

Reactienota project Wilhelminapark – Vijverstraat d.d. 19 november 2020

Algemene informatie over het project:

Het project Wilhelminapark – Vijverstraat betreft een groot onderhoudsproject van de afdeling Wijkzaken. De werkgrenzen zijn duidelijk vastgelegd: het betreft de weg rondom de zuidelijke vijver; de weg die de 2 vijvers doorsnijdt (verlengde van de Generaal Maczekstraat) tot en met de kruising Paul Windhausenweg; de gehele Vijverstraat; de aansluitingen van de zijstraten Parkstraat, Helenastraat en Paulinastraat (de straten zelf niet). Niet bij dit project behoort: de beide vijvers en de Paul Windhausenweg, de Paulinastraat en de Helenastraat.

Gezamenlijk met bewoners van het Wilhelminapark is het ontwerp tot stand gekomen, in een later stadium is het Platform 125 jaar Wilhelminapark aangesloten en geïnformeerd. Het ontwerp betreft veelal verbeteringen zoals door bewoners Wilhelminapark is verzocht.

Uitgangspunten:

- Verbetering verkeersveiligheid.
- Wegen inrichting conform 30 km/u inrichting waarbij rekening gehouden is met de aanwezige verkeersintensiteiten (auto, grote voertuigen en fietsers), aanwezigheid van (stads)busroute en aanwezigheid van fietsroute naar scholen en/of het centrum van de stad.
- Vervangen asfalt door klinkers, wegen smaller maken.
- Verbetering openbare verlichting, zoals in Parkstraat / Baronielaan.
- Meer groen.

Verder is door de afdeling Stedelijk Water opdracht gegeven een hemelwaterriool bij te leggen vanaf de Wilhelminasingel, door de Vijverstraat, tot aan de kruising Paul Windhausenweg.

Informatie aan bewoners:

Het voorlopig ontwerp heeft vanaf 29 juli tot en met 28 augustus op de site PlanBreda.nl gestaan voor commentaar. De uitnodiging tot commentaar is breed uitgezet in Zandberg – Oost. In totaal zijn er 32 reacties binnen gekomen, hieronder volgt het antwoord op deze reacties.

Vraagstelling:

Blijft het aantal parkeerplaatsen binnen het gebied gelijk?

Hoe wordt de locatie van de parkeerautomaten bepaald?

Graag een toelichting op kruising Parkstraat-Wilhelminapark in relatie tot Helenastraat.

Antwoord:

Uitgangspunt en opdracht van wethouder Bos was, zoals u terecht stelt, om in het plangebied niet te tornen aan het aantal huidige parkeerplaatsen (PP). Het tweede uitgangspunt was een verzoek van de bewoners en platform “125 jaar Wilhelminapark” om zo min mogelijk PP langs de vijverrand te krijgen, zodat er zicht op het park bleef. Derde uitgangspunt was om het chaotische parkeren in de Vijverstraat te ordenen. Een en ander is in dit VO gerealiseerd. Het aantal PP is hetzelfde gebleven. Het huidige aantal is 143 stuks en blijft 143 stuks. In het nieuwe ontwerp vindt een herschikking plaats van de huidige PP langs de vijverrand aan de oneven zijde, naar de Vijverstraat. Daar waar de parkeerdruk het hoogst bleek, aan de even zijde tussen Paulinastraat en Pools Monument is het niet mogelijk deze te verplaatsen. In het nieuwe ontwerp zijn telkens blokjes gemaakt van 3 PP met daartussen openingen zodat ook hier zicht op het park blijft. In de Vijverstraat is het parkeren meer geordend.

De locatie van de parkeerautomaten wordt bepaald in samenwerking met het Platform Gereguleerd Parkeren.

Toelichting op kruising Parkstraat-Wilhelminapark in relatie tot Helenastraat:

Gezamenlijk met een werkgroep van bewoners is gekeken naar verbeteringen van de verkeerskundige situatie. Een van de onderdelen was de kruising Parkstraat – Wilhelminapark. Deze wordt als onveilig ervaren. Nochtans zijn er echter geen meldingen bij de gemeente bekend van (bijna) ongevallen. Het probleem zit in de aantallen verkeersstromen, die tegelijk samen komen.

Besloten is om 1 stroom, zijnde die in en uit de Helenastraat los te koppelen van deze kruising. De Helenastraat komt dan in principe uit op de Parkstraat en niet meer op de kruising. Hierdoor wordt de kruising overzichtelijker. Met de bewoners van de Paulinastraat is hierover niet gesproken. Wel is afgesproken dat daarom de consultatie van de plannen zo breed mogelijk wordt uitgezet. Het ontlasten van de Helenastraat is dus geen doel, maar een bijkomstigheid.

Vraagstelling:

Waarom geen zebrapad bij kruising Paul Windhausenweg? Waarom wordt er geen oversteekmogelijkheid gemaakt ter hoogte van de tank?

