

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 1 | | Is het niet mogelijk om de "fietsnietjes" niet ergens te plaatsen waar bewoners er geen last van hebben. Ieder sluitingsuur van de horeca is het namelijk ontzettend rumoerig door gegil, geschreeuw en gezang bij de "nietjes". Bij de "nietjes" in de Boschstraat gaat dat door tot 05.00h in de ochtend. Nu is het plan om deze uit te breiden en tevens aan de andere kant tegen de appartementen nieuwe te plaatsen. ZEER slecht idee. | De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. |
| 2 | | De plannen zien er heel goed uit. De uitvoering zal echt een opwaardering van dit gebied zijn. Wat betreft de verplaatsing van de kiss & ride strook ben ik echter niet tevreden. Voor de bewoners van Kloosterplein en Molenstraat en de bezoekers aan de Nieuwe Veste is een kiss & ride strook aan de overkant van de Oude Vest geen juiste keuze. Zij zouden dan (met boodschappen en materialen) te ver moeten lopen en kinderen die afgezet en opgehaald worden voor hun muzieklessen e.d. zouden een levensgevaarlijke oversteek moeten maken. Mijn verzoek is dan ook de huidige kiss & ride strook in te plannen op de huidige locatie of deze te ontwikkelen aan het begin van de Molenstraat. | De kiss & ride strook blijft in het Definitief Ontwerp gepositioneerd aan de andere zijde van de Oude Vest. Dit om aan de stadszijde ruimte te laten voor de gewenste invulling van de openbare ruimte. Dan is het inderdaad zo dat iets verder moet worden gelopen met boodschappen e.d. |
| 3 | | Een erg mooi plan. Wat uit de documenten niet helemaal duidelijk wordt is of daar waar een voetpad een fietspad kruist ook een zebra wordt gemaakt, zodat voetgangers de fietspaden veilig kunnen oversteken. Ik zou dit graag zien. Verder mis ik twee oversteekgelegenheden voor voetgangers, namelijk direct ten noorden van het Kloosterplein en direct ten noorden van de kruising met de Boschstraat. Ook dit zie ik graag. Wat ik ook graag zie is een afsluiting van de Molenstraat en Catharinastraat (overgaand in de Reigerstraat/Vismarkt en Kasteelplein/Cingelstraat) voor doorgaand verkeer. Fietspaden veilig oversteken is uitdagend, zeker met elektrische fietsen, deelscooters en fatbikes. Op voornoemde wegen wordt regelmatig erg hard gereden en ontstaan vaak onveilige situaties, vooral door paraderende chauffeurs. | In Breda regelen we nergens voorrang tussen langzaam verkeer onderling. Een voetganger moet overal kunnen oversteken, dus niet specifiek op 1 plek waar een zebra ligt. Daarbij moet men inderdaad de fiets voor laten gaan. De 'gemiste' oversteekplaatsen zijn er wel, echter niet met een zebra. Men kan dus wel oversteken, maar moet het overige verkeer voor laten gaan. Er is bewust gekozen alleen op de meest urgente voetgangersstromen een zebra toe te passen. Een grotere hoeveelheid zebra's zou de doorstroming van het verkeer en dus ook het openbaar vervoer te veel verstoren. De afsluiting van de Molenstraat-Catharinastraat valt buiten de scope van dit werk. |
| 4 | | Mooi initiatief, maar door de geplande herinrichting van kruispunt Delpratsingel met JFK laan, bestaat er geen mogelijkheid meer om komende vanuit de Academiesingel op enige manier de Meerten Verhoffstraat in te komen, teneinde mijn thuisadres te bereiken aan de Menno van Coehoornstraat. Waar nu nog gekeerd kan worden op de JFK/Valkenstraat vervalt deze optie door verplichte rijrichting op Delpratsingel naar Oranjesingel en derhalve verplicht om te rijden via de Belcrumweg, Stationslaan en Terheijdenstraat. Of komt er een optie op linksaf op kruispunt Delpratsingel en Meerten Verhoffstraat komende van de Academiesingel? | Linksaf direct vanaf de Academiesingel de Meerten Verhoffstraat in is en blijft niet toegestaan. Deze situatie blijft hetzelfde. Maar de rijrichtingen vanaf de J.F. Kennedybrug zijn wel toegestaan in alle richtingen, dus ook recht door de Meerten Verhoffstraat in. |
| 5 | | Inrijden via Kloosterlaan gaat inhouden dat er een enorme verkeersdrukte gaat ontstaan op dat punt. Dit is voor bewoners niet fijn! Hoe wordt hier rekening mee gehouden? De Vlaszak wordt ontzien maar het probleem verplaatst zich naar een andere straat.... Ik had al gereageerd ivm verkeersdrukte welke dit plan met zich mee neemt, ik wil ook onder de aandacht brengen dat dit plan voor bewoners voor de nodige parkeerproblemen gaat zorgen. Zo kunnen bezoekers welke auto willen parkeren op de Vlaszak met gemak de auto parkeren aan de Kloosterlaan. Waardoor bewoners genoodzaakt zullen zijn elders hun auto te parkeren. Indien mogelijk, Kloosterlaan en omliggende straten voor vergunninghouders laten? (wel met de mogelijkheid dat bewoners de auto kunnen parkeren op Chasséveld, Beyerd/Vlaszak) graag ontvang ik van u een reactie ivm parkeer-verkeersdrukte. | We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers. In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken. Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente. |
| 6 | | Momenteel wordt de groenstrook op de Vlaszak gebruikt om o.a. de hond een behoefte te laten doen. Kan dit ook in de nieuwe plannen voor de Vlaszak? Hoop dat er aan het parkeerterrein Beyerd/Vlaszak ook goed wordt nagedacht. Bijvoorbeeld door vaste parkeerplaatsen voor vergunninghouders, zodat dag gasten eerder bij het Chasséveld of in de garages kunnen plaatsen, dit zal nog beter zijn, voor het verkeer in de binnenstad/bewoners van de Kloosterlaan. Zover ik kan zien, mooie plannen voor de Vlaszak! | In Breda geldt een opruimplicht voor uitwerpselen van honden. Zo ook in het nieuwe plan. Aan het gebruik van het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak wordt niets gewijzigd. |
| 7 | | Het plan op zich ziet er prachtig uit alleen vraag ik me af of de verkeersdrukte in de Kloosterlaan erg gaat toenemen. Ook maak ik me een beetje zorgen over het parkeren voor bewoners misschien zou het weer voor vergunninghouders moeten worden. | We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers. In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken. Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente. |
| 8 | | Met genoegen het plan en de documenten gelezen (een goede update van het Oostflankplan uit 2018). VOORSTEL: Onder verwijzing naar bijlage 9, pag. 32: in het kader van het hergebruik van materialen wil ik voorstellen om voor de geplande natuur stenen tegels dan eerst de huidige tegels op de 'Filmrol' (voor Pathé) op het Chasséveld te gaan gebruiken. Immers in de voorlopige plannen van het Ambitiedocument Oostflank is op het nieuwe Chassé Kwartier voor deze tegels wellicht geen plaats meer. Het is eeuwig zonde om er later achter te komen dat er voor veel geld nieuwe tegels aangeschaft moeten worden terwijl ze er nu al voor het oprapen liggen. Dit deel van het Chasséveld kan dan tijdelijk worden opgevuld met bomen (zoals die er nu al staan op 't Zoet). Het zorgt tegelijkertijd ter plekke voor een hoogst noodzakelijke vergroening van de grote steenmassa. Beperkt nadeel is dat 2 evenementen (538 en Breda Live) komende edities hun toiletgebieden moeten verplaatsen. Maar dat nadeel is weer een grote opluchting voor de direct omwonenden die van de stank af zijn. Bovendien zullen ook deze evenementen op termijn moeten worden verplaatst. Volgend jaar 2024 wordt de ingang naar parkeerplaats Beyerd (lokaal beter bekend als Vlaszak) naar de Kloosterlaan verplaatst. Hoe verhoudt zich dat tot de geplande bebouwing van deze parkeerplaats. Onder verwijzing naar het Ambitiedocument Oostflank. Dat geeft immers ook aan dat er vanaf 2024 bebouwing gaat plaatsvinden (vernoemen uit betrouwbare bron Stadskantoor). Waarom voor korte tijd een ingang gaan verplaatsen als er ook bouwvoornemens zijn. VOORSTEL: In bijlage 9 op pagina 50 is sprake van bepaalde soorten straatmeubilair. Prima. Maar waarom maken we hier nou geen gebruik van het hout van de Bredase Bomen? Op 't Zoet zit immers een bedrijf dat gekapte Bredase bomen verwerkt tot straatmeubilair. VERZOEK: Is er iemand bij de Gemeente die de vele taal- en grammaticafouten in de (alle) bijlagen controleert vóórdat er gepubliceerd wordt. En de stukken ook controleert op het niveau van leesbaarheid > in het kader van Huh? | Het hergebruiken van de materialen (filmrol) is nu niet aan de orde. Hoewel er inmiddels gesproken wordt over ontwikkelingen rondom het Chasséveld zijn deze plannen nog niet ver genoeg om nu materialen uit te gaan wisselen. De geplande bebouwing op P-Beyerd-Vlaszak is nog onvoldoende concreet om daar nu al een voorschot op te nemen. Dit vraagt nog jaren voorbereiding en planvorming. |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 9.1 | | <p>Wij wonen op de #, en ik vraag mij af hoe je erop komt om de nietjes onder het balkon van bewoners te plannen. Echt hoe verzin je het. Aan de kant bij de bank woont niemand en daar is veel meer plaats voor de nietjes. Wij hebben al dagelijks overlast van stadsgangers die bij ons in portiek staan te plassen, en ook hun elektrische deelscooters plaatsen. Vraag mij af wanneer wij wel keer gehoord worden en de gemeente eens van hun overtuiging stadswandelpark af stapte en daarom nu alle fietsen bij de bewoners onder hen balkon of slaapkamer wilt plaatsen. Heeft u zelf ook zo n mooi nietjes stalplaats vlak onder uw balkon of slaapkamer. Wij gaan bij jullie plan straks vanuit onze balkons uitkijken over de fietsen, deelscooters en auto's. We hebben al zogenaamd een inzage-gesprek gehad en niks van wat wij toen hebben aangegeven als argument is meegenomen. Ook raar de fietspaden liggen aan de overkant, dus gaan de mensen straks over de stoepfietsen om zo bij de nietjes te komen. We hebben ook al de bussen aan onze Vlaszak kant onder de balkons vd bewoners. Echt joh ook zo n idee waar weer niks tegen in te brengen was. Zo staan er in jullie plan nu 12 nietjes de bank gepland en bij ons Beyerd 48 stuks. Nou draai het om en plaats die 48 nietjes ook bij deze 12 op de stoep achterkant bankgebouw. Zo hopen wij ook dat de stadsgangers niet meer in onze portieken gaan plassen, ed. Bij de bank wonen geen mensen dus is er geen direct overlast bij hen balkon of slaapkamers. Verder zouden wij toch nog eens graag jullie standvastig argument willen vernemen om vast te houden aan het plaatsen vd nietjes onder balkon Beyerd en niet verplaatsen aan zijde stoep achterzijde bankgebouw.</p> <p>Tweede reactie Ik heb nog een aanvulling op mijn bezwaar: wij als bewoners kant Beyerd geven nogmaals aan dat ik en mijn man bezwaar hebben tegen plaatsen vd fietsnietjes aan de zijde Beyerd, onder de balkons en plaats op de weg bij de bewoners we hebben nu al veel en genoeg lawaai overlast vd auto's, en stadsgangers. Nu plaatsen mensen ook hen scooter vaak bij ons op de hoek, wij hebben aan die kant onze slaapkamers en kunnen de ramen s nachts niet openhouden dus we zien het echt niet zitten dat er 48 nietjes bijkomen en dus ook nog andere zwerfplekken wanneer de nietjes vol zijn. Zo hopen wij ook niet dat hier de zgn. scooterhubs komen. Op deze plaats/plek zien wij liever dat er elektrische auto s kunnen staan.</p> | <p>De fietsnietjes hebben in het Definitief Ontwerp op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> <p>Voor nood- en hulpdiensten kan het trottoir tussen het parkeerterrein en de Vlaszak gebruikt worden. Fietsnietjes zullen zo geplaatst worden dat de hulpdiensten er wel tussendoor kunnen. Daarnaast is het plan ook doorgenomen met de brandweer.</p> |
| 9.2 | | <p>Derde reactie Hallo hier ben ik weer. Vandaag komt de ambulance voor 2e x binnen 1 week in de Kloosterlaan stil te staan ivm zieke bejaarde v h Rondeel. De ambulance staat op de weg v d Kloosterlaan (stil) en moet naar binnen om patiënt binnen op te halen, duurde zeker half uur, in het nieuwe plan moet langs dezelfde weg straks al het verkeer wat naar de parkeerplaats wilt of bewoners v.h. residentie Beyerd. Het probleem bij jullie nieuwe plan is dus dat bij zo n situatie de weg geblokkeerd blijft, niemand op of af het parkeerterrein kan, en de mens kennende deze dus over stoep zal gaan manoeuvreren. Zo ook vandaag overlast vd deel scooters die onder ons balkon gaan staan, terwijl het voetgangers stoep is. Ik geef nogmaals aan dat de plaatsing vd fietsnietjes op de plek tegenover ons balkon zeer ongewenst is. En ook dat er meer fietsen geplaatst zullen worden dan de nietjes omdat er in de Vlaszak niks meer geplaatst mag worden. Heel raar aan de ene kant stimuleert de Gemeente om met de fiets te komen en aan de andere kant de fietsen niet in het zicht mogen staan. Plaats aub de nietjes op 1 grote rij bij de voorkant Rabobank, daar is de stoep breed genoeg voor en daar woont niemand die er overdag, s avonds en voor al bij de stapnachten last van heeft. Aan die zijde zijn geen balkons.</p> <p>Vierde reactie Hallo ik en vele medebewoners gaan ons steeds meer verbazen over het besluit om hier bij drukke parkeerplaats Beyerd ook nog eens een fietsen verzamelpark te plaatsen. Wij hebben allemaal al zoveel overlast, overdag rijdende auto's en s nachts het gegil, geblas in onze portieken ed. Lijkt wel of wij de dump plek zijn, ziet er toch al niet uit, asfalt. Wij houden zelf de perkijs bij en ook het vuil op de grote parkeerplaats wordt door een paar bewoners van ons opgeruimd. Wij verzoeken nogmaals om hier geen extra fietsnietjes, stallingsplaatsen voor scooters e.d. te verwezenlijken. De overlast wordt echt te veel voor ons, buiten het aanzien vanuit onze balkons. Wij zouden ook meer groen willen en niet nog meer ijer naast het asfalt. Ook nog de vraag waarom wij niet onze eigen in- en uitrit konden behouden.</p> | <p>Voor nood- en hulpdiensten kan het trottoir tussen het parkeerterrein en de Vlaszak gebruikt worden. Fietsnietjes zullen zo geplaatst worden dat de hulpdiensten er wel tussendoor kunnen. Daarnaast is het plan ook doorgenomen met de brandweer.</p> <p>Mede om het verkeersaanbod op de Vlaszak te verminderen, worden gebruikers van het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak via de Kloosterlaan geleid. De toegang bij de Vlaszak wordt hiertoe afgesloten. Voor de toegang naar uw parkeergarage kan hiervoor geen uitzondering worden gemaakt.</p> |
| 10 | | Mooi plan. Ik mis echter één belangrijk onderdeel. De ruimte aan Oude Vest tussen Casino en Stadsgalerij. Al tientallen jaren een wat onderkomen toegang tot het achterliggende park. | Dit deel valt buiten de scope van dit plan. Binnen het totale programma Centrum Oost zal hier nadere aandacht aan worden gegeven. |
