

## Wijkraad Molenhoek, Werkgroep Ruimtelijke Ordening en Verkeer

### INHOUD NOTITIE:

**Reacties van werkgroep RO&V (HV: d.d. 31-10-09 / 26-11-09) op:**

- 1 het gemeentelijk voorstel 'Herasfaltering Oude Baan' (d.d. 19-10-'09)**
- 2 het (nog globale) gemeentelijke voorstel voor 'Reconstructie Burg. Mazairaclaan'**

+

**Verlag van het overleg** (KdR: d.d. 27-11- 2009; *steeds tussengevoegd na >*) over de gemeentelijke voorstellen en de reacties van de werkgroep RO&V tussen:

*Gemeente 's-Hertogenbosch : de heer W. Hollander*

*Werkgroep RO en Verkeer : de heren H. Verdijk en K. de Rooij (tevens verslaglegging)*

+

**Aanvullende reacties wijkraad n.a.v. het voornoemde overleg** (HV: d.d. 01-10-2010; aan het einde van het document toegevoegd; *tussengevoegde verwijzingen daar naar zijn aangegeven met >>*).

---

## Reacties van de werkgroep RO&V op de gemeentelijke voorstellen

### Vooraf

De Molenstraat, de Burg. Mazairaclaan en de Oude Baan zijn de belangrijkste en tevens drukste verkeersverbindingen in onze wijk, met een belangrijke functie binnen Rosmalen als gebiedsontsluitingsweg en in meer of minder mate ook een functie als erfontsluiting binnen onze wijk. Dit betekent, uit een oogpunt van leefbaarheid voor onze wijk, dat die wegen onder anderen voor (de beleving van) aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, milieu (o.a. geluid, stof) en de fysieke verschijningsvorm / ruimtelijke kwaliteit van onze wijk als zeer belangrijk worden ervaren.

De meeste klachten en voorstellen voor verbeterpunten die de wijkraad de afgelopen jaren van wijkbewoners heeft ontvangen houden verband met deze verkeersverbindingen. Denk aan onze enquête over een bijdrage aan de wijkspoorpunten van februari 2007, het periodieke overleg over verkeerszaken, de wijkverkeersschouw, het onderhoud van het openbaar gebied en ook de reacties van de wijkraad over de verkeerssituatie bij het plan Den Bies, de toegangen van de aan die wegen grenzende 30 km/uur zones, en recent nog het voorstel voor herinrichting van de fiets- en voetpaden langs het zuidelijk gedeelte van de Molenstraat.

Vandaar dat de wijkraad er ook steeds voor pleit om bij (beoogde) aanpassing(en) van de inrichting van (onderdelen) van die wegen, een zo integraal mogelijke aanpak na te streven met evenwichtige aandacht voor de verschillende (belevings)aspecten daarvan.

Van de zijde van de gemeente is daarbij herhaaldelijk toegezegd dat maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid bij die wegen (pas) concreet aan de orde konden komen op het moment dat er ook groot onderhoud / herasfaltering van die wegen plaats zou vinden.

Dit is nu het geval, en in dit licht moet deze reactie van de wijkraad op de gemeentelijk voorstel voor herasfaltering van de Oude Baan dan ook gezien worden.

De wijkraad is daarom nadrukkelijk van mening dat nu niet alleen van een 'versnelde herasfaltering' van de inderdaad (zeer) slechte wegverharding sprake kan zijn, maar dat het daarnaast, conform eerdere gemeentelijke toezeggingen, nu ook de gelegenheid bij uitstek is om een noodzakelijke herinrichting op een beperkt aantal onderdelen van de Oude Baan uit te voeren, en daarvoor zo nodig ook extra middelen vrij te maken.