Antwoord:

Het beleid van de gemeente Breda is minder zebrapaden. Daarnaast is het zo dat men in een 30 km zone op meerdere plaatsen mag oversteken. Er hoeft geen specifieke oversteeklocatie te worden aangegeven. In de huidige situatie ligt geen zebrapad. In het nieuwe ontwerp is ter hoogte van de Paul Windhausenweg (aan de zijde van de Koninginnestraat) een opstelruimte gemaakt op de middengeleider, zodat men gefaseerd kan oversteken. Vanaf de tank naar de overzijde is niet mogelijk omdat je dan oversteekt van een nieuwe groenstrook naar een bestaand parkeervak.

Vraagstelling:

Waarom verdwijnen de huidige bomen in de middengeleider tussen de 2 vijvers?

Antwoord:

Een van de uitgangspunten van het ontwerp is de verkeersveiligheid. De wegen bevinden zich in een 30 km zone gebied, maar dat wordt niet zo ervaren. Dat is ook de reden dat de wegen rondom de vijver versmald worden en uitgevoerd in klinkerverharding. Teneinde de weg tussen de vijvers een 30 km uiterlijk te geven, is gekozen voor samenvoeging van de beide bestaande rijbanen. Helaas vervallen de bomen hierdoor.

Doordat er aan beide zijden van de bomen verharding is zijn de groeimogelijkheden voor de bestaande bomen beperkt. Dit is ook te zien aan de huidige staat van de bomen.

Door het samenvoegen van de 2 rijbanen ontstaat een forse en brede groenstrook langs de vijvers. Er is nog gekeken naar de mogelijkheid om de bomen te verplanten naar deze stroken. De bomen moeten dan eerst verplant worden en naar een depot vervoerd. Na de uitgevoerde werkzaamheden moeten de bomen wederom verplant worden vanuit het depot naar de nieuwe locatie. Ze zijn vrij groot om te verplanten en door de slechte kwaliteit wordt kans op overleving laag ingeschat.

De aanwezige bomen zijn onderdeel van de bomenkaart van de gemeente Breda, dus herplant is verplicht. Als compensatie zullen meerdere bomen worden geplant in de ontstane groenstroken.

Vraagstelling:

Waarom geen volledige afsluiting van de Vijverstraat ter plaatse van de Wilhelminasingel?

Antwoord:

Er is gekeken naar volledige afsluiting van de Vijverstraat, komende uit Wilhelminasingel. Als dit wordt gedaan, dan ontstaan er problemen elders. De capaciteit van de kruising Wilhelminasingel – Wilhelminapark – Vierwindenstraat is hierop namelijk niet berekend. Aanpassing van deze kruising zit niet in de projectopdracht.

Wel is besloten om de toegang van de Vijverstraat uit te voeren in een inritconstructie. Voetgangers die oversteken over deze inritconstructie hebben voorrang op al het verkeer. Daarnaast heeft het een snelheidsremmende werking ten opzichte van de huidige situatie.

Vraagstelling:

Wordt er rekening gehouden met de inritten aan de even zijde van het Wilhelminapark? Deze zijn in de huidige situatie moeilijk bereikbaar. Vooral het uitdraaien is soms gevaarlijk in realite met fietsers die onzichtbaar zijn.

Antwoord:

Hiermee wordt rekening gehouden. De in- en uitritten worden naar de weg verlengd.

Aan beide zijden van de verlengde in- en uitritten komen verbredingen, waardoor de geparkeerde auto's in de nieuwe situatie niet te dicht op de inrit komen. Hierdoor ontstaat een beter zicht bij het in- en uitrijden van de inrit.

Vraagstelling:

Als bewoner van de Wilhelminasingel ben ik afhankelijk van parkeren in de Vijverstraat. Kan dit nu nog wel, ook met elektrische auto's?

Antwoord:

Parkeren in de Vijverstraat blijft mogelijk. Het aantal laadpunten voor elektrische auto's is afhankelijk van de vraag. De gemeente onderkent dat er uiteraard veranderingen zijn in vervoerssoorten. Mogelijk dat er enkele PP kunnen worden ingericht voor gezamenlijk gebruik, waarbij zowel elektrische voertuigen mogen parkeren, danwel benzine voertuigen. Dit wordt nader bekeken.

In de omgeving is er voldoende parkeergelegenheid voor vergunninghouders aan de oneven zijde van het Wilhelminapark. Er is voldoende wisselwerking met kantoren, die dicht zijn op zaterdag (tijdens de weekmarkt in de Vijverstraat).

Vraagstelling:

Voldoet het voorstel ontwerp tussen de vijvers wel aan de 30 km en is het toepassen van klinkers niet schadegevoelig voor gevels?

