

uw nummer

uw datum 7 maart 2022

Fietsersbond

ons nummer 78077-2022
onze datum xx augustus 2022
verzonden

inlichtingen bij JL de Leon Adams
sector/afdeling CPO
doorkiesnr. -

bijlage(n) -
betreffende Reactie op de inspraakreactie Oranjelaan

Geachte Fietsersbond,

Van u is een reactie ontvangen op de inspraak "Herinrichting Oranjelaan", waarvoor wij u danken. Met deze brief ontvangt u het antwoord op uw inspraakreactie. De tekst uit uw inspraakreactie is daarbij cursief weergegeven.

"De Fietsersbond pleit voor een oversteekvoorziening bij ter hoogte van Niekée, voor zowel voetgangers als fietsers.

Argument: Dit zorgt voor een ontvlechting met de kruising Oranjelaan/Lindelaan. Fietsers met de westelijke bestemming komende van Niekée hoeven dan niet over te steken bij de Lindelaan. Ze fietsen automatisch aan de goede kant bij de rotonde Bredeweg richting tunnel, waardoor er geen aanpassingen nodig zijn bij de rotonde Bredeweg."

Antwoord 1

De Oranjelaan is een brede en druk bereden weg, waardoor deze een barrière vormt voor de fietser bij het moeten kruisen van deze weg. Een extra oversteekpunt zoals u dit suggereert ter hoogte van Niekée brengt aan deze verkeersdrukte geen verandering aan en biedt derhalve ook geen oplossing. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is op te merken dat een losstaande fietsoversteek -een oversteek niet gebundeld met een andere kruising- juist extra onveiligheid met zich mee kan brengen.

"De fietsersbond pleit voor het omdraaien van de rijrichting op de Lindelaan (ten zuiden van de Oranjelaan).

Argument: Het omdraaien van de rijrichting draagt bij aan de veiligheid van de fietser op het kruispunt Lindelaan/Oranjelaan. Omdat hier automobilisten vanuit het gezondheidscentrum Bredeweg keren op de weg.

Door rechtsaf weer mogelijk te maken rijdt autoverkeer richting Kasteel Hillenreadstraat en kruispunt Bredeweg met VRI."

Antwoord 2

Allereerst dient er te worden opgemerkt dat in december 2020 de gemeenteraad de kaders van het project heeft vastgesteld. De Lindelaan maakt van dit kader geen onderdeel uit.

Ten tweede is er in het verleden bewust gekozen voor de rijrichting zoals deze nu geldt. Uit archiefstukken is gebleken dat in het najaar van 2013 de rijrichting op de Lindelaan is gewijzigd, in feite omgekeerd.

Deze omkering van rijrichting is destijds als volgt gemotiveerd:

1. Algemeen: De verkeerssituatie is gewijzigd ter verbetering van de verkeersveiligheid.
2. Specifiek: Bij het kruispunt Nassaustraart-Bredeweg is het vanuit de Nassaustraart moeilijk om de Bredeweg op te rijden. Dit onder andere vanwege de helling in de rijbaan van de Nassaustraart. Door het éénrichtingsverkeer op de Lindelaan om te draaien ontstaat een verkeersveilig alternatief.
3. De parkeervakken aan de Lindelaan zijn aan de oostkant gelegen. Door het omdraaien van het éénrichtingsverkeer komen de parkeerplaatsen aan de rechterzijde van de rijbaan te liggen. Dit is voor de weggebruiker de meest voor de hand liggende situatie en dus de meest verkeersveilige situatie. Daarnaast is dit voor de passagier die moet uitstappen de meest veilige situatie. Bij het verlaten van de auto kan de passagier gebruikmaken van het aanwezige voetpad naast de parkeervakken.

Dit zijn de beweegredenen destijds geweest om de rijrichting van het verkeer te laten plaatsvinden zoals deze nu is.

Als laatste dient er te worden opgemerkt dat ter plaatse van de kruising Lindelaan/Oranjelaan een separate fietsoversteek aanwezig is, welke losgekoppeld is van het kruisingsvlak waarop de door u vastgestelde keerbewegingen worden gemaakt. Hiermee is in de huidige situatie al sprake van een ontvlechte situatie van auto en fietser.

Gezien bovengenoemde argumenten wordt de rijrichting van de Lindelaan binnen het project niet gewijzigd.

*“De Fietzersbond is tegen de aanleg van een 2-richtingen fietspad op het onderhavige wegvak.
Argument: De Oranjelaan is een doorgaande route voor de fietser waarbij een fietsstructuur hoort van 1 rijrichting aan beide zijde van de weg.
Een 2- richtingen fietspad is onveilig omdat automobilisten bij het kruisen niet bedacht zijn op fietsers komende uit twee richtingen. “*

Antwoord 3

Het verkeersveiliger maken van de Oranjelaan en dan met name voor de kwetsbare verkeersdeelnemers als de fietser en de voetganger is één van de kerndoelen van de herinrichting van de Oranjelaan.