Wij stellen voor om van het (zeer ingrijpende) gemeentelijke voorstel voor herinrichting van de Burg. Mazairaclaan op veel minder ingrijpende wijze en overwegend vergelijkbare wijze uit te voeren zo als de door ons bepleite herasfaltering annex beperkte herinrichting van de Oude Baan. De daarmee te besparen middelen zijn ons inziens dan ruimschoots voldoende om de verzochte extra maatregelen aan de Oude Baan (zo nodig) te kunnen bekostigen.

## Onderdeel 1

### Kanttekeningen / aanvullingen / vragen m.b.t het gemeentelijk voorstel voor herasfaltering Oude Baan.

Dit voorstel bestond samenvattend uit:

1) herasfaltering huidige weg; 2) beperkte verbreding van de huidige aanliggende fietsstroken (in rood asfalt); 3) aanpassing van de oversteken en voorrang voor fietsers bij de rotonde met de Deken van Roestellaan; 4) aanpassing bushaltes nabij Huygensstraat met verhoogde perrons voor makkelijker in-/uitstappen

#### 1.1 Algemeen

##### a Breedte fietsstroken

Beperkte verbreding fietsstroken, waar mogelijk, is prima!

> *Beperkte verbreding van de fietsstroken, waar mogelijk, is akkoord.*

##### b 'Verhoogde glasreflectoren'

Wat is de stand van zaken van toegezegde evaluatie van de vorig jaar bij de Burg. Mazairaclaan aangebrachte reflectoren tussen auto- en fietsstroken? Graag vernemen wij het resultaat, mede omvattend het concrete oordeel van direct aanwonenden.

Bij positief resultaat / goede bevindingen (wat o.i. het geval is) zouden dergelijke reflectoren, uit een oogpunt van extra veiligheid en eenduidig verkeersbeeld, bij handhaving daarvan in de Burg. Mazairaclaan ook bij de Oude Baan aangebracht moeten worden, mits ook nader vooroverleg met aanwonenden daarover per saldo positief is.

> *Gemeente twijfelt over het effect op de verkeersveiligheid in relatie tot de kosten van het aanbrengen van verhoogde glasreflectoren op dit wegvak. Bovendien kunnen klachten worden verwacht van aanwonenden m.b.t. geluidsoverlast. De gemeente gaat na wat het beleid is.*

##### c Aandacht voor fundering van (oude) uitbuigingen / verbredingen van de rijbaan

Van in het verleden apart/later aangebrachte verbredingen/uitbuigingen van de rijbaan en/of fietsstroken, m.n. waar toen middengeleiders of afgescheiden fietsstroken zijn aangebracht, dient de fundering alsnog zodanig verbeterd te worden dat lengtescheuren ter plaatse in het asfalt, zoals nu het geval is, in de toekomst voorkomen worden.

> *De gemeente (BOR) gaat na in hoeverre verbeteringen van de fundering bij oude uitbuigingen/verbreding noodzakelijk zijn alvorens te herasfalteren.*

##### d Huisaansluitingen riolering controleren en nu al vervangen

De huidige zeer slechte staat van de asfaltverharding is plaatselijk (m.n. oostelijk gedeelte Oude Baan) mede het gevolg van diverse reparaties / vervangingen van verouderde huisaansluitingen op het hoofdriool onder de rijbaan. Om vergelijkbare problemen met de asfaltverharding op korte termijn te voorkomen is het gewenst de resterende oude huisaansluitingen ten minste vooraf te controleren op de noodzaak tot eventuele vervanging en waar nodig die vervangingen vooraf aan de herasfaltering uit te voeren.

> *De gemeente gaat de staat van onderhoud van de riolering van de huisaansluitingen na.*

##### e Autosnelheidssignalering

Naar aanleiding van herhaalde reacties van aanwonenden over de (veel) te hoge snelheid van auto's op diverse drukke punten, lange rechtstanden en/of in de flauwe bocht leeft er vanuit de wijk nadrukkelijke de wens om langs de Oude Baan (mede afhankelijk van de locatie en aard van de uiteindelijke te treffen maatregelen), op een of twee plaatsen een autosnelheidssignalering (U rijdt ... km/u met ☺) aan te brengen, bijvoorbeeld halverwege de beide lange rechtstanden of juist in de flauwe bocht (ter hoogte van Anna Blamanstraat / pad naar Vivaldilaan).