| 11 | | <p>Goed bezigt zeg om de Vlaszak af te sluiten, voel me nu al opgesloten als al die wagens de Kloosterlaan inrijden. Hoe moeten wij er dan nog normaal in en uitrijden vanaf de parkeerruimte beneden bij ons appartement. BAH BAH BAH!!!! Laat me dat maar eens weten, maar dat kan gewoon niet, dat zal een leugen worden!!!!</p> <p>Dat de Vlaszak veranderd wordt is iets van voor of tegen maar wat er wel tegen is, het feit dat ALLE wagens van de Vlaszak bij onze flat recht voor de ingang komen te staan en naar de parkeerruimte gaan. Het voelt nu al min of meer opgesloten. Is het druk dan moet je maar gaan staan wachten om naar je eigen ruimte te kunnen gaan om te parkeren. Straat inrijden en meteen achter de flat gaan is heel anders dan!!! Wij hebben achter de flat, tegenover het gemeentehuis, een parkeerruimte. Als alles gedaan wordt met wat men wil gaan doen met de Vlaszak dan moet onze parkeerruimte aangepast worden. Verboden om te parkeren als je er niet woont. Doe dat aub voor men aan de Vlaszak begint anders hebben we weer een megaprobleem net als in 2018. Iemand laten parkeren die wel zelf in kunnen checken moet nog wel kunnen. Graag een reactie hierop want heel veel bewoners zitten al met het probleem.</p> | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 12 | | Heel goed. Beter doorstroming. | Dank u. |
| 13 | | <p>Allereerst wil ik melden blij te zijn dat Vlaszak een nieuwe inrichting krijgt. Als voetganger en fietser is het geen prettige plek om te gebruiken als route of om te verblijven. Ik zie dat er een dubbelzijdig fietspad wordt voorgesteld aan de westzijde. In het begin heb ik daar niet echt een mening over, maar wel over hoe je dit fietspad bereikt uit de tegengestelde richting. Komend vanaf de Oude Vest, richting Vlaszak, is de situatie in het VO zwart-wit gekleurd en naar mijn mening onduidelijk, onaantrekkelijk en nog niet voldoende uitgedacht. Het is als fietser niet prettig om de weg, waar ook bussen met vaak grote snelheid langsrijden, te kruisen. Hopelijk kan daar een betere oplossing voor bedacht worden. Verder hoop ik dat de groenvakken een mooie en beheerbare invulling krijgen, en het er niet zo armoedig uit komt te zien als de groenvakken van de nieuwe situatie van het kruispunt bij de Hoge Brug en Adriaan van Bergenstraat.</p> | <p>Het is in een vervolgfase de bedoeling om het kruispunt met de Keizerstraat te reconstrueren. Daarmee wordt dan een veilige, overzichtelijke oversteek gecreëerd. Tot die tijd zal een tijdelijke maatregel moeten worden getroffen, vandaar de grijze kleur, om te voorkomen dat fietsers door blijven fietsen en op het wegvak komen i.p.v. op het fietspad. De ingetekende maatregel in het Voorlopig Ontwerp geeft aan wat er ongeveer gaat komen en is in het Definitief Ontwerp nader uitgewerkt om een zo veilig mogelijke tijdelijke situatie te creëren.</p> <p>De groenvakken krijgen een beheerbare invulling.</p> |
| 14 | | Met de eenrichtingverkeer en 30 km zone, gaat de geluidshinder wel iets verminderen, maar ik mis de maatregel tegen geluidsoverlast van auto's die te hard rijden, toeteren, of het geluid van de knalpijp open zetten. Deze rijden n.l. altijd vanuit de Boschstraat, de Vlaszak of de Gasthuispoort de J.F. Kennedylaan op. Geven vervolgens flink gas in de bocht en dan komen ze terecht bij de uit- en toegang van onze parkeergarage. Voor ons is dit geen veilige situatie. Het is eerder gebeurd dat auto's met een roekeloze actie tegen de gevel reden. Gelukkig zijn er geen voetgangers geraakt. Alleen de maximum snelheid aangeven is hier niet voldoende. | Er gaat inderdaad meer verkeer rijden via de Delpratsingel op de zuidelijke rijbaan /richting het oosten. De huidige files die u benoemt staan op de noordelijke rijbaan, het is dus niet zo dat de bestaande files langer worden. Berekeningen van de verkeerslichten, de afwikkelycyclus daarvan, laten zien dat het verkeer in de nieuwe situatie op een acceptabele manier afgewikkeld kan worden. Daarnaast is het de verwachting dat als gevolg van deze verkeersmaatregel een deel van het (auto)verkeer andere routekeuze gaat maken. Wij (gemeente) hebben net als u geen belang bij een slechte verkeersafwikkeling. Daarom houden wij de nieuwe situatie straks nauwlettend in de gaten en sturen bij waar noodzakelijk. Dat kan zijn door de verkeerslichten anders af te stellen of door elders in het verkeersnetwerk, op de toeleidende wegen, ingrepen te doen die zorgen voor minder 'toevoer' naar de Delpratsingel vanuit het oosten en westen. |
| 15 | | Met de eenrichtingverkeer en 30 km zone, gaat de geluidshinder wel iets verminderen, maar ik mis de maatregel tegen geluidsoverlast van auto's die te hard rijden, toeteren of het geluid van de knalpijp open zetten. Deze rijden namelijk altijd vanuit de Boschstraat, de Vlaszak of de Gasthuispoort de J.F. Kennedylaan op. Geven vervolgens flink gas in de bocht en dan komen ze terecht bij de uit- en toegang van onze parkeergarage. Voor ons is dit geen veilige situatie. Het is eerder gebeurd dat auto's met een roekeloze actie tegen de gevel reden. Gelukkig zijn er geen voetgangers geraakt. Alleen de maximum snelheid aangeven is hier niet voldoende. | Door de herinrichting zal het 30 km-regime worden ondersteund door fysieke maatregelen. Zo zullen versmalde rijbanen, drempels, zebrapaden maar ook inrichtingselementen als bomen etc., de omgeving meer de sfeer van een verblijfsgebied geven. Daardoor zal (een groot deel) van het verkeer naar verwachting een ander gedrag aannemen. |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|---|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 16 | | Het plan ziet er goed uit. Mijn zorg is de drukte bij kruisend verkeer fietsers op de Claudius Prinsenlaan en auto's in en uit de Kloosterlaan. In de huidige situatie geeft het al lichte opstoppingen doordat al het verkeer naar het parkeerterrein hier bij komt zal dit punt nog drukker worden. Kunt u aangeven hoe dat u dit in de verkeerskundige modellen hebt berekend? | Er is geen verkeerskundige berekening gemaakt van deze nieuwe verkeerssituatie. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten en -richtlijnen kan worden gesteld dat de nieuwe situatie aan de Kloosterlaan vergelijkbaar zal zijn met de huidige in-/uitrit aan de Vlaszak. Het aantal verkeersbewegingen van/naar de Kloosterlaan zelf is relatief laag, waardoor wij verkeerskundig gezien een acceptabele situatie verwachten. Qua vormgeving is de aansluiting Kloosterplein – Kloosterstraat veiliger vormgegeven dan het Kloosterplein – Vlaszak. Vooral door de opstelruimte tussen rijbaan en fietspad is deze situatie (theoretisch) veiliger. |
| 17 | | Geweldig plan. Complimenten. Ben alleen erg benieuwd wat er met de input gedaan is m.b.t. de verkeersveiligheid aspecten van de toegang tot de auto lift/ingang parkeergarage van complex Wijngaardhof (tussen Bagets&Beans en IJssalon). In oorspronkelijke ontwerp leek er onvoldoende rekening gehouden met het feit dat auto's die staan te wachten om de garage in te gaan, daarbij het fietspad en/of het trottoir zullen blokkeren. Het is ook niet wenselijk dat e op de rijbaan gewacht moet worden tot de deur van de auto lift geopend is. Met andere woorden er moet een ruimte zijn van ten minste één auto lengte voor een wachtende auto zonder dat daarbij ander verkeer gehinderd wordt. | In het ontwerp is er tussen rijbaan en fiets/voetpad voldoende opstelruimte gecreëerd om met een personenauto te wachten tot de lift geopend is. |
| 18 | | Ik maak me ernstig zorgen om de parkeergelegenheid voor vergunninghouders. Op dit moment is parkeren op drukke momenten al een uitdaging. De Kloosterlaan o.a. biedt dan vaak nog een plekje als de parking van Vlaszak helemaal volstaat. Ik weet dat medebewoners dit ook vrezen. Vriendelijk verzoek ik jullie een het initiatief van de bewoners van Nieuwe Pasbaan 24/26/28 te volgen of met een andere passende oplossing te komen zodat dit nieuwe plan niet ten koste gaat van onze parkeergelegenheid. Tevens het verzoek om ons op de hoogte te stellen van beslissingen hieromtrent zodat wij niet in het ongewisse verblijven. Bij voorbaat dank. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 19 | | Ik maak me ernstig zorgen om de parkeergelegenheid voor vergunninghouders. Op dit moment is parkeren op drukke momenten al een uitdaging. De Kloosterlaan o.a. biedt dan vaak nog een plekje als de parking van Vlaszak helemaal volstaat. Ik weet dat medebewoners dit ook vrezen. Vriendelijk verzoek ik jullie een het initiatief van de bewoners van Nieuwe Pasbaan 24/26/28 te volgen of met een andere passende oplossing te komen zodat dit nieuwe plan niet ten koste gaat van onze parkeergelegenheid. Tevens het verzoek om ons op de hoogte te stellen van beslissingen hieromtrent zodat wij niet in het ongewisse verblijven. Bij voorbaat dank. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 20 | | Ik maak me zorgen over het gebrek aan parkeermogelijkheden voor de bewoners in het nieuwe plan. | Per saldo gaan er slechts enkele parkeervakken verloren, met name de strook bij de Rabobank. Dit gaat niet leiden tot ingrijpende problemen. Plekken in parkeerbelasting, zoals we nu al kennen, zullen echter voor blijven komen. |
| 21 | | Prachtig ontwerp, fijn plan. Er is een grote nadeel voor de omwonenden die nu een parkeervergunning hebben voor de Kloosterlaan e.o.. Zou zijn zijn als dat gebied alleen voor vergunninghouders wordt. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerverwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 22 | | Hoe kom je dan vanuit de Kloosterlaan op de Academiesingel? | Vanuit de Kloosterlaan komt men zoals nu op de Academiesingel; via Claudius Prinsenlaan, Kloosterplein, Vlaszak, J.F. Kennedylaan. Andersom dient de route via de singel gereden te worden tot aan de Claudius Prinsenlaan. Rechtsaf vanaf de Academiesingel richting de J.F. Kennedylaan is niet meer mogelijk. |
| 23 | | Ziet er echt super uit! Fijn dat dit begin 2024 gerealiseerd gaat worden. | Dank u. |
| 24 | | Een vraagje, wat betekent dit voor de bewoners van de Kloosterlaan? Ik hoor al geruchten dat deze huizen gedeeltekijk gesloopt gaan worden, is dit waar? Ik vraag me af hoe dit plan ten goede komt aan de bewoners van de Kloosterlaan. Al dat verkeer gaat langs onze voordeur komen. Niet goed voor de leefbaarheid, u heeft het over het belang van de auto maar u draait het om. Ook nu gaat het juist weer over die auto. Al met al, een stom plan. Geef geld uit om het leven van alle daklozen te verbeteren in plaats van de yuppen te verwennen. Waarom alles veranderen? Aan de Vlaszak is er in mijn ogen niets verkeerd, iedereen weet de weg wel. | Er zijn geen concrete plannen om woningen aan de Kloosterlaan te slopen. |
| 25 | | Een prima plan. Echter zou ik graag willen dat de fietsenstalling palen ('nietjes') niet voor mijn woning en patio geplaatst worden, maar aan de zijde van de Rabobank. De huidige opzet is een vermindering van mijn woonplezier. Als de fietsenstalling paaltjes aan de kant van de Rabobank staan heeft niemand er last van. De ramen bij Rabo zijn immers hoog genoeg en in het weekend (als het voornamelijk druk is) is Rabo gesloten. Ik hoor graag! | In het Definitief Ontwerp hebben de fietsnietjes op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 26 | | Ik zag dat er in de impressie grasstroken (groenstroken) ingetekend staan. Maar de impressie geeft een vertekend toekomst beeld. Dat soort grasstroken werken immers voor geen meter op plekken met druk voetverkeer. Mensen lopen het kapot en uiteindelijk krijg je een grote blubber bende met een paar trieste stukjes gras. Dat is nu ook de situatie bij de Nieuwe veste en het ziet er een partij amateuristisch uit. Ook zie ik dat er op sommige 'groenstroken' een soort onkruid ingetekend staat. Ik snap dat alles tegenwoordig in het teken van vergroening moet staan, maar sinds wanneer moet binnenstedelijk groen zo rommelig ogen? | <p>Binnen de oude stadsmuur wordt het stedelijke karakter benadrukt met strak gemaaid gazons. Naast deze gazons komt een brede loopstrook van 3 meter, waar geen terrassen op komen te staan. Deze zone dient ook vrij te blijven van obstakels. Hierdoor is er voldoende ruimte over om te lopen, waardoor men minder door het gazon zal lopen. Tevens zal het ingericht worden met een gras-klover mengsel dat beter bestand is tegen de belasting van voetgangers.</p> <p>Voor de buitenzijde is inderdaad gekozen voor een bloemrijk grasmengsel met bloembollen. Dit mengsel laat de "woeste" natuur zien, die voorheen buiten de stadsmuur heerste. Hierdoor sluit het ontwerp aan bij de historische waarde van deze omgeving.</p> |
| 27 | | Fijn dat een start gemaakt wordt van de herinrichting en het plan is mooi geworden. Paar punten als bewoner: Vuilnisbak aan de kant van onze gevels. Straat verlichting bij de gevels en of die niet te veel naar binnen zijn gericht. En de vraag waar je als bewoner kunt laden en lossen van grote dozen en of kasten? | <p>In het algemeen plaatsen we vuilnisbakken in het centrum tegen de gevels. Daar waar op de begane grond gewoond wordt en een vuilnisbak overlast kan veroorzaken, wordt de vuilnisbak naar elders verplaatst.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is het verlichtingsplan nader uitgewerkt. Bij het verlichtingsplan is door de richting van de armaturen en het type armaturen rekening gehouden met lichthinder. Enige hinder kan echter niet worden voorkomen.</p> <p>Er komt een laad- en losplaats voor de ijssalon en voor de bibliotheek (Dokter Worst).</p> |
