

Z17.06439

23 formulieren ingevuld, 1 reactie per mail

7 reacties met voorkeur voor eenrichting fietspad

14 reacties met voorkeur voor twee-richtingen fietspad

INSPRAAKREACTIES SCHELDEWEG

Nr.	Reacties	Antwoorden
1	Directe opheffing voorrangregeling Groenling. Fietsers altijd voorrang. Betere verlichting evt. zichtbare waarschuwing voor de overstekende voetganger/fietser. Op de rotonde zeker voor de oversteek welke wordt benaderd komende vanaf richting Bergen op Zoom.	Fietsers op de nieuwe fietsstraat en motorvoertuigen op de Scheldeweg krijgen inderdaad voorrang in het nieuwe ontwerp. Waarschuwingborden en betere verlichting wordt ook meegenomen. De fietsoversteek naar de Groenling vervalt omdat er op de fietsstraten fietsverkeer vanuit 2 richtingen toegestaan wordt. Hierdoor vervalt de noodzaak om bij de Groenling een fietsoversteek te realiseren.
2	Zacht, geluidsarm 2006 asfalt voor de Scheldeweg + de fietspaden. Drempels plaatsen op de Scheldeweg om de snelheid te verminderen.	De gemeente past SMA11 toe. Dit is geluidsarm asfalt wat ook op de lange termijn zijn geluidsarme eigenschappen behoud. Dit asfalt is in 2017 ook toegepast op de Wouwbaan.
3	Wij hadden besproken sept 2017 dat verplaatsen van de inrit voor "vd Brand Tweewielers" geen probleem is. Nu hebben wij de laatste maanden bekeken. Wij hebben meer vrachtwagens die achter lossen dan we hebben aangegeven. Dus voor ons moet de inrit blijven waar deze ligt. Tijdens werkzaamheden moeten wij bereikbaar blijven.	Er is door ambtenaren contact gezocht met de eigenaren van "vd Brand Tweewielers". Het blijkt achteraf dat laden en lossen aan achterzijde toch niet goed werkt. De positie van de inrit blijft ongewijzigd.
4	Meer parkeervakken	Het maximaal mogelijke aantal parkeervakken zal er worden ingetekend
5	Maar dan wel 1 oversteekplaats voor fietsers tussen Zandfort en Doelstraat (bij AH).	Mede naar aanleiding van meerdere opmerkingen van bewoners en bedrijven wordt ter hoogte van de kruising Zandfort/Doelstraat het ontwerp aangepast. Er komt maar een enkele oversteek voor fietsers/voetgangers uit beide richtingen. Deze oversteek wordt beter aangegeven door middel van bebording en fietssignalering. Door het weghalen van de andere oversteeken verbetert bovendien de doorstroming voor de motorvoertuigen.
6	Ruimte nodig voor kamer en voor auto. Winkelruiten deur.	De huidige beschikbare ruimte zal niet minder worden.
7	Er komen te veel afritten van de fietsstraat an de kant van de Boerenbond. Zorg voor voldoende parkeervakken.	Het aantal afritten voor de fietsstraten is tot het minimum beperkt. Alleen de meest logische zijn over gebleven. Het aantal parkeervakken wordt zo maximaal mogelijk ingetekend met de beschikbare ruimte.

8	Graag 30 KM zone ipv 50 KM. Mooit plan, ziet er goed uit.	De Scheldeweg is de hoofdontsluiting van de Kern Hoogerheide. Bovendien is dit een belangrijke route naar alle wijken, het winkelcentrum de Raadhuisstraat en voor de busvervoerders en hulpdiensten. Deze laatste hebben bovendien te maken met aanrijtijden. Daarom is het niet mogelijk of wenselijk de hoofdrijbaan uit te voeren als 30km weg. De hoofdrijbaan blijft 50km.
9	Fietsende schooljeugd gaat 's middags tegen de richting van de auto's inrijden.	Met twee-richtingen op de fietsstraat is dit inderdaad het geval. Er is echter voldoende ruimte voor de fietsers om het motorvoertuig komend uit de tegenovergestelde richting te passeren. De motorvoertuigbewegingen zijn bovendien erg beperkt omdat het alleen gaat om de bewoners en eventuele bezoekers. De fietstraat wordt nu in totaal circa 4 meter breed met hierin een twee-richtingen fietspad opgenomen van 3 meter breed met aan de zijde van de parkeerplaatsen een zogenaamde rammelstroken van 0,7m breed uitgevoerd in klinkers. De klinkers zorgen er voor dat motorvoertuigen hun snelheid beperken. De rammelstrook zorgt er tevens voor dat openslaande portieren van de geparkeerde motorvoertuigen niet op het fietspad komen.
10	Hoe maak je het oversteken kruispunt Doelstraat Scheldeweg veiliger voor auto's? Het is op dit moment al moeilijk om veilig vanuit de Doelstraat linksaf te gaan met name tijdens spitsuur. Met het voorstel nu komt er dus nog extra een fietspad met vooral schoolkinderen met voorrang bij. Voorstel zet er verkeerslichten neer. Dat remt de doorstroom van auto's die daardoor vermoedelijk toch gaan kiezen voor de Bunkerbaan.	Zie antwoord op vraag 5
11	Vrachtwagens verbieden, alleen bestemmingsverkeer. Voldoende parkeervakken.	Het vrachtverkeer door de kern Hoogerheide is vooral bestemmingsverkeer. Voor een verbod op overig vrachtverkeer door de kern is een algeheel verbod nodig. Dit wordt niet meegenomen in dit ontwerp maar zal wel apart worden voorgelegd aan college.
12	De dubbele fietsoversteek bij de Doelstraat vervangen voor 1 fietsoversteek ter hoogte van de Wok.	Zie antwoord op vraag 5
13	Bereikbaarheid houden tijdens werkzaamheden.	Bereikbaarheid voor woningen en bedrijven zal worden meegenomen in de aanbesteding van de werkzaamheden.
14	Op afrit naar de Groenling veiliger maken dan nu. Dat zie ik nog niet sowieso meer verlichten.	Betere verlichting wordt meegenomen voor alle fietsoversteeken. De fietsers zijn nu duidelijk in de voorrang gezet en er zijn voldoende opstelplaatsen voor motorvoertuigen opgenomen in het ontwerp.
15	Als toelichting wordt de fietsstraat genoemd. Als oplossing voor parkeren en veilige fietsroute. Zoals ingetekend gaat het aantal P plaatsen sterk achteruit. Daarnaast verlies ik zicht als ik vanaf mijn oprit de weg op wil draaien omdat er dan een auto afkomen in mijn zicht staan.	Er worden met de beschikbare ruimte zoveel mogelijk parkeervakken gerealiseerd. De parkeerdruk in de straat is op dit moment niet hoog op enkele plekken na waar geparkeerde auto's geconcentreerd staan. Bij het verlaten van een oprit moet altijd voorzichtigheid in acht worden genomen aangezien alle verkeer dan voorrang moet worden gegeven.
16	Voldoende verlichting bij oversteek Groenling. Oversteek bij Groenling. Fietsers kijken niet of er van rechts wat aankomt op fietspad.	Zoals eerder genoemd komt er betere verlichting bij de oversteeken. Fietsers en andere verkeersdeelnemers hebben daarnaast ook een eigen verantwoordelijkheid om veilig deel te nemen aan het verkeer.