> *De gemeente gaat ook het beleid m.b.t. dergelijke signaleringen na.*

## 1.2 Verhoogde oversteek, bij Den Bies

De aparte oversteek, los van de rotonde, voor m.n. voetgangers en fietsertjes (2 richtingen) van/naar de Troubadour-school, alsnog als flauwe drempel met extra markering uitvoeren.

*> De gemeente stemt in met een verhoogd plateau omdat deze in de onmiddellijke nabijheid van de rotonde ligt.*

## 1.3 Verhoogd kruisingsvlak, bij Bredestraat – Mozartlaan

Het kruispuntvlak tussen beide middengeleiders met de zebra-oversteken, alsnog als flauwe drempel met extra markering uitvoeren.

Belangrijke oversteek m.n. voor kinderen van/naar de Troubadour en voor voetgangers naar o.a. voorzieningen en kerk.

Tevens ontstaat hiermee een extra markering van (de oversteken naar en de toegang vanaf) de westzijde van het 'functionele centrum van de wijk' langs de Oude Baan (omgeving kerk – voorzieningenstrip Oude Baan) en Huygensstraat (Molenhoekpassage).

*> Op een gebiedsontsluitingsweg als de Oude Baan/ Burg. Mazairaclaan staat de gemeente in principe geen snelheidsremmende maatregelen toe. Een verhoogd kruisingsvlak heeft op dit type weg geen remmend effect en geeft ook geluidhinder.*

*De gemeente gaat de mogelijkheden na van toepassing van en/of combinatie met fluisterstenen ter plaatse van de zebraoversteken.*

*>> Zie ook de **Aanvullende reactie n.a.v. het overleg, onder B**, het voorstel voor een verhoogd kruisingsvlak met flauwe drempel en markering ter plaatse (aan het einde van deze Reactie+Verslag + Aanvullende reactie).*

## 1.4 Verhoogd kruisingsvlak, bij Huygensstraat – Debussylaan

Het kruispuntvlak, tussen beide middengeleiders inclusief de zebra-oversteek, alsnog als flauwe drempel met extra markering uitvoeren. Ook ten westen van de kruising kan/dient nog een extra zebra-oversteek toegevoegd te worden.

Dit is eveneens een belangrijke oversteek voor kinderen van/naar de Troubadour en voetgangers naar Molenhoekpassage, voorzieningenstrip en kerk.

Ook ontstaat hiermee een extra markering van (de oversteken naar en de toegang vanaf) de oostzijde van het 'functionele centrum van de wijk'.

*> Afgewezen om dezelfde redenen als bij 1.3*

*De gemeente gaat de mogelijkheden na van toepassing van en/of combinatie met fluisterstenen ter plaatse van de zebraoversteken*

*>> Zie ook de **Aanvullende reactie n.a.v. het overleg, onder B**, het voorstel voor een verhoogd kruisingsvlak met flauwe drempel en markering ter plaatse (aan het einde van deze Reactie+Verslag + Aanvullende reactie).*

### **BIG-project 'Omgeving voorzieningenstrip Oude Baan'**

Naar aanleiding van dit project, dat is opgepakt door een projectgroep waarin de betreffende ondernemersvereniging en de wijkraad (vanuit de werkgroep Ouderen) vertegenwoordigd zijn, is er begin november een ambtelijk overleg met de gemeente (o.a. wijkmanager, verkeerszaken, groen). Daarin zal nader van gedachten gewisseld worden over het plan om enkele voorzieningen met een sociaal-recreatieve ontmoetingsfunctie te realiseren op o.a. het oostelijke gedeelte van het plantsoen langs de Oude Baan (tevens aansluitend op de plantsoenen aan de Debussylaan en de Huygensstraat).

