontwikkelingen van de het nu nog braakliggende terrein tussen Villa Augustus en het Tennet gebouw en een nieuwe functie in het Tennetgebouw. Beide zullen volgens de plannen ontsloten worden via een 'volwaardige' 4^e

aantakking op deze kruising en niet meer via de huidige 'veredelde' fietsoversteek. Bij een VRI (verkeerslichten) hoort dan ook op de doorgaande rijbaan zowel in de middenberm een voorsorteerstrook naar links (komende vanuit de Stad) en een voorsorteerstrook naar rechts (komende vanaf de PH-brug). Dit vraagt om een forse ingreep die ten koste gaat van groene midden- en zijbermen (en minder ruimte voor bestaande en of nieuwe bomen). Mede gezien het (verhoudingsgewijs) geringe aantal verkeersbewegingen vanuit de nieuwe aansluiting en de Parklaan is hier het behoud van een VRI overbodig en is gekozen voor een 'simpele vormgeving' met uitritconstructies.

In de beleidsvisie verkeerslichten staat de VRI Oranjelaan-Parklaan als 'heroverwegen'. Gestreefd wordt om het totaal aantal VRI's (indien mogelijk) in Dordrecht te verminderen. In het Verkeers Structuur Plan (VSP) Centrum staat bij de Parklaan het symbool van een verkeerslantaarn en in de legenda de verklaring: gedachterichting VRI.

Op basis van onderzoek met een computerprogramma wordt gesteld dat bij de voorgenomen vormgeving en verwachte verkeersintensiteiten "geen maatregelen noodzakelijk" zijn. Het voorgestelde kruispunt (zonder VRI) heeft volgens het dynamische verkeerssimulaties voldoende capaciteit om de gesimuleerde verkeersstromen te verwerken.

4.

1. De middenberm is nu heel mooi. Van afslag Papendrecht tot Sumatraplein één gele slang.

2. Het verbreden van het fietspad aan de kant van Villa Augustus is een verbetering.

3. Geen stoplicht Parklaan: hoe komt een voetganger dan bij de bushalte?

Antwoord:

1. In de nieuwe indeling zullen wederom narcissen in de middenberm worden geplant zodat deze uitstraling in het voorjaar hetzelfde blijft.
2. Mee eens.
3. In het voorstel verdwijnen de voorsorteerstroken en blijven 2 rijstroken per richting. De oversteeklengte wordt hierdoor (t.o.v. de huidige situatie) verkort naar 2 x ca 6,5 meter. De verwachting is dat ook tijdens de spitsuren er voldoende hiaten blijven om veilig over te steken. Deze situatie is/wordt vergelijkbaar met andere locaties op de route Merwedestraat-Oranjelaan.

5. Inrit Stedin gebouw klopt niet meer.

Antwoord:

Dit is juist geconstateerd. De vormgeving op de tekening is afgestemd op de ontwikkelingen van het Tennetgebouw en de naastgelegen bouwkvavel..

6. 1. VRI kan niet weg i.v.m. overstekende fietsers.

2. Drempel Parklaan kan eigenlijk niet.

3. Bomen voor inritten

4. Versmallen Parklaan i.v.m. parkeren: is dit mogelijk? Waarom?

5. Oversteken met fiets/voetganger is levensgevaarlijk!

Antwoord:

1. Zie antwoorden bij vraag 4.3.
2. Voorgestelde drempel ligt op meerdere locaties in Dordrecht en is (met aangepaste snelheid) goed te berijden.
3. Zie antwoord bij vraag 1.
4. Zie antwoord bij vraag 2.
5. Zie antwoord bij vraag 4.3.

7. Geen Platanen meer op de Oranjelaan!!

Antwoord:

In overleg met bewoners kunnen andere soort bomen of een mix van soorten worden gekozen. Uitgangspunt is wel dat het bomen van de 1^e categorie zijn. Dit zijn bomen die hoger worden dan 15 meter.

8. Inritten garages?

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1.

9.