| 28 | | Op zich vind ik het een prachtig plan. Maar ik heb wel twee kanttekeningen. In de eerste plaats vraag ik me af of het voor mij als fietser wel veilig genoeg is om vanuit de Kloosterlaan te fietsen richting Chasse Theater - Claudius Prinsenlaan. Ik kan dat op het plan niet goed zien. Zowel auto's naar het parkeerterrein Vlaszak alsmede auto's die deze parking gaan verlaten gaan in het plan immers volop aanwezig zijn aan die beginkant van de Kloosterlaan. Mijn tweede punt is dat ik vrees dat er veel automobilisten de voorkeur geven aan gaan (betaald) parkeren in Kloosterlaan. Ook dat zal de nodige drukte gaan geven in onze straat ben ik bang, maar mijn grote vrees is dat er zo weinig ruimte zal zijn voor parkeren voor bewoners zelf (vergunninghouders) en er ook weinig parkeerruimte meer beschikbaar zal zijn voor parkeren d.m.v. de bezoekersregeling. Daarom mijn voorstel om zowel voor bewoners als bezoekers (bezoekersregeling) het parkeren in de Kloosterlaan en omliggende straten dus enkel voor hen beschikbaar te houden. Het betreft hier dus het volledige gebied 1302 Sophiastraat e.o. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 29 | | Ondanks de nieuwe plannen voor herinrichting Vlaszak etc maak ik me zorgen om de parkeergelegenheid van onze eigen bewoners. Ik vrees dat de beschikbare parkeerplaatsen in de straten door anderen dan de bewoners gebruikt zullen worden. Daarom pleit ik voor het volgende: voor bezoekers binnenstad: parkeren is enkel mogelijk op parkings Vlaszak en Chassé. Het parkeren in de Kloosterlaan en omliggende straten wordt dus enkel voor vergunninghouders. Voor bewoners en bezoekers van bewoners: het bestaande recht om te mogen parkeren in het volledige gebied 1302 Sophiastraat e.o. behouden. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 30 | | Er zitten veel positieve elementen in het plan, met name de vergroening en het terugbrengen van verkeer in de stad is een goed uitgangspunt. De wijziging van in- en uitrit van het parkeerterrein Beyerd/Vlaszak en de verplaatsing naar de Kloosterlaan is een slechte zaak. De Kloosterlaan is een smalle rustige woonstraat, die nu belast wordt met het in en uitrijden van honderden auto's. Al deze inkomende auto's moeten afbuigen en vervolgens een twee richtingen fietspad oversteken, meteen gevolgd door een zebra. Bovendien staan voor de ingang van appartementencomplex het Rondeel vaak taxi's te wachten op de bewoners. Ik voorzie veel parkeerfiles en chaos op dat punt. Het uitrijden van de parkeerplaats zal op drukke tijdstippen veel oponthoud veroorzaken op de P-plaats zelf. Overigens is uit de tekeningen niet duidelijk op te maken waar nu exact de ingang van de parkeerplaats komt te liggen. Graag daarover nadere informatie. Een gemiste kans is het om deze parkeerplaats te sluiten en te vergroenen en alle inkomende voertuigen op het Chasséveld te laten parkeren, dat parkeerterrein staat dagelijks voor meer dan de helft leeg. Ook de Turfschip P-garage is een prima alternatief. Wat is nu beter voor het milieu, een P-plaats vol met draaiende motoren van auto's of een groot parkeerterrein 100 meter verderop benutten. Ik heb dat al eens eerder bij jullie aangekaart bij een vorige editie van de Oostflank, maar daar wordt dus niets mee gedaan. Overigens presenteerde de gemeente, jullie dus, onlangs een opzet voor het gebied voor het Chassé Theater, dat uitgaat van een parkachtige omgeving voor het theater en bebouwing van de Beyerd/Vlaszak. Mijn advies is derhalve, pak nu gelijk door, verban de auto uit dit deel van de binnenstad en benut een enorme P-plaats, in casus het Chasséveld en parkeergarage Het Turfschip optimaal. Ik denk dat alle bewoners rond de Beyerd/Vlaszak en Kloosterlaan/Rijngaafstraat een gat in de lucht zullen springen. Ik verneem graag van jullie over mijn vragen en suggesties | <p>De verplaatsing van de in/uitgang van het parkeerterrein leidt tot ongeveer 1000 voertuigen per etmaal extra in de Kloosterlaan. De Kloosterlaan is op dit moment een relatief rustige straat en qua vormgeving geschikt om deze toename op te vangen en te verwerken. In de toekomstige situatie verwachten wij grofweg 2000 motorvoertuigen per etmaal in de Kloosterlaan. In het algemeen geldt dat dit soort 30km/uur wegen geschikt zijn om 4000 – 6000 voertuigen per etmaal te verwerken.</p> <p>Ook bij de aansluiting op de Claudius Prinsenlaan voorzien wij geen problemen in de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Uiteraard blijven wij de situatie monitoren (in de gaten houden) en grijpen wij in als het nodig is.</p> <p>De plannen voor het Chassé Kwartier zitten nog in een te vroeg stadium om daar al rekening mee te kunnen houden. Het vergroenen van het parkeerterrein zit dan ook buiten de scope van deze werkzaamheden.</p> |
| 31 | | Mooi plan, zeker een verbetering. Wel komen nu alle bezoekers van Breda ook in de Kloosterlaan waar ze uiteraard ook gaan parkeren. Voor de bewoners kan dit zeer negatief uitpakken. Aangezien er nu op zaterdag al geen plek meer is op de Vlaszak zal ook het Nonnenveld vol staan op de drukke dagen. Het zou erg fijn zijn als het Nonnenveld alleen voor vergunninghouders zou worden zodat ook de bewoners hun auto kwijt kunnen. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|---|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 32 | | Als omwonende heb ik natuurlijk de documenten gedownload. Maar als leek moet ik bekennen er niet veel kaas van gegeten te hebben. Wat ik niet heb kunnen terugvinden zijn de verkeersstromen nadat de inrit van het parkeerterrein Beiaard/Vlaszak is verplaatst naar de Kloosterlaan. Natuurlijk wil men naar de Claudius Prinsenlaan, maar kan dat zowel rechts- als linksom? Want dat zou veel meer verkeersdrukte betekenen door de Kloosterlaan/Rijngaafstraat (zeg maar richting Koepel en dan richting UWV) en ik denk niet dat iemand daar voorstander van is hè. Paaltjes? Verboden linksaf slaan? Eenrichtingverkeer? Ik kan niets zien in dit ontwerpplan en ben daar, net als mijn medebewoners, heel erg benieuwd naar! | <p>De verplaatsing van de in/uitgang van het parkeerterrein leidt tot ongeveer 1000 voertuigen per etmaal extra in de Kloosterlaan. De Kloosterlaan is op dit moment een relatief rustige straat en qua vormgeving geschikt om deze toename op te vangen en te verwerken. In de toekomstige situatie verwachten wij grofweg 2000 motorvoertuigen per etmaal in de Kloosterlaan. In het algemeen geldt dat dit soort 30km/uur wegen geschikt zijn om 4000 – 6000 voertuigen per etmaal te verwerken.</p> <p>De uitgang van het parkeerterrein ligt zo dicht mogelijk richting de Claudius Prinsenlaan. Er is verkeerskundig gezien geen aanleiding (afstand, snelheid, logica) om te verwachten dat het verkeer via de Rijngaafstraat richting de Nassaustraat gaat rijden.</p> <p>Ook bij de aansluiting op de Claudius Prinsenlaan voorzien wij geen problemen in de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid.</p> <p>Uiteraard blijven wij de situatie monitoren (in de gaten houden) en grijpen wij in als het nodig is.</p> |
| 33 | | Middels dit bericht wil ik mijn bezorgdheid met jullie delen omtrent de parkeermogelijkheid rondom Kloosterlaan. Zo ver ik het kan herleiden uit het plan wordt de nieuwe toegangsroute van Vlaszak Parking naar de Kloosterlaan verplaatst. Hierdoor vrees ik als bewoner van Kloosterlaan dat de beschikbare parkeerplaatsen in en rondom de straten door anderen dan de bewoners gebruikt zullen worden. Is hier al over na gedacht? Het herinrichten van Vlaszak en de nieuwe ingangsroute is acceptabel indien de bewoners kunnen parkeren als vergunninghouders in de Kloosterlaan. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 34 | | Ik ben zeer positief onder de indruk van Voorlopig Ontwerp Vlaszak !! Hele plan ziet er evenwichtig en fraai uit. Ben wel benieuwd naar het tijdschema van realisatie. Wanneer start de uitvoering en wanneer wordt deze afgerond? Een tweetal opmerkingen: 1. Er is aan de zijkant van de Tosti Club (Wijngaardhof) géén 2 meter ruimte voor een gevelterras zonder dat dit de doorgang belemmert. Momenteel is daar ook geen terras. 2. Het zou helemaal ideaal zijn als er vóór Vlaszak 6 t/m 8b (6 huizen) één kiss & ride plek zou kunnen komen voor laden/lossen van zware boodschappen, in-/uitladen ivm vakantie etc. Nu gebeurt dat door de auto even met alarmlicht op het trottoir te parkeren voor de voordeur. In de nieuwe situatie is dat niet meer mogelijk. De voorziene kiss & ride strook voor de IJssalon is hiervoor (te) ver weg. | <p>De huidige verwachting is dat het plan in 2024 en 2025 gerealiseerd gaat worden. Een verdere detailplanning wordt nog opgemaakt.</p> <p>In de Wijngaardhof is het inderdaad wat smaller. Dit gebied valt nu buiten het projectgebied. Echter dient er altijd voldoende vrije doorloopruimte over te blijven. Binnen de nieuwe terrasverordening zullen hier regels voor worden opgenomen. Op de Vlaszak zal er altijd een loopstrook van 3 meter vrij moeten blijven.</p> <p>Er is nu een laad- en losplaats opgenomen ter hoogte van Vlaszak 2. Ter hoogte van Vlaszak 6 t/m 8 blijven de bestaande bomen (huidige middenberm) behouden. Hierdoor is hier geen plek voor een laad- en losplaats.</p> |
| 35 | | Wij bewoners van de Nieuwe Pasbaan en Kloosterstraat hebben ons ongenoegen al geuit bij de bewoners inspraak en toch word er weer niet naar ons geluisterd. het word voor bewoners moeilijker gemaakt om genoeg parkeerplaatsen te hebben. Ook zijn er nu al opstoppingen door verkeer rijdende auto's in onze straten zeker kruising van deze drie straten(minstens 40 a 50 per dag en in het weekend zelfs meer) auto's van buitenaf liever buiten het centrum parkeren dat is ook een manier om auto's in het centrum te weren(zie gemeente Den Bosch, daar werkt dit systeem al meer dan 15 jaar) hopende op uw herziening van planning Vlaszak. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 36 | | Goed plan om meer groen in de stad te krijgen op 2 belangrijke zaken na; Kan de Kloosterlaan deze drukte van het parkeerterrein wel aan? Er staan nu al veel files om het terrein op te komen. Dit wordt dan straks voor de ingang van de straat van bewoners waar we zelf niet meer langs kunnen. Wat houdt deze mensen tegen om niet verderop in de straat te parkeren? Dit zorgt voor veel meer parkeerdruk. Graag goed over nadenken en zeker meenemen om parkeren in de Kloosterlaan alleen voor bewoners te maken. Mooiste zou zijn dit plan door te trekken naar de Mezz/van Coothplein. Zo kunnen fietsers aan de linkerkant blijven fietsen om in het park uit te komen. Dit zorgt voor minder (bijna) ongelukken en kan de fiets bevorderen. Daarnaast zou ik zeker nadenken dit hele stuk eenrichting te maken. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 37 | | Dank voor toezending van de plannen, we zijn er inmiddels wel aan toe dat de Oostflank eindelijk wordt aangepakt. Bestrating in de vorm van straatstenen i.p.v. asfalt zou de 30km aanwijzing sterk verbeteren. Om geluidsoverlast van het verkeer tegen te gaan is het gewenst de volgende gunning van busdiensten te doen aan een onderneming met enkel elektrische bussen. Een zebra pad van de Boschstraat naar het Gasthuisplein v.v. is aan te bevelen. (Ik kan nu niet goed zien of dat is ingepland). Probeer wat meer accent te leggen op de soort beplanting (afwisseling van mooie, niet te groot wordende bomen). | <p>Op het kruispunt met de Boschstraat is slechts 1 zebra voorzien aan de zuidzijde. Dat is, gezien de bushaltes, de meest gebruikte oversteek. In verband met de doorstroming is bewust de hoeveelheid zebra's beperkt gehouden. Dat neemt niet weg dat men aan de noordzijde van de Boschstraat over mag steken. Dat mag immers overal in een 30 km zone. Alleen wordt het niet gefaciliteerd met een zebra. Als men wel de behoefte heeft om met gebruikmaking van een zebra pad over te steken, kan men ervoor kiezen aan de zuidzijde over te steken.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 38 | | De vergroening is een super mooi plan. Ook om minder auto's door de binnenstad te leiden is super goed. Maar als bewoner van de Kloosterlaan maak ik me wel zorgen over mijn eigen parkeer gelegenheid. Het is namelijk nu al wanneer er drukte is in de stad bijna onmogelijk om in mijn eigen straat te parkeren terwijl er heel veel parkeerplaatsen zijn. Door de ingang van de parkeerplaats Vlaszak te verplaatsen naar de Kloosterlaan vermoed ik dat parkeren in mijn eigen straat nog vaker onmogelijk zal zijn. Op drukke momenten in de stad, inclusief weekend en zonnige dagen staat er vaak bij de huidige ingang van de Vlaszak parkeer plaats een lange rij auto's die wachten op een plek. Als dit verplaatst wordt naar de Kloosterlaan ben ik bang dat ik straks in de rij moet gaan staan wachten om naar huis te kunnen. Een goede mogelijkheid om dit op te lossen zou zijn om de parkeerplaatsen in de Kloosterlaan alleen voor vergunninghouders te maken. Bezoek zou dan in de rest van het huidige gebied inclusief de grote parkeerplaatsen als nog via de bezoekers regeling nog kunnen parkeren | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 39 | | Ik maak mij grote zorgen over parkeermogelijkheden in onze straat. En nog grotere zorgen over de nieuwe ingang van de Vlaszak Parking. Hoeveel auto's per 24 uur parkeren daar? Want al deze auto's zullen voorbij mijn huis komen, op 1 meter afstand (trottoir) waardoor ik constant in uitlaatgassen zal zitten, kabaal van optrekkende auto's als er drukte is bij de ingang. Ik zal geen raam meer open kunnen zetten om te luchten, en mijn balkon niet meer kunnen gebruiken. Waarom kan de ingang van de parkeerplaats niet naast de uitgang gemaakt worden???? Dan hoeven al die auto's met de uitlaatgassen, geluidsoverlast en drukte niet precies (1 meter) voor mijn huis. Dagelijks 100den auto's... Maak de ingang naar parkeerterrein naast de uitgang, en sluit aan die kant de Kloosterlaan af. De inwoners hier en omliggende straten Pasbaan-Nieuwe Pasbaan-Poort van Schoenmakers kunnen dan gebruik maken van de uitgang aan achterkant koepel en UWV. | Dank u wel voor uw input. Dit zullen we meenemen in onze overwegingen in relatie tot de gebiedsontwikkeling Chassékwartier. Vooralnog zien we geen problemen in de verkeersafwikkeling op de Kloosterlaan. |