In het kader van dit project is zowel de verbetering van de voornoemde oversteek als het behoud van het betreffende plantsoen langs de Oude Baan, zonder extra ruimteverlies door de (geprioriteerde) bushalte aan de zuidzijde van de Oude Baan, zoals hierna vermeld, van groot belang.

*>> Zie ook de **Aanvullende reactie n.a.v. het overleg, onder C**, het voorstel voor een zogenaamde Shared Space in de omgeving Oude Baan – Huygensstraat (aan het einde van deze Reactie+Verslag + Aanvullende reactie).*

### 1.5 **Geen geprioriteerde bushaltes, bij Huygensstraat**

De inpassing van veel extra ruimte / voorzieningen vragende 'geprioriteerde bushaltes' is op deze plaats naar de mening van de wijkraad, om een aantal redenen nadrukkelijk niet gewenst.

Onduidelijk is op basis van welke criteria de provincie tot deze prioritering komt. Ook de uitvoeringsvereisten zijn ons onduidelijk gezien de grote verschillen in het voorstel tussen de bushalte aan de noordzijde en die aan de zuidzijde. Waarom kunnen die niet op dezelfde wijze uitgevoerd worden?

Graag zouden wij daarover aanvullende informatie ontvangen en daarover van gedachten willen wisselen (met gemeente en provincie).

Vanwege de beperkte ruimte en de korte afstand tot de kruising, is het aan de noordzijde stoppen van de bus op de rijbaan ons inziens zeer onpraktisch zo niet onveilig en daarmee ongewenst. Aan de zuidzijde vergt het ruimtebeslag, m.n. vanwege de extra omlegging van het fietspad, een veel te grote en onnodige aanslag op het plantsoen langs de Oude Baan. Tevens levert het op die plaatsen loskoppelen van de fietspaden van de rijbaan onduidelijkheid en extra gevaar op voor resp. de automobilisten en fietsers.

Zoals eerder al aangeven, in onze reactie op de herinrichting van het zuidelijk gedeelte van de Molenstraat, herhalen we hierbij nogmaals het volgende:

“Wat betreft de prioritering door de provincie van de bushaltes ter hoogte van de Huygensstraat willen wij dringend vragen daarover alsnog met de provincie in contact te treden. Gezien de volgende punten:

- de huidige lijnvoering van de buslijnen (m.n. ook buiten de spitsen en in het weekend);
- de concentratie van veel meer senior-woningen rondom het gedeelte van de Molenstraat nabij de rotonde;
- het o.i. intensievere gebruik van de bushaltes langs de Molenstraat (nabij dansschool van Goethem / de Troubadour);
- de (te) zeer ingrijpende fysieke maatregelen en onduidelijke situatie door prioritaire haltes ter plaatse langs de Oude Baan;

is de wijkraad van mening dat juist de genoemde bushaltes aan de Molenstraat als zodanig geprioriteerd zouden moeten worden.

De uitvoering en eventuele aanpassingen daarvan zouden dan bovendien tegelijk met de aanpassing van de fietspaden kunnen plaatsvinden.”

*> Als reactie op het voorstel van de werkgroep om prioriteit te geven aan de aanpassing van de bushalte langs de Molenstraat ipv Oude Baan deelt Willem Hollander mede dat de bushalte Molenstraat als afzonderlijk project wordt meegenomen (Rens van Zwieten) Willem toont de laatste schetsen van de gemeente met betrekking tot de locatie en vormgeving van de bushaltes langs de noord- en zuidzijde van de Oude Baan ter hoogte van de Huygensstraat-Debussylaan. Afgesproken wordt dat via de wijkraad een reactie zal worden gegeven op dit laatste voorstel.*

*>> Zie (aan het einde van deze Reactie+Verslag + Aanvullende reactie) de **Aanvullende reactie naar aanleiding van het overleg, onder A**, het voorstel tot verschuiving van de zuidelijke bushalte in oostelijke richting, tot tegenover de noordelijke bushalte,.*

### 1.6 **Extra middengeleiders in bocht, bij Anna Blamanstraat – pad Vivaldilaan – ‘slingerpad’**

Ook aan de westzijde van deze flauwe bocht, ter hoogte van Anna Blamanstraat – pad naar Vivaldilaan, dient een uitbuiging van / versmalling in de rijbaan aangelegd te worden. Vanwege de vaak veel te hoge snelheden waarmee deze bocht door automobilisten genomen wordt, zijn aanvullende maatregelen daar extra noodzakelijk.