Antwoord:

Het Wilhelminapark tussen de 2 vijvers, uiteindelijk het verlengde van de Generaal Maczekstraat is en blijft een 30 km weg. De weg heeft nu 2 rijbanen, tussen de Paul Windhausenweg en Wilhelminasingel. Deze worden in het nieuwe ontwerp samengevoegd tot een rijbaan met 2 rijstroken. De route is een toegangsroute met een hoge verkeersintensiteit, 2 buslijnen, en het vormt een belangrijke fietsroute naar 3 scholen en het centrum van de stad. Deze 3 uitgangspunten zijn de basis van het nieuwe ontwerp op het betreffende wegvak tussen de Wilhelminasingel en de Paul Windhausenweg. De verdeling wordt een rijbaan waar bussen/vrachtwagens elkaar kunnen passeren, met aan beide zijden 1 fietsstrook van voldoende breedte om fietsers een veilige ruimte te geven. De toevoeging van 2 plateaus (bij de kruising met Paul Windhausenweg en ter hoogte van Wilhelminapark 25) en de klinkerverharding moeten de 30 km/u vorm geven.

Toepassen van klinkerverharding in een 30 km gebied is niet schadegevoelig voor gevels.

Vraagstelling:

We maken ons zorgen over het deel tussen de vijvers, met name bij de bushaltes en bij de kruising Paul Windhausenweg. En waarom loopt dit ontwerp niet separaat met de kwestie van gereguleerd parkeren? Het lijkt erop dat het verlies aan parkeerplaatsen in de Parkstraat niet is gecompenseerd, wat wel is toegezegd. Waarom een reactie in vakantietijd?

Antwoord:

Bij een halterende bus zal al het verkeer achter de bus moeten wachten (ook de fietsers). De toevoeging van 2 plateaus (bij de kruising met Paul Windhausenweg en ter hoogte van Wilhelminapark 25) en de klinkerverharding moeten de 30 km/uur zone vorm geven.

Er is nooit toegezegd dat het verlies aan parkeerplaatsen uit de Parkstraat zal worden gecompenseerd in het Wilhelminapark. Er is ooit voorgesteld om een aantal parkeerplaatsen te maken in de binnenbocht bij de kruising met de Parkstraat. Echter, dit zouden dan haakse parkeerplaatsen moeten worden en daar is uit oogpunt van verkeersveiligheid besloten van af te zien. Het aantal parkeerplaatsen in het Wilhelminapark is gelijk gebleven aan het huidige aantal. Wel zijn de parkeerplaatsen langs de vijverrand, met name aan de even zijde, verplaatst naar de Vijverstraat danwel naar de woningzijde. De parkeerplaatsen langs de vijverrand tussen Paulinastraat en het Pools Monument zijn ter plaatse gehandhaafd omdat daar de parkeerdruk het hoogst is.

De opdracht van de wethouder was daarom ook duidelijk: geen vermindering van het aantal parkeerplaatsen Wilhelminapark. Daaraan is voldaan. Het huidige aantal parkeerplaatsen is 143 stuks en blijft 143 stuks. Het heeft geen invloed op de wijk/het invoeren van parkeer reguleren.

Dit project betreft een onderhoudsproject, waarbij enkel met bewoners wordt gekeken naar verbeteringen. De reactieperiode, die normaal 2 weken is, is juist verlengd naar 4 weken (in verband met de vakantieperiode) zodat iedereen kans heeft gehad om te reageren.

Vraagstelling:

Is het mogelijk om meer zebra's aan te leggen op het deel Wilhelminapark tussen de vijvers? Wat gebeurt er met de overstekende fietsers op dat deel? Kan het aantal parkeerplaatsen op dit deel niet minder? Wie bepaalt de locatie van de fietsnietjes en wat is het doel? Waarom wordt de kruising Koninginnestraat niet meegenomen? Welke bomen komen er?

Antwoord:

Het beleid van de gemeente Breda is minder zebrapaden. Daarnaast is het zo dat men in een 30 km/uur zone op meerdere plaatsen mag oversteken. Er hoeft geen specifieke oversteeklocatie te worden aangegeven. In de huidige situatie ligt geen zebrapad.

Het aantal parkeerplaatsen moet hetzelfde blijven als het huidige aantal. Met de bewonerswerkgroep en het platform is hier uitgebreid over gesproken in de ontwerpfase.

In het nieuwe ontwerp is ter hoogte van de Paul Windhausenweg (aan de zijde van de Koninginnestraat) een opstelruimte gemaakt op de middengeleider, zodat men gefaseerd kan oversteken. Vanaf de tank naar de overzijde is niet mogelijk omdat je dan oversteekt van een nieuwe groenstrook naar een bestaand parkeervak.