| 40 | | Ik maak me zorgen om de parkeergelegenheid voor mij als bewoner. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 41.1 | | We hebben het voorlopig ontwerp Vlaszak herinrichting met veel belangstelling gelezen en bekeken. Over de herinrichting wordt al jaren nagedacht en we zijn blij dat het er nu eindelijk van gaat komen. Het voorlopig ontwerp geeft ons aanleiding de volgende opmerkingen te maken: Laden en lossen is bij onze woning (###) nu al problematisch. Het is immers niet toegestaan even met een auto of vrachtwagen stil te staan op de busbaan of het trottoir. De laad- en losstrook voor de IJssalon ligt voor ons te ver weg om zware ladingen te kunnen laden en lossen. Vaak wordt laden en lossen op het trottoir oogluikend toegestaan, omdat het daar breed genoeg voor is, maar aangezien een duidelijk beleid ontbreekt valt er af en toe ook een boete. In de nieuwe situatie wordt laden en lossen nog ingewikkelder. De woningen met huisnummer 6 t/m 8b komen ver van de rijbaan af te liggen en ook de toegang tot het achterterrein (via de doorgang tussen huisnummer 6 en de Tosticlub) wordt vrijwel onbereikbaar. En toch zal laden en lossen af en toe nodig zijn. Denk maar aan levering van zware bouwmaterialen of meubilair, of wanneer een loodgieter of elektricien een klus komt uitvoeren en zijn materialen en gereedschap uit moet laden. Gelukkig hebben we het hier over uitzonderingen. Het is wat ons betreft daarom geen reden om bezwaar tegen de plannen te maken. Wel zouden wij van u graag horen hoe de gemeente hiermee om wil gaan. Daarbij willen we wel alvast opmerken dat het aanvragen van een ontheffing verkeersregels (rvv) vanwege de behandeltermijn en het feit dat deze op kenteken verleend wordt onvoldoende soelaas biedt. In gevallen waarin vooraf duidelijk is wanneer en met welk voertuig de handeling verricht gaat worden natuurlijk wel, maar vaak is op niet tijdig duidelijk wanneer een levering plaats zal vinden, laat staan dat bekend is welk kenteken door het gebruikte voertuig gevoerd wordt. Wij zouden het toejuichen als de gemeente, net als nu meestal (maar helaas niet consequent) het geval is, het laden en lossen oogluikend toe zou staan. (1/2) | <p>Er is inderdaad een laad- en losplaats ingetekend ter hoogte van Vlaszak 2. Ter hoogte van Vlaszak 6/8 blijven de bestaande bomen (huidige middenberm) behouden. Daardoor is het niet mogelijk hier een laad- en losplaats te creëren. Voor de Nieuwe Veste (Dokter Worst) komt er ook een laad- en losplaats. Van deze laad- en losplaatsen kan - ook door leveranciers - gebruik gemaakt worden.</p> <p>Laden en lossen op een voetpad is niet toegestaan.</p> <p>De gemeente legt zelf geen geveltuin aan. Het staat bewoners vrij om bij de gemeente te verzoeken om een geveltuin aan te mogen leggen. De gemeente onderhoudt geen gevelgroen, wanneer men dit wel wil, dient er een wijkdeaal gemaakt te worden.</p> <p>Binnen het centrum is het beleid om afvalbakken tegen de gevel te plaatsen. Alleen op die plaatsen waar een afvalbak echt overlast zou kunnen veroorzaken (zoals bijvoorbeeld onder een raam van een slaapkamer op een begane grond), wordt hier een uitzondering op gemaakt. De benoemde afvalbak is in het Definitief Ontwerp op de positie blijven staan.</p> |
| 41.2 | | Groene gevels: enige tijd geleden zijn wij (en onze naaste burens) via Maas Jacobs (eigenaar plint Vlaszak ##) benaderd met de vraag of de gemeente blauwe regen tegen onze voorgevels zou mogen plaatsen. Wij vonden dat een uitstekend plan. Helaas zien we dit voornemen (nog?) niet terug in het voorlopig ontwerp. Wat ons betreft zou het vergroenen van het aanzien van onze woningen nog een stap verder mogen gaan. Wij zouden graag een geveltuin aanleggen (zoals in het plan bv. wel gebeurt bij het appartementengebouw tegenover de IJssalon). Een strook van 50-60 cm volstaat daarvoor. Niet alleen draagt dit in positieve zin bij aan de uitstraling van onze gevels, het ontmoedigt ook het hangen tegen die gevels. Voorbijgangers realiseren zich niet dat Vlaszak 6-8b woonhuizen zijn en leunen regelmatig tegen onze ramen en deuren. Vooral als het regent is het bij ons prettig schuilen, omdat de gevel van de begane grond een centimeter of 40 terug ligt. Wij zijn ervan overtuigd dat een geveltuin eraan bij zal dragen dat dit niet meer voorkomt. Tegen de gevel tussen huisnummer 6b en 8 is zo te zien een afvalbak ingetekend. Wij zouden het bijzonder op prijs stellen als die verplaatst wordt naar de groenstrook bij de zijtes direct tegenover onze woningen. Er komt meer straatverlichting voor onze woning dan nu het geval is. Daar hebben wij op zich geen enkel bezwaar tegen, maar wij hechten eraan dat de verlichting zodanig geplaatst en/of afgesteld wordt dat deze niet hinderlijk naar binnen schijnt. Over het geheel genomen ziet het plan er heel mooi uit. Zoals gezegd hebben we hier jaren op gewacht en we zijn ervan overtuigd dat het hierdoor nog veel fijner wonen wordt op een plek waar we toch al heel blij mee waren. (2/2) | |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|---|---|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 42 | | Ik begrijp dat het centrum van Breda verkeersluw wordt gemaakt en juich dit toe. Persoonlijk lijkt het mij geen goed plan om de ingang van het parkeer terrein Vlaszak/Beyerd in de Kloosterlaan te leggen. Deze straat is vrij smal en kan het verkeer wat erin komt niet aan. Ook zal de druk op de parkeerplaatsen in de Kloosterlaan zelf toenemen, waardoor vergunninghouders hier haast niet meer kunnen parkeren Een betere lijkt mij om de parkeerplaats te sluiten en hier vergroening te laten plaatsvinden. Dit ligt volgens al in toekomstige plannen opgesloten. Parkeren kan dan op het Chasseveld en Parkeergarage het Turfschip, deze beide parkeer gelegenheden worden momenteel relatief slecht benut. Hierdoor wordt het centrum ook gelijk nog verkeer luwer. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasseveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 43 | | Ik ben zeker voor een groenere en veiligere stad. Auto's rijden heel hard en stoppen niet voor zebra's. Maak me vooral zorgen om parkeren voor bewoners. Sinds je als bezoekers over kunt parkeren. Is vaak drama vooral met de kermis en de vele evenementen die Breda kent. Laatst een half uur rond gereden om een parkeerplek. Voorstel: de parkeergelegenheid voor bewoners zoals vroeger. Dus alleen de bewoners in de Kloosterlaan Sophiastraat incl. Vlaszak. De bezoekers op de grote parkeerplaatsen Chassé en Vlaszak en parkeergarage. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasseveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 44 | | Ik heb op dit moment geen suggesties. Ik zou daar eerst het plan voor moeten zien. Graag ontvang ik het plan. | Plan is gemailld met mededeling dat desbetreffende informatie op PlanBreda staat. Tevens hebben wij om suggesties gevraagd. Binnen de gestelde reactietermijn hebben wij geen aanvullende vragen ontvangen. |
| 45 | | Dank voor uw info. Ik heb een vraag... is het mogelijk om plannen in 3D/ animatie/korte film te presenteren? Dit verlevendigt en geeft een meer ruimtelijk inzicht van de door u gepresenteerde plannen. In afwachting van uw antwoord. | Helaas kunnen wij de plannen niet op een dergelijke wijze presenteren, anders dan de beelden zoals in het gedeelde ontwerpboek zijn opgenomen. |
| 46 | | Heel fijn dat het 1ste uitgangspunt vergroening is voor het ontwerp Vlaszak. Wel spreek ik mijn zorg uit i.v.m. met het vele autoverkeer in de binnenstad (zoveel mogelijk auto's buiten de singels laten parkeren). Het parkeren in de Kloosterlaan zou alleen voor de vergunninghouders moeten gelden, ook de verplaatsing van de ingang van het parkeerterrein Vlaszak naar de Kloosterlaan vind ik geen goed idee. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasseveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 47 | | Behoud mijn parkeerplaats. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasseveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 48 | | Behoud mijn parkeerplaats. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijziging met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasseveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeerverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 49 | | <p>Hoe worden de op en aanmerkingen die bewoners via Plan Breda inbrengen verwerkt en gecommuniceerd met de bewoners? Verder hebben we nog een aantal detailvragen die voor ons als bewoners van groot belang zijn. 1. De fietsnietjes die gepositioneerd zijn onder de slaapkamers en balkons van ons appartementengebouw moeten verplaatst worden naar het kantoorgebouw aan de overzijde. We zijn niet tegen fietsnietjes maar de plaats is wel van groot belang om extra overlast te voorkomen. We gaan ervan uit dat gezond verstand gebruikt gaat worden. Suggestie; creëer op de geplande plaats oplaadpunten voor elektrische auto's. 2. In het concept worden twee zebrapaden gepositioneerd. Als bewoners zien we graag een extra beveiliging van deze zebrapaden door waarschuwingsschijven in het wegdek die gaan branden als voetgangers de zebra betreden. Zeker gezien het aantal ongelukken en zelf dodelijk ongeluk in de omgeving. 3. In de gesprekken met onder andere @@@ hebben we ook aangegeven dat we géén plantenborders tegen de gevel van ons appartementengebouw willen hebben maar de voorkeur geven aan; Plantenbakken in de stijl zoals ze in heel Breda te vinden zijn. Deze borders zijn een bron van vervuiling en van ongedierte, met name ratten, verder tasten ze onze gevel aan. Met name de plantenborder die achter de Abri gepositioneerd is, vraagt om één grote afvalbak te worden. Wie gaat deze rotzooi opruimen, in de portieken doet de VvE dit nul 4. Hoever is de Abri van de gevel van ons appartementengebouw verwijderd? Waarom zijn er geen hekjes aan beide zijden van de Abri gepositioneerd? Nu worden de toegangen naar ons gebouw als vuilnisbak en schuilplaats gebruik, dit zal afnemen door deze hekjes. 5. Hoe wordt het niveauverschil van het trottoir naar de toegang van ons gebouw opgelost? Er is nu een aanzienlijk afschot naar ons gebouw! 6. Hoe wordt naast andere bestrating het fietspad/ trottoir "beveiligd" om ongelukken met snelle elektrische fietsen en bromscoters te voorkomen? 7. Hoe kunnen de hulpdiensten ons appartementengebouw snel bereiken? Tekening is niet duidelijk over aan- en afvoerroutes van het parkeerterrein. 8. Waar kunnen de afvalcontainers van ons appartementengebouw geplaatst worden als ze geleidigd worden..</p> | <p>In het Definitief Ontwerp hebben een aantal fietsnietjes een andere positie gekregen. Wij verwachten hierdoor minder overlast. De overige fietsnietjes blijven behouden.</p> <p>In Breda worden er geen waarschuwingsschijven en dergelijke bij zebra's toegevoegd.</p> <p>Juist om afstand tot de gevel te creëren is er gekozen hier beplanting aan te brengen. We brengen bewust geen verhoogde plantenbakken aan wanneer dit niet nodig is. In plantvakken kan het water vanaf het trottoir richting de vakken lopen en daar infiltreren. Het riool wordt hierdoor minder belast en de grond minder uitgedroogd.</p> <p>De abri komt op circa 1,5 meter van de gevel te staan. Er worden geen hekjes geplaatst op openbaar gebied.</p> <p>Het nieuwe dwarsprofiel van de Vlaszak is herzien. De afwatering van het trottoir/de bushalte aan de zijde van De Beyer zal in de richting van de rijweg zijn. De verharde doorsteekjes door de groenstroken naar de portieken wateren wel af in de richting van De Beyer. Het betreft padjes met een lengte van 1,50 meter. Wij gaan ervan uit dat de aangrenzende groenstroken dit kunnen verwerken. Wij zullen met de afwerking van de plantsoenhoogte hiermee rekening houden.</p> <p>Er komt geen extra beveiliging tussen voet- en fietspaden.</p> <p>Hulpdiensten kunnen over het voetpad (huidige entree Beyer-Vlaszak). Het plan is ook doorgenomen met de brandweer.</p> <p>De afvalcontainers kunnen op de bestaande locatie geplaatst worden.</p> |
| 50 | | <p>Goedemiddag, zojuist heb ik ook een mail gestuurd naar @@@, echter kreeg ik een melding dat hij aankomende periode nog met vakantie is. Daarom ook een reactie via deze weg. Op de tekening bij ons staat restaurant Gaudim (nr 5) alleen een gevelterras ingetekend en niet het terras zoals het momenteel uitgesteld staat. Ik veronderstel dat dat niet correct is? Hoer graag van u.</p> | <p>Enkele ambities van de herinrichting zijn het vormen van een groene parkrand rond de binnenstad, waarlangs een doorgaande voetgangersverbinding wordt voorzien. Langs deze flaneerzone is ruimte voor gevelterrassen. In de actualisatie van de buitenruimteverordening wordt een regel opgenomen, waarbij gevelterrassen een maximale diepte krijgen van 2 meter. Hier is in het plan reeds rekening mee gehouden. Op deze wijze wordt de doorgaande flaneerzone van 3 meter gewaarborgd. Hierdoor kunnen gebruikers op prettige wijze gebruik maken van de routes langs de binnenstad. Door de ruime maat wordt de route aantrekkelijker en wordt voorkomen dat men de grasvlakken ernaast stuk loopt.</p> |
| 51 | | <p>Ik begrijp dat het verkeer naar de buitenzijde van de Vlaszak gaat (t.o.v. het centrum) De situatie op de Oude Vest is sinds de restauratie van het Oude Vest riool al een aantal jaren zo. Wordt dat deel nu ook definitief ingericht? Hoe wordt de veiligheid van fietsers gegarandeerd t.h.v. de kiss en ride gewaarborgd?</p> | <p>De Oude Vest wordt in deze fase slechts deels meegenomen. De rest volgt in een latere fase. Bij de Kiss en Ride rijden de fietsers op vrij liggende fietspaden.</p> |
| 52 | | <p>N.a.v. de voorlopige planning voor de Vlaszak. Graag zou ik willen weten wat deze plannen gaan betekenen voor het doorgaand verkeer door de Mauritsstraat en nieuwe Boschstraat. Mijn gedachte is dat met het huidige concept er een grotere verkeersstroom door deze straten zal gaan. Wat mij betreft onwenselijk gezien dit rustige woonstraten zijn. Ik hoor graag reactie.</p> | <p>Op basis van verkeersmodelberekeningen zijn er geen significante wijzigingen in de verkeerstromen te zien op de Mauritsstraat en Nieuwe Boschstraat.</p> |