1. **Nu het bij het Energiehuis betaald parkeren is, ondervinden wij hinder van parkerende auto's van bezoekers bioscoop, enz. Wij moeten tegen betaling bij Energiehuis gaan parkeren, omdat onze parkeerplaats bezet is.**
2. **Snelheidscontrole op Oranjelaan gewenst; het is een racebaan.**
3. **1 rijbaan op Oranjelaan / Noordendijk tot Sumatraplein is grote wens. Ook i.v.m. snelheid.**

Antwoord:

1. Uit onderzoek (parkeeronderzoek in 15 gebieden Dordrecht, maart 2016) blijkt dat de bezettingsgraad voor het gebied Baden Powelllaan e.o. op het drukste meetmoment een maximale bezetting had van 64% (gem. 56% van de 10 meet momenten) van de beschikbare parkeerplaatsen en het gebied Vlotlaan e.o. max 36% (gem 20%).
2. In overleg met de politie wordt gekeken hoe er gehandhaafd kan worden en hoe de moderne techniek hierbij is in te zetten (bv. groene golf bij constant 50 km/uur tussen de met verkeerslichten geregelde kruispunten, of extra roodlicht als er te hard gereden wordt).
3. Op de Oranjelaan tussen de PH-brug en de Noordendijk is het voorstel 2 rijstroken per richting (en de wens om op termijn een verbrede PH-brug te realiseren). Tussen de N3 en de Noordendijk is de route Merwedestraat-Oranjelaan met 2x2 rijbanen ingericht voor goed doorstromend verkeer. Op de Oranjelaan tussen de Noordendijk en het Sumatraplein wordt de rijbaan versmald naar een rijstrook per richting met parallelbanen.). Momenteel wordt er nog gestudeerd of de doorstroming, gebaseerd op te verwachte verkeersintensiteiten, gegarandeerd kan worden bij die oplossing.

10.

1. **Handhaaf de stoplichten op het kruispunt Oranjelaan/Parklaan.**
2. **Maak het 2 richting fietspad aan de andere kant (de kant van de Wantijbuurt). Reden: de basisscholen liggen op de Noordendijk en de kinderen fietsen nu al aan die kant over de stoep.**
3. **Maak geen extra doorgang door de middenberm.**
4. **Maak een voorsorteerbaan naar links, komend van de Prins Hendrikburg naar de Parklaan.**
5. **Maak geen 3 bermen! Houd 1 middenberm met bomen en beiderzijds een dubbel fietspad.**

Antwoord:

1. Zie het antwoord bij vraag 3.
2. Zie het antwoord bij vraag 1.
3. Op een aantal plekken is het gewenst om een doorsteek voor het autoverkeer te hebben om keerbewegingen bij de kruispunten te voorkomen (deze worden in de regeling niet gefaciliteerd). In het aangepaste ontwerp komt de meest zuidelijke doorsteek te vervallen.
4. Zie het antwoord bij vraag 3.
5. De voorkeur gaat uit naar 3 bomenrijen in 3 bermen. Zie ook het antwoord bij vraag 11.1. Indien het niet mogelijk blijkt om ook de gewenste parallelweg /2 richtingen fietspad aan de oostzijde in te passen wordt er een andere keuze gemaakt. Dit wordt nog onderzocht.

11

1. **Ik heb liever behoud van huidige middenberm met 2 rijen bomen. De huidige bomen kunnen over enkele jaren vervangen worden door bomen die minder horizontale wortels hebben en iets minder dicht bij de rijbaan staan.**
2. **Asfalt kan vernieuwd worden door laag nieuw asfalt over de oude laag te leggen.**
3. **Suggestie voor nieuwe bomen: Robinia pseudoacacia. (zie Burg. De Raadtsingel).**
4. **Als er maar 1 middenberm is (zoals huidige situatie) dan is er ruimte voor dubbelrichting fietspad aan beide zijden van de weg.**

Antwoord:

1. De bomen in de middenberm zijn destijds te dicht langs de rand van de weg geplant. De bomen groeien scheef, van de overheersende windrichting af waardoor de bomenrij aan de oostkant in het profiel van de vrije ruimte voor het autoverkeer komt. Deze moeten uit veiligheid en voorzorg worden verwijderd.
Voor beide bomenrijen is ook de verwachting dat een groot deel van de huidige bomen tussen de 5 en 15 jaar vervangen moeten worden omdat ze door de geringe afstand tot het

wegprofiel schade daaraan veroorzaken door de diktegroei van de boomstam. De komende jaren gaat het (bomen)beeld dus sowieso veranderen. Gecombineerd met het onderhoud aan de weg kan er nu een nieuw blijvend beeld gerealiseerd worden voor de komende 50 jaar. Dit voldoet aan de huidige en verwachte wensen en eisen.

Er is voor gekozen om de bomen niet te verplanten omdat ze alleen beworteld zijn aan de kant van het gazon en omdat ze op kabels en leidingen staan. Dit maakt het verplanten een complexe activiteit en het is twijfelachtig of de bomen na het verplanten weer een gezonde start kunnen maken. Gezien de risico's met daarbij de hoge kosten is gekozen voor een nieuwe aanplant.