De voorkeur gaat nadrukkelijk uit naar 2 nieuwe middengeleiders met (zo scherp mogelijke) uitbuiging van de rijbaan plus fietsstroken zowel aan de westzijde van de bocht, ter hoogte van Anna Blamanstraat – pad naar Vivaldilaan, als aan de oostzijde van de bocht, ter hoogte van het 'slingerpad' (tussen Anna Blamanstraat en J. Perkstraat), waar nu de fietsstroken door zijgeleiders van de 'recht' doorlopende rijbaan zijn afgescheiden. Op beide plaatsen is voldoende ruimte om daarmee zowel de markering van de bocht aan weerszijden extra te verduidelijken als om de autosnelheid zo veel mogelijk te reduceren.

*> De gemeente gaat na in hoeverre een extra middengeleider kan worden gecombineerd met een VOP, of er eventueel nadelige effecten van een middengeleider voor het vrachtverkeer zijn en of er eventuele verbeteringen door middel van markeringen mogelijk is. Een alternatief kan zijn om, zoals ook nu daar al aanwezig, een uitbuiging van de fietspaden met afscheiding t.o.v. de rijbaan aan te brengen, wat veiliger is voor fietsers, wat minder veilig voor voetgangers, en ook minder remmend voor auto's, tenzij de rijbaan extra versmald worden (wat nu niet het geval is). Voor- en nadelen zullen nadere bezien/overlegd worden.*

#### **1.7 Extra middengeleiding, bij kruising met Willem Elschotstraat**

Ook aan de westzijde van de kruising een middengeleider aanbrengen, met verlenging van de uitbuiging van de rijbaan met fietsstroken. Daarvoor is voldoende ruimte aanwezig. Zo ontstaat op deze T-aansluiting eenzelfde verkeersbeeld als bij de overige (volledige) kruisingen met tevens meer reductie van de autosnelheid midden in de grote rechtstand van het betreffende weggedeelte.

*> Vergelijkbaar met punt 1.6.*

#### **1.8 Extra middengeleiding, bij kruising met Sportlaan -Sasseltberg**

Aan weerszijden van deze kruising middengeleiders aanbrengen, overgaand in de middengeleiding naar de rotonde. Daarvoor is voldoende ruimte aanwezig. Zo krijgt ook deze T-aansluiting eenzelfde verkeersbeeld als de overige (volledige) kruisingen en is ook de oversteek van fietsers, die veelvuldig vanaf de Deken van Roestellaan de zuidelijke doorsteek/-steken nemen naar de Sasseltberg (i.p.v. de rotonde), ook hier een veilige versteek over de brede kruising ter plaatse.

*> Vergelijkbaar met punt 1.6.*

#### **1.9 Rotonde met Deken van Roestellaan**

Eindelijk wordt deze rotonde voor de fietsers zodanig aangepast zoals wij al jaren gewenst / gevraagd hebben. Prima!