| 53.1 | | <p>Wat een onzalig plan. Plannen aan een tekenafel is iets anders dan uitvoeren. Na jaren gesteggel over de verkeersdrukke en het bijbehorende lawaai op de Beyer/Vlaszak, heeft de gemeente besloten in 2024 de boel te gaan herinrichten. De baas van de ijssalon en de Tosti Bar zijn blij. Minder blij zijn de bewoners van het aanpalende gebouw De Residentie De Beyer. Al jaren hebben zij overlast. De balkons aan Vlaszak zijde kunnen nauwelijks gebruikt worden vanwege fijnstof en lawaai. Die aan Beyer zijde eveneens. Slaapkamers die aan de kant van de Vlaszak liggen en aan de kant van de Beyer genieten van het gekletter van fietsen in de nietjes. Het geruzie van automobilisten en gezip op de parkeerplaats, het glas en gepoep in de portieken. Dat gaan wij nog wat erger maken. Wij gaan nietjes plaatsen aan de Beyer zijde tegen het complex. Hoe gek moet je wezen. Mijnheer de beleids medewerker gaat U hier eens over nadenken, Hier wonen MENSEN. Bij de RABO Bank heeft U ruimte genoeg om nietjes te plaatsen aan de kant van de Vlaszak. Daar wonen geen mensen. Staan ze niemand in de weg. Het busverkeer komt aan de kant van de huizen langs van beide kanten. HOERA. Wij worden veroordeeld tot binnenblijven. Hoe gek wil je het hebben. Wij sluiten de inrit naar de bij ons onderliggende parkeer garage af, door de inrit/uitrit te verleggen naar de Kloosterlaan. Wij mogen als bewoner in de dagelijkse file gaan staan om in/en uit te rijden. Ambulance, brandweer, vuilniswagen, verhuizer idem dito. Bezoekers mogen nu al goud geld betalen voor een plek, die er bijna nooit is, maar mogen met de nieuwe plannen eerst rondjes rijden. Soms moet hier de brandweer ernstig zieke mensen met een hoogwerker uit huis halen. Dit zowel aan Vlaszakzijde als aan Beyer zijde. Kunt U mij vertellen hoe dat gaat werken. Klankbord groep na klankbord groep. Het lijkt wel of beleidsmedewerkers en planners ziende blind en horende doof zijn. Niets is er mee gedaan. Maak een aparte inrit voor bewoners en hulpverleners. Er moet groen komen!!! Er moet gepicknickt worden. Er komt een fietspad. Lang leve de lol. Fietsers weten het verschil niet tussen een fietspad en een trottoir. Ze rijden overal. Zelf loop ik met een rollator. Als ik de uitrit van de garage uitkom wordt ik van mijn sokken gereden door een fietser, die daar niet hoort. Dat gebeurt door de hele stad. Mensen hebben geen fatsoen meer en er is iets van zeggen levert je vreselijk commentaar op. Je mag werkelijk alle ziektes krijgen die er bestaan. Hoezo fietspad???? Groenstrook bij Gaudim ziet er FANTASTISCH uit. Krijgen wij ook zo iets. Het is een grote aanfluiting. (1/2)</p> | <p>Vervelend dat u niet blij bent met het plan en zoveel overlast ervaart van bezoekers van het centrum.</p> <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyer-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> <p>Het plan is afgestemd met de brandweer. Op het trottoir tussen de Rabobank en de Beyer blijft de doorsteek beschikbaar voor hulpdiensten.</p> |
| 53.2 | | <p>Het leven van de bewoners aan de kant van de Vlaszak boven ijssalon speelt zich aan de achterzijde af. Dat van de herenhuizen t.h.v. CZ en Van Dal eveneens. De rottigheid wordt neergelegd bij de bewoners van de Residentie De Beyer/Vlaszak. Daar is nu al de nodige overlast en er komt nog een portie bij. Gaat de Gemeente een bijdrage instellen voor gedeeld woongenot??? Ik baal als een stekker. Het is werkelijk een krankzinnig plan, Ook voor de veelal oudere bewoners van het Rondeel die eveneens een portie rottigheid meekrijgen. (2/2)</p> | |
| 54 | | <p>Ik heb vragen over bijlage 9, achtergrondinformatie. Pag. 39: Geveltuinen? Ja, dat is goed. Maar echter zonder klimplanten tegen de muren van ons gebouw. Pag. 42: Laad- en loszone: het is niet duidelijk uit de profielschets waar deze komt. De huidige laad- en loszone is nu gesitueerd bij de Ussalon. Komt deze nu dicht bij ons gebouw te liggen? We hebben nu al veel overlast hiervan omdat hier dagelijks in de ochtend, en soms ook in de middag, horeca bevoorradingswagens uren lang met draaiende motor staan. Er wordt meer groen aangelegd, maar door de draaiende motoren van de horecawagens wordt dat weer teniet gedaan. Pag. 43: De ingang ligt in het verlegde van een route die gereden moet kunnen worden door vrachtverkeer voor het laden en lossen van het Stedelijk Museum. Er wordt hier helemaal voorbijgegaan aan de bewoners van Residentie De Beyer. Het vrachtverkeer voor laden en lossen van het museum komt sporadisch voor. Wij als bewoners maken dagelijks vele malen gebruik naar de toegang tot onze garage. Moeten wij nu ook over het drukke parkeerterrein rijden om bij ons eigen gebouw te komen? Zeker in de middag is het er regelmatig zo druk, dat de auto's achter elkaar over het terrein rijden. Dan moeten wij achter aan sluiten en wachten totdat we bij onze eigen ingang zijn. En is er rekening gehouden met de afvalwagens? Wij zetten op 4 dagen onze afvalcontainers buiten tegen de heg die tegen het parkeerterrein staat. Hoe komen de afvalwagens straks bij deze containers? En is er ook rekening gehouden met calamiteiten en de brandweer/ ziekenauto snel bij ons gebouw moet komen? Ook via dezelfde ingang over het parkeerterrein? Is het niet beter om de bewoners toegang te verlenen tot ons eigen gebouw via de Pasbaan, daar waar nu de paaltjes staan? Als hier toegang naar ons gebouw wordt gemaakt en die afgesloten wordt voor bezoekers van het parkeerterrein, hoeven wij niet achter aan de rij aan te sluiten als wij bij ons eigen gebouw willen komen. Pag. 45: Fietspaden: Als we nu vanaf het Kloosterplein met de fiets de Vlaszak oprijden, is het voor fietsers mogelijk om via de ingang van het parkeerterrein bij ons eigen gebouw te komen. Zoals het fietspad nu ingetekend is, is het niet mogelijk om met de fiets vanaf de Vlaszak naar het parkeerterrein te gaan. Moeten wij ook via de ingang van het parkeerterrein aan de Kloosterlaan met de fiets het drukke parkeerterrein oprijden? Dat lijkt me niet wenselijk. Kortom, in dit plan is geen rekening gehouden met ons als bewoners van Vlaszak ## en Beyer ## Pag. 49: Bushaltes op de weg. Waarom wordt er niet voor gekozen om de bushalte aan de noordzijde te verplaatsen naar het Rabogebouw. Dan hebben wij als bewoners er minder last van. Pag. 57: Vergroening Stadsrand. Waarom wordt er niet voor gekozen om het asfalt van het parkeerterrein te vervangen door straatstenen en ook meer bomen te planten op het terrein? Bijlage 3: Overzichtstekening Oostflank 1e fase Gasthuispoort-Vlaszak-Kloosterplein. Er staan fietsnietjes getekend tegen de gevel van ons gebouw ter hoogte van de trappang naar het portiek van Beyer ##. Waarom worden deze fietsnietjes niet geplaatst tegen de gevel van de Rabobank? Dan hebben wij als bewoners er minder last van.</p> | <p>De laad- en losstrook schuift inderdaad richting het oosten. Daarentegen schuift de bushalte, die nu nabij de gevel is gesitueerd, verder naar het westen. De bereikbaarheid van de parkeergarage en huisvuilinzameling van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Vervang van de verharding van het parkeerterrein is binnen dit project niet aan de orde. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> <p>Vanuit het Kloosterplein kunt u over het fietspad fietsen, tot het moment dat u de oversteekmogelijkheid richting het parkeerterrein tegenkomt. Hier kunt u als voetganger vervolgens gebruik van maken. Een andere mogelijkheid is via de Boschstraat en de Pasbaan.</p> <p>De bushaltes zijn zo gepositioneerd in verband met de noodzakelijke opstellengte langs het trottoir. Verder is een schuin tegenover elkaar liggende halte veiliger voor overstekende voetgangers. De oversteekmogelijkheid vanuit het parkeerterrein zou ook geblokkeerd worden door de bus als de bushalte richting de Rabobank zou worden verschoven.</p> <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyer-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. Daarnaast is hier een groenvak tussen de fietsnietjes en het gebouw.</p> <p>Het parkeerterrein valt buiten de scope van deze werkzaamheden.</p> <p>De afvalservice bereikt via het parkeerterrein de locatie waar de containers staan opgesteld.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|---|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 55 | | Prachtig plan; mijn zorgen uit ik bij deze over de parkeermogelijkheden die ik als bewoner heb. Gaat niet iedereen hier parkeren, zodat onze bezoekers nooit plek hebben. | <p>We begrijpen uw zorgen over de toename van de parkeerdruk in de Kloosterlaan. In parkeerdrukmetingen zien we dat het parkeerterrein voornamelijk op vrijdagavond en zaterdagmiddag 'vol' is. Tijdens andere momenten / dagdelen van de week (90% van de tijd) is er altijd wel plek op het terrein voor bezoekers.</p> <p>In het Definitief Ontwerp is de dynamische parkeerwijzing met 'Beyerd-Vlaszak vol / vrij' verplaatst naar het oosten vóór de Kloosterlaan. Daarnaast staat er vergelijkbare 'vol-vrij' signalering direct na de brug op de Claudius Prinsenlaan. Als daarop staat dat Beyerd-Vlaszak 'vol' is, dan parkeert men logischerwijs op het Chasséveld of in de garages Chassé of Turfschip. Met andere woorden: wij informeren het autoverkeer twee keer ruim van tevoren over de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak. Hierdoor is de verwachting dat het verkeer al vóórdat men de Kloosterlaan bereikt andere keuzes gaat maken.</p> <p>Het beleid van de gemeente is om parkeeroverlast te beperken door het invoeren van betaald parkeren waar vergunninghouders tevens kunnen parkeren. Het sec parkeren voor vergunninghouders past niet binnen het beleid van de gemeente.</p> |
| 56 | | Het plaatsen van de fietsnietjes aan de huidige toegang van de Vlaszak gaan ongetwijfeld veel overlast geven voor de bewoners. Denk hierbij met name aan de avond en nacht als bezoekers na hun horeca bezoek de fiets weer komen ophalen. Boven deze nietjes bevinden zich slaapkamers van bewoners van ons complex. Wat zal het verplaatsen van de toegang tot ons complex met de auto gaan betekenen. Het komt nu al vaak voor dat het filerijden is bij het zoeken naar een parkeerplek, hierin kunnen de bewoners dus aansluiten en wat zal dit betekenen als hulpdiensten bij ons complex moeten komen. | <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. Daarnaast is hier een groenvak tussen de fietsnietjes en het gebouw.</p> <p>De bereikbaarheid van de parkeergarage van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten</p> |
| 57 | | Geen op- of aanmerkingen. | |
| 58 | | Geachte heer, mevrouw, ## zou in basis wel willen meewerken aan dit plan, maar er is nog te veel onduidelijk. Vandaar deze reactie waarin we vooraansnog onze bezwaren aantekenen. 1. U geeft aan dat er van samenwerking met ## sprake is geweest. Echter is slechts 1 keer een toelichting gegeven op onze locatie door uw projectleider. Van daaruit is geen verdere follow-up gekomen. Het bevreemdt ons dan ook dat dit Voorlopig Ontwerp nu al en precies in de vakantieperiode ter inzage is gekomen. 2. Het lijkt er op dat het trottoir bij onze hoofdentree aanzienlijk smaller wordt, wat de verkeersveiligheid van onze klanten niet ten goede komt. 3. Tevens verandert de situatie aan de entree van onze huurder en worden daar fietsenrekken op gemeentegrond geplaatst. Fietsers zullen hier fietsend op trottoir naartoe gaan wat de verkeersveiligheid van bezoekers en voetgangers niet ten goede zal komen. Hier zullen mogelijk snel zweerfietsen achtergelaten worden, evenals bij de nieuw te plaatsen fietsnietjes aan de Beyerd. Voor nu is onduidelijk is wat hiervan de gevolgen worden voor onze bezoekers, fietsers en voetgangers. 4. Er is nog geen voorstel besproken/aangeboden omtrent verkoop stukje grond van ## aan gemeente ten gunste van het om te leggen fietspad. Wat zijn de gevolgen voor het PlanBreda, wanneer we hier gezamenlijk niet uit komen? 5. We wensen eerst een verdere uitwerking van het (gevel)groen tussen ons pand en appartementen Kloosterplein. 6. Op welke wijze wordt – voor nu en in de toekomst - de toegang naar onze parkeergarage/pand gewaarborgd voor onze klanten/medewerkers en leveranciers? Graag ontvangen we tevens de "Nota van Commentaar van het Verkeerskundig Ontwerp Oostflank Fase 1" en de reactienota voortvloeiend uit deze VO-inzageperiode, alsook de uitnodiging voor de informatiebijeenkomst PlanBreda. | <p>ad 1: Er is met "al eerder samenwerking" bedoeld dat uw organisatie in het verleden ook deelgenomen heeft aan de brede klankbordgroep.</p> <p>ad 2: Het trottoir bij de hoofdentree behoudt een breedte van minimaal 2 meter. Wij achten dit breed genoeg om de verkeersveiligheid te waarborgen.</p> <p>ad 3: Het Voorlopig Ontwerp is op dit punt aangepast. T.h.v. de entree van de huurders aan de Vlaszak worden geen fietsnietjes geplaatst.</p> <p>ad 4: Dit is in onderling overleg verder besproken</p> <p>ad 5: De gemeente zal u een verder voorstel doen voor velogroen.</p> <p>ad 6: De bereikbaarheid van de parkeergarage van het complex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren.</p> |
| 59 | | Bij de kruising Boschstraat-Vlaszak-Gasthuispoort ligt de zebra erg zuidelijk bij de bushalte. Voetganger tussen de Boschstraat en Gasthuispoort zullen rechtdoor lopen en niet via de zebra gaan lopen vanwege de omweg. - Ook aan noordzijde van deze kruising zebra handhaven en die om de Boschstraat over te steken. - Helemaal in het noorden van het plan bij het Valkenbergpark duidelijker maken dat fietsers in/uit het park kunnen fietsen. Dat is wenselijker dan de JF Kennedylaan oppaan. Daardoor blijven fietser en auto gescheiden en is veiliger. - Goed dat er meer ruimte komt voor groen en een breed fietspad aan de zijde van de binnenstad. - Fijn dat extra fietsnietjes worden geplaatst. - Er zijn in de huidige situatie al diverse oifantenaadjes, met name rondom de bestrating van de oude stadsmuur. Kan daar nog goed naar gekeken worden hoe looproutes die nu eenmaal gebruikt worden beter gefaciliteerd kunnen worden. - Fietsers komende uit de Houtmarkt of Keizerstraat naar de Oude Vest fietsen eerst op de weg. Vervolgens moet worden overgestoken naar het tweezijdige fietspad aan de zijde van de binnenstad. Deze oversteek ziet er sowieso al onveilig uit. Fietsers die vervolgens weer naar de zuidkant van de Claudius Prinsenlaan willen (richting Chassé theater, stadskantoor, politie etc) moeten vervolgens weer terug oversteken. 2x (onveilig) oversteken dus. Kan er voor de richting Oude Vest -> Claudius Prinsenlaan aan de zuidzijde van de weg een fietsstrook gehandhaafd worden zodat je als fietser niet hoeft over te steken maar aan dezelfde kant kunt blijven. - Het voetpad aan de zijde van de binnenstad is erg smal voor het aantal voetgangers. Zeker op de plaatsen waar ook terrassen (mogen) staan. Kan de ruimte voor terrassen worden ingeperkt of de ruimte voor voetgangers worden vergroot. - Graag op de Vlaszak een doorgetrokken streep als markering tussen de rijrichtingen, zodat niet ingehaald mag worden. Dat voorkomt ook dat auto's halterende bussen op gevaarlijke manieren gaan proberen te passeren. Wellicht niet enkel met marketing, maar ook een lichte rijbaan scheiding met verhoging zoals in de Heusdenhoutsestraat is toegepast. - Kruising Delpratsingel-JF Kennedylaan. Kan het aantal richtingen waar auto's naartoe mogen niet verder worden beperkt zodat autoverkeer in de binnenstad wordt ontmoedigd. Bijvoorbeeld vanaf de JF Kennedylaan alleen rechtsaf de Delpratsingel op en niet naar links richting het zebraapad tussen station, park en binnenstad. - Waarom wordt de Oude Vest in dit deel maar gedaan tot de ongeveer Molenstraat en niet meteen tot de kruising met de Keizerstraat. - De fietspaden graag in asfalt aanleggen voor een duidelijk verschil tussen voetpad en fietspad en voor comfort van de fiets. | <p>Op het kruispunt met de Boschstraat is 1 zebra voorzien aan de zuidzijde. Dat is, gezien de bushaltes, de meest gebruikte oversteek. In verband met de doorstroming is bewust de hoeveelheid zebra's beperkt gehouden. Dat neemt niet weg dat men aan de noordzijde van de Boschstraat over mag steken, dat mag immers overal in een 30 km zone. Alleen wordt het niet gefaciliteerd met een zebra. Als men wel de oversteek heeft om bij een zebra over te steken, dan kan men ervoor kiezen aan de zuidzijde over te steken.</p> <p>De aansluiting bij Valkenberg is een tijdelijke situatie. In de vervolgfase zal het fietspad aan zijde Valkenberg worden verlengd. Inrichting noordelijk deel Kennedylaan wordt in de vervolgfase bepaald. De fietsoversteek Oude Vest is een tijdelijke oplossing. Als Post Breda gereed is, zal de volgende fase uitgewerkt worden en zal het fietsverkeer al eerder (Keizerstraat) naar de binnenzijde worden geleid. De huidige situatie is dus niet de ideale, maar een tijdelijke oplossing. Fietsers op de rijbaan in het nieuwe deel is niet gewenst (menigte hoeveelheid bussen en fietsers).</p> <p>Er zal een zone met gevelterrassen komen. In de nieuwe situatie zal er meer ruimte overblijven voor voetgangers dan in de huidige situatie is. Er blijft altijd een voetgangerszone van 3 meter vrij.</p> <p>Een doorgetrokken streep op de Vlaszak achten wij met het 30-km/u regime en halteren van de bussen op de rijbaan niet noodzakelijk.</p> <p>De reden dat nu eerst dit deel van de Vlaszak wordt gedaan en niet gelijk wordt doorgetrokken naar de Keizerstraat, is met name dat de ontwikkeling van het KPN gebouw nog niet zo ver is.</p> <p>Door de maatregelen aan de kruising JF Kennedylaan en Delpratsingel zijn wij van mening dat de hoeveelheid verkeer in de binnenstad al afdoende beperkt is. Doorgaand autoverkeer wordt ook door deze maatregel ontmoedigd.</p> <p>Het onderscheid tussen voetpad en fietspad vinden wij door de vrijliggende ligging van het fietspad afdoende.</p> |