De Oranjelaan tussen de PH-brug en de Noordendijk heeft nu al een meer parkachtige uitstraling. De wens is om die te versterken. Samen met de andere opgaves komen hier de voorgestelde 3 rijen bomen met gras er onder, aangevuld met de bestaande hagen op particulier terrein, als het beste wensbeeld naar voren.

Uitgangspunten voor de nieuwe boomsoort(en): laanbeplanting, dak van groen boven de weg, passend bij boomstructuur Merwedestraat en rest van Oranjelaan, 1e grootte, bestand tegen boomziektes en klimaatbestendig.

2. Komt overeen met het voorgestelde.
3. Dank voor de suggestie. Overigens staat er aan de Burgemeester de Raadtsingel Sophora japonica als boomsoort.
4. Helaas past dit niet in de door ons gehanteerde richtlijnen en maatvoering.

12. In 2005 ben ik komen wonen aan de Nagtegaalplaats 119. De laatste paar jaar zie je de vervuiling toeslaan. Ik heb gevraagd om meer afvalbakken bij de Vlij. Hier is niets mee gedaan. De jongelui die sinds een paar jaar hun vrije tijd doorbrengen achter het scholencomplex aan de Noordendijk zijn daar voor een groot deel debet aan. McDonalds bakjes, blikjes worden achtergelaten. Tegenwoordig heeft dit zwerfvuil ook de Nagtegaalplaats bereikt rondom de kerk. Op dit moment (19-4) ligt er rondom de ondergrondse container al 3 dagen een aantal vuilniszakken opengereten door katten en vogels. HVC heeft dit nog niet opgeruimd. 'shame on you'. Doe iets om deze hangjongeren aan te pakken. Geef ze een plek buiten Dordrecht!

Antwoord:

Deze vraag heeft geen betrekking op het project Oranjelaan deel 1 en is doorgespeeld aan de collega's van de wijk. Contactpersonen:

HVC: P. Fokkens, telefoonnummer (078) 770 46 60.

Hangjongeren: E van Leeuwen, telefoonnummer (078) 770 47 86.

13. Vorige maand (23 maart) is er een peiling geweest in de vergadering van de VVE over betaald parkeren. Ik heb gekozen voor 'betaald parkeren'. Hierover heb ik voor die tijd al een mail gestuurd naar de Raadsgriffie. In eerste instantie heb ik hierop geen reactie ontvangen. Na een paar weken een herinnering gestuurd en deze mail is uiteindelijk bij wethouder Van der Linden binnengekomen. In deze mail heb ik aangegeven dat wanneer er een meerderheid die kiest voor niet betalen, om de bewoners die wel willen betalen tegemoet te komen voor een betaalde plek. Hier is niets mee gedaan, helaas.

Antwoord:

Deze vraag heeft geen betrekking op het project Oranjelaan deel 1 en is doorgespeeld aan de collega's van de wijk/parkeren. Contactpersoon: E. Stehouwer, telefoonnummer (078) 770 49 12.

14. In verband met geluidsoverlast zou ik willen adviseren om op de kruising Noordendijk/Oranjelaan een rotonde te realiseren. Ik heb in 2015 hierover al geadviseerd in een mail. Met fatsoen kan ik zeker niet genieten op mijn balkon. Maar tegenwoordig is een gesprek voeren in de kamer ook moeilijker geworden vanwege het geluidsoverlast van met name motoren en automobilisten die een wedstrijdje doen wie het snelst bij het volgende verkeerslicht is. Misschien een optie om camera's en/of politiecontroles in te voeren en eventueel een flinke boete uit te delen. Ik woon nu ruim 10 jaar op deze plek en ieder jaar wordt het erger. Vorig jaar was er vanaf de Noordendijk richting prins Hendrikbrug de linker rijbaan afgesloten, dus 1 rijbaan was open. Wat een verademing was dat. 4 dagen lang rust.

Antwoord:

Gezien de verkeerstromen en de verkeersintensiteiten is een standaard rotonde op deze plek geen oplossing. Er dient minimaal een zogenaamde 2 strooks(turbo)rotonde te komen met daaromheen

een vrij liggend fietspad. Hiervoor is geen ruimte. Daarnaast is dit punt het laatste/eerste punt in de ontsluitingsroute van en naar het Centrum waar we met de VRI (verkeerslichten) kunnen sturen in de verkeersstromen.

Voor wat betreft de opmerking over de snelheid zie ook het antwoord bij vraag 9.2.

15.