Ten opzichte van de huidige fietsstructuur wordt binnen het plan enkel en alleen een onverplichte mogelijkheid voor de fietser toegevoegd om aan de zuidzijde van de Oranjelaan van oost naar west zich te kunnen verplaatsen. Met het ongewijzigd laten van de huidige fietsstructuur wordt er voorbijgegaan aan de gemeentelijke ambitie om de Oranjelaan in te richten als een centrale as tussen het oostelijk deel van de stad en het centrum voor lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Het ontbreken van een doorgetrokken tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Oranjelaan in de huidige situatie is juist één van de knelpunten welke onveilige situaties oplevert en welke dus moet worden aangepakt. De Oranjelaan is een brede en druk bereden weg, waardoor deze een barrière vormt voor de fietser bij het moeten kruisen van deze weg. Door aan de zuidzijde van de Oranjelaan een

tweerichtingenfietspad en aan de noordzijde een eenrichtingenfietspad te realiseren wordt de fietser welke zich van oost naar west verplaatst een logisch en een aantrekkelijk route geboden, welke in de huidige situatie ontbreekt.

Deze voorgestelde aanpassing in structuur is de meest ideale oplossing met als voordeel op een structuur van 2 maal een eenzijdig berden fietspad:

1. Minder noodzakelijke fietsoversteekbewegingen hetgeen de facto minder conflictsituaties oplevert.
2. Een directe verbinding tussen het oostelijk deel van Roermond en het centrum van Roermond en het trein-/busstation.
3. Minder illegaal fietsbewegingen in de vorm van tegen het verkeer in rijden.

Daarnaast worden er nog een aantal aanvullende maatregelen ter verbetering van de veiligheid getroffen:

1. Oversteek nabij Lindelaan
 - i. Er zullen minder oversteken plaatsvinden.
 - ii. Attentie verhogende maatregelen worden getroffen in de vorm van extra verkeersborden.
2. Rotonde Oranjelaan/Bredeweg
 - i. Rijsnelheid van zowel autoverkeer als fietsverkeer wordt verlaagd door het toepassen van rammelstroken en krappere bochten.
 - ii. De ruimte tussen autoverkeer en fietser ter plaatse van de zijpoten van de rotonde worden vergroot naar 5 meter opdat er voldoende opstelruimte is ten behoeve van de oriëntatie.
 - iii. De oversteek van het tweerichtingenfietspad wordt geaccentueerd (verhoogd, kleur en markering) aangelegd.
 - iv. Er worden attentie verhogende maatregelen getroffen in de vorm van aanvullende verkeersborden en markering.
3. Knelpunt kruising zijwegen
 - i. De ruimte tussen autoverkeer en fietser ter plaatse van de zijgeleiders worden daar waar mogelijk vergroot opdat er voldoende opstelruimte is ten behoeve van de oriëntatie.
 - ii. De oversteek van het tweerichtingenfietspad wordt geaccentueerd (verhoogd, kleur en markering) aangelegd.
 - iii. Er worden attentie verhogende maatregelen getroffen in de vorm van aanvullende verkeersborden en markering.

Daarnaast willen wij u wijzen op het onderzoek welke in opdracht van het CROW en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door DTV consultants is uitgevoerd (november 2019) waarin wordt geconstateerd dat *“Ook opvallend is dat dat op rotondes met tweerichtingenfietspaden gemiddeld minder ongevallen zijn geregistreerd dan op rotondes met eenrichtingsfietspaden (pagina 4 van het rapport).”* Hetzij eveneens opgemerkt dat de geplande inrichting van deze rotonde consistent is voor wat betreft de inrichting met reeds eerder binnen de gemeente aangelegde rotondes waarbij er sprake is van een tweerichtingenfietspad. Dit zorgt voor eenduidigheid.

Hiermee wordt uw stelling dat een kruising met een tweerichtingenfietspad onveilig is bestreden. Met het realiseren van het tweerichtingenfietspad wordt een logische en duidelijke fietsstructuur langs de gehele Oranjelaan -vanaf de Wirosingel tot en met het station- gecreëerd.