Fietsers, die linksaf slaan, kunnen zich opstellen tussen de 2 eilandjes naar/vanuit de Paul Windhausenweg. Fietsnietjes maken onderdeel uit van het beleid van de gemeente Breda om meer fietsgebruik te stimuleren. Locaties worden door de behoefte bepaald, daar waar het meeste fietsparkeren nodig is. Deze locaties zijn aangewezen door bewoners en ondernemers.

De aansluiting Koninginnestraat maakt geen deel uit van dit project. De werkgrens zal duidelijker worden aangegeven. Op elke kruising komt een plateau, samen met de klinkerverharding wordt de 30 km/uur zone duidelijker herkenbaar. De specifieke soortkeuze van de bomen is nog niet bepaald.

Vraagstelling:

Kan er een zebra komen ter plaatse van kruising Wilhelminapark bij De Keyzer? Nu is daar een doorgetrokken streep.

Antwoord:

De doorgetrokken streep is een aanwijzing van de start van de 30 km zone. Binnen de gemeente Breda worden er in een dergelijke zone geen zebrapaden meer toegepast.

Vraagstelling:

Wordt het aantal parkeerplaatsen in de Vijverstraat minder?

Antwoord:

Het aantal parkeerplaatsen in het totale gebied (Wilhelminapark – Vijverstraat) blijft hetzelfde.

Alleen om de vijver in het Wilhelminapark meer te vergroenen aan de even zijde, wat gebeurt door het smaller maken van de weg, worden de huidige parkeerplaatsen verplaatst naar de Vijverstraat.

Het parkeerregime blijft hetzelfde, dus met vergunning kan geparkeerd worden langs de vijverrand en in de Vijverstraat.

Vraagstelling:

Kunnen er meer laadpunten komen voor elektrische auto's, bijvoorbeeld op de hoek Paulinastraat?

Antwoord:

Het aantal laadpunten voor elektrische auto's is afhankelijk van de vraag. De gemeente onderkent dat er veranderingen zijn in vervoerssoorten. Mogelijk dat er enkele parkeerplaatsen kunnen worden ingericht voor gezamenlijk gebruik, waarbij zowel elektrische voertuigen mogen parkeren, danwel benzine voertuigen. Dit wordt nader bekeken.

Vraagstelling:

Is het niet mogelijk om de Vijverstraat vanaf Wilhelminasingel alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer? Graag een oplossing voor de kruising Vijverstraat – Wilhelminapark (onveilig). Is een betere uitgifte parkeervergunningen niet mogelijk? (nu soms 3 vergunningen per woning). Blijft de weekmarkt behouden en hoe is dan het parkeren geregeld?

Antwoord:

Aan de zijde van de Wilhelminasingel hebben we op de Vijverstraat een inritconstructie toegepast om het inrijden te ontmoedigen. Afsluiten van de Vijverstraat danwel alleen bestemmingsverkeer toelaten is niet mogelijk.

Aan de kant van het Wilhelminapark is een gelijkwaardige kruising, waarbij rechts voorrang heeft. Dit past binnen een 30 km/uur zone. De Vijverstraat is verlengd naar de vijver toe en de bochten zijn scherper gemaakt, waardoor hoge snelheden niet meer kunnen. In dit voorgestelde ontwerp worden de kruisingen duidelijker vorm gegeven.

De hoeveelheid uitgifte van vergunningen per woning maakt geen deel uit van dit project. De weekmarkt blijft behouden, het parkeren tijdens de weekmarkt kan in de omgeving plaats vinden zoals nu ook het geval is.

Vraagstelling:

Wordt er rekening gehouden met een invalideparkeerplaats in de Vijverstraat?

Antwoord:

Er komt geen algemene invalide parkeerplaats in de Vijverstraat.

Vraagstelling:

Waarom wordt de rijbaan tussen de vijvers niet smaller? Waarom is de kruising Koninginnestraat niet meegenomen? Hebben de fietsstroken wel rechtsgeldigheid? Wat wordt gedaan aan de 30 km status? Waarom geen plateaus? Waarom klinkerverharding? Waarom geen profiel zoals in de Baronielaan?

Antwoord:

De fietsstroken zijn aangepast aan de nieuwe minimale norm voor een fietsstrook (zijnde 1.70m), waar 2 fietsers veilig naast elkaar kunnen fietsen. De huidige rijbaan varieert in maatvoering. In het nieuwe ontwerp is uitgegaan van de meest recente minimale normen, waarbij 2 bussen (of vrachtwagens) elkaar kunnen passeren, zonder uit te hoeven wijken over een fietsstrook. De nieuwe maatvoering is gericht op verkeersveiligheid. In het gehele plan wordt de hoeveelheid verharding verminderd zoals onze ambitie voorschrijft.