- 1. Gedurende zowel de werkzaamheden aan de Merwedestraat, als de Oranjelaan a.u.b. een goede bewegwijzering voor onze gasten van buiten Dordrecht.**
- 2. Gaarne een oplossing voor het verwijderen van de verkeerslichten aan de Parklaan.**
- 3. Bestaat de mogelijkheid om beide fietspaden dubbel te maken, of in ieder geval het fietspad wat nu enkel is dubbel maken en het fietspad wat dubbel is enkel maken. Dit is beter t.b.v. ontsluiting per fiets van zowel Wantij- als Merwedestraat. Kinderen wegbrengen met de fiets is onmogelijk. Fietsen Stimuleren!!!**

Antwoord:

1. Gaat voor gezorgd worden.
2. Zie het antwoord bij vraag 1 en 3.
3. Zie het antwoord bij vraag 1 en 3.

16. Verkeerslichten bij de Parklaan kunnen absoluut niet verdwijnen! Het wordt straks onmogelijk om de Oranjelaan veilig over te steken. Vooral met 2 kinderen op eigen fietsjes. De Oranjelaan is een racebaan. Zonder verkeer remmende maatregelen op de Oranjelaan is het een illusie dat je hier vanuit de Parklaan over kan steken. Echt absurd.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1 en 3.

17. Wij wonen aan de voorkant met zicht op het kruispunt. Dit wordt gebruikt als racebaan met hoog producerende decibels door de motoren. Het geluid is ondoenlijk. Is het een idee om hier snelheidscontrole flitspalen neer te zetten; een verkeersrotonde zou nog beter zijn.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 9.2.

18.

- 1. Parkeerproblemen. Regelmatig is de parkeerplaats vol en kun je de auto niet kwijt. Veel mensen parkeren dagelijks hier de auto en nemen de fiets uit de kofferbak om naar hun werk in de stad te gaan. Met resultaat overvolle ruimtes met geen plaats meer voor de bewoners.**
- 2. Overlast hangjongeren. Vaak of altijd ligt er afval bij de scholen en met name bij school 'Het Kompas'. Allerlei papier, etensresten, flessen wordt hier dagelijks gedeponeerd. Zou hier wat meer controle kunnen komen?**

Antwoord:

1. Zie het antwoord bij vraag 9.1.
2. Zie het antwoord bij vraag 11.

19. Denk a.u.b. na over het weghalen van de stoplichten op het kruispunt Parklaan/Oranjelaan!! Geen parkeervakken op de Parklaan. Dit is voor de mensen die daar hun auto neerzetten en op de fiets naar de stad gaan.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1, 2 en 3.

20. Hij ziet geen inritten voor de garages van de woningen. Hij wil graag de bestaande situatie zien om te vergelijken. Bv dat de rijbanen verder van de woningen komen te liggen. Is het een mogelijkheid om ook hiervan iets op de website te zetten.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 1.

21. Op 20 mei bewonersbijeenkomst in Wantijpaviljoen vanaf 20.00 uur: kan het project dan nog een keer toegelicht worden. Op dit moment zijn er veel bewoners van het wijkje met vakantie.

Antwoord:

Op 6 juli wordt een nieuwe inloopavond georganiseerd waar het aangepaste plan nader wordt toegelicht.

22. Kan de inrit naar de parkeerplaats voor auto's Villa Augustus veiliger gemaakt worden?

Antwoord:

In het voorstel komt aan de zijde van Villa Augustus ook een berm van circa 5 meter breed. Hiervoor is zowel bij het afslaan, als voor het opdraaien van de doorgaande route, ruimte gemaakt. Dat is veiliger dan de huidige inrit (zie ook het antwoord bij vraag 3). Tegenover de uitrit van het parkeerterrein van Villa Augustus is een doorsteek voorzien, zodat komende vanaf de Noordendijk het terrein via de kortste route bereikt kan worden.

23. Als bewoners van het Wantijpark zijn we niet heel enthousiast over uw plannen met de Oranjelaan. Met name het kappen van de platanen zouden we heel jammer vinden. Ook omdat het nieuwe plan verder ook geen enkele verbeterpunten heeft t.o.v. de bestaande situatie. Het lijkt ons ook beter de stoplichten te behouden.

Antwoord:

Zie de antwoorden bij vragen 1 t/m 3 en 11.1.

24. Aangaande de voorgenomen aanpassingen aan de Oranjelaan, heb ik de volgende opmerkingen. De noodzaak tot het vervangen van de platanen aan de Oranjelaan is voor mij niet duidelijk. De bomen zijn zo ver ik kan beoordelen nog geen twintig jaar oud. Ik zal dan ook bezwaar maken indien de gemeente zal besluiten tot het verwijderen van de platanen.