“Wij vinden in het BW voorstel onze argumenten die wij aangedragen hebben in de inspraakprocedure niet terug waarom wij als Fietzersbond tegen een 2-richtingen- fietspad op de rotonde Bredeweg zijn en ook tegen het doortrekken zijn van het 2-richtingen fietspad op de Oranjelaan vanaf de Lindelaan. Zowel de rotonde op de Bredeweg als de uitritten van de parkeerplaatsen van het Laurentius ziekenhuis en het gezondheidscentrum “Bredeweg” leveren gevaarlijke situaties op. Temeer omdat daar overdag tijdens de openingstijden veel in-en uitrijdend verkeer is. Daarbij wordt er weer een rotonde ingericht met een 2-

richtingen fietspad wat onoverzichtelijk is voor automobilisten omdat zij de fietsers en snorfietsen niet zien aankomen. Ook een situatie waarbij snorfietsen met "hoge" snelheid op het 2-richtingen fietspad naar beneden (het hoogte verschil ten opzichte van het Laurentiusplein is aanzienlijk) rijden richting kruispunt Maria Theresialaan is onwenselijk omdat op het fietspad in de richting van de tunnel nabij de Maria Theresialaan dan mogelijk ook veel fietsers bij de VRI staan te wachten. Bij alle kruisingen van Mgr. Driessenstraat en Laurentiusplein zal dat ook gevaarlijke situaties opleveren. Omdat hier geen regeling is met VRI's zoals op de singelring. "

Antwoord 4

Zie antwoord 3.

"Vormgeving fietspaden

De Fietsersbond pleit voor fietspaden van 2,5 meter breed (met 1 rijrichting) met daar waar mogelijk verbredingen om passeren van fietsers onderling te faciliteren.

Argument: Een structuur van 2x1 met een breedte van 2,5 meter heeft een grotere afwikkelcapaciteit dan een structuur van 1x2 met een breedte van 3,5 meter. Ons advies blijft om gemotiveerde redenen als eerder beschreven zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde een fietspad van 2.50 m aan te leggen. Dit mede omdat in de CROW richtlijnen voor de huidige intensiteit een fietspad van 2.50 m als minimaal bestempeld wordt. Inhalen op een 2-richtingen fietspad met verschillende snelheden (snorfietsen met brede spiegels) wordt dan niet gemakkelijker. Terwijl we juist fietsen willen aanmoedigen. Een 2-richtingen fietspad is niet aan te bevelen volgens onderstaande motivatie. Bijvoorbeeld; Wanneer er een keuze mogelijk is tussen een 5 meter breed tweerichtingenfietspad of twee 1 richting fietspaden van elk 2.50 m, dan blijkt de veilige intensiteit van de twee 1 richting fietspaden groter te zijn.

[*https://fbond-*](https://fbond-)

[*my.sharepoint.com/:b/g/personal/roermond_fietsersbond_nl/ETZwmWx8FOJMqEbSBYKVkmIBj2G0nzoF5ST_z6tqaf3lxw?e=tjB116*](https://my.sharepoint.com/:b/g/personal/roermond_fietsersbond_nl/ETZwmWx8FOJMqEbSBYKVkmIBj2G0nzoF5ST_z6tqaf3lxw?e=tjB116)

Antwoord 5

De geplande fietsstructuur is niet 1x2 maar voorziet een 1-richtingen fietspad aan de noordzijde en een 2-richtingen fietspad aan de zuidzijde. De huidige structuur voorziet aan beide kanten van de Oranjelaan een 1-richtingen fietspad. Er is dus sprake van een verhoging in afwikkelcapaciteit ten opzichte van de bestaande situatie.

De breedtes van de fietspaden zijn bepaald aan de hand van de vigerende normen en de verwachte intensiteiten. Hiervoor wordt verwezen naar het verkeerskundig onderzoek welke is opgenomen in bijlage B van de ontwerpnota.

Gezien de beschikbare ruimte is er voor gekozen om het noordelijk fietspad 2,25m breed uit te voeren. Hierdoor blijft er ook voldoende ruimte over voor het trottoir en de groenstroken. Het verder verbreden van dit fietspad zou ten koste gaan van de loopruimte van de fietser en of de groenruimte.

"Verkeersveiligheid fietser

De Fietsersbond pleit voor een fietspad van 2,5 meter netto breed (eerlijke bematingen, egaal en vlak).

De Fietsersbond pleit voor voorzieningen om illegaal parkeren van motorvoertuigen op trottoir en fietspad tegen te gaan.

De Fietsersbond vraagt voor aandacht om de "wachtstroken" of opstelruimte gelegen tussen rijweg en fietspad voor afslaand verkeer te vergroten. "

Antwoord 6

Opstelruimte:

Voor de meest voorkomende routes is de opstelruimte voor het afslaand verkeer 5,0 meter groot. De enige opstelruimtes welke nog te krap zijn bemeten zijn de opstelruimtes naar de Notenboomlaan (3,70m) en Jos Beltgensstraat (3,57 m). De mogelijkheden om deze verder te vergroten worden nog onderzocht, al lijkt de eigendomsgrens hier het obstakel te vormen.

Zie ook antwoord 5

"Kruising Lindelaan

*De