De route Generaal Maczekstraat–Wilhelminapark is een toegangsroute met een hoge verkeersintensiteit, 2 buslijnen, en het vormt een belangrijke fietsroute naar 3 scholen en het centrum van de stad. Deze 3 uitgangspunten zijn de basis van het nieuwe ontwerp op het betreffende wegvak tussen de Wilhelminasingel en de Paul Windhausenweg, waardoor de voorrang geregeld moet worden op deze route. Een verdere toelichting op dit deel van het plan is bijgevoegd in deze nota.

De kruising Koninginnestraat behoort bij de Generaal Maczekstraat. Bij aanpassing van de Generaal Maczekstraat zal deze kruising worden aangepast aan het Wilhelminapark.

De fietsstroken hebben wel degelijk een status van officiële fietsstroken waarop niet geparkeerd mag worden. Dit wordt gemarkeerd door een onderbroken witte streep tussen fietsstrook en rijbaan en fietssymbolen in de fietsstrook.

Op elke kruising komt een plateau, samen met de klinkerverharding wordt de 30 km/uur zone hiermee duidelijker herkenbaar.

Klinkerverharding past binnen een 30 km zone, het voldoet aan het gewenste beeld en vormt een snelheidsremmende maatregel.

De Baronielaan is geen vergelijking, de verkeersintensiteiten zijn daar beduidend lager dan op deze route. Overigens is het nu ook een 30 km/uur zone en hier zal in het voorgestelde ontwerp niet van worden afgeweken.

Vraagstelling:

Waarom is vorig jaar geasfalteerd in Wilhelminapark als nu de straat wordt heringericht?

Antwoord:

Asfalteren was nodig omdat het wegdek onveilig werd. De gemeente is als beheerder verplicht hieraan iets te doen. De aangebrachte laag asfalt is echter zeer “dun” aangebracht, vooruitlopend op en rekening houdend met dit onderhoudsproject.

Vraagstelling:

We zijn blij met de ruimte voor de fietsers, toch zijn we bang dat de snelheden hoog blijven. Zijn meer en hogere drempels in combinatie met flitspalen niet mogelijk?

Antwoord:

De vormgeving van de plateaus is gebaseerd op de zone, waarin ze komen te liggen. De plateaus in de busroutes zullen iets minder steil zijn ten behoeve van het comfort van de buspassagiers en om trillingen te voorkomen. Flitspalen passen we als gemeente niet toe.

Vraagstelling:

Kan de opstelplaats voor afvalcontainers ter hoogte van Wilhelminapark 22/24 niet verplaatst worden naar hoek Paulinastraat? Zijn de locaties van de parkeerautomaten definitief? Waarom de lichtmasten niet op de erfgrenzen in plaats voor de woningen?

Antwoord:

Op meerder verzoek wordt de opstelplaats zoals in de huidige situatie gehandhaafd. Wel komt deze iets meer in de Paulinastraat te liggen, zodat het geen obstructie vormt voor overstekende minder valide personen.

De locatie van de parkeerautomaten is indicatief ingetekend, de locatie en het aantal worden definitief bepaald in het project “regulering parkeren” bij invoering van de parkeerregulering.

Daar waar mogelijk zullen we rekening houden met de plaatsing van lichtmasten in het plan. Hier wordt nader naar gekeken. De locatie is wel afhankelijk van de hoogte van de masten. De huidige masten zijn hoog en hebben daardoor een breder spreidingsgebied. De nieuwe masten zijn lager en komen daardoor dichter bij elkaar te staan.

Vraagstelling:

Waarom worden de Paulinastraat, Helenastraat, Koninginnestraat niet in dit plan meegenomen? Waarom wordt de weg rondom de vijver niet breder? Is het geen gevaarlijke situatie voor de fietsers als de bushaltes t.o.v. elkaar komen te liggen? Kunnen er niet meer 30 km borden worden geplaatst?

Antwoord:

De opgave betreft het Wilhelminapark en de Vijverstraat. De genoemde straten zullen in de toekomst wellicht in een ander project aan bod komen, maar vallen buiten onze werkgrenzen.

De weg rond het park wordt versmald naar 5 meter, overeenkomstig een 30 km/uur zone. De verkeersintensiteit, grootte van de voertuigen en de vermenging van verschillende verkeersdeelnemers is hier dusdanig beperkt dat diverse verkeersdeelnemers van een en dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken.

De bus halteert tegen de trottoirband aan ter hoogte van de bushalte. Op dat moment is de fietsstrook tijdelijk geblokkeerd en dient het verkeer achter de bus te wachten totdat deze klaar is met halteren. Dit is een gangbare verkeersoplossing, die past binnen een 30 km/uur zone.

Bij binnenkomst van een 30 km/uur zone passeert de verkeersdeelnemer het verkeersbord met de aanduiding zone 30. Dit betreft dan het gehele plangebied en is volgens de wet voldoende.