Het verwijderen van de stoplichten Parklaan/Oranjelaan zal het sluipverkeer door de wijk bevorderen en de verkeersveiligheid op het kruispunt verminderen.

De verkeersintensiteit op dit kruispunt zal in de toekomst verder toenemen als gevolg van geplande woningbouw. Ik heb geen kennis over de noodzaak tot het renoveren van het asfalt van de Oranjelaan. Ik neem aan dat dit onvermijdelijk is, maar dat kan naar mijn mening zonder dat bomen gerooid moeten worden.

Alles overwegende doe ik een dringend beroep op de gemeente om de renovatie te beperken tot het noodzakelijke onderhoud.

Antwoord:

Zie het antwoord over de bomen bij vraag 11.1.

De rijafstanden de maximaal toegestane snelheid (30 km/uur) door de wijk leveren ten opzichte van een route over de hoofdstructuur geen reistijdvoordeel op.

We hebben het hier alleen over verkeer vanuit de richting Stadspolder dat via de Noordendijk en de Oranjelaan naar de Staart rijdt en vice versa. Vanuit de wijk moet in de voorgestelde oplossing voorrang worden verleend aan het doorgaande verkeer (ook fietsers) op de Oranjelaan. Er zullen genoeg hiaten vallen om de wijk te kunnen verlaten, maar men zal niet altijd vlot door kunnen rijden tijdens een ochtend of avondspits. De route via de met verkeerslichten geregelde kruising Noordendijk-Oranjelaan zal zowel tijdens de spitsuren als tijdens de daluren de snelste route blijven. In de nieuwe situatie wordt ook dit kruispunt aangepast en zal de totale cyclustijd (iedereen een keer groen) korter worden dan in de huidige situatie.

25. Aangaande de voorgenomen aanpassingen aan de Oranjelaan, hebben wij de volgende opmerkingen betreffende de bomen en het verwijderen van de stoplichten.

Dat de platanen op de Oranjelaan geen toekomst hebben betwijfelen wij ten zeerste. Er zijn steden (bv Parijs) waar deze bomen al jaren beeldbepalend zijn. Deze bomen zijn ook uitstekende fijnstofvangers. Wij zijn dan ook voor behoud van deze bomen. Verwijzend naar vroeger, in de tijd dat er nog een spoorlijn over de Oranjelaan liep

stonden er 4 rijen bomen. Ons voorstel zou dan ook zijn om naast de bestaande bomen in de middenberm, langs de fietspaden nieuwe bomen te plaatsen. Wij vinden de Oranjelaan op dit stuk breed genoeg om aan beide zijden een fietspad (twee richtingen) en bomen te plaatsen.

In het plan wordt voorzien dat de stoplichten (Oranjelaan/Parklaan) verdwijnen. Wij zien ook dat er zoals bij de ingang van de Parklaan doorgangen in de middenberm bij komen, beiden naar de parkeerterreinen naast Villa Augustus. Daarmee komen er drie doorgangen met kruisend verkeer, of dat de doorstroming bevordert, is de vraag. Daarnaast zal er ooit gebouwd worden aan de overkant van de Parklaan (tussen Villa Augustus en het Stedin gebouw), dus ook van die kant af, zal er bestemmingsverkeer komen. Het wordt dan een volwaardig kruispunt.

Wij onderschrijven met u dat onderhoud aan de Oranjelaan een goede zaak is. Nieuw asfalt is blijkbaar nodig, maar laat de volgroeide bomen staan en plaats aanvullend nieuwe bomen aan linker en rechter zijde. Wij verzoeken u ook om de stoplichten aan de Oranjelaan/Parklaan te laten staan wegens de verkeersveiligheid en het voorkomen van sluipverkeer door de Wantijwijk

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 11.1. aanvullend: Ten opzichte van vroeger is de gewenste maatvoering/richtlijnen/(veiligheids-)eisen fors veranderd. Wat vroeger makkelijk kon, is nu niet meer mogelijk of ongewenst.

Zie het antwoord bij vraag 3 .In het voorstel worden toekomstige en gewenste verkeersbewegingen gefaciliteerd. In het aangepaste voorstel vervalt de meest zuidelijke doorsteek. Zie ook het antwoord bij vraag 10.3.

Zie voor de verkeersafwikkeling het antwoord bij vraag 3 en 24.

26.:

Met betrekking tot de voorgenomen aanpassingen aan de Oranjelaan, heb ik de volgende opmerkingen.