*> Er is overeenstemming over deze voorgestelde aanpassing voor de fietsers.*

### **Onderdeel 2**

#### **Kanttekeningen / aanvullingen / vragen m.b.t het gemeentelijk voorstel voor herint richting van de Burg. Mazairaclaan**

Dit voorstel bestond samenvattend uit:

1) het langs de noordzijde van de weg, vanaf (het toekomstig viaduct onder de spoorlijn) tot aan de rotonde met de Molenstraat, aanleggen van een vrijliggend fietspad, met fietsverkeer in twee richtingen, en daarmee het vervallen van de huidige aanliggende fietsstroken; 2) het herasfalteren met een enigszins versmalde en verschoven rijbaan (zonder noordelijke fietsstrook en in zuidelijk richting opgeschoven tot en met de huidige fietsstrook); 3) aanpassing van de aansluiting met en bocht ter plaatse van de Heer en Beekstraat (met middengeleider/fietsoversteek en iets scherpere bocht).

#### **2.1 Algemeen**

##### **a Geen noodzaak tweerichtingenfietspad**

Wij zien in het geheel geen (dringende) redenen / noodzaak om langs de gehele Burg. Mazairaclaan een tweerichtingenfietspad aan te brengen.

De auto-intensiteit is weliswaar relatief hoog, maar het aantal fietsbewegingen is duidelijke lager dan bij de andere hoofdverkeersverbindingen in onze wijk, de Molenstraat en Oude Baan.

In de toekomst zal de autoverkeersintensiteit mogelijk nog toenemen, afhankelijk van de nieuwe Oost-Westverbindingen, maar het fietsverkeer zal mogelijk zelfs afnemen als de doorgaande snelle fietsroute langs de spoorlijn gerealiseerd zal zijn.

Ook hebben ons nog nooit klachten bereikt over de onveiligheid van de huidige aanliggende fietspaden langs deze hoofdverbindingen noch langs de daarmee vergelijkbare Oude Baan, en zijn ons ook geen ernstige verkeersongevallen in verband daarmee bekend.

Een tweerichtingenfietspad hoort ons inziens niet thuis langs wegen waaraan ook veel woningen met in-/uitritten gelegen zijn, want dat vergroot enkel de verkeersonveiligheid. Dat temeer niet als langs vergelijkbare en aansluitende wegen in dezelfde wijk vrijliggende eenrichtingsfietspaden (Molenstraat) of aanliggende fietsstroken (Oude Baan) voorkomen en als zodanig gehandhaafd en verbeterd worden. Voor een rustig, duidelijke en overeenkomstig verkeersbeeld van de hoofdverbindingen in de wijk is dat eveneens zeer ongewenst.

Het motief dat na omlegging van de Zuid-Willemsvaart, volgens het Tracébesluit, het fietspad ook ten noorden van de spoorlijn langs de oostzijde van de Empelseweg als een tweerichtingenfietspad wordt uitgevoerd doet daaraan niet af. Dat aansluitingsprobleem dient zo veel mogelijk ook ter plaatse opgelost te worden door in overleg met RWS een van de volgende oplossingen daarvoor te realiseren:

- a.1 vanaf de rotonde met de Tivoliweg – Tuinstraat alsnog aan weerszijde een eenrichtingsfietspad aan te leggen, in combinatie met enige technische aanpassing van de tunnel onder de spoorlijn;
- a.2 een overgang, van tweerichtingenfietspad naar aanliggende fietsstroken, met middengeleiders te maken ter hoogte van de nieuwe aansluiting van de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan op de Burg. Mazairaclaan.
- a.3 In het uiterste geval, als een van voornoemde oplossingen aantoonbaar niet te realiseren is, zou nog gedacht kunnen worden aan eenzelfde oversteek als genoemd onder a.2, maar dan ter plaatse van de aansluiting van de Heer en Beekstraat op de Burg. Mazairaclaan met daarin dan een aangescherpte bocht met middengeleiders. Nadeel hiervan blijft toch het 'versnipperde verkeersbeeld' en de confrontatie met diverse in-/uitritten op het stukje tweerichtingenfietspad (tussen spoorlijn en Heer en Beekstraat).