Vraagstelling:

Waarom nu niet gelijk alles maken volgens de recent gepubliceerde Mobiliteitsvisie. Waarom de weg tussen de vijvers niet smaller maken en bijvoorbeeld het deel tussen kruising Paul Windhausenweg en Wilhelminasingel uitvoeren als fietsstraat. Waarom de fietsroute niet doortrekken naar de binnensingel.

Antwoord:

Dit maakt geen onderdeel uit van dit project. Dit project betreft weg onderhoudsproject Wilhelminapark. Wat de bewoner voorstelt heeft te maken met een totaal verkeerstromenvisie die breder gaat dan dit project en die past bij de in concept gereed zijnde Mobiliteitsvisie 2040 van Breda.

Het Wilhelminapark tussen de 2 vijvers, uiteindelijk het verlengde van de Generaal Maczekstraat is en blijft een 30 km/uur weg. De weg heeft nu 2 rijbanen, tussen de Paul Windhausenweg en Wilhelminasingel. Deze worden in het nieuwe ontwerp samengevoegd tot een rijbaan met 2 rijstroken. De route is een toegangsroute met veel verkeersintensiteiten, 2 buslijnen, en vormt een belangrijke fietsroute naar 3 scholen en het centrum van de stad. Deze 3 uitgangspunten zijn de basis van het nieuwe ontwerp op het betreffende wegvak tussen de Wilhelminasingel en de Paul Windhausenweg. De verdeling wordt een rijbaan waar bussen/vrachtwagens minimaal kunnen passeren, met aan beide zijden 1 fietsstrook van voldoende breedte om fietsers een veilige ruimte te geven. De toevoeging van 2 plateaus (bij de kruising met Paul Windhausenweg en ter hoogte van Wilhelminapark 25) en de klinkerverharding moeten de 30 km vorm geven.

Het eventueel doortrekken van de fietsroute naar de binnensingel maakt geen deel uit van dit project.

Vraagstelling:

Met betrekking tot de Vijverstraat: waarom worden de parkeermeter en laadpaal niet op het pleintje geplaatst, zoals nu het geval is? Dan staan beide voor de bewoners minder in de weg/zicht. En kunnen er mogelijk 4 auto's worden opgeladen in plaats van 2. Bovendien liggen er geen kabels op het trottoir.

Antwoord:

In het ontwerp van de Vijverstraat proberen we het plein zoveel mogelijk vrij te houden van obstakels. Zo ook de parkeerautomaat en laadpaal. Dit om zo min mogelijk hinder te hebben in de zichtas van het middeneiland en een open multifunctioneel plein te hebben.

Naar aanleiding van uw melding hebben we besloten de laadpaal te verplaatsen naar de overzijde, ter hoogte van hoek Vijverstraat - Wilhelminapark nr. 15. De plek voor een parkeerautomaat is indicatief aangegeven.

Vraagstelling:

De verwachting is dat de parkeergelegenheid vooral tussen Wilhelminapark 1 en de Vijverstraat na de herinrichting een structureel probleem gaat worden. Verzoek is derhalve om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden.

Antwoord:

Er worden geen parkeergelegenheden geschrapt, er vindt een herschikking plaats van parkeerplekken langs de vijverrand aan de even zijde, naar de Vijverstraat. In de Vijverstraat komt dus juist meer mogelijkheid. Het totaal aantal parkeerplekken rondom Wilhelminapark – Vijverstraat blijft hetzelfde, dit aantal is nu 143 stuks en blijft 143 stuks.

Vraagstelling:

Kan het deel tussen de beide parken met elkaar worden verbonden door het nieuwe wegdek/straatwerk op trottoir niveau te brengen? Er ontstaat dan vanaf de kruising Koninginnestraat tot de Wilhelminasingel een grote verkeersdrempel/zebra zoals bij het Valkenberg/Willemstraat.

Antwoord:

Een zeer lang en doorgaand zebrapad is op deze locatie niet mogelijk en wenselijk. Ten eerste hebben we het beleid in de gemeente Breda dat er zo min mogelijk zebrapaden worden toegepast om schijnveiligheid te voorkomen. Daarnaast is er sprake van een 30 km/uur zone waar oversteken overal mogelijk is. Ook heeft een lang zebrapad tot nadeel dat verkeer telkens op de zebra moet stilstaan voor voetgangers, wat niet wenselijk is.

Het op gelijke hoogte brengen van de rijweg is bewust niet gedaan om verkeer (zowel auto's als fietsers) niet gemakkelijk ongewenst het park in te laten rijden. Daarnaast belemmeren de aanwezige bushaltes het volledig gelijkvloer maken omdat de buspassagier op trottoirniveau moet kunnen uitstappen. Hiervoor is een verhoogde bushalte altijd noodzakelijk. Wel zijn er in het ontwerp mogelijkheden tussen de parkhelften voor voetgangers om gelijkvloers ter hoogte van de kruispuntplateaus over te steken. Om zo de verbinding te maken tussen beide parkdelen.

Vraagstelling:

Kan de weg zo smal mogelijk worden gemaakt (dus nog smaller dan in het plan)?
Kan er permanente handhaving komen in de vorm van een flitskast?

Antwoord:

De fietsstroken zijn aangepast aan de nieuwe minimale norm (1.70m) voor een fietsstrook, waar 2 fietsers veilig naast elkaar kunnen fietsen. De huidige rijbaan varieert in maatvoering, in het nieuwe ontwerp is uitgegaan van de meest recente minimale normen waarbij 2 bussen (of vrachtwagens) elkaar kunnen passeren zonder uit te hoeven wijken over een fietsstrook. De nieuwe maatvoering is gebaseerd op verkeersveiligheid. Een verdere toelichting over dit gedeelte van het plan is bijgevoegd in deze nota.

Flitspalen passen we als gemeente niet toe.

Vraagstelling:

Met betrekking tot de Vijverstraat: kan (i.v.m. de verkeersveiligheid) de Vijverstraat met name de rijrichting van de Wilhelminasingel tot Wilhelminapark (de vijver) niet worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? Dus alleen nog eenrichtingsverkeer toelaten aan de zijde Wilhelminapark naar Wilhelminasingel. Kunnen er meer verkeersdrempels komen? Kan het parkeren aan de particuliere (buiten) zijde alleen nog worden toegestaan aan vergunninghouders?

Antwoord:

Aan de zijde van de Wilhelminasingel hebben we op de Vijverstraat een inritconstructie toegepast om het verschil in wegfunctie tussen Vijverstraat en singel herkenbaar te maken en het inrijden te ontmoedigen (ook van vrachtverkeer). Afsluiten, eenrichtingsverkeer of bestemmingsverkeer van de Vijverstraat of Wilhelminapark is niet mogelijk. In de Vijverstraat zijn geen drempels voorzien. Het betaald/vergunningen parkeerregime blijft zoals in de huidige situatie is.

Vraagstelling:

Met betrekking tot de Vijverstraat: Hoe wordt voorkomen dat auto's alsnog geparkeerd gaan worden op de stoep en tussen de parkeervakken in? Kunnen er (bijvoorbeeld als voorzorgsmaatregel) in de ruimtes tussen de parkeervakken nietjes (fietsenrekken) komen zodat auto's hier niet kunnen staan? Hoe wordt voorkomen dat tijdens de weekmarkt op zaterdag de straat van de Vijverstraat toch gebruikt zal worden om auto's dubbel te parkeren?

Antwoord:

Langs de woningen is de ruimte zo veel mogelijk ingedeeld met de verschillende functies die benodigd zijn. De open ruimtes die hier nog aanwezig zijn worden gebruikt om te lopen of om percelen te bereiken via een inrit. Verdere invulling met fietsnietjes lijkt ons niet nodig.

De rijwegen in de Vijverstraat worden versmald tot een 1-richtingsprofiel (3,50m) waarbij het niet mogelijk is om nog te parkeren op de rijbaan naast de parkeervakken aangezien dan de doorgang geblokkeerd wordt. Daarnaast zijn de parkeervakken in de nieuwe situatie duidelijker aangegeven dan in de huidige situatie.

Vraagstelling:

Er staat tegenover de woning Vijverstraat 8 een parkeermeterapparaat ingetekend. Kan dit apparaat (en bijvoorbeeld ook de oplaadpaal) geplaatst worden aan de overzijde, waar niet gewoon wordt op straatniveau, en er zodoende minder overlast is qua mensen en het licht?

Antwoord:

In het ontwerp van de Vijverstraat proberen we het plein zoveel mogelijk vrij te houden van obstakels. Zo ook de parkeerautomaat en laadpaal. Dit om zo min mogelijk hinder te hebben in de zichtas van het middeneiland en een open multifunctioneel plein te hebben. Naar aanleiding van uw melding hebben we besloten de laadpaal te verplaatsen naar de overzijde, ter hoogte van hoek Vijverstraat Wilhelminapark nr. 15. De plek voor een parkeerautomaat is indicatief aangegeven.

Vraagstelling:

Kan de weg smaller worden gemaakt, net als de Baronielaan, waardoor hard rijden wordt ontmoedigd? Kan de oversteek bij de tank overzichtelijker worden gemaakt? Is het daar wellicht mogelijk stoplichten te plaatsen?

Antwoord:

In het ontwerp zijn op alle kruisingen tussen de Koninginnestraat en Wilhelminasingel plateaus (drempels) voorgesteld, welke passen bij de verkeersfunctie. Samen met de klinkerverharding is dit een onderdeel van de verkeersremming. Door in de kruising middengeleiders aan te leggen kan er in meerdere fasen overgestoken worden en is er meer overzicht. Verkeerslichten zijn hier niet nodig en zorgen juist voor een ongewenst breder kruispunt, daarom worden deze niet toegepast. Er is een toelichting geschreven om de verkeerssituatie op dit gedeelte van de weg tussen de Paul Windhausenweg en Wilhelminasingel te verduidelijken.

Vraagstelling:

Kan de weg smaller worden gemaakt waardoor te hard rijden onmogelijk wordt? Kunnen er deugdelijke drempels komen?

Antwoord:

De kruising Wilhelminapark/Paul Windhausenweg wordt in het ontwerp vormgegeven om voetgangers en fietsers de mogelijkheid te geven in delen over te steken (voornamelijk voor de schoolgaande kinderen). De breedte van de weg is gebaseerd op het gebruik van de weg (bussen, vrachtwagens, autoverkeer en fietsers) alsmede de intensiteit van het verkeer en voldoet in het ontwerp aan de richtlijnen van een veilige weginrichting. Daarbij zijn voorgestelde afmetingen benodigd. Op alle kruisingen tussen de Paul Windhausenweg en de Wilhelminasingel zijn plateaus voorgesteld met een hoogte passend bij de verkeersfunctie. Een verdere toelichting op dit deel van het plan is bijgevoegd in deze nota.

Extra toelichting op het ontwerp van de weg tussen de vijvers.

Naar aanleiding van de vele vragen over de breedte van de weg tussen de vijvers in relatie tot de verkeersveiligheid het volgende:

De huidige weg Wilhelminapark, verlengde van de Generaal Maczekstraat, maakt deel uit van een 30 km zone en is tevens een wijkontsluitingsweg. In het voorgestelde ontwerp blijft dit zo. Om de weg een 30 km status te geven zijn, naast bebording, enkele tools beschikbaar. Te noemen zijn: drempels, vernauwingen, soort verharding, optische middelen.

Een ontwerp is altijd afhankelijk van de functie en het doel van een weg. Dit geldt voor elk type weg, immers een snelweg wordt ook niet ontworpen als een 80 km weg. Het type weg wordt ook bepaald door de zogenaamde uitgangspunten, waarvoor die weg dient.

De uitgangspunten in de huidige situatie voor het Wilhelminapark, het verlengde van de Generaal Maczekstraat zijn:

1. 30 km route.
2. Belangrijke en drukke fietsroute tussen Ginneken en centrum, die tevens 3 scholen bereikt.
3. De aanwezigheid van 2 buslijnen die ook een belangrijke functie hebben voor de scholen.
4. Wijkontsluiting Sportpark en Zandberg-oost.
5. Vrachtverkeer ter bevoorrading ondernemers en scholen.
6. Verkeersintensiteiten.

Aan deze uitgangspunten valt niet te tornen, zij vormen de basis van het voorgestelde ontwerp.

Belangrijk in de hele discussie is de verkeersintensiteit. De 30 km/u norm geeft de mogelijkheid om tot een intensiteit van 6.000 mvt/etmaal een rijbaan te maken waar alle verkeersdeelnemers gebruik van kunnen maken zoals de Baronielaan of Ginnekenweg.

De verkeersintensiteit op de route Generaal Maczekstraat – Wilhelminapark is echter groter, 8.000 mvt/etmaal. Een rijbaan conform de Baronielaan is dan niet mogelijk, eerder gevaarlijk.

Door velen wordt nu voorgesteld om de rijbaan smaller te maken, omdat dat “veiliger” wordt geacht. Dit is echter schijn en niet reëel. De rijbaan is nu ontworpen met een minimale breedte voor bussen en vrachtwagens om elkaar te kunnen passeren. Daarnaast is aan beide zijden een fietsstrook ontworpen die voldoende ruimte biedt om 2 fietsers veilig naast elkaar te kunnen laten fietsen (meer dan in de huidige situatie).

Stel dat wij de rijbaan smaller maken dan nu, dus naar het ontwerp van de Baronielaan. Dan zullen bussen en vrachtwagens bij het passeren van elkaar moeten uitwijken naar de fietsstroken, waar op dat moment fietsers rijden. Die fietsers komen op dat moment in de “dode hoek” terecht van bussen en vrachtwagens. Daarnaast is het hinderlijk voor automobilisten achter fietsers te moeten wachten, hetgeen kan leiden tot irritaties met bijbehorend gedrag.

De gemeente (als beheerder van de openbare ruimte) staat voor de veiligheid van het ontwerp.

Er komen voldoende plateaus op de kruisingen, de verharding wordt gewijzigd naar klinkerbestrating in plaats van asfalt, door toepassen verkeerseilanden kan in fasen veilig worden overgestoken, het ontwerp voldoet aan de 30 km norm bij deze verkeersintensiteiten.

Het voorgestelde ontwerp is daarbij ook de basis van een toekomstig ontwerp Generaal Maczekstraat, als deze weg aan groot onderhoud toe is.