Ik constateer dat er een doorgang in de middenberm ter hoogte van de parkeerterreinen naast Villa Augustus is gepland. Daarmee komen er drie doorgangen met kruisend cq afslaand verkeer. Dat bevordert de doorstroming absoluut niet en levert alleen hinder en gevaarlijke situaties op. Het niet doorstromen van auto's levert bovendien extra hinder van geluids- en milieuoverlast.

Ook gezien de korte afstand tot de doorgang bij de Parklaan is deze doorgang ongewenst. Zeker ook met het oog op de mogelijke ontwikkelingen voor het gebied tussen Villa Augustus en het Stedin gebouw.

Dus daarom moet ook het idee om de stoplichten (Oranjelaan/Parklaan) te verwijderen van tafel. Ofheffen daarvan is ongewenst, gezien de verkeersveiligheid.

Het vervangen van de platanen op de Oranjelaan roept bij ij twijfels op. Ik zie gaarne de bestaande bomen gehandhaafd in het plan. Jonge aanplant zal zeker gedurende 10 jaar het aanzien van de Oranjelaan en dus ook de buurt aanzienlijk negatief beïnvloeden.

De Oranjelaan, ter hoogte van het traject Vlijweg-Parklaan, is breed genoeg om naast de bestaande bomen in de middenberm aan beide zijde een fietspad (twee richtingen) extra en nieuwe bomen te plaatsen. Vooral aan de wijkkant is het gewenst extra bomen te planten.

Antwoord:

Zie de antwoorden bij vraag 25.

27.

Dit schrijven stuur ik u toe naar aanleiding van de gepubliceerde conceptplannen voor de reconstructie van de Oranjelaan d.d. 7 april 2016 en de daaropvolgende informatieavond voor direct belanghebbenden d.d. 19 april 2016.

Zelf zijn wij woonachtig aan de Oranjelaan 8 en ervaren dagelijks de (toenemende) drukte van de Oranjelaan; traject Noordendijk/Prins Hendrikbrug en de hieruit volgende gevaarlijke situaties.

Op de conceptplannen zoals deze momenteel uitgewerkt zijn door de gemeente zijn een aantal punten die we graag aangepast dan wel bevestigd willen zien :

1. In de concepttekening staat geen uitrit vanaf onze eigen oprit direct op de Oranjelaan. Zoals besproken met uw medewerker tijdens de informatieavond zou dit per abuis zijn weggelaten daar de gemeente niet het voornemen heeft de oprit ontoegankelijk te maken vanaf de Oranjelaan. Hiervan zou ik graag schriftelijk bevestiging willen krijgen en het verzoek dit in de uitgewerkte detailtekeningen op te nemen (ook de plaatsing van straatverlichting/beplanting en afmetingen uitrit e.d. zou ik graag voorafgaand aan de definitieve vaststelling van de plannen inzien).

2. Gezien de toenemende drukte op de Oranjelaan, het vaak te hard rijden en de afleiding die weggebruikers ondervinden doordat het middelste baanvak op de Prins Hendrikbrug per dagdeel van rijrichting verandert, is het bijzonder gevaarlijk voor ons om op de Oranjelaan bijna stil te moeten staan om de bocht te kunnen maken om de oprit op te rijden. Een gewenste oplossing zou zijn dat de bewoners/bezoekers van Oranjelaan 6/8 een ontheffing krijgen om vanaf de kruising Oranjelaan/Parklaan al, met gepaste snelheid, het voetpad/fietspad op kunnen rijden om zo de oprit te bereiken.

3. Het weghalen van de verkeerslichten op het kruispunt Oranjelaan/Parklaan is een groot zorgpunt. Hoewel uw medewerkers onderkennen dat het doorgaande verkeersaanbod op de Oranjelaan alleen maar toe zal nemen door de lopende nieuwbouwprojecten in de buurt, is het straks dus onmogelijk om fietsend/lopend op een redelijk normale/veilige manier onze wijk te verlaten (een wijk die overigens de laatste jaren steeds meer gezinnen met jonge schoolgaande kinderen heeft). Nu fietsen veel mensen naar het stoplicht om dan op een veilig moment over te kunnen steken, straks zullen ze dus ergens tussen de doorgaande verkeersstroom een weg moeten vinden (overigens gaat dit ook gelden voor auto's die bijvoorbeeld de Parklaan in willen draaien komende vanaf beide rijrichtingen van de Oranjelaan, doorgaand verkeer verwacht daar op een 50 km weg geen stilstaand afslaand verkeer.