*> Bij nader inzien komt er, gezien diverse interne reacties binnen de gemeente en ook de reactie van de wijkraad, geen tweerichtingenfietspad tussen Burg. Jhr. Von Heijdenlaan en rotonde met de Molenstraat. De overgang ter hoogte van de nieuwe aansluiting van de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan van het tweerichtingenfietspad vanaf de spoorlijn naar de bestaande aanliggende fietspaden is reeds in het OTB opgenomen, en kan daar in dit geval dan ook blijven liggen zoals aangegeven onder a.2. Verder wordt door de gemeente uitgegaan van snelheidsremmende maatregelen in de aan te scherpen bocht ter hoogte van de Heer en Beekstraat, zoals aangegeven onder a.3.*

**b** **'Verhoogde glasreflectoren'**, zie bij Oude Baan onder 1.1 sub 1b  
> Zie hiervoor onder 1.1. sub 1b.

**c** **Huisaansluitingen riolering**, zie bij Oude Baan onder 1.1 sub 1d  
> Zie hiervoor onder 1.1. sub 1d.

**d** **Autosnelheidssignalering**, zie bij Oude Baan onder 1.1 sub e;  
bij de Burg. Mazairaclaan kan wat betreft situering gedacht worden aan de omgeving van de kruising met de Willem de Zwijgerlaan.  
> Zie hiervoor onder 1.1. sub 1<sup>e</sup>.

## **2.2 Bocht ter hoogte van Heer en Beekstraat**

Gezien vele klachten over (veel te) hoge autosnelheden ter plaatse in combinatie met bocht en in-/uitritten aan de binnenzijde, juichen wij snelheidsremmende maatregelen ter plaats zeer toe; een middengeleider is prima, ook bij aanliggende fietsstroken (of overgang ter plaatse conform a.3).

Het beloop van de bocht mag/moet ons inziens nog aanmerkelijk scherper (bij voorbeeld als de bocht in de Aziëlaan nabij fietstunneltje onder de spoorlijn door ?), met als extra voordelen meer snelheidsremmend en meer ruimte en beter uitzicht voor de in-/uitritten in de binnenbocht.

> *Gemeente is akkoord met snelheidsremmende maatregelen in de aan te scherpen bocht ter hoogte van de Heer en Beekstraat, zoals al aangegeven n.a.v. a.3.*

### **2.3 Verhoogd kruisingsvlak met middengeleiders, bij Churchillaan**

Het kruispuntvlak tussen twee nieuwe de middengeleiders met de bestaande zebraoversteek, als flauwe drempel met extra markering uitvoeren.

Belangrijke oversteek tussen beide woonbuurten aan weerszijden en ook voor kinderen van/naar de Troubadour. Tevens een visuele onderbreking / attentiepunt in de zeer lange rechtstand in dit deel van de Burg. Mazairaclaan.

> De gemeente gaat na of ten behoeve van de zebraoversteek bij de Churchillaan de Burg. Mazairaclaan 1-of 2-zijdig kan worden uitgebogen. Zie verder de opmerking bij 1.3 ten aanzien van dergelijke gebiedsontsluitingsweg en snelheidsremmende maatregelen.

>> *Zie ook de **Aanvullende reactie n.a.v. het overleg, onder B**, het voorstel voor een verhoogd kruisingsvlak met flauwe drempel en markering ter plaatse (aan het einde van deze Reactie+Verslag + Aanvullende reactie).*

### ***Verdere afspraken/informatie n.a.v. het overleg (van 27 november):***

*Oude Baan:*

- *de gemeente past de tekeningen aan;*
- *gemeente stemt vervolgens af met de wijkraad c.q. werkgroep RO&V (Henk + Karel);*
- *de gemeente maakt een raming van kosten en zorgt voor financiële dekking;*
- *de gemeente verzorgt een presentatie van het werk;*
- *voorbereiding circa maart 2010 gereed;*
- *uitvoering (eventueel incl. Burg. Mazairaclaan (?)) wordt verwacht omstreeks eind 2010.*

Namens Wijkraad Molenhoek / Werkgroep RO&V,

Henk Verdijk (bestuurslid / vrz. werkgroep) en Karel de Rooij (lid werkgroep)

November / December 2009

### **Aanvullende reacties van de wijkraad n.a.v. het overleg**

(per email d.d. 01-01-2010, t.a.v. W. Hollander en P. Willekens).