17	Ontstaat er geen sluiptverkeer op de fietsstraten?	De directe verbinding vanaf de Groenling via de fietsstraat naar de kruising Zanfort/Doelstraat is komen te vervallen. Het laatste deel bij de Tasty World is alleen toegankelijk voor fietsers. Bovendien is de fietstraat smaller en kan een motorvoertuig dus geen fietsers passeren. Dit ontmoedigt het gebruik als sluiproute.
18	Afslag Scheldeweg -> Groenling. Wens om voorsorteervak aan te brengen op de Scheldeweg voor het verkeer dat links afslaat naar de Groenling. Zorg voor optimale verlichting op dit punt want nu is het slecht verlicht.	Een voorsorteervak stimuleert de motorvoertuigen op de Scheldeweg om het stilstaande voertuig snel te passeren. Dit leidt tot een onveiligere kruising en bevordert juist snel rijden. De huidige oplossing geeft wel enige opstelruimte maar remt tevens het verkeer. Dit laatste is nodig om ook voldoende verkeersremmende maatregelen te hebben op deze rechte rijbaan.
19	Zijn er voldoende verkeersremmende maatregelen getroffen op de hoofdrijbaan?	De hoofrijbaan is versmald van ruim 7 naar 6,2 meter breed. Er zijn een aantal extra op/afritten voorzien naar de fietsstraten. Op de kruising met de Groenling komen verkeersremmende middengeleiders
20	Zijn er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers? Waarom niet parkeren aan de hoofdrijbaan?	Het aantal plekken waar geparkeerd kan worden wordt in de nieuwe situatie niet veel minder dan in de oude. Bijna iedereen heeft parkeren op eigen terrein beschikbaar. Daar waar dit niet zo is hebben wij de maximale hoeveelheid parkeervakken ingepast. Een garantie op een parkeervak direct voor de deur is er niet maar wel binnen een normale loopafstand. Parkeren op de hoofdrijbaan aan een 50km weg is minder veilig dan parkeren aan een 30km weg. Bovendien betekent dit ook een veel minder groene en ruimtelijke uitstraling van het gehele wegprofiel.
21	Zijn er voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers? Waarom niet parkeren aan de hoofdrijbaan?	Parkeren op de hoofdrijbaan aan een 50km weg is minder veilig dan parkeren aan een 30km weg. Bovendien betekent dit ook een veel minder groene en ruimtelijke uitstraling van het gehele wegprofiel. Nu parkeren de voertuigen dichtbij de woningen zodat het gehele wegprofiel open blijft. Er is rekening gehouden met voldoende parkeerplaatsen voor bewoners/bedrijven en bezoekers.
22	Ontstaan er sóchtends bij de drukke kruising Zandfort/Doelstraat geen gevaarlijke situaties als fietsers in grote aantallen oversteken?	De overstekende fietsers worden hier geconcentreerd bij elkaar op de naast de oversteek voor voetgangers. Er zal worden gezorgd voor goede verlichting en waarschuwingen voor de oversteekplaats. Op dit moment steken er ongeveer 120 fietsers over tussen 6 en 9 in de ochtend. Tussen 8 en 9 maximaal 84 fietsers. Dat is nog geen twee per minuut. Gevaarlijke situaties kunnen hier alleen ontstaan als automobilisten zich niet aan de verkeersregels houden. Fietsers worden in de voorrang gezet.
23	Waarom geen keuze om de Scheldeweg als 30km in te richten zoals bijvoorbeeld inrichting Verlengde Duinstraat?	Zie antwoord op vraag 8
24	Is er voldoende opstelruimte voor motorvoertuigen tussen Scheldeweg en fietsstraat?	Ja, deze zijn in het ontwerp opgenomen
25	Kan kruising met Groenling niet zodanig worden ingericht dat alle verkeer uit Groenling voorrang moet geven aan de fietsstraat en de Scheldeweg?	Zie antwoord op vraag 1