Het gehele reconstructieplan lijkt zoals het nu ter tafel ligt in lijn met het 'Verkeersstructuurplan Centrum 2013 2023 Binnenstad en 19 eeuwse Schil' d.d. 16 juli 2013, met dat verschil dat daarin (p. 28) sprake is van handhaving van de verkeerslichten. Nu zijn er, zoals hierboven beschreven, een aantal argumenten die handhaving alleen maar bekrachtigen (demografie van de wijk, aanbod/intensiteit van het verkeer en nieuwbouw projecten) desondanks is de gemeente voornemens te kiezen voor opheffen. Zou u inzage kunnen geven in de informatie waarover de gemeente beschikt waardoor weghalen een verantwoorde beleidskeuze zou zijn op dit punt.

4. Daarnaast had ik nog een vraag over de asfaltvervanging zoals deze nu is aangegeven (conform de informatie brochure die beschikbaar was op de informatieavond). In de brochure wordt alleen gesproken over de initiële voordelen bij de vervanging zelf, zoals afvoer van oud materiaal en CO 2 uitstoot die daarbij gemoeid zou zijn. Wat ik echter niet terug kan vinden is de impact die deze aanpak heeft op de periode na de vervanging, en dan specifiek op het aantal dB (aan de gevel) en absorptie van fijnstof, het verzoek is dan ook deze keuze nader toe te lichten bij de beantwoording van dit schrijven (Ometing t.o.v. berekende voorspellingen).

Graag verneem ik van u wat de mogelijkheden zijn en op welke punten, naar aanleiding van deze brief, aanpassingen doorgevoerd zullen/kunnen gaan worden. Mocht het niet mogelijk zijn alle genoemde zaken mee te nemen in de definitieve plannen dan verneem ik ook graag de datum dat een besluit over de plannen te verwachten is en de geldende bezwaartermijn die daarop zal volgen.

Mocht u meer informatie nodig hebben ben ik te allen tijde bereid voor een persoonlijke toelichting.

Antwoord:

1. Zie het antwoord bij vraag 1.
2. Zie het antwoord bij vraag 1 aanvullend. In de nieuwe situatie wordt voorgesteld om de wisselstrook en de rijstrook signalering te laten vervallen. Voor nu wordt voorgesteld om 24 uur per dag 7 dagen per week uit te gaan van 1 rijstrook stad in en 2 rijstroken stad uit. Op het wensenlijstje staat een nieuwe P.H.-brug met 2 x rijstroken stad in en 2 rijstroken stad uit, aangevuld met een voorsorteerstrook van voldoende lengte om linksaf te kunnen slaan naar de nieuwe wijk Stadswerven. De nieuwe brug dient aan weerszijde ook voldoende ruimte te bieden voor een 2 richtingen fietspad en voetpad. Op dit moment is

hier nog budget voor en gaan we uit van de mogelijkheden die de bestaande brug nog kan bieden.

3. Zie antwoord bij vraag 3 en bij 24
4. Bij de herprofilering van de straat horen ook nog noodzakelijke onderzoeken. Deze worden tijdens de uitwerking uitgevoerd en zullen indien noodzakelijk tot aangepast ontwerp of verhardingsmateriaal kunnen leiden.

28.

Betr. stoplicht hoek Parklaan/Oranjelaan

Nu de discussie hierover al enige tijd gaande is, willen wij voor het behoud van dit stoplicht een warm pleidooi houden. Wij wonen al 35 jaar in het "Wantijkwartier" en zijn intussen zeer overtuigd van het belang van dit stoplicht voor de verkeersveiligheid. Het verkeer van park naar Oranjelaan en v.v. is alleen maar drukker geworden en heel gevarieerd van samenstelling en snelheid. Auto's, personen- en vrachtverkeer, fietsers van allerlei soort: brom- en snorfietzen, bromscooters, electr. fietsen, van langzaam tot zeer snel.

In dit alles geeft een stoplicht toch een zekere regulatie en bij overtreding (dit gebeurt regelmatig, ook door auto's en vooral 's- avonds), is het beter vast te stellen wie de overtreding pleegt, indien dit een ongeval tot gevolg heeft. In het voorjaar en zomerseizoen is het verkeer nog intensiever (recreatie, jachthaven, zwembad) vooral met kinderen.

Bij weghalen van het stoplicht, zal het "sluipverkeer" ook zeker toenemen. Dit alles brengt ons ertoe om een duidelijke voorkeur te hebben voor het behoud van het stoplicht op de hoek van de Parklaan!

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 3 en 24.

29.

Ik deel uw visie in de plannen. Wel zie ik graag een rotonde op de kruising Oranjelaan en Parklaan. Verder akkoord.