| 60 | | Op zich een mooi plan. Hebben wel enkele bezwaren, o.a. het plaatsen van fietsnietjes aan de Beyerd. Dat zal overlast bezorgen voor de bewoners. Kunnen die niet elders geplaatst worden? In ieder geval niet bij de appartementen. Ook de toegang tot onze parkeergarage via het openbaar parkeerterrein is lastig en is er rekening gehouden in de plannen voor toereikbaarheid van b.v. ambulances, brandweer, glazenwasser en verhuiswagen? Hartelijke groet. | <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> <p>De bereikbaarheid van de parkeergarage van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|---|--|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 61.1 | | <p>Reactie op Voorlopig Ontwerp Oostflank Fase 1 Reactie per locatie op het VO van noord naar zuid. Kennedylaan Ter hoogte van de zuidelijke parkingang zie ik aan de linkerzijde in de bocht van de Kennedylaan een schuine doorsteek. Waar is die voor bedoeld? Ik denk dat daar het 2-richtingen fietspad ophoudt (alleen doorgaat in het park) en dat fietsers in de richting van het station moeten oversteken. Fietsers moeten hier hun nek bijna verdraaien om aankomend autoverkeer te zien aankomen. Bovendien is dit midden in de bocht. Is het niet beter deze fietsoversteek loodrecht op de rijrichting te maken en dan iets verder net voorbij de bocht? Ook denk ik dat fietsers bij de versmalling aan dezelfde kant door blijven fietsen richting station en dat is niet de bedoeling.</p> <p>Is het een idee de hoofdfietsroute ook fysiek aan te geven als doorgaande route het park in en het stuk dat doorgaat langs de Kennedylaan vorm te geven als aansluitende afslaan route?</p> <p>Beyerd/Vlaszak Ter hoogte van de huidige toegang tot het parkeerterrein Beyerd/Vlaszak is een voetgangers oversteekplaats (VOP) getekend. Echter, de fietsnietjes t.p.v. de huidige toegang moeten bereikbaar zijn van het 2-richtingen fietspad aan de andere zijde van de rijbaan. Is het de bedoeling dat fietsers van de VOP gebruik maken en ook van de voetgangersdoorsteek? Dat is nu ook zo bij de toegang van de fietsenstalling aan de oude Vest en dat is erg onhandig en wellicht ook juridisch onjuist.</p> <p>De fietsers in noordoostelijke richting (Kloosterplein) worden naar rechtsaf geleid naar het parkeerterrein voor het voormalige Gebouw F/Stadsgalerij en moeten wat verder naar zien over te steken naar het 2-richtingen fietspad aan de andere zijde van de Oude Vest over een rijbaan met 2 richtingen auto- en busverkeer. Geen verkeersveilige oplossing voor dit drukke fietsverkeer én druk autoverkeer.</p> <p>Voorstel breng een opstelmiddebern aan voor fietsers (en zet die door naar even terug de voetgangersoversteek tegenover de fietsenstalling) en maak een net fietspadje over het parkeerterrein. Is het VO hier maar een tijdelijke oplossing? Dat werd jaren geleden ook gezegd van de "tijdelijke" inrichting van de Oude Vest en die is ook al niet optimaal qua fietsveiligheid. (1/2)</p> | <p>De doorsteek is bewust niet haaks. Nu is richting het zuiden wel een haakse zichtlijn en richting het noorden frontaal zicht. Het merendeel zal het park inrijden. Totdat de volgende fase wordt aangepakt, zal het fietsverkeer richting n-o hier inderdaad oversteken.</p> <p>Dit is een tijdelijke oplossing om aan te sluiten van nieuw profiel op oud profiel. Het zal te zijner tijd nog wijzigen.</p> <p>Het is inderdaad de bedoeling gebruik te maken van de zebra, er komt geen fietsoversteek. Het is een bewuste keuze om nietjes aan de buitenzijde te zetten om geparkeerde fietsen aan de binnenzijde weg te houden.</p> <p>Er zal een extra ongeregelde voetgangersoversteek komen in het verlengde van de Claudius Prinsenlaan. Deze komt ter hoogte van de al geplande fietsoversteek.</p> <p>Het is inderdaad een tijdelijke oplossing. Fietsoversteek en zebra zijn bewust uit elkaar getrokken omdat de fietser uit de voorrang moet blijven (afslaan verkeer). De gekozen locatie is de enige plek waar dit ruimtelijk mogelijk is. Bij de definitieve inrichting van de Oude Vest en Keizerstraat zal deze situatie verdwijnen.</p> <p>In het nieuwe plan zijn brede voetpaden opgenomen. Op deze voetpaden dient altijd een breedte van 3 meter vrij van obstakels te blijven.</p> <p>Het is geen snelfietsroute. 3.5 meter is voor een normaal 2 richtingen fietspad een basismaat. Fietsers zullen wel rekening met elkaar moeten houden.</p> <p>Het klopt dat het grootste gedeelte van het plan uit alleen gazon bestaat. De trottoirs worden breder gemaakt en er dient altijd 3 meter voetpad vrij te blijven van obstakels (terrassen, etc.). Er is bewust gekozen de vakken niet te verhogen. Enerzijds in verband met infiltratie, anderzijds heeft dit ook te maken met het behouden van de bestaande bomen. De stamvoetheugte dient gelijk te blijven.</p> |
| 61.2 | | <p>Algemene reactie. Voetgangersgedeelte tegen rand Stadshart Hier wordt inderdaad ook nu veel gewandeld. Er zijn aan de Oude Vest bij de tijdelijke inrichting enkele jaren geleden echter terrasvergunningen uitgegeven die van de ruime voetgangersvoorzieningen ter plaatse slechts amper 1 m over laten waardoor er olifantenpaadjes ontstaan door de gazons met als gevolg kale groenlocaties en modder voor de voetgangers. Niet de kwaliteit die we willen, toch? Beperk de terrasbreedte en handhaaf deze. En houdt met die breedte rekening bij de breedte-dimensionering van de voetgangersvoorzieningen. Of maak desnoods (beperkt)ruimte beschikbaar in de aanliggende groenvlakken (en dan eventueel géén gevelterrassen?). Fietsvoorzieningen</p> <p>Het 2-richtingen fietspad dat de rand van het Stadshart volgt is in het VO 3,5m breed. Een breedte van 4m zou een comfortabeler situatie opleveren voor fietsers, zeker door de huidige grote aantallen e-bikes die een wat hogere gemiddelde snelheid hebben en daardoor vaak moeten inhalen.</p> <p>Groen In de toelichting wordt niet beschreven waar de grotere groendelen mee beplant worden. Er is alleen sprake van geveltuinten en bomen en verder "gazon". Ik neem aan dat gazon vooral bestaat uit gras. Kijk dan maar eens in het enkele jaren geleden heringerichte deel van de Oude Vest en met name dan wat er van dit gras is overgebleven. Je kunt je afvragen of gras wel een geschikt beplantingsmateriaal is voor veel gebruikte openbare ruimte zoals rond het Stadshart? Ook gewone beplanting zal schade ondervinden van mensen die overal doorheen banjeren op zoek naar de kortste route of het afsnijden dan bochten. Is het verhoogt aanleggen van de groene delen een optie? Er kan dan minder makkelijk overheen worden gelopen en de beplanting of het gras worden beschermd. De verhoogde randen kunnen dienen als zitelementen als ze hoog genoeg zijn. Als tussen-optie zouden alleen de vakken tussen fietspad en voetpad kunnen worden verhoogd. Afwatering Regenwater zou moeten worden afgevoerd naar de gazondelen om daar te infiltreren naar het grondwater. Dan moet de ondergrond wel bestaan uit voldoende waterdoorlatend materiaal. Is dat onderzocht? Als dat niet gebeurt en/of als de gazondelen verdichten doordat er veel overlopen wordt, dan blijven plassen staan en ontstaat er modder (zie boven bij "groen"). En wateroverlast in dit gebied is wel het laatste dat je wilt! Bij verhoogde gazons komt de natuurlijke afwatering wel in het gedrang. Er zal moeten worden gewerkt met gootjes en kolken. Met deze opmerkingen hoop ik een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de herinrichting van dit gedeelte van de Oostflank. (2/2)</p> | |
| 62 | | Betreft bijlage 8. Zie ik het goed dat er een ontmoedigingsbeleid c.q. route is naar de Willemstraat? Worden hiervoor ook maatregelen genomen bij het kruispunt aan de Belcrumweg/Academiesingel. Graag deze stroom die niet afgenomen is na opening van de stationstraat meenemen in de verkeersstromen. | Aanpassingen van de verkeersstromen op het kruispunt Belcrumweg- Academiesingel vallen buiten de scope van dit project. Het is een onderwerp waarover wordt nagedacht vanuit het mobiliteitsbeleid, waarbij het doel is om de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op de Academiesingel en Willemstraat te verbeteren. |
| 63 | | Als medebewoners volgen wij het plan "Herinrichting Vlaszak" op de voet. In 2016 werden wij voor d.m.v. een uitnodiging voor het eerst op de hoogte gesteld van de herinrichting Oostzijde centrum Breda. Op zich een verrassend goed ontwerp. En natuurlijk zoals een ontwerp het betaamd zaten er toen ook hiaten met dubbele vraagtekens in. Het meest zorgelijke van het plan vonden wij als directe bewoners dat de bereikbaarheid van allerlei soorten hulpdiensten naar de bewoners van de Beyerd in onze optiek door de parkeerdruk in ernstige mate belemmerd overkwam. Hierdoor vinden wij als bewoners, dat het plan hoe vooruitstrevend dan ook, in ernstige mate afbreuk doet aan onze veiligheid en gezondheid. Gelet op het huidige gebruik van parking de Vlaszak is dit probleem na Corona alleen maar toegenomen. Deze zorgen hebben wij destijds geuit aan betrokken uitvoerders. De planning van de fietsnietjes tegen de gevel van het appartementencomplex is gewoon een slecht plan. Gelet op de loze ruimten in de omgeving ook absoluut niet noodzakelijk. Bovendien vrezen wij dat de stappersoverlast(nu minimaal) drastisch zal toenemen. Hopende zal bovenstaande items voldoende met de bewoners bespreekbaar gemaakt worden. Zeker willen wij de ontwerpers van harte aanbevelen om zowel door de weefs als in het weekend de parkeerdruk op de Vlaszak in beschouwing te nemen, en vooral bedenken hoe veiligheidsdiensten zoals brandweer als ambulance in het nieuwe plan moeten manoeuvreren om op de plaats van bestemming te komen. | <p>Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> |
| 64 | | het plaatsen van nietjes op de stoep van de Beyerd geeft alleen maar overlast voor de bewoners het zijn niet alleen fietsen maar ook brommers en ander gemotoriseerd verkeer! Het lijkt mij beter dat de nietjes bij de Rabobank worden geplaatst daar wonen immers geen mensen en het kantoorpersoneel kijkt er overheen. Bij de Beyerd is het ook moeilijk werkbaar voor hoogwerkers (glazenwasser, verhuisliften, ambulances, etc.) de liften in het gebouw zijn namelijk te klein voor verhuis en brancard. | <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> <p>Aan de zijde van het parkeerterrein is een vrije ruimte van minimaal 2 meter over. Op meerdere plaatsen is hier zelfs 3 meter beschikbaar.</p> |