Mede n.a.v. de evaluatie van het voorgaande in de bestuursvergadering van december is samengevat het volgende naar voren gekomen.

A

Vraag/wens van onze kant is om het laatste gemeentelijke voorstel voor de bushalte aan de ZUIDZIJDE van de Oude Baan nogmaals nader te bezien en zo mogelijk aan te passen op de volgende wijze:

- 1) iets verder opschuiven halte in oostelijke richting, tot tegenover de bushalte aan de noordzijde, dus eveneens ter hoogte van dezelfde middengeleider- (markering) en juist voor de boom op de hoek met de Debussylaan;
- 2) de ter plaatse aanwezige boom, 2e gerekend vanaf de Debussylaan, is een 'marginaal gevalletje' en kan o.i. zondermeer gekapt worden !;
- 3) het (wat scherper) uitbuigen van het fietspad aan de zuidzijde kan dan beginnen net voorbij waar de huidige bushaven eindigt, d.w.z. direct achter de daar te handhaven dikke boom (direct ten oosten van de huidige bushaven c.q. 3e boom gerekend vanaf de Debussylaan); met een beetje passen en meten moet dit o.i. lukken!

- 4) fietspad kan dan vervolgd worden zoals in het jouw laatste voorstel aangeven;
- 5) huidige busparkeerhaven kan geheel bij het plantsoen betrokken worden, eventueel met 1 nieuwe boom tussen de 2 bestaande dikke bomen, als vervanging van het eerder genoemde marginale boompje;

Voordelen van die opzet zijn: een eenduidig beeld van de beide haltes tegenover elkaar en in principe geen passerende auto's als de bus stil staat vanwege de aanwezigheid van de middengeleider, en bovendien veel minder ruimtebeslag voor het fietspad ten gunste van plantsoen.  
Graag jou reactie op wens / suggestie.

#### B.

Vooralsnog wenst de wijkraad vast te houden aan onze eerdere suggesties om in de Oude Baan, ter plaatse van Bredestraat - Mozartlaan en Huygensstraat - Debussylaan, toch een licht verhoogd kruisingsvlak met flauwe drempels (= weinig of geen geluidstoename vanwege afremmen / hoogteverschil) maar wel met een duidelijke visuele streepmarkeringen. Datzelfde geldt ook voor het kruisingsvlak van de Mazairaclaan met de Churchillaan.

#### C.

Gezien het beoogde BIG-project ter hoogte van de winkelstip Oude Baan, tussen de onder B genoemde kruisingen, is wel de vraag / het idee gerezen om na te gaan of ter plaatse, dus zowel wat betreft de Oude Baan, de parallelweg voor de winkels langs, als de aansluitende stukjes van de Mozartlaan en Debussylaan, als een soort 'wijkplein' in het kader van een meer omvattende upgrading van het hart van onze wijk, misschien uitgevoerd zouden kunnen worden volgens de principes van Shared Space, zoals die momenteel zeer actueel zijn.

Mogelijk dat ook het aansluitende deel van de Huygensstraat naar de Molenhoekpassage (eveneens onderdeel van het hart van de wijk) daar dan eveneens bij betrokken kan worden.

De vraag is om dit idee verder binnen jullie afdeling/organisatie en ook de verantwoordelijke bestuurders te polsen / uit te zetten, in welk verband we gaarne bereid zijn daarover vanuit de wijkraad nader met jullie / de gemeente van gedachten te wisselen.

In afwachting van jullie reacties.

-----

#### H. Verdijk

bestuurslid wijkraad Molenhoek / vrz. Werkgroep RO&V  
Samengesteld document (Reactie+ Verslag+ Aanvulling), Februari 2010