Er is een mening toegedaan dat omwille van kinderen het veiliger zou zijn om verkeerslichten te behouden. Zelf ben ik van mening dat een situatie die uitnodigt tot goed uitkijken de kinderen meer leert over verkeersveiligheid, dan verkeerslichten. Deze laatste kunnen een gevoel van schijnveiligheid geven, in het geval er toch door rood wordt gereden. Hierdoor vallen jaarlijks nog de nodige slachtoffers.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 3 en 24.

30.

Graag geven we als bewoners u onze input aan u, als projectleider van de herinrichting Oranjelaan, zodat deze in de besluitvorming meegenomen kunnen worden.

Wij zouden het uiterst jammer vinden als de huidige bomen gekapt moeten worden. Voor dat de nieuwe bomen wat voorstellen zijn we weer jaren verder. Het streven zou in onze ogen dan ook moeten zijn om zoveel mogelijk groen te behouden en het asfalt en de fiets paden hier omheen aan te passen.

Een andere grote wens is een veilige, rustige Oranjelaan met voldoende doorstroming. In onze ogen zou dan ook het beleid van de gemeente moeten zijn om verkeer door de binnenstad / 19e eeuwse schil / binnen de N3 te weren. Dit stimuleert het gebruik van de N3 en het openbaar vervoer. De stoplichten bij de Oranjelaan/Parklaan zijn dan ook zeker nodig, er wordt hard gereden (vaak hard optrekkende motoren / auto's). Dit zal alleen maar toenemen als ze "lekker door kunnen scheuren" tot aan de brug en bovendien zal het met de fiets dan al helemaal niet meer lukken om over te steken. De stoplichten verminderen ook het sluipverkeer door onze wijk. Helaas zien we steeds meer sluipverkeer dat vanaf de Noordendijk via Baden-Powellaan, Vijverweg en Parklaan

de Oranjelaan op rijdt. Met het verwijderen van het stoplicht wordt deze route alleen nog maar drukker, iets waar onze straten niet op berekend zijn. Buiten de ongewenste effecten op onze buurt leidt dit mogelijk tot een financiële tegenvaller voor de gemeente wegens nieuw onderhoud.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 11.1 voor wat betreft de bomen.

Zie het antwoord bij vraag 24 voor de doorstroming en het sluipverkeer en 9.2.

31. Vraag:

Hierbij onze reactie op de gepresenteerde plannen betreffende de reconstructie van de Oranjelaan tussen Noordendijk en Prins Hendrikbrug.

We hebben wat zorgen/aandachtspunten die we graag onder uw aandacht willen brengen, waarvan we hopen dat deze meegenomen worden in de verdere planvorming.

Allereerst maken we ons grote zorgen over het verdwijnen van de verkeerslichten op de kruising Parklaan/Oranjelaan. Als ouders van een gezin met jonge kinderen zijn we blij dat onze kinderen met behulp van de verkeerslichten veilig de enorm brede weg over kunnen steken. Dit stuk Oranjelaan is beslist ook een stuk weg waar vaak hard gereden wordt in beide richtingen. Deze drukte zal alleen maar intensiever worden door verdere ontwikkeling van de Stadswerven en aanleg van een nieuw appartementencomplex aan het Wantij. Enige observatie leert dat wanneer de verkeerslichten op groen staan, de brede Oranjelaan een echte racebaan is.

In onze buurt rondom het Wantijpark waar nu nog relatief nog veel oudere mensen wonen, is duidelijk een trend te zien van verjonging, vaak gezinnen met kinderen, waardoor de aanwezigheid van verkeerslichten in de toekomst alleen maar belangrijker wordt.

Aangezien aan de oostkant van de Oranjelaan geen dubbel fietspad zal komen, is het bovendien niet mogelijk om de kinderen op een andere plaats (kruispunt Noordendijk) over te laten steken. Ook is het zo dat wanneer de Prins Hendrikbrug open staat (zomers zeer regelmatig), er een situatie ontstaat waarbij overstekende fietsers en/of auto's gehinderd worden door zich achter elkaar aansluitende auto's die wachten voor de brug. Wordt dat slalommen tussen de auto's voor het overstekende verkeer?

Verder is het jammer dat de bomen die inmiddels enige omvang hebben gekregen, nu vervangen moeten worden door jonge aanplant. Ook hier geldt, boompje groot, plantertje dood. We willen u vragen te kijken naar de mogelijkheid waarbij nieuwe boomplant aangelegd wordt en de bestaande bomen in een latere fase indien nodig kunnen verdwijnen.

Antwoord:

Zie het antwoord bij vraag 9.2.

Zie het antwoord bij vraag 1.

Zie het antwoord bij vraag 11.1.