| 65 | | Plannen voor herinrichting Vlaszak/Beyerd leiden tot meer fietsenstallingen rondom appartementen gebouw Beyerd met overlast voor bewoners in avond- en nachtelijke uren omdat vooral veel uitgaanspubliek daar gebruik van maakt. Plannen leiden tot sterk verminderde bereikbaarheid met eigen auto voor bewoners appartementen gebouw Beyerd; ook hulpdiensten kunnen daardoor appartementen minder snel en gemakkelijk bereiken. Minder autoverkeer kan vooral bereikt worden door algemene parkeerplaats Beyerd / Vlaszak op te heffen. | <p>Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|---|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 66 | | <p>Reactie op ontwerp 'Oostflank', met name gericht op de Vlaszak Als eerste, complimenten voor het ontwerp. Het ziet er erg mooi uit en zal de omgeving van de Vlaszak zeker verbeteren. We zijn blij dat dit project eindelijk doorgaat. Hier onder onze opmerkingen, en kritische noten om het voor ons als bewoners nog beter te laten zijn: 1. De ruimte voor de huizen met nummer 6, 6a, 6b, 8, 8a, 8b wordt in de nieuwe situatie meer ingericht als verblijfsruimte. Deze huizen hebben een raam-deuropportie. Graag willen we voorkomen dat men de (raam)portieken gaat gebruiken als schuilplaats / hangplaats bij regen of om te hangen. Dit gebeurt nu ook wanneer het regent en/of men op de bus moet wachten. Echter, nu dat is van korte duur. We vrezen dat dit straks, wanneer men verblijft op dit mooie stukje stad, men er langer gaat hangen tegen de ramen. Onze suggestie: de mogelijkheid om hier een fysieke / visuele afscheiding te kunnen krijgen. Denk hierbij aan een geveltuin (zoals nu ontworpen is voor aan de overkant voor de appartementen aan de Vlaszak), plantenbakken o.i.d.. Graag vanuit het ontwerp hierin meedenken. 2. Suggestie: ter vergroening van de Vlaszak tegen de bovengenoemde huizen beplanting plaatsen (Blauwe regen o.i.d.) zoals elders in de binnenstad. Dit is eerder dit jaar als bespreekbaar gemaakt door René Maas die ons gevraagd heeft of we daar voor open staan. Het antwoord is: ja. 3. Volgens de ontwerptekeningen wordt er een vuilnisbak geplaatst tegen de gevel tussen huis nr 6b en nummer 8. Het is pertinent niet wenselijk om een vuilnisbak te plaatsen tegen een gevel van woonhuizen. Dit geeft stank, smerigheid, vlekken en zoai tegen de gevel en de voordeur. Onze suggestie: plaats de vuilnisbak meer centraal in de verblijfsruimte, m.n. in de buurt van banken waar mensen gaan zitten. 4. We zien een uitdaging wat betreft het inrijden van de ondergrondse parkeergarage aan de Vlaszak (rechts naast de IJssalon). Wanneer er op dat moment een auto uit de garage komt terwijl je zelf wacht om erin te gaan, moet je achteruit om deze uitrijdende auto voorrang te geven. (1/2)</p> | <p>ad 1 en 2: Aanleg van een geveltuin en beplanting van een gevel met blauwe regen valt niet binnen de scope van dit plan. Hiervoor verwijzen we u naar wijkdeal gemeente Breda. ad 3: De vuilnisbak hebben we verplaatst naar een andere locatie</p> <p>ad 4: De entree naar de parkeergarage wordt 5 meter breed. Dit is voldoende om elkaar te kunnen passeren. Tussen de rijbaan en het fietspad is ook een lengte van 4,5 meter voldoende om even met een auto te wachten, zonder het verkeer te hinderen.</p> <p>Voor de hulpdiensten zal de huidige toegang toegankelijk blijven. Inrichtingselementen komen 4 meter uit elkaar zodat deze ruimte daarvoor vrij blijft.</p> <p>ad 5: Het verlichtingsplan is in het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt. Hierbij is rekening gehouden met mogelijke lichthinder.</p> <p>ad 6: De groenstroken worden lager aangelegd dan de omgeving om inwatering mogelijk te maken. Wij zijn van mening dat het trottoir in de nieuwe situatie breed genoeg is om olifantenpaadjes te voorkomen. Corten stalen opstaande randen achten wij - oa in verband met valgevaar - niet gewenst bij voet- en fietspaden.</p> <p>ad 7: Er is inderdaad een laad- en losplaats ingetekend ter hoogte van Vlaszak 2. Daarnaast komt er ook een laad- en losplaats voor de Nieuwe Veste (bij Dokter Worst). Ter hoogte van Vlaszak 6/8 blijven de bestaande bomen (huidige middenberm) behouden. Hierdoor is het niet mogelijk hier een laad- en losplaats te creëren.</p> <p>ad 8: Dit is niet opgenomen in de scope van het project.</p> |
| | | <p>Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties op het fietspad ter plekke. Suggestie: wachtplaats voor de inrit parkeergarage breed genoeg laten zijn voor 2 auto's en op fietspad waarschuwingssignalen dat er auto's kunnen rijden. 5. De straatverlichting ziet er goed uit en is nodig voor veiligheid. Er zitten echter slaapkamers op één hoog bij de huizen met nummer 6, 6a, 6b, 8, 8a, 8b. We maken ons enigszins zorgen dat de verlichting zodanig is dat deze teveel licht geeft in de kamers. Onze suggestie: deze lampen zo richten dat deze wel de openbare ruimte belicht maar niet de gevels van de woonhuizen belicht. Oftewel de lantaarns wegrichten van de woonhuizen. 6. Suggestie: ter voorkoming van het creëren van geitenpaadjes in de grasstroken, de groenstroken verhogen en afscheiden van de stoepen en fietspaden door middel van corten stalen opstaande randen. 7. Laden en lossen is bij onze woning problematisch. We maken nu gebruik van de laad en losstrook voor de IJssalon. De laad- en losstrook voor in het nieuwe ontwerp ligt voor ons nog verder weg om zware ladingen te kunnen laden en lossen. Daarbij: in de nieuwe situatie is de laad- en losplek ook kleiner dan nu en zal vaak vol staan. Ook de toegang tot het achterterrein Wijngaardhof (via de doorgang tussen huisnummer 6 en de Tosticlub) wordt vrijwel onbereikbaar. En toch zal laden en lossen af en toe nodig zijn. Daarbij willen we wel alvast opmerken dat het aanvragen van een ontheffing verkeersregels (rvv) vanwege de behandeltermijn en het feit dat deze op kentekken verleend wordt onvoldoende soelaas biedt. In gevallen waarin vooraf duidelijk is wanneer en met welk voertuig de handeling verricht gaat worden natuurlijk wel, maar vaak is op niet tijdig duidelijk wanneer een levering plaats zal vinden, laat staan dat bekend is welk kentekken door het gebruikte voertuig gevoerd wordt. Onze suggestie: (oogluikend) toestaan van laden en lossen op de stoep en/of een duidelijke oplossing geven. 8. Op het ontwerp is ingetekend dan het terras van de Tosticlub ook de hoek omgaat richting Wijngaardhof. In verband met de drukke doorgang is dit niet wenselijk. Onze suggestie: houdt deze doorgang vrij. Ook voor eventuele hulpdiensten. We zijn blij met het ontwerp en verwachten door onze suggesties het niet iets beter te maken op detailniveau. (2/2)</p> | |
| 67 | | <p>Graag zie ik dat er een aparte inrit komt voor bewoners en/of hulpdiensten. Geregeld staan er lange rijen auto's te wachten voor het parkeerterrein. Nu kunnen we langs de rij afrijden om de garage te bereiken. Een groot deel van de bewoners is ouder en ontvangt hulp/mantelzorg. Als er iets gebeurt en bijvoorbeeld het persoonlijk alarm gaat moet de bewoner bereikbaar zijn voor hulp en moet de hulp niet hoeven aan te sluiten in de rij auto's. Dat kan er namelijk voor zorgen dat hulp te laat komt. Daarom verzoek ik u het ontwerp aan te passen met een aparte inrit vanaf de openbare weg, anders dan de ingang tot het parkeerterrein. Dat zal dan vanaf de Vlaszak moeten. Helaas is er geen ingang te creëren vanaf de Pasbaan, want daarvoor moet je dan eerst door de Kloosterlaan, daar waar de beoogde nieuwe ingang parkeerterrein is. De ingang via Vlaszak naar de parkeergarage is alleen voor bewoners/hulpdiensten en leidt alleen naar de garage.</p> | <p>De bereikbaarheid van de parkeergarage van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten.</p> |
| 68 | | <p>Reactie mantelzorger van bewoner residentie **: Het is belangrijk dat er direct van de openbare weg een toegang blijft tot de parkeergarage. Wanneer de fietsnietjes uit het plan meer verplaatst worden richting Rabobank, blijft er ruimte om een rijbaan te maken naar de parkeergarage voor bewoners, hulpdiensten en mantelzorgers. Op deze manier zijn er twee voordelen; geen overlast 's nachts van stappers die hun fietsen ophalen en toegankelijkheid parkeergarage blijft gewaarborgd.</p> | <p>De bereikbaarheid van de parkeergarage van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren.</p> <p>De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast.</p> |
| 69 | | <p>Ik reageer uit betrokkenheid met de stad (ook vanuit mijn verleden als ontwerper van de oost-westflank) maar ook gezien het feit dat wij nog vastgoed in eigendom hebben in de Sophiastraat. In hoofdlijnen in ik het ontwerp en de ingrepen goed volgen. Wel is het voor mij onduidelijk welke bomen er op de Vlaszak zullen moeten sneuvelen. De meeste weerstand roept het bloemrijke grasland op. We zitten hier midden in het meest stedelijke deel van de Breda met een enorme bezoekers druk en sluiten aan op het Valkenberg dat een optimaal onderhouden niveau heeft. Ga dan niet net doen of we hier langs een natuurlijke beek aan het flanereren zijn; dit beeld past hier niet, verwacht men niet en werkt niet. Ik begrijp dat strak gazon ook niet werkt: hondenoep/looproute overal dwars doorheen etc. Als je al groene vakken wilt maken durf dan te kiezen voor echte sierwaarde (die ook voor goede biodiversiteit kunnen zorgen). Vaste planten siergrassen etc. Laat je inspireren door wat Oudolf in Rotterdam heeft gedaan langs de Maas. Iets moois respecteren en waarden bezoekers en bewoners. Een natuurlijk grasland gaat dit niet bereiken. Nu is al zichtbaar hoe armoedig en onverzorgd de tijdelijk inrichting van de Vlaszak/oude vest is en hoe weinig respect er is. Ik zou er ook voor kiezen om het deel binnen de stadsmuur niet groen in te vullen maar juist alleen natuursteen conform de rest van de historische binnenstad. Hoe helderder je je keuzes maakt hoe duidelijker het voor bezoekers zal zijn, maar ook voor het historisch besef.</p> <p>De Sophiastraat heeft na de ingreep in park Valkenberg en aanpassing van de kruising ter plekke al een lastiger bereikbaarheid gekregen die nu nog verder beperkt wordt komende vanaf de singel aan de noordzijde. Is hier voldoende rekening mee gehouden? Het heeft natuurlijk ook een stuk rust gebracht in de straat maar er zijn wel grenzen denk ik. Komt de VRI op de aansluiting Kennedylaan/Sophiastraat ook te vervallen? Dat lijkt mij winst voor alle gebruikers maar ook voor de bewoners van het complex op de hoek. Hier wordt nu onnodig veel geremd en opgetrokken.</p> | <p>De bomen die gekapt moeten worden zijn de rode kruisjes op de tekening. Dit is met name de rij lindes langs de huidige rijbaan aan de zijde van de Rabobank. Daarnaast worden er nog enkele bomen verwijderd voor voetgangers/fietsdoorsteek. Door nu bomen te kappen en hiervoor nieuwe jonge bomen aan te planten staan er weer grote bomen wanneer de huidige behouden lindes einde levensduur zijn.</p> <p>Het bloemrijk grasland komt buiten de stadsmuur en staat voor de "woeste" natuur. De natuur buiten de stadsmuur was ruig en natuurlijk. Dit beeld willen we laten zien met het bloemrijke grasmengsel. Het gazon is gekozen om juist de scheiding tussen natuur en cultuur te benadrukken. Er is wel bewust gekozen voor een groentype zodat de verharding hier ook op kan afwateren.</p> <p>De loopzone blijft altijd voor minimaal 3 meter vrij van obstakels. De verleiding om er dan overheen te lopen is hierdoor niet groot. Daarnaast is in het Definitief Ontwerp een mengsel van klaver en gras toegepast, hetgeen steviger is om op te lopen.</p> <p>Het al dan niet laten vervallen van de VRI op de aansluiting Kennedylaan/Sophiastraat valt buiten deze scope en komt aan de orde bij de herinrichting van de Kennedylaan.</p> |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|--|---|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 70 | | Geachte gemeente, Hiermee wil ik namens *** reageren op het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Vlaszak ('Oostflank'). Wij kunnen ons in algemene zin goed vinden in de voornemens in het ontwerp. Ons gebouw bevindt zich buiten de kerngebied van de beoogde werkzaamheden; voor ons is met name het aspect 'verkeersveiligheid' (en -druktes) van belang. In augustus 2022 attendeerden wij u (College van B&W) op de gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituatie op de hoek J.F. Kennedylaan / Valkenstraat, ten gevolge van het massaal gebruik hiervan als 'omkeerpunt' richting Sophiastraat. In het bijzonder op drukke momenten, zoals in de avondspits. Het verheugt ons te lezen dat dit, overeenkomstig uw reactie op ons aangehaalde schrijven, inderdaad wordt aangepakt middels het veranderen van de verplichte rijrichting Academiesingel → Delpratsingel (met verbod om af te slaan naar de J.F. Kennedylaan). Gezien de onverminderd gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituatie, willen wij u verzoeken deze gewijzigde, nieuwe situatie zo spoedig mogelijk te realiseren, wat ons betreft direct bij aanvang van de werkzaamheden. Waarom immers langer wachten dan nodig? Komend vanaf de Vlaszak wordt op de J.F. Kennedylaan regelmatig zeer hard gereden ('geracet') - voor sommigen nodigt de brede, geasfalteerde slingerbocht daartoe blijkaar uit - inclusief het vervolgens op hoge snelheid nemen van de afslag Valkenstraat of Sophiastraat. Ook dat levert verkeersgevaar op. Deze situatie lijkt op grond van de voorliggende plannen niet te zullen wijzigen. We geven u in overweging op het bedoelde weggedeelte (J.F. Kennedylaan, Valkenstraat) verkeersmaatregelen te nemen (bijv. aanbrengen van verkeersdrempels) om 'de snelheid eruit te halen'. We geven u aldus in overweging, om beide voorgaande suggesties een plek te geven in uw (verkeers-)aanpak c.q. de verdere planvorming. | Aanpassing van de rijrichtingen Delpratsingel zal plaatsvinden voor aanvang van de reconstructie Vlaszak. Het wegvak J.F. Kennedylaan valt nu buiten de scope, maar zal in een latere fase aan de beurt komen. |
| 71 | | De verdeling van de fietsnietjes is weinig evenwichtig. Ons gebouw met WOONfunctie krijgt er 52 toebedeeld, terwijl de Rabo met KANTOORfunctie er "slechts" 12 krijgt!! Hoeveel meter RABO is er en hoeveel mensen hebben er last van als daar de stalling zou gaan komen? Wat ik mis in de tekening is de opstelplaats voor de grote rolcontainers van ons en het Bredaas Museum. Hoe moet er een verhuishagen bij de balkons komen om grote spullen te laden of te lossen? Als er door een calamiteit een persoon horizontaal uit een appartement gehaald moet worden door de brandweer, waar kan die zich opstellen? Mijn balkon en alle andere boven mij zijn in uw tekening alleen bereikbaar vanaf de parkeerplaats. De ambulance, waar kan die zich veilig opstellen zodat ze het uitrijdende verkeer van de parkeerplaats niet hinderen? | De bereikbaarheid van de parkeergarage en afvalinzameling van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. |
| 72 | | De ingang naar de parkeerplaats Beyerd-Vlaszak afsluiten en verplaatsen naar de Kloosterlaan is op zich niet zo'n probleem, wel roept het de vraag op hoe snel hulpdiensten dan bij het complex Beyerd-Vlaszak kunnen komen. Ook het plan van de plaatsen fietsnietjes roept verbazing en weerstand op. Graag de nietjes meer richting het gebouw van de Rabobank verplaatsen, zodat er minder kans op (geluids-)overlast is voor de slaapkamers aan de Beyerd-zijde. | De bereikbaarheid van de parkeergarage en afvalinzameling van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. |
