

Nota van zienswijzen

Reconstructie Oranjelaan fase 2 n.a.v. filmpje Oranjelaan en inloopavond 26 oktober 2016

Inleiding

Deze nota is tot stand gekomen naar aanleiding van onze oproep tot reacties op het ontwerp van de tweede fase renovatie Oranjelaan. Onderhoud aan wegen, groen, riolering en onderhoud aan kabels en leidingen van diverse beheerders liggen ten grondslag aan dit deelproject van het grotere Merwedestraat-Oranjelaanproject. Het is onze ambitie om de fietsroute van en naar het centrum vanaf de oostzijde van de stad te verbeteren. Doorstroming, betere oversteekbaarheid, minder verkeerslichten zijn tevens belangrijke doelen die we met het nieuwe ontwerp nastreven. Als laatste is de uitstraling van de weg op de ontwikkelingen aan de randen van de weg aan een dringende verbetering toe. Stadwerven nieuwbouw en het gedeelte nabij het Energiehuis en Villa Augustus, de woningen op het voormalige HTS terrein verdienen een betere en mooiere ontsluiting en omgeving. Ook vormt de ontsluiting van Energiehuis en het omliggende gebied op de Noordendijk een toekomstig knelpunt als er niet op tijd een oplossing voor gevonden wordt. We hebben geprobeerd alle aspecten in het ontwerp mee te nemen.

Zienswijzen

We hebben zienswijze gevraagd van omwonenden op het ontwerp en hebben nadrukkelijk gevraagd een mening over het project te geven. We hebben meer dan 50 persoonlijke schriftelijke zienswijzen binnen gekregen die we in deze nota hebben beantwoord. We hebben daarvoor alle vragen en opmerkingen per categorie samengevat om het stuk goed leesbaar te maken. Uiteraard is de persoonlijke zienswijze geanonimiseerd. Dat wil zeggen dat we alle namen in de nota hebben weggelaten.

Mede dank zij de inbreng van de omwonenden hebben we het ontwerp op alle aspecten nog eens goed tegen het licht gehouden en waar nodig aangepast. De nota wordt eind maart openbaar gemaakt en aan de raad aangeboden tegelijk met de ontwerptekening.

Alle indieners krijgen de nota persoonlijk digitaal toegestuurd. Als er geen e-mail adres aangegeven is zorgen we voor een papieren verzending.

Leeswijzer

Alle positieve reacties hebben we puntsgewijs samengevat in de eerste paragraaf. Per onderdeel / ontwerp zijn de vragen gebundeld gevolgd door het antwoord. We hebben geprobeerd de vragen zo volledig en tegelijk zo goed mogelijk samen te vatten.

Positieve reacties

- Mooi ontwerp. Erg blij met 1 rijbaan en ventweg voor de fietsers.
- Tevreden over toename groen
- Prima plan. Creatieve oplossing die vanuit allerlei optiek beter lijkt – belangrijk dat verkeerslichten vervallen bij kruising Stooplaan-Oranjelaan-Bankstraat. Nu veel onnodige opstopping en overlast op Bankstraat en Stooplaan terwijl Oranjelaan vaak rustig is.
- Goede keuze om fietsers en doorgaand verkeer te scheiden.
- Positief: rotonde Oranjelaan/Stooplaan.
- Meer groen rondom Oranjepark.
- Verhoogde veiligheid verplaatsing parkeervakken Oranjepark.
- Prima plan: veiliger voor fietsers, vooral kinderen. Geen racebaan meer.
- Misschien parkeerprobleem deels opgelost.
- Minder geluidsoverlast (en stank?)
- Mooier groen

- Het is een mooi ontwerp; hele verbetering met de rijbanen in het midden, gescheiden fietspad/parkeren. Veel groen; graag bomen in de middenberm handhaven.
- Fijn dat het weer mogelijk wordt om vanaf het Sumatraplein linksaf de Stooplaan in te kunnen!
- Ben zeer blij met het nieuwe ontwerp: meer groen en betere mogelijkheid tot handhaving
- Allereerst spreek ik min waardering uit voor het huidige ontwerp, hoewel ik daar wel enige kanttekeningen bij heb.
Ik en mijn medebewoners van de Oranjelaan zijn blij te zien dat het aantal rijbanen teruggebracht wordt naar een (1) rijbaan per kant. Ook de ventwegen aan beide zijden van de Oranjelaan zien er in eerste instantie goed uit.
- Allereerst wil ik mijn complimenten geven voor het ontwerp van de tweede fase. Het ziet er erg mooi veelbelovend uit. Ik weet zeker dat het de buurt goed zal doen.

Kruispunt Stooplaan-Bankastraat-Oranjelaan

1. Waarom wordt er niet gekozen voor een rotonde Oranjelaan/Noordendijk?

Antwoord:

Uit de simulatie met in de toekomst verwachte verkeersintensiteiten is gebleken dat een rotonde niet voldoet aan de doorstromingseis. Er zou teveel opstopping ontstaan tijdens de spitsuren en dat is niet acceptabel.

2. Krijgt de Bankastraat een fysieke uitritconstructie?

Antwoord:

Ja, Zowel de Bankastraat als ook de Stooplaan krijgen inritconstructies die op maat worden gemaakt om vlot in en uit de zijstraten te kunnen rijden.

3. Krijgen de diverse zijwegen aan de ventwegen fysieke uitritconstructies?

Antwoord:

Neen, het betreft in dat geval wegen van gelijke orde, waar 30 km per uur geldt. Bestuurders van rechts hebben voorrang.

4. Krijgt het Sumatraplein een rotonde?

Antwoord:

Nee. Het Sumatraplein wordt voorzien van verkeerslichten. Uit de simulatie met in de toekomst verwachte verkeersintensiteiten is gebleken dat een rotonde niet voldoet aan de doorstromingseis. Er zou teveel opstopping ontstaan tijdens de spitsuren en dat is niet acceptabel.

5. De plannen voorzien in het verwijderen van zebrapaden. Voorkomen dient te worden dat er voor de voetganger zoveel hinder bij het oversteken ontstaat dat hij de straat als een barrière ervaart. Naarmate de auto's op de over te steken rijbaan sneller rijden wordt het voor de oversteker moeilijker om de snelheid van het naderende verkeer in te schatten. Men is naar mate de rijsnelheid hoger ligt eerder geneigd om hiaten in de verkeersstroom die theoretisch voldoende zijn om over te steken veiligheidshalve niet te benutten. Door een verkeersmodel berekende hiaten in de verkeersstroom geven geen volledig beeld van de door de voetganger ervaren oversteekbaarheid. Als de wachttijd anderzijds als te lang wordt ervaren dan neemt bij sommigen de bereidheid om onverantwoorde risico's bij het oversteken te nemen toe.

De zebrapaden worden vervangen door kanalisatiestreven. Deze kunnen bij sommige overstekers ten onrechte de suggestie van voorrang wekken. Voor naderende bestuurders zijn ze slecht zichtbaar. Ze bieden vooral schijnveiligheid.

Worden de voetgangersoversteekplaatsen Oranjelaan t.h.v. Bankastraat/Stooplaan voorzien van zebrapaden en verkeerslichten?

Antwoord :

Het antwoord bestaat uit twee delen.

- a. Beleidsmatig worden er in een geen zebrapaden meer toegepast in een hoofdweg. Deze bieden schijnveiligheid.
- b. In geval van de Stoopweg Bankastraat maken we een uitzondering. Door de andere vormgeving wordt de oversteek veel korter dan voorheen. Nu nog 2x 3,5 meter met een brede middenberm, ten opzichte van voorheen ca. 8 meter (2 rijstroken + fietsstrook) tot ca 14 meter (4 rijstroken en 1 fietsstrook). Er komen wel zebrapaden maar geen verkeerslichten aan weerszijde van het verkeersplein.

- 6. In een enige jaren geleden door Grontmij verricht onderzoek naar de aanrijroute voor een eventuele parkeergarage aan het Steegoversloot werd verondersteld dat in 50km straten bij een verkeersintensiteit tussen de 5.000 en 7.500 mvt/etm het omslagpunt ligt waarboven de oversteekhinder zo groot wordt dat men de straat als een barrière ervaart. Dit omslagpunt wordt verhoogd door effectieve oversteekvoorzieningen als zebrapaden.**

Antwoord:

Het betreft in dat geval tweerichtingsverkeer met een bredere straat. Zie ook antwoord bij vraag 5

- 7. De winkels op het Vogelplein trekken veel klanten ten westen van de Oranjelaan. Voor onze bewoners liggen de winkels op loopafstand. De looproute gaat via het zebrapad op de Oranjelaan. Door de hoge verkeersintensiteit wordt er nauwelijks buiten het zebrapad overgestoken. Vrijwel niemand durft het voetgangerslicht te negeren. Door de voorgestelde verwijdering van de stoplichten neemt de rijsnelheid op het wegvak Noordendijk – Sumatraplein toe. Theoretisch bruikbare hiaten in de verkeersstromen worden door overstekers minder snel benut. De verkeersintensiteit zal, naar wordt verwacht, verder toenemen. Zonder effectieve voorzieningen zal de Oranjelaan als een nauwelijks te nemen barrière worden ervaren. Ondanks de gereduceerde oversteekafstand is er bij de bewoners geen vertrouwen dat het na het verwijderen van het zebrapad nog mogelijk is om de Oranjelaan veilig over te steken. Zodra men zich voelt afgesneden van de voorzieningen op het Vogelplein bestaat er een reële kans dat de bewoners hun koopgedrag aanpassen. Door het ondermijnen van de economische basis va de winkels op het Vogelplein wordt de leefbaarheid van de buurt aangetast.**

Een aanvaardbare combinatie van oversteekbaarheid en doorstroming wordt bereikt met een combinatie van een zebrapad en een handbediend stoplicht zoals bij de supermarkten aan de Merwedestraat. Om de nadelige invloed op de doorstroming te beperken kan de wachttijd voor overstekers worden aangepast aan het verwachte verkeersaanbod. Naar mate de Oranjelaan drukker is zijn de overstekers meer bereid om een langere wachttijd te accepteren voor een veilige oversteek. Een wachttijdvoorspeller zoals nu geplaatst voor de fietsers verhoogd de acceptatie van een lange wachttijd.

De Bankastraat-Stooplaan is een drukke fietsroute. De op voorgenoemde wijze geregelde oversteekvoorziening is, net als op de Merwedestraat, wellicht ook geschikt voor de talrijke overstekende fietsers.

Antwoord:

De oversteeklengte wordt veel korter dan nu het geval is. In de middenberm komt er een ruime plek om te wachten tot er gelegenheid is om de tweede rijbaan over te steken. Dit kruispunt wordt veel minder druk belast met autoverkeer dan de voorbeelden die we in Hilversum hebben gezien. De ervaring daar leert dat er maar op enkele heel drukke punten een ondersteunend voetgangers of fietslicht nodig hebben. We nemen de suggestie evenwel heel serieus en studeren de komende tijd nog of we de ondersteunende verkeerslichten toch zullen toepassen. Voor zebrapaden zie antwoord bij vraag 5.

8. In de nieuwe situatie moet verkeer vanaf bv Oranjepark-Toulonselaan van 2 naar 1 rijstrook gaan op de doorgaande rijbaan. Alhoewel de verkeerslichten op het Sumatraplein ruimere tussenpozen zullen krijgen verwacht ik in de drukke periodes dat deze tussenpozen niet lang genoeg zullen zijn om ruimte voor overstreken bij de Stooplaan/Bankastraat te creëren. Plus kans op filevorming.

Antwoord:

Uit het verkeerssimulatie blijkt dat dat niet het geval is. In de spits is er nog steeds voldoende ruimte om veilig te kunnen oversteken en dat een voetganger of fietser niet heel lang hoeft te wachten om dit te kunnen doen.

9. Kan er vanwege het onveilige oversteken voor fietsers en voetgangers een volwaardige rotonde komen?

Antwoord:

Neen, uit het verkeerssimulatie is gebleken dat een rotonde niet voldoet aan de doorstromingseis. Er zou teveel opstopping ontstaan tijdens de spitsuren en dat is niet acceptabel. We hebben gekozen voor een verkeerspleintje dat zowel de doorstroming garandeert alsook de oversteeklengte van voetgangers en fietsers veel korter maakt dan nu het geval is. De veiligheid ten opzichte van de situatie vandaag wordt daarmee fors vergroot. De fietsers en de voetgangers die of de Bankastraat of de Stooplaan kruisen hebben ook voorrang via de zogenaamde uitritconstructie op alle bestuurders de betreffende straat in of uit gaan. Fietsers hoeven maar 3,5 m rijbaan per keer over te steken en krijgen ruime opstelbaarheid in de middenberm om te wachten voor de volgende rijbaan.

10. De vormgeving van de voorgestelde rotonde en de voorrangsregels wijken af van reguliere rotondes, dus ook van de 2 rotondes in de Bankastraat. Gaat dat niet leiden tot verwarring, aarzelingen, minder doorstroming en een grotere kans op ongelukken? Zijn dit soort, meer psychologische aspecten meegenomen in de modelberekeningen over de doorstroming vergeleken met standaardrotondes?

Antwoord:

We verwachten dat na een korte gewenningsperiode de mensen weten hoe je op dit punt moet handelen. Bij twijfel zal men juist heel voorzichtig doen en dat vergroot in wezen de veiligheid. Doordat je in schijnbaar onveilige situaties veel beter oplet is de kans op ongelukken veel minder en als ze optreden is er meestal maar weinig schade. Geen enkele verkeersoplossing biedt 100 % veiligheid, ook deze niet. Het blijft altijd opletten en goed op het verkeer anticiperen. De afgelopen jaren zijn er in het land op meerdere plekken zgn voorrangspleintjes gemaakt. In die zin is het niet compleet nieuw. In Hilversum liggen ze inmiddels al sinds 2010. Hier zijn de bewoners tevreden met het resultaat.

11. De voorgestelde rotonde is primair gericht op de doorstroming op de Oranjelaan van het autoverkeer. De oversteek van Stooplaan naar de Bankastraat en retour, komt er zeer bekaaid af. Zijn er tellingen gedaan naar het gebruik door fietsers en voetgangers van deze kruising en zo ja zijn die gegevens verwerkt in de gehanteerde verkeersmodellen?

Er gaan veel scholieren met de fiets van de Oranjelaan naar de Bankastraat naar de school op het Halmaheiraplein en ook vanuit de Bankastrastaat gaan er scholieren naar de school op de hoek Groenedijk/Stooplaan/Hallincqlaan en verder naar bijvoorbeeld school Vest aan de Blekersdijk. Ook is de route Bankastraat/Stooplaan een van de routes richting stad, m.n. voor fietsers.

Antwoord:

De tellingen die zijn uitgevoerd zijn gebruikt bij het verkeersmodel dat ten grondslag ligt aan het ontwerp van het verkeersplein. Voor de voetgangers en fietsers is er een inschatting gemaakt naar het aantal dat in 2030 van dit kruispunt gebruik zal gaan maken.

12. Kan de zebra worden behouden voor blinden en slechtzienden? D.m.v. de tikker wordt daar overgestoken.

Antwoord:

We leggen een zebrapad aan weerszijden van het verkeersplein aan. Er komt geen "tikker" want er komen geen verkeerslichten is nu de gedachte.

13. Komt er een opstelplaats tussen de Stooplaan en de Bankastraat?

Antwoord:

Ja, het verkeersplein biedt plaats voor enkel auto's die linksaf willen slaan naar Bankastraat of naar de Stooplaan en biedt in die zin ook opstelruimte voor recht doorgaand autoverkeer. Een grote vrachtwagen kan tijdelijk even een andere rijstrook blokkeren. Voor de fietsers en voetgangers komt voldoende ruimte op de middenberm om te wachten totdat ze de tweede rijbaan kunnen oversteken.

Oversteek Stooplaan-Bankastraat-Oranjelaan + VRI

14. Kunnen aan beide kanten fiets- en voetgangers lichten geplaatst worden?

Antwoord:

Neen er zijn geen lichten voorzien, zie antwoord op vraag 7

15. Kan er een kleine rotonde voor voetgangers en fietsers geplaatst worden?

Antwoord:

Neen, we hebben een zorgvuldig ontwerpproces doorlopen en hebben mede naar aanleiding van de ervaringen in de gemeente Hilversum, waar kleine verkeerspleinen op de hele drukke rondweg rond de stad zijn toegepast, gekozen voor het verkeersplein zoals dat nu op tekening staat.

Snelheid

16. Kunnen aan beide kanten flitspalen geplaatst worden?

Antwoord:

Omdat je niet kunt inhalen, er passen geen twee auto's naast elkaar, is de snelheid van de langzaamste verkeersdeelnemer bepalend voor de snelheid op de hoofdrijbaan. In de huidige situatie kun je als er een langzaam iemand voor je rijdt,

wel inhalen en dat levert overdag veel snelheidsovertredingen op. Nabij het verkeersplein wordt de rijbaan versmald en er komt een flauwe bocht om de te hoge snelheid bij weinig drukte verder af te remmen. Het ontwerp voldoet om de verkeersnelheid te laten dalen ten opzichte van vandaag. Een flitspaal zal zeker preventief werken zo geven diverse mensen aan. In overleg met politie willen we nog bezien of een flitspaal straks nodig is.

Beleidsmatig zijn, volgens de standaardrichtlijnen van de politie, flitspalen in de nieuwe situatie niet meer mogelijk. Handhaving, ook nu, is zeker gewenst om ongewenste situaties te voorkomen. Hard rijden, als het niet druk is, lijkt en is in veel gevallen heel gevaarlijk en ongewenst. Maar het is helaas met geen enkel verkeersontwerp te voorkomen dat idioten en dwazen zich niet aan de maximum snelheid houden. Met nieuwe technieken wordt het voor de politie in de loop van 2017 sowieso mogelijk inzicht te hebben in de gereden snelheden (dezelfde bronnen als waarmee file informatie op googlemaps en in autonavigatiesystemen wordt getoond). Indien blijkt dat er veelvuldig overtreding plaatsvinden kan het verkeershandhavingsteam hierop gericht ingezet worden.

17. Kan er een extra flitspaal komen tussen Sumatraplein en Bankastraat

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 16.

18. Kan er worden gezorgd dat er handhaving op de maximum snelheid wordt gedaan? Verzoek is om dit NU al in te stellen, niet pas in 2018.

Antwoord:

Deze vraag zal worden doorgespeeld naar de Politie, maar komt regelmatig aan de orde in het overleg met de politie. Handhaving wordt in overleg ingesteld als de prioriteiten bij de politie dat toelaten. Zie ook het laatste deel van antwoord 16.

19. Blijft de flitspaal die nu bij de verkeerslichten staat daar staan, ook na de verbouwing? Misschien kan de flitser zelfs iets verplaats worden naar halverwege Oranjelaan. Ook zouden eventuele matrixbordjes die de snelheid meten van het verkeer al een vertragende werking hebben op het te hard rijdende verkeer.

Antwoord:

Wij streven naar handhaving van de flitspalen. Zie ook antwoord bij vraag 16

20. Kan de snelheid bij de parallelbaan terug naar 15km/u of woonerf? Er wonen daar veel kinderen.

Antwoord:

We richten de hoofdrijbaan in voor 50 km/uur de ventweg of parallelbaan voor 30 km/uur. Naast ontsluiting van een aantal panden en woonwijkdelen is het ook een doorgaande hoofdfietsroute. Een erf past niet bij deze functie.

Doorstroming

- 1. De rijbaan van de Stooplaan wordt tussen nr. 26 en de Oranjelaan versmald tot 6,45 meter. Men richt zich hierbij op de maatvoering van het wegvak tussen nr. 2 en nr. 26. In het kader van het verkeersplan Schil geldt voor de Stooplaan een streefbreedte van 5,9 meter. Een degelijke versmalling zal steeds met werkzaamheden worden gecombineerd. Een voorbeeld van dergelijk "werk met werk maken" is de versmalling van de Singel tussen de Sint Jorisweg en de Hallincqlaan. Er zijn, voor zover ons bekend, in de komende jaren geen andere werkzaamheden in de Stooplaan te verwachten. De Stooplaan is i.v.m. de funderingen ongeschikt voor bijna alle fysieke snelheidsremmers op de rijbaan. Versmalling van de rijbaan tot 5,9 meter brengt trillingvrije**

snelheidsvermindering. Als deze kans niet wordt benut dan blijven de snelheidsproblemen in de Stooplaan geruime tijd voortduren. De Stooplaan is onderdeel van de sluiproute via de Hallincqiaan en de Singel. Bij een versmalling tot 5,9 meter wordt aangesloten op de rijbaanbreedte van het merendeel van de Hallincqiaan. Over ten hoogste 4 jaar zal bij herbestrating de Hallincqiaan over de gehele lengte tot de streefbreedte worden versmald. Vanaf het kruispunt Sint Jorisweg/Singel kan over enkele jaren via de Hallincqiaan en de Stooplaan een route worden gerealiseerd die door zijn merendeels smalle profiel minder aantrekkelijk voor sluijverkeer en dus veiliger is. Bij een versmalling tot 5,9 meter is er bij nr. 26 een overgang naar een bredere rijbaan. De constructie die bij Hallincqiaan 19 voor een dergelijke overgang is gebruikt is ook geschikt voor de Stooplaan. De Hallincqiaan bewijst al 50 jaar dat op hetzelfde wegvak verschillende rijbaanbreedtes probleemloos kunnen functioneren. Op de kaart staan aan weerszijden van de versmalde rijbaan strookjes geprojecteerd. Door fietsers worden deze strookjes als fietsstroken ervaren. Slechts weinig fietsers wagen zich buiten de strookjes. Ze doen het snelheidsremmende effect van de smalle rijbaan in belangrijke mate teniet. Ze zijn op een goed ingerichte 30 km straat overbodig.

Antwoord:

De inritten naar de zijstraten worden vormgegeven in overeenstemming met het plan dat is gemaakt voor die desbetreffende wijk of stadsdeel. Bij de detaillering houden we daar rekening mee in dit geval.

21. Graag drempel bij Stooplaan 23 aanpassen (auto's wijken nu uit om deze hobbel niet te nemen met gevaar voor fietsers)

Antwoord:

Deze wens wordt doorgegeven aan de gebiedsmanager die belast is met de implementatie van het Verkeer Structuurplan Centrum, waar deze maatregel deel van uit maakt.

22. Kan er iets worden gedaan aan het lange wachten voor fietsers op de kruising Oranjelaan/Bankastraat?

Antwoord:

Door het aanpassen van de kruising met behulp van een verkeersplein verwachten we dat de wachttijden zullen afnemen en dat fietsers oversteken zodra dat kan en niet dat ze hoeven te wachten voor een rood verkeerslicht.

23. Kan de rij-richting van de Van Slingelandtlaan worden omgedraaid? Het uitrijden van deze straat is nu al lastig. Door het uitrijden van de straat op de Groenendijk te maken wordt het eenvoudiger. Bovendien wordt dit een uitrit van rechts waardoor het verkeer in 30-km zone wordt geremd. Het verkeer uit de Van Slingelandtlaan kan dan via de Stooplaan of Noordendijk op de Oranjelaan invoegen.

Antwoord:

Wordt gezien in de volgende fase van het ontwerpproces. In de voorgestelde ontwerp sluit de Van Slingelandtlaan ook aan op de nieuwe parallelweg die in de op een 30 km zone ligt.

24. Kan er na 6 maanden een snelheidsmeting worden gedaan op verschillende tijdstippen?

Antwoord:

We zullen het eerste jaar na aanleg het hele project nog regelmatig bekijken, waarbij snelheid een belangrijk aandachtspunt is.

25. Kan de versmalling van het trottoir achterwege blijven?

Antwoord:

Om ventwegen toe te passen met afscheidingen daartussen hebben we ruimte van het trottoir nodig.

26.Hoe voorkom je dat doorgaande verkeer / auto's alsnog over de ventweg gaan rijden?

Antwoord:

Door de ventweg als 30 km/uur straat in te richten zodat die niet uitnodigt om te gebruiken. Helemaal voorkomen is niet mogelijk.

27.Wordt het hardrijden en daarmee allerlei (geluids)overlast beperkt door de ene rijbaan?

Antwoord:

Door de rijbaan versmalling zal er (zeker op drukke momenten) veel minder hard gereden worden. Dat veroorzaakt dus ook weer minder geluid. Overlast en met name ergernis voorkomen we daarmee echter niet helemaal. Die ene auto, scooter of motor die toch meent heel hard te moeten optrekken met veel lawaai kunnen we niet voorkomen. En juist daar erger je je het meeste aan.

28.Door de enige uitgang van de parallelweg ter hoogte van nummer 89/91 en tijdens spitsuur zal een congestie van verkeer ontstaan door de beperkte afrijmogelijkheid. Kunnen er meerdere uitgangen gemaakt worden? bijvoorbeeld bij Slingelandtlaan of langs Oranjelaan.

Antwoord:

Neen, dat is niet de bedoeling. Zie ook de vraag en antwoord bij nr 26. De capaciteit van telkens één uitgang aan het einde van de parallelweg is voldoende voor de afwikkeling van het bestemmingsverkeer. Het totale ontwerp van de inrichting van de Oranjelaan is zo ontworpen dat tijdens normale verkeerssituaties er geen congestie op deze route ontstaat tijdens de ochtend en avondspits. Dit blijkt ook uit de verkeerssimulatie met de verwachte verkeersintensiteiten in 2030.

29.Vraag van bewoner Oranjelaan 113: door werkzaamheden aan de riolering staan momenteel al files voor ons huis. Hoe wordt voorkomen dat extreme file vorming ontstaat op 1-baansweg vs. 2-baansweg?

Antwoord:

Uit het verkeersmodel is gebleken dat die situatie zich niet voordoet. Alleen in extreme situaties zou nog een file kunnen ontstaan. De verwerkingscapaciteit van de kruispunten spelen hier de grootste rol en niet de capaciteit van de tussen liggende wegvakken.

30.Levert het aanleggen van een ventweg (met uitvoegmogelijkheid naar de Oranjelaan) waar ook alle verkeer uit de van Slingelandtlaan langs moet (als er een spits is) mogelijk extra vertraging op bij het verkeersplein?

Antwoord:

Het verkeer op de parallelweg moet voorrang verlenen aan het verkeer op de hoofdrijbaan bij het invoegen. Dit heeft geen invloed op de afwikkelcapaciteit van het verkeersplein. Bij het uitvoegen van de hoofdrijbaan naar de parallelweg dient het uitvoegende verkeer rekening te houden met het fietsverkeer (van rechts). Dit geldt ook bij het afslaan naar bv de Stooplaan. Er is door de gekozen maatvoering voldoende ruimte om dit veilig te doen. Als meerdere voertuigen dit gelijktijdig, direct na elkaar doen ontstaat er tijdelijk iets vertraging op de hoofdrijbaan.

31. Tijdens de aanleg van de stadsverwarming stond tijdens elke spits het verkeer vast op de versmalde -2x1-baans- Oranjelaan. En dat was mét een omleidingsroute. Hoe denkt u het verkeersaanbod zodanig te verminderen dat dit niet ook in de voorgestelde eindsituatie zal gebeuren?

Antwoord:

Tijdens deze periode was er ook voor gekozen om op de kruising Oranjelaan-Bankastraat een tijdelijke rotonde aan te leggen. Dit was in de ontwerpogave een van de uitgangspunten. Bij nader inzien bleek deze vormgeving niet voldoende doorstroming te bieden. We hebben nu bewust gekozen voor een voorrangsp plein op deze plek dat wel voldoende doorstroomcapaciteit biedt op de hoofdroute. Nadeel is wel dat de fietsers op de fietsroute Bankastraat-Stooplaan niet in de voorrang over kunnen steken.

32. Is de groene haag op de Oranjelaan bewust doorgetrokken tot de weg van de Groenendijk? Hierdoor wordt afslaand verkeer vanaf de Oranjelaan richting de Groenendijk ernstig belemmerd.

Antwoord:

Ja, om zowel de doorstroming op de Oranjelaan te bevorderen, als de overzichtelijkheid van dit punt te waarborgen is afslaan hier niet meer mogelijk. Autoverkeer naar de Groenendijk heeft meerdere alternatieve mogelijkheden, nl. via de Stooplaan, of via de parallelweg.

Parkeren

33. No 49 wil geen parkeerplaatsen voor de deur zoals deze nu zijn ingetekend. Voorkeur gaat uit naar wel kunnen laden en lossen, dit mag nu officieel niet.

Antwoord:

Haaks parkeren langs een hoofdroute waar 50km gereden mag worden willen we vanuit veiligheid zo veel mogelijk voorkomen. Haaks parkeren hoort volgens de huidige richtlijnen eigenlijk alleen toegepast te worden in verblijfsgebieden (30 km zones of erven). Door de herinrichting van dit deel van het Oranjepark ontstaat de mogelijkheid de nu aanwezige (haakse) parkeerplaatsen te laten vervallen en deze aan de noordzijde te compenseren als langsparkerplaatsen. Omdat gebleken is dat bij de uitnodiging van de Oranjelaan bij veel bewoners niet duidelijk was dat dit ook het Oranjepark betrof wordt is er op 8 februari 2017 nog een extra informatiemoment georganiseerd. Algemeen werd het haaksparkeren in het Oranjepark gewaardeerd en vervalt dat dus niet. (Zie verslag inloopavond 8 februari 2017)

34. Gaan de haakse parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Oranjelaan verdwijnen?

Antwoord:

Ja zie antwoord bij vraag 33.

35. De onderbreking van de reeks parkeervakken aan de oostkant van de Oranjelaan (t.h.v. het Javapad) is niet nodig. Er is eerder behoefte aan meer parkeervakken dan aan een onderbreking "omdat het anders zo'n lange rij auto's wordt".

Antwoord:

In de volgende fase wordt het parkeren verder uitgedetailleerd. We willen echter zoveel als mogelijk bestaande parkeerplaatsen in het ontwerp terug laten komen om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat.

36. Invoeren vergunning parkeren en kort betaald parkeren.

Antwoord:

Parkeren is in de hele buurt een probleem nu er betaald parkeren is ingevoerd bij het Energiehuis. Oranjelaan westzijde wordt nu al veel gebruikt om daar gratis te staan. Als de ventweg er eenmaal is verwacht een aantal mensen nog grotere problemen. Ook mede gezien de toegenomen automobiliteit cq auto bezit. Diverse mensen willen daarom nu een parkeervergunning. Met de wijk is afgesproken het parkeren in 2018 te evalueren en te bezien of er een meerderheid van mensen voor vergunning parkeren is. Bij de laatste peiling in 2016 waren er onvoldoende voorstellers voor vergunning parkeren.

37. Ter hoogte van de Javastraat parkeerplaatsen maken, NIET betaald.

Antwoord:

In de volgende fase wordt het parkeren verder uitgedetailleerd. We willen echter zoveel als mogelijk bestaande parkeerplaatsen in het ontwerp terug laten komen om te voorkomen dat er meer parkeeroverlast ontstaat. Betaald parkeren wordt bezien in relatie tot vergunning parkeren in 2018.

38. Er ontstaat tijdelijk een parkeerprobleem bij de herinrichting van de ventweg/parkeervakken/stoep. Toen 2,5 jaar terug het warmtenet werd aangelegd mochten wij (Oranjelaan 19) tijdelijk gebruik maken van het terrein van Talimari, in de 'kuil' achter de Oranjelaan. Kan dit nu ook?

Antwoord:

Tijdens de aanleg van de straat zal het aantal parkeerplaatsen afnemen. Er wordt dan bekeken hoe we tijdens de aanlegfase zoveel als nodig, én mogelijk, parkeerplaatsen elders in de buurt kunnen maken.

39. Betaald parkeren invoeren voor Gevaertsweg, Noordhoveweg, Oranjelaan en Groenedijk?

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 36

40. Hopelijk krijgt de Noordhoveweg niet nog meer parkeerders te verwerken. Het is nu al onmogelijk om in eigen straat te parkeren. Er staan veel te veel langparkeerders en wanparkeerders. Graag betaald parkeren en parkeervergunningen voor bestemmingsverkeer.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 36

41. Bewoner Gevaertsweg 4: rijrichting omdraaien is een slecht idee. De parkeerdruk is al hoog, dan wordt het nog lastiger om een parkeerplek te vinden.

Antwoord:

Indien alle bewoners dit willen is dit mogelijk. Echter in het ontwerp is hier juist de uitvoeger van de hoofdrijbaan naar de parallelweg gedacht (hiervoor kan ook de bushalte nog gebruikt worden). Invoegen naar de hoofdrijbaan is hier niet gewenst. Vandaar het voorstel om het éénrichtingsverkeer om te draaien. Het bijbehorende verkeersbesluit is nog een aparte procedure die los van het ontwerp wordt gevoerd.-

42. Twee parkeerplaatsen ter hoogte van Oranjelaan 87 en 89 zijn niet gewenst wegens de aanwezigheid van reeds aanwezige op- en afritten en parkeergelegenheid bij de woningen. Dit gaat overlast geven.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 37

43. Bewoner Oranjelaan 109: Gezien het beperkt aantal beschikbare parkeerplaatsen willen wij ook, evenals onze burens, een toegang voor een oprijlaan. Met optie voor laadpositie. Welke procedure kan NU nog gestart worden zodat gedurende/tijdens de reconstructie dit ook kan worden uitgevoerd.

Antwoord:

In het verleden is dit vanwege veiligheid geweigerd. Met de nieuwe vormgeving is dit gewijzigd en kan er parkeren op eigen terrein via een inrit op de parallelweg mogelijk worden gemaakt. Indien er sprake is van parkeren in de zijtuin, of als de voortuin breder is dan 10 meter wordt voldaan aan een van de eisen. Het gaat wel ten koste van één of meerdere openbare parkeerplaatsen. De procedure voor het aanvragen van een zogenaamde uitwegvergunning is te vinden op de site van de gemeente.

44. Een belangrijk element van het plan vormt de aanleg van parallelwegen. Het succes hiervan staat voor mij echter nog niet vast. In het op de inloopbijeenkomst uitgereikte informatieblad wordt gesteld dat op deze wegen bestemmingsverkeer zich zal mengen met fietsverkeer, hetgeen mij inderdaad veilig en dus wenselijk lijkt. Echter, tijdens de inloopbijeenkomst werd door uw collega's gesteld dat de parallelwegen (hier ook ventwegen genoemd) ook gebruikt mogen worden door niet-bestemmingsverkeer. Indien dit laatste inderdaad het geval zal zijn, dan dient het (gebrek aan) succes c.q. de verkeersveiligheid van deze parallelwegen niet losgezien te worden van de parkeerproblematiek in deze omgeving.

Door de afwezigheid van parkeerregulering trekt het aan de Oranjelaan grenzende deel van de Noordflank zeer veel parkerende automobilisten aan. Met name de driehoek begrensd door Oranjelaan, Groenedijk en Stooplaan heeft een grote aanzuigende werking op automobilisten die wonen, werken of uitgaan in aangrenzende gebieden mét parkeerregulering, of verder met de trein reizen, maar bijvoorbeeld ook op marktkooplui en andere berijders van grote bestelbussen of kleine vrachtwagens. Al dit 'parkeerplaats-zoekend en -verlatend verkeer' zal zich de gehele dag, ook en met name tijdens de spits, mengen met het fiets- en bestemmingsverkeer op de parallelwegen. De beoogde functie van de parallelwegen, en m.n. de veiligheid voor fietsers, zal hier grotendeels door verloren gaan.

Om de veiligheid van de parallelwegen, én de verbetering van de leefbaarheid voor de omwonenden te garanderen stel ik dan ook voor deze wegen alleen toegankelijk te maken voor fietsverkeer en écht bestemmingsverkeer (conform RVV). Daarbij wordt de kans op succes m.i. vergroot indien tegelijkertijd parkeerregulering voor het betreffende gebied zou worden ingevoerd. (De nieuwe inrichting van de Oranjelaan is daar ook een goed moment voor.)

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 36.

45. Is het mogelijk om na de aanpassingen voor Oranjelaan 97 te kunnen parkeren of laden en lossen?

Antwoord:

Parkeren en laden en lossen bij deze woning op de hoek Oranjelaan-Stooplaan blijft onmogelijk in de voorgestelde vormgeving. In de volgende fase bekeken of hier aan de bewoners tegemoet kan worden gekomen..

46. Vraag van bewoner Oranjelaan tussen van Slingelandtlaan en de

Noordendijk: Bewoners aan deze kant van de straat parkeren vaak aan de overkant bij de appartementen. Deze kant is nu gemakkelijk bereikbaar via de paadjes door de middenberm. In het nieuwe plan lijken we niet gemakkelijk over te kunnen steken i.v.m. de heg. Is hier een oplossing voor? (bijv. smalle gaten in de heg)

Antwoord:

Oversteken van voetgangers willen we geconcentreerd hebben bij de Noordendijk en bij de Bankastraat, Groenedijk en Vrieseweg en niet meer illegaal ergens halverwege. De hagen bevorderen dit. De (extra) loopafstanden blijven beperkt.

Extra oversteken

47.Vraag van Oranjelaan 262M: het stuk Oranjelaan tussen Sumatraplein en Bankastraat heeft in het plan geen enkele doorsteek meer voor auto's. Om voor ons huis te kunnen parkeren als we vanaf de Staart komen zullen we op de kruising Sumatraplein moeten omkeren (U-bocht), wat m.i. niet de bedoeling is op een kruispunt. Graag willen we de doorsteek ongeveer in het midden van dat stuk Oranjelaan. Suggestie is om ook een fiets- en voetgangersoversteekplaats te maken.

Antwoord:

In een eerder ontwerp was ook op het kruispunt Sumatraplein een rotonde gedacht, waarbij keren een legale verkeersbeweging werd. Tijdens verder onderzoek, waaronder een verkeerssimulatie met de verwachte toekomstige intensiteiten en toenemend fietsverkeer, bleek deze niet voldoende doorstroomcapaciteit te hebben. Om die reden is uiteindelijk toch gekozen om min of meer het huidige kruispunt met verkeerslichten in stand te houden. Dit is niet anders dan de huidige situatie. Op voorhand een andere aanrijroute kiezen lijkt dan de meest veilige oplossing. Ter hoogte van de Groenedijk blijft het mogelijk om als fietser en voetganger over te steken.

48.Aan beide zijden van de Groenedijk is het mogelijk om via een zebrapad de Noordendijk over te steken. Het plein voor de Bioscoop wordt door kinderen uit de buurt in toenemende mate als speelterrein ontdekt. Dankzij de zebrapaden kunnen ze reeds op jonge leeftijd zelfstandig oversteken. De gemeente streeft er naar om het gebied rond het Energieplein te ontwikkelen tot een gastvrij uitgaansgebied (Bioscoop, Energiehuis). Goede oversteekmogelijkheden voor de bezoekers dragen bij aan een aangenaam bezoek. In het ontwerp zou er voor de zebrapaden op het kruispunt geen plaats meer zijn. Men redeneert dat nu de Groenedijk een zijstraat van de voorrangsweg Noordendijk is en dat in het verlengde van de Groenedijk gelegen zebrapaden en voorzetting van een voorrangsplichtige zijstraat zijn. Handhaven van de zebrapaden zou een afbreuk doen aan het karakter van de Noordendijk als voorrangsweg. Een dergelijke redenering houdt geen rekening met de omstandigheid dat de zebrapaden onderdeel zijn van de rijbaan van de Noordendijk. Zij staan los van de status van de Groenedijk. Slechts de verkeersveiligheid op de Noordendijk moet de toekomst van de zebrapaden bepalen. De zebrapaden zijn jaren voor de oplevering van het Energiehuis, Bioscoop en het Energieplein aangelegd. De noodzaak voor ten miste een zebrapad op het kruispunt is alleen maar een sterker geworden. De zebrapaden zijn geen beletsel voor een vlotte doorstroming op de Noordendijk. Voor zover er beperkte vertraging optreedt dan wordt deze meer veroorzaakt door (sluip)verkeer dat vanaf de Noordendijk de Groenedijk wil oprijden.

Antwoord:

Het niet aanleggen van zebrapaden in de Noordendijk om veilig over te kunnen steken naar het Energiehuis is inmiddels heroverwogen. Deze bijzondere bestemming met ook nog een speelterrein in de nabijheid van het Energiehuis vraagt een maatwerkoplossing. Voorgesteld wordt nu om toch zebrapaden aan te leggen.

49. De fietspaden aan weerszijde van de Noordendijk zijn onderdeel van een druk bereden hoofdfietsroute. Het ontwerp voorziet in het opheffen van het fietspad aan de zuidzijde van het wegvak Groenedijk-Oranjelaan. De fietsers moeten voortaan op het kruispunt Noordendijk/Groenedijk de rijbaan oversteken naar een twee richtingsfietspad aan de noordzijde.

De fietsoversteek moet enerzijds het alles behalve voor de hand liggende verloop van de fietsroute duidelijk aangeven. Anderzijds moet de oversteek veilig zijn en het ongemak van de oversteek mag niet groter zijn dan voor een hoofdfietsroute aanvaardbaar is.

De oversteek wordt gerealiseerd door het rode asfalt van het fietspad aan de zuidzijde over de rijbaan door te trekken naar het twee richtingsfietspad aan de overzijde. De oversteek is aan weerszijde voorzien van de bij een fietsstrook gebruikelijke lengte markeringen. Men slaagt er op deze wijze in om het verloop van het fietspad duidelijk aan te geven. Er kan echter onduidelijkheid ontstaan over de voorrangssituatie. De indruk wordt gewekt dat de fietsoversteek een apart onderdeel van de rijbaan vormt. Naast het rode asfalt wordt de indruk van voorrang voor fietsers versterkt door de markering van de oversteek. De gebruikte kanalisatiemarkering wordt bij een fietsoversteek zonder voorrang slechts in zich hier niet voordoende uitzonderingssituaties gebruikt. Lang niet iedere fietser begrijpt dat de fietsoversteek slechts een gewoon stuk van de rijbaan voor het autoverkeer is omdat de voorrang vereiste blokmarkering door een andere type markering is vervangen. Met het oog op de status van de hoofdfietsroute en het aantal te verwachten overstekende fietsers is het wellicht mogelijk om de overstekende fietser in de voorrang te zetten. Dit komt ook ten goede aan de fietsers die vanuit de Groenedijk oversteken.

De oversteek is ingericht voor fietsers die in noordelijke richting oversteken. Er lijkt geen rekening te zijn gehouden met de fietsers die vanaf het noordelijke fietspad of vanaf het Energieplein via de Groenedijk willen reizen.

De positionering van de oversteek op de weg van de Groenedijk bemoeilijkt het in- en uitrijden van de Groenedijk. Dit maakt de Groenedijk minder aantrekkelijk als sluiproute.

Antwoord:

De keuze om het fietspad te ontwerpen is in overleg met de fietsersbond tot stand gekomen. Bij de detaillering zal het ontwerp nog eens goed naar dit kruispuntontwerp worden bekeken.

50. Het verzoek om de heg in de middenberm te onderbreken op de Oranjelaan zodat bewoners met honden kunnen oversteken buiten de kruispunten om.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 46

51. Komt er ook een doorgang tussen Oranjelaan 262J en L en de Gevaertsweg? Via deze doorgang kan men het park en de stad bereiken. Dit geldt ook voor de doorgang van de Javastraat richting het park.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 46

52. Fietsers maken gebruik van het straatje tussen 262H en 262J om over te steken op de Oranjelaan. In de nieuwe situatie is dit helaas niet meer mogelijk. Kan dit worden aangepast?

Antwoord:

Neen, we willen met name voor de fietsers dat ze niet lukraak oversteken. Daar ontstaan onnodig gevaarlijke situaties waar men erg van kan schrikken, zie ook antwoord vraag 46.

53. Veel mensen maken gebruik van de zelf gecreëerde oversteek tussen de Javastraat en de Noordhoveweg. Graag zien wij hier een legale optie ontstaan.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 46

Groen

54. Voorstel om bij de aanplant van de middenberm ook de Ginkgo biloba te overwegen.

Antwoord:

De definitieve bomenkeuze is nog niet gemaakt. We nemen de suggestie mee in de volgende fase.

55. Graag bomen plaatsen bij Oranjelaan 93

Antwoord:

De definitieve bomenkeuze en de plaats daarvan is nog niet gemaakt. We nemen de suggestie mee in de volgende fase.

56. Versmalling middenberm: graag met behoud/herplaatsing bomen

Antwoord:

Er komen weer volop bomen in de middenberm, plek en boomsoort is nog niet definitief.

57. Versiering middenberm met bloemen/narcissen, net als bij Villa Augustus

Antwoord:

We streven naar een straatbeeld dat straks familie is van elkaar voor de hele route Merwedestraat Oranjelaan tot aan Sumatraplein aan toe. Met deze suggestie ontstaat een dergelijk beeld althans in het voorjaar wat het overwegen meer dan waard is. Verder zorgen bomen en lichtmasten voor een route begeleiding.

58. De bestrating van het monument in de middenberm graag kleiner maken. Liever een stuk gras

Antwoord:

De bestrating wordt gebruikt voor de kranslegging bij het monument. Grootte van de plek en materiaal worden nog nader overlegd met het comité dat de kranslegging verzorgd.

59. Begroeiing in de middenberm snoeien en laag houden

Antwoord:

Het ontwerp en het onderhoud van de middenberm alsook van de heggen wordt meegenomen in de onderhoudscyclus zodra de weg en het bijbehorende groen is aangelegd. Er wordt nog bekeken welke beplanting we gaan toepassen.

60. Bewoner Oranjelaan 113: Momenteel staan er geen bomen, kan er gezorgd worden voor forse bomen.

Antwoord:

In de middenberm komen bomen en de stroken tussen rijbaan en ventweg wordt voorzien van heggen.

61. Het huidige trottoir wordt versmald naar 2.10 m. Wat betekent dit voor de begroeiing? (Overhangende particuliere begroeiing wordt hier waarschijnlijk bedoeld.)

Antwoord:

Het trottoir moet officieel vrij blijven van eventueel overhangend/groeiend particulier groen. Voor aanvang van de werkzaamheden zullen de eigenaren worden aangeschreven met het verzoek dit overhangende groen te snoeien. Overwogen wordt nog of we een erkend hovenier vragen advies te geven hoe de overhangende beplanting het best kan worden teruggesnoeid zodat de gemeente het straatwerk eronder kan aanleggen. (Voor de goede orde: het tuinonderhoud is voor uw rekening, het advies zullen we voor onze rekening nemen.)

62. De afgelopen jaren is de beplanting op de tussenstrook van de Oranjelaan langzaam verdwenen. Tussen het blok van de Oranjelaan (gedeelte Slingelandlaan/Stooplaan) en de overkant staat geen hoge beplanting meer. Komen daar bomen?

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 60

63. Een ander belangrijk, en zeer wenselijk, element van het plan vormt de toepassing van plantsoenen en hagen. Helaas houdt het beplantingsplan geen rekening met in ieder geval één belangrijke wandelroute; de veel gebruikte route tussen de oostelijk van de Oranjelaan gelegen wijken en park Merwestein/binnenstad en visa versa. Voetgangers maken dan gebruik van de Javastraat en de Noordhoveweg, en steken ter hoogte van deze straten de Oranjelaan over. Het is daarom aan te bevelen om in het beplantingschema rekening te houden met een oversteekmogelijkheid ter plaatse voor voetgangers.

Antwoord:

We overwegen hier een doorsteek te maken zodat je vanuit die wijk naar het park kunt gaan.

64. Wat ik zelf van de herinrichting had verwacht is dat de bomenrij die bij de wijk Wantij staat, doorgetrokken zou worden ipv de zo her en der staande, weliswaar fraaie, laanbomen bij het stuk vanaf de Noordendijk tot de Reeweg.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag, 54,56 en 60.

65. Het plan gaat er van uit dat een aantal bestaande bomen in de middenberm gehandhaafd kan worden. Met name de 3 bomen t.h.v. de Van Slingelandtlaan staan echter erg dicht langs de nieuwe wegrand. Kans op beschadiging is dermate groot, dat ze wellicht alsnog geroid dienen te worden. Ik verzoek u in situ te onderzoeken of deze bomen te handhaven zijn en bij negatief resultaat vervangende, in grootte vergelijkbare bomen in het plan op te nemen.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag, 54,56 en 60.

66. Tot slot is het jammer dat de herinrichting van de Oranjelaan niet is aangegrepen om de bomenrijen, die ooit de laan sierden, in oude luister te herstellen.

Antwoord:

De compleet nieuw ingerichte straat en het huidige gebruik ervan vergt ook een nieuw groenplan. Het oude plan heraanleggen behoort niet tot de mogelijkheden maar we doen ons best om de straat en laan straks weer over voldoende allure en luister mee te geven. Helaas moeten de bomen daar eerst nog een paar jaar voor groeien.

67. Zoals de plannen nu liggen zal de beplanting van de versmalde middenberm o.a. bestaan uit grote en kleinere bomen van verschillende soorten in groepen en solitairen passend bij park Merwesteijn en omgeving.

Wij achten dit in strijd met de in de gemeente Dordrecht gevoerde beleid om bij wegen met een middenberm de beplanting in de middenberm met bomen uit te voeren in een boomsoort en als laanbeplanting. De volgende niet volledige voorbeelden geven dit weer:

a. de bomen in de middenberm van de Merwedestraat en de Oranjelaan tot de Noordendijk;

b. de bomen in de middenberm van de Oranjelaan / kruising Groenedijk tot Sumatraplein;

de bomen in de middenberm van de Mauritsweg (gezien vanaf de Dubbeldamseweg) tot de kruising met de Mariannestraat;

c. de bomen in de middenberm van de Burgemeester de Raadsingel;

d. de bomen in de middenberm van de Stationsweg;

e. de bomen in de middenberm van de Johan de Wittstraat;

f. de bomen in de middenberm van de Spuiboulevard; de bomen in de middenberm van de Bleekersdijk.

Door bomen in de middenberm in een laanbeplanting uit te voeren kunnen vogels hiervan profiteren. Deze kunnen de laanbeplanting gebruiken als verbinding om voedsel te zoeken. Bovendien is er geen sprake van eilandjes beplanting en kunnen vogels de laanbeplanting gebruiken als een veilige overbrugging om zich te verplaatsen.

Het argument dat beplanting in groepen en solitairen in de middenberm van de Oranjelaan passend is bij park Merwesteijn en omgeving achten wij gezien de aanwezige bebouwing tussen de Oranjelaan en park Merwesteijn niet steekhoudend. Dit is anders bij de beplanting in de middenberm van de Mauritsweg gezien vanaf de kruising van de Mariannestraat tot de Krispijnseweg. In deze situatie grenst de Mauritsweg direct aan het Weizigtpark, waardoor het gerechtvaardigd is de beplanting in de middenberm van dit gedeelte van de Mauritsweg aan te sluiten aan de beplanting van het Weizigtpark.

Antwoord:

Deze suggestie wordt nog nader bezien in de volgende fase.

68. Kunnen er bomen worden geplaatst in de middenberm ter hoogte van nrs 91 en 93 ter compensatie dat de groene haag daar onderbroken is. Dit zal het aangezicht alleen maar verbeteren en niet belemmerend werken voor het verkeer dat de rotonde nadert.

Antwoord:

Deze vraag wordt nog nader bezien in de volgende fase.

69. Is het mogelijk om tussen het fietspad en de rijbaan ter hoogte van de Noordendijk 245-247 tot aan de fietsoversteekplaats bij de aansluiting Groenendijk-Noordendijk een haag aan te leggen?

Antwoord:

Deze vraag wordt nog nader gezien in de volgende fase.

Milieu, geluid, vooropname

70. Er staan veel slecht geïsoleerde woningen aan de Oranjelaan. 'stil asfalt' is wenselijk. De geluidsmetingen/prognoses nu laten nauwelijks/geen verschil zien.

Antwoord:

Doordat er in de toekomst ook gewoon meer verkeer komt mag de toekomstige situatie ten opzichte van heden niet verslechteren en proberen we door toepassen van stil asfalt de situatie zoveel als mogelijk is te verbeteren.

71. Oranjelaan 113 heeft houten funderingspalen. Er moet voorkomen worden dat tijdens de werkzaamheden het grondwaterpeil te laag komt. Hierdoor kan paalrot ontstaan.

Antwoord:

Er vinden tijdens de reconstructie van de straat geen werkzaamheden plaats die het grondwaterpeil beïnvloeden. Daarnaast maken we voorafgaand aan de werkzaamheden een vooropname van de huizen om de bestaande situatie in beeld te brengen. Eventuele oorzaak van schade aan de panden is dan voor, tijdens of na de werkzaamheden goed in beeld te brengen.

72. Er rijdt momenteel veel zwaar landbouwverkeer door de Oranjelaan. Kan dit verboden worden of misschien worden verminderd d.m.v. versmalling van banen?

Antwoord:

Voor landbouwbedrijven/eigenaren die zowel in de Alblasserwaard als op het eiland van Dordrecht hun vak uitoefenen is er geen andere mogelijkheid via de stad hun percelen te bereiken. De N3 is alleen tussen de Provincialeweg 214 (A15) en de afslag Merwedestraat toegankelijk voor landbouwverkeer.

73. Wordt er vooraf een goed bodemonderzoek gedaan? In het verleden stond Oranjelaan 109 te schudden tijdens de uitvoering van andere werkzaamheden vanwege de natte ondergrond.

Antwoord:

Zie antwoord op vraag 71.

74. Vindt er door de reconstructie een toename of afname van het door het gemotoriseerde verkeer veroorzaakte hoeveelheid fijnstof plaats? Wanneer er sprake is van een toename wat zijn dan de te nemen maatregelen om een vermindering te laten plaatsvinden?

Antwoord:

Door de reconstructie zelf vinden er geen grote wijzigingen plaats. Wel is het zo dat als gevolg het Verkeers Structuur Plan Centrum, o.a. 30km maatregelen in de 19^e-eeuwse schil en de mogelijkheid om op diverse plekken vanuit het westen linksaf te kunnen slaan, een verschuiving naar de Oranjelaan te weeg brengt. Naar verwachting zal nog een kleine toename plaatsvinden als gevolg van landelijke ontwikkelingen. De grootste toename wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van de wijk Stadswerven.

Ten gevolge van de verkeersgroei komt er meer verkeer en dus meer uitstoot en dus ook uitstoot van fijn stof. De motoren van auto's worden echter steeds schoner en het is de bedoeling dat er uiteindelijk geen toename zal ontstaan. We kunnen dat als stad echter niet garanderen. Dat is mede afhankelijk van landelijk

en Europees beleid en wetgeving en de autonome toename van het autoverkeer door de bewoners van onze stad zelf.

75. Vindt er door de reconstructie een toename of afname van het door het gemotoriseerde verkeer veroorzaakte verkeerslawaaï plaats? Wanneer er sprake is van een toename, wat zijn dan de te nemen maatregelen om een vermindering te laten plaatsvinden?

Antwoord:

Voor de milieuberekeningen, waaronder geluid, moet worden aangetoond dat (volgens een voorgeschreven rekenmethodiek) die geluidssituatie 10 jaar na ingebruikname aan de voorschriften van nu voldoet. Hierbij dient in de berekening dus rekening gehouden te worden met de in antwoord 76 opgesomde ontwikkelingen. Indien uit de berekening blijkt dat het niet voldoet, zijn we verplicht maatregelen te treffen. Dit kan door aanpassing van de verharding soort (geluidreducerend), een geluidsscherm, of isolatie op of aan de woningen/gebouwen.

Zie ook antwoord op vraag 70.

76. Kunt u aangeven welke eisen worden gesteld aan de uitvoeringswerkzaamheden tijdens de sloop van de huidige weg etc. en de opbouw van de nieuwe weg om zo schade aan onze woning en overlast te voorkomen? Vindt voor het begin van de werkzaamheden een bouwkundige opname plaats?

Antwoord:

Zie ook antwoord bij vraag 71. De aannemer mag geen schade veroorzaken en als dat onverhoopt wel gebeurt dient hij die onmiddellijk op te lossen of te doen oplossen. De vooropname zorgt ervoor dat snel is vast te stellen of de schade er al was voorafgaand of dat aannemelijk is dat de aannemer de schade heeft veroorzaakt en er dus een claim op de aannemer of zijn verzekering kan worden gedaan.

Bushalte

77. Het wegvallen van de bushalte Oranjelaan bij kruising Noordendijk zou beter opgevangen kunnen worden door de voorgaande bushalte (tegenover de Parklaan) meer richting Noordendijk te verplaatsen, in elk geval na villa Augustus

Antwoord:

Eens, maar hier is te weinig ruimte aanwezig voor een goede inpassing.

78. Is het mogelijk dat de bushalte 100 meter verder geplaatst kan worden? (bij de vijver)

Antwoord:

Zie antwoord vraag 79.

79. Wanneer een bus op de bushalte Oranjelaan-Bankastraat staat, blokkeert deze het zicht op het fietspad voor het verkeer dat de ventweg op wil draaien. (Hetzelfde geldt voor de bushalte aan de overkant van de weg.) Wanneer de bushalte wordt verplaatst naar vóór de kruising (oude HTS-zijde), vervalt dit probleem.

Antwoord:

Als je de bus passeert en de ventweg op wil draaien dan moet je goed uitkijken als je het fietspad passeert. Indien de halte voor de kruising komt te liggen wordt de overstekende voetganger aan het zicht onttrokken door een halterende bus. Dat is ook een ongewenste situatie. De rijsnelheid is daar ook nog hoger, dan als je via de inritconstructie het fietspad gekruist/ de ventweg op rijdt.

80. Nemen de bussen wanneer deze van de bushaltes vertrekken de route over de rijbaan voor het doorgaande verkeer of over de parallelweg voor het bestemmingsverkeer.

Antwoord:

Zij volgen de route voor het doorgaand verkeer op de hoofdrijbaan.

Fietsers

81. De fietsoversteek ter hoogte van het Sumatraplein is niet voldoende veilig. Fietsers die, komende vanuit het zuiden richting Groenedijk willen, moeten zich opstellen in de inrit van de ventweg. Vanaf de andere kant geldt hetzelfde (hoewel die richting/route in de praktijk weinig voorkomt).

Antwoord:

Dit fietsers dienen hier haaks over te steken, zodat zij maximaal zicht hebben de te kruisen verkeersstroom. De vormgeving biedt voldoende opstel mogelijkheden om dit veilig te doen.

82. De opstelruimte voor wachtende fietsers die het tweerichtingsfietspad t.h.v. Noordendijk over willen steken is in de huidige situatie niet toereikend en zorgt voor onveilige situaties op drukke momenten. Het nieuwe plan biedt hiervoor geen oplossing.

Antwoord:

Klopt Er is hier geen overmaat. Het is worstelen met de beschikbare ruimte. De winst zit nu in de combinatie van voorgestelde aanpassingen (oa aantal voorsorteerstroken van het autoverkeer op de beide takken van de Noordendijk), waardoor kan de cyclustijd omlaag kan. Hierdoor is iedereen eerder aan de beurt en worden de wachtrijen korter.

Technisch Riool

1. Wordt het deel van het riool op de Oranjelaan tussen de Bankastraat en de Noordendijk (even nummers) tijdens de verhoging ook vervangen? Wat gebeurt er met de aansluiting van de riolering? Flats verzakken niet, steop wel fors.

Antwoord:

Neen, daar is niet in voorzien.

Overige

83. Vraag van bewoner Oranjelaan 262-a: kunnen jullie ervoor zorgen dat regelkasten etc. zoveel mogelijk in de middenberm komen? Nu staan ze ontsierend op de erfgrans

Antwoord

De plaats van de regelkasten wordt bij de technische uitwerking van het plan bekeken.

84. Vraag van bewoners Oranjelaan 262-s: wij zouden graag het monument naast ons huis behouden. Wellicht is het mooi om een monumentenbordje te plaatsen.

Antwoord

Daar is vooralsnog niet in voorzien.

85. Vraag van bewoner Toulonselaan 68: wat zijn de toekomstplannen daar?

Antwoord:

Voor zover bekend: geen. Deze vraag zal meegenomen worden in het verdere proces van aanleg Merwedestraat -Oranjelaan. In feite maakt de Toulonselaan onderdeel uit van de route Centrum naar N3 en zou een aanpak wenselijk kunnen

zijn. Vanuit onderhoud is er op dit moment echter nog geen noodzaak om de weg aan te pakken. Vanuit het VSP wel.

86.Vraag van bewoner Oranjelaan 19: mijn man heeft een lichamelijke beperking en is afhankelijk van rolstoel/scootmobiel. Welke voorzieningen worden getroffen zodat hij tijdens de werkzaamheden niet verder beperkt wordt in zijn bewegingsvrijheid?

Antwoord:

Zoals te doen gebruikelijk wordt voorafgaand aan het werk nog informatie gegeven over de werkzaamheden. We zullen daarbij een telefoonnummer kenbaar maken waar men specifieke vragen of wensen kenbaar kan maken.

Rolstoelgebruikers zullen hinder ondervinden maar we zullen altijd zoveel als mogelijk rekening houden met toegankelijkheid van woningen. We vragen wel begrip dat we er een keertje bij moeten om ook het trottoir bij nr 19 aan te pakken en om daar een ventweg te kunnen maken.

87.Vraag van bewoner Oranjelaan 109: het verlichten van de Oranjelaan is nog onduidelijk in het ontwerp. Wordt dit alleen op de rijstroken verricht of schijnt het ook in de huizen?

Antwoord:

Het verlichtingsplan is nog in de voorlopig ontwerpfasen. Verlichting wordt in de volgende fase op tekening gezet. U kunt het ontwerpproces op de website volgen. Het hoofdontwerp van de weg met de ventwegen zal echter na de goedkeuring in de raad niet meer veranderen.

88.Herinrichting fietspaden Noordendijk: het is gevaarlijk dat het fietspad verhoogd blijft liggen t.o.v. de weg. Er is begrip voor dat dat te maken heeft met de onderliggende dijk, maar misschien zou er nog eens nagedacht kunnen worden over een betere markering/afscheiding of ophoging van de weg in het algemeen.

Antwoord:

De suggestie wordt meegenomen in de uitwerking van VO naar het Definitieve Ontwerp (DO).

89.Waarom de Groenedijk versmallen vanwege 30 km-aanpassing. Wat te denken van het bedienend verkeer, de hulpverlening en de fietsers.

Antwoord:

De Groenedijk valt buiten dit project. Maar de Groenedijk is inmiddels aangewezen als verblijfsgebied/ 30 km zone. Binnen een verblijfsgebied is het gebruikelijk dat de diverse verkeersoorten van dezelfde ruimte gebruik maken. Indien er fietsers zijn die niet op een veilige manier gepasseerd kunnen worden dient een automobilist zijn rijgedrag/snelheid aan te passen en achter de fietser te blijven.

90.De hoek Groenedijk/Stooplaan is er op achteruit gegaan vergeleken met de vorige situatie. Iedereen staat op iedereen te wachten met die pukkel in het midden. Voorrangskruispunt met ruime hoek van het trottoir was zoveel veiliger en milieuvriendelijker. Afremmen, optrekken, wachten op elkaar en maar uitlaatgassen en remstof extra de lucht in.

Antwoord:

Valt buiten dit project. Vraag is doorgestuurd naar de collega's die met de in/uitvoering van het Verkeersstructuurplan Centrum belast zijn.

91. Uitrit Neurenburgpad wordt absoluut geen rekening gehouden dat daar uitkomend je voorrang hoort te krijgen. Diverse malen al om een bolle spiegel gevraagd.

Antwoord:

Zie antwoord bij vraag 90.

92. Zijn de hoofdrijbanen op de Oranjelaan zo breed dat personenwagens elkaar zouden kunnen inhalen?

Antwoord:

Neen, alleen in noodsituaties kan dat. Al rijdende laat je dat wel. Daar is de straat dan echt te smal voor.

93. Het ongelijke fietspad op de Spuiweg vind ik al heel gevaarlijk en voor slechtzienden helemaal, daar het als gelijkvloers eruit ziet, afhankelijk van de lichtval.

Antwoord:

Maakt geen onderdeel uit van het project.

Op de Noordendijk is de voorgesteld inrichting min of meer gelijk aan die van de Spuiweg, men dien verstande dat de huidige situatie ook al jaren verhoogd aanliggende fietspaden kent. Echter maar in één richting bereden. En voetgangers hier meer geneigd zijn over te steken op plaatsen met voorzieningen, dan op een willekeurige plek zoals bij de Spuiweg veelal gebeurt.

94. Op het kruispunt Noordendijk zijn regelmatig botsingen en bijna botsingen tussen (brom-)fietsers, doordat fietsers die bij groen licht het kruispunt ri Noordendijk/Energiehuis oversteken er vaak geen erg in hebben, dat op het fietspad van rechts komende fietsers hier ook bij groen licht gewoon voorrang hebben. Deze situatie zal verergeren nu alle paden tweerichtingsverkeer gaan worden.

Antwoord:

De fietspaden langs de Oranjelaan maken deel uit van de voorrangsrouten (die ook geldt voor het autoverkeer indien de VRI niet werkt). Hier kruisen 2 fietsroutes die niet door de VRI geregeld worden. De aanwezig wegmarkering (haaiantanden) en eventueel de borden regelen de voorrang, waar de (fiets)bestuurders naar moeten handelen.

95. Is het mogelijk, dat aan het begin van de parallelbanen een bord "uitsluitend bestemmingsverkeer" geplaatst wordt?

Antwoord:

Dit zou dan een "verzoek" bord zijn zonder enige juridische status. Dit bord heeft dus geen status en we vinden het niet verstandig een dergelijk bord te plaatsen.

96. Ik wil voorstellen om twee richtingsverkeer te maken voor fietsers op de ventweg. Het is namelijk erg lastig om bij onze huizen te komen als je van uit zuidelijke richting aan komt fietsen op de Oranjelaan. Op dit moment worden de paadjes in de middenberm van de Oranjelaan veel gebruikt door fietsers en er zijn ook veel fietsers (en scooters) die gebruik maken van de stoep. Dat laatste zou ik graag zien afnemen.

Antwoord:

Er is wel ruimte op de parallelweg, alleen we sluiten aan op éénrichtingsfietspaden zonder verdere mogelijkheden. Dus helaas is dit niet te legaliseren. Maar zal in de praktijk toch gebeuren.