| 73.1 | | Dames en heren, Graag maak ik gebruik van de geboden gelegenheid om te reageren op het voorlopig ontwerp (eerste fase) "Oostflank "Breda. Als geheel zie ik het ontwerp als een doorvrocht plan met een missie om het verkeer en de leefbaarheid in de binnenstad te vergroten. Natuurlijk is het een grote ingreep - en naar ik verwacht ook een kostbare ingreep - voor de stad maar ik kan er wel in meevoelen. Waar woon ik? Ik woon ## en zal mijn reactie dan ook beperken tot mijn directe woonomgeving. De entree van mijn appartement is gelegen aan de huidige toegangsweg tot de parkeerplaats Vlaszak; mijn appartement kijkt uit over de parkeerplaats. Ik zie in de plannen dat de toegangsweg voor het gemotoriseerd verkeer via de huidige route wordt afgesloten en dat ik in de toekomst de parkeergarage van mijn appartementengebouw dien in te rijden via de parkeerplaats. Dat is, als het druk is op de parkeerplaats, wellicht een beetje onhandig, maar ik kan er mee leven. Er kleven nog wel een aantal andere aspecten aan waarop ik hieronder terug kom. De "nietjes". Het nieuwe plan voorziet in het plaatsen van een groot aantal "nietjes", pal voor mijn balkon en mijn slaapkamerraam. Dat baart mij grote zorg. Ik wil daartegen dan ook ernstig bezwaar aantekenen. Ik vrees dat ik nu zowel overdag als in de avond als in de nachtelijke uren wordt geconfronteerd met fietsgekletter en luid gepraat vlak onder mijn balkon en mijn slaapkamerraam. Ik realiseer mij dat het wonen in de binnenstad een zekere rumoer-tolerantie vergt maar die grens moet niet nog verder opgerekt worden. Zeker nu de gemeente Breda een zeer ruimhartig beleid hanteert voor het tot zeer laat openstellen van de lokale horeca, is het zo dat ik met meer dan regelmaat wordt geconfronteerd met luid lawaai op straat en dat tot ca. half 5 in de vroege ochtend. Op meer lawaai zit ik niet te wachten en ik vraag u derhalve dringend de plek van de "nietjes" te heroverwegen en te schrappen. Het plaatsen van "nietjes" onderschrijft ik uiteraard wel. Zeker nu de opzet is om het fietsverkeer in de binnenstad te laten toenemen is het zaak om geparkeerde fietsen te clusteren. Dit is naar mijn mening echter mogelijk door voorziene nietjes te plaatsen op de zes (ingetkend, met twee auto's erop) parkeerplaatsen die nu nog zijn gereserveerd tegenover de muur van het Rabobank gebouw zodat ze minder overlast veroorzaken. Dat kost een aantal parkeerplaatsen, maar de eventuele terugloop in de parkeeropbrengst kan worden opgevangen door een eventuele minimale verhoging van de parkeertarieven, geheel in lijn om verkeer in de binnenstad zoveel mogelijk terug te dringen. (1/6) | De bereikbaarheid van de parkeergarage en afvalinzameling van het appartementencomplex gaat inderdaad middels ingang Kloosterstraat via het parkeerterrein, maar kan via een rechtstreekse rijloper vanaf de ingang. De routing op het parkeerterrein wordt middels een gescheiden in- en uitgang logischer en zal daardoor minder oponthoud opleveren. Bij het plaatsen van inrichtingselementen op het toekomstige plein (oude ingang parkeerterrein) wordt rekening gehouden met toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten. De fietsnietjes hebben op het parkeerterrein Beyerd-Vlaszak een andere positie gekregen. Hierdoor verwachten we minder overlast. De bochtstralen op het parkeerterrein zijn berekend op vrachtwagens. Bij ieder evenement wordt een verkeersplan uitgewerkt. Daarbij wordt rekening gehouden met bereikbaarheid van omliggende bestemmingen. Het zal mogelijk betekenen dat het verkeersplan van sommige bestaande evenementen aangepast zal moeten worden. Deze haag is inderdaad vervallen. We kunnen het huidige struikenperk wel van andere (hogere) beplanting voorzien. Daarnaast kunnen we enkele meerstammige heesters in het vak plaatsen. Het verlichtingsplan is in het Definitief Ontwerp nader uitgewerkt. Hierbij is gekeken of alles volgens de juiste normen goed verlicht wordt. |
| 73.2 | | Er is daarnaast nog een aantal andere argumenten waarom ik u de nu voorziene nietjes niet graag op deze plaats zou zien. In de eerste plaats is dat de ruimte die eventuele brandweerauto's moeten innemen bij een eventuele brand in het complex. Indien de nietjes worden geplaatst op de huidige voorziene plek kunnen brandweerauto's niet meer dicht bij het gebouw komen. Dat kan leiden tot meer schade en menselijk leed. Dat zouden wij met z'n allen dienen te voorkomen. Het vol bouwen van de nu voorziene plek met nietjes - of ander straatmeubilair - zou ook tot consequentie hebben dat leveranciers of verhuizers niet meer bij de entrees van de appartementen kunnen komen, waaronder mijn entree. Voor verhuizers geldt daarnaast dat met regelmaat "over het balkon" wordt verhuisd. Door het plaatsen van de nietjes wordt dat niet langer mogelijk. Dat lijkt mij evenmin een wenselijke situatie. Ik zou een derhalve voor willen pleiten dat de ruimte bestraat wordt met het voorziene bestratingmateriaal, dat wel bestand moet zijn tegen de druk van (sporadisch) vrachtverkeer. Ook ambulances dienen tot aan de deur van de toegang van de diverse entrees van de appartementen en derhalve niet worden gehinderd door de plaatsing van nietjes of ander straatmeubilair. In een ruimer perspectief verzoek ik u toch goed te willen overwegen of de toegang tot het appartementengebouw via de parkeerplaats voor de hulp- en reddingsdiensten voldoende gewaarborgd is wanneer die toegang dient te lopen via het parkeerterrein. Wanneer het parkeerterrein redelijk vol is, en automobilisten zoeken naar een parkeerplaats zijn ook de "routes" op de parkeerplaats zelf vaak verstopt. Wanneer er dan een brandweerauto, en ambulance of een politieauto ook nog doorheen moet zal dat tot problemen - en dus tijdsverlies - leiden. Punt van overweging zou kunnen zijn om de stoeprand van de toekomstige passage naar de parkeerplaats nog gedeeltelijk verlaagd aan te leggen, zodat hulpdiensten in geval van nood ook langs die weg het gebouw kunnen bereiken. In zijn algemeenheid kan ik daar nog aan toevoegen dat het ook zo zou moeten zijn dat de beplanting van de parkeerplaats zodanig moet zijn dat ook vrachtwagens - waaronder de vuilnisauto! - daar over nog kunnen rijden. In dit verband wijs ik erop dat het pand van de Rabobank met regelmaat bevoorraad wordt door vrachtwagens. De bochten dienen dus voldoende "ruim" te zijn. (2/6) | |

| Consultatie Voorlopig Ontwerp Vlaszak 24 01 30 | | | |
|--|------|---|----------|
| nr. | naam | vraag / reactie GEANONIMISEERD | antwoord |
| 73.3 | | <p>Evenementen Breda kent door het jaar heen een groot aantal evenementen waarbij vaak ook de Claudius Prinsenlaan wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Op zich past dat wel in een levendige binnenstad, maar de vraag is wel of de "afvoer" van de parkeerplaatsen nog mogelijk is wanneer de Claudius Prinsenlaan wordt afgesloten. Het zou dan kunnen zijn dat de parkeerplaats zelf wordt afgesloten, maar dat levert dan wel een probleem op voor de bewoners in de wijk die via die parkeerplaats hun woning met de auto willen verlaten. In het verleden kon dat nog wel via de Vlaszak die dan nog gedeeltelijk open was in één richting maar nu de doorgang naar de Vlaszak wordt afgesloten is die weg niet langer ter beschikking. Dat betekent dat dus zeker moet worden gesteld dat de bewoners van de wijk ook bij evenementen en afsluiting van de Claudius Prinsenlaan nog - veilig - hun stad stil moeten kunnen verlaten. Ik zie dat in de plannen niet terug. Dat klemt natuurlijk te meer voor de auto's van de hulpdiensten zoals eerder genoemd die ook bij evenementen waarbij de Claudius Prinsenlaan is afgesloten snel toegang (en een uitgaande route) moeten hebben tot de wijk, en in het bijzonder het appartementencomplex waar ik woon. Is voldoende nagedacht of en zo ja in hoeverre de hulpdiensten de betrokken locaties met de normale aanrijtijd en de veriste spoed kunnen bereiken en verlaten? In het voorlopig ontwerp zie ik daarover geen overweging opgenomen.</p> <p>De groenvoorziening. In het voorlopig ontwerp zie ik dat een struikenperk vlak onder mijn balkon gehandhaafd blijft. Dat stemt mij gelukkig. Echter, de huidige lage beukenhaag die de parkeerplaats scheidt van de rijweg zie ik niet terug in het voorlopig ontwerp. Dat betreft ik; het zou mij spijten als die beplanting zou verdwijnen. Daar waar het voorlopig ontwerp graag vergroening van de binnenstad ziet en we binnenstad ook een parkachtige karakter willen geven pleit ik ervoor om de betrokken beukenhaag te handhaven. Wanneer daarmee te veel ruimte wordt gelaten tussen de betrokken haag en het betrokken struikenperk kan ik mij voorstellen dat de betrokken haag een aantal meters wordt teruggeplaatst in de richting van de struikenperk, maar wel gehandhaafd blijft. Overigens dient er uiteraard wel voldoende ruimte te blijven voor auto's van de hulpdiensten. (3/6)</p> | |
| 73.4 | | <p>Verlichting Het voorlopig ontwerp geeft inzicht in de plannen rond het plaatsen van nieuwe verlichtingspalen. Ik kan met betrekking tot de parkeerplaats niet helemaal zien of de huidige straatlantaarns worden verplaatst of vervangen. Wel mis ik de vier grote lichtmasten die op de hoeken van de parkeerplaats zijn geplaatst. Deze lichtmasten zijn naar mijn oordeel noodzakelijk om in de avond- en nachturen voor voldoende verlichting op de parkeerplaats te zorgen. Op de parkeerplaats zelf zijn immers geen nieuwe lantaarnpalen voorzien. Een goede verlichting van de parkeerplaats lijkt mij belangrijk om de veiligheid aldaar te garanderen. Ik zou dus graag zien dat de huidige masten - of vervangers daarvoor - gehandhaafd blijven.</p> <p>Openbaar toilet Wat ik in de plannen mis is een poging om de overlast door urinerende en brakende bezoekers van de stad terug te dringen. De binnenstad van Breda mist openbare toiletten en zowel overdag, maar vooral 's avonds en 's nachts geven bezoekers van de binnenstad daar uitbundig bewijs van. De muren van de entree van mijn appartement, de ingang van de parkeergarage van het appartementencomplex zijn herhaaldelijk "getroffen gebied" voor mannen én vrouwen die hun plas of braaksel niet kunnen of willen ophouden. Uitroebbaar is dit fenomeen waarschijnlijk niet, maar ik meen wel dat de herinrichting van het gebied een goede gelegenheid is om vermindering van deze ongewenste en vervuilende druk te bewerkstelligen. In mijn visie zou er dan ook een openbaar toilet - dat hufterproef en gratis is - moeten worden geplaatst op de overgang van de binnenstad en de daar buiten liggende ring. Dat zou naar mijn voorkeur dus moeten worden ingepast op het middengebied van de Vlaszak, tussen de doorgaande steeg en de Gasthuispoort zodat bezoekers die van een van deze beide routes gestimuleerd worden om ervan gebruik te maken. Ik wijs erop dat ook de Maag Lever Darm Stichting ervoor pleit om in binnensteden een goede infrastructuur te hebben voor wat betreft de sanitaire voorzieningen. Ik zie dit punt in de definitieve ontwerp graag terugkomen.</p> <p>Afwatering Prima dat ook aan de afwatering is gedacht. In ruimer verband merk ik op dat de afwatering van de parkeerplaats problematisch is wegens - waarschijnlijk - een te geringe capaciteit van het riool. Voor ons complex heeft dat - mede - tot gevolg dat de ondergrondse parkeergarage bij hevige regenval blank komt te staan omdat de afwatering op het riool niet meer voldoende lukt. Nu de straat op de schop gaat is het wellicht goed om dit probleem goed aan te pakken. Het zou zonde zijn als dat eerst na de herinrichting zou gaan gebeuren. Over het rioolprobleem is reeds overleg gaande tussen ons complex en de gemeente; afstemming tussen de betrokken diensten lijkt mij gewenst. (4/6)</p> | |
| 73.5 | | <p>Kappen van bomen. Ik lees dat er - om het plan te kunnen realiseren - bomen zullen moeten worden gekapt. De omvang daarvan wordt (nog) niet duidelijk. Ik kan mij voorstellen dat dit noodzakelijk is, maar het staat tegelijkertijd haaks op de intentie om het gebied te vergroenen. Gelukkig zal er ook nieuwe aanplant plaatsvinden, maar wellicht is er een alternatief. Ik maak u graag attent op de "Nationale Bomenbank" (https://www.nationalebomenbank.nl), een bedrijf dat zich gespecialiseerd heeft in het verplaatsen van oudere bomen. Mocht (een deel van) de betrokken bomen geschikt zijn om te verplaatsen dan zou dat kunnen bijdragen aan het direct meer "volwassen" worden van het plan. Jonge aanplant heeft immers zeer geruime tijd nodig om tot volle wasdom te komen. Ja, er zal een ander prijskaartje aanhangen maar ik zou het toejuichen als de mogelijkheid van het verplaatsen van de anders te kappen bomen wordt onderzocht.</p> <p>Parkeerplaats alleen voor elektrische / hybride / waterstof auto's? Het is bekend dat elektrische auto's niet vaker in brand vliegen dan fossiele auto's, maar dat het blussen van een elektrische auto's aanzienlijk moeilijker is dan het blussen van een fossiele auto. De brand op het autotransportschip boven de Waddeneilanden heeft dat nog eens nadrukkelijk onderstreept. Vanuit Brandweer Nederland is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor dit probleem, zeker wanneer het gaat om het blussen van een elektrische auto in een parkeergarage. Nieuwe parkeergarages dienen vanaf 2024 te beschikken over een sprinklerinstallatie die het probleem enigszins vermindert, maar voor bestaande parkeergarages is die verplichting (er) niet. Brandende elektrische auto's dienen in een bak water gedompeld te worden, en dat is in een parkeergarage schier onmogelijk. Overleg tussen de exploitanten van parkeergarages (commerciële en niet-commerciële) in de buurt, de eigenaren/gebruikers van de panden boven de parkeergarages erboven, de brandweer en de gemeente zou ertoe kunnen leiden dat elektrische auto's in de betreffende parkeergarages worden verboden, waartegenover de ruimte op de parkeerplaats Vlaszak uitsluitend beschikbaar zou kunnen komen voor elektrische auto's. Het is een gedachte met haken en ogen, dat realiseer ik mij, maar het lijkt mij juist dat er een zorgvuldige afweging wordt gemaakt tussen de kans op een calamiteit en het risico dat een zodanige calamiteit vormt wanneer die zich realiseert. Ik realiseer mij dat deze gedachte het voorontwerp slechts gedeeltelijk raakt, maar nu er zoveel op de schop gaat vraag ik de gemeente toch om hierover gedachten en beleid te ontwikkelen, indien nodig naast de nu voorziene plannen. Daarbij heeft natuurlijk ook te gelden dat de gemeente kan worden aangesproken op de afwezigheid van doorwrocht beleid, terwijl nadrukkelijk aandacht is gevraagd voor de risico's. Afstemming binnen diverse geledingen binnen de gemeente lijkt mij noodzakelijk. (5/6)</p> | |
| 73.6 | | <p>Busverkeer op de Vlaszak. Zoals u weet komen overdag per uur vele bussen over de Vlaszak. Soms staat er zelfs een heel rijtje van de kruising Kloosterplein - Vlaszak tot de bushalte Vlaszak. Het gaat om stadbussen, maar ook om veel regionale bussen, die door de stad allemaal dezelfde route rijden en soms dus ook allemaal tegelijk op dezelfde halte aan-omen. Dit geeft doorstromingsproblemen en veel roetuitstoot. Het zou het leefklimaat bevorderen, als halve een oplossing gezocht wordt. Bijv. niet alle regionale bussen meer laten stoppen op halte Vlaszak of het realiseren van een decentraal busstation buiten het centrum voor regionale bussen en een frequente dienstregeling van kleinere elektrische bussen tussen Station Breda en dat decentrale busstation. (6/6)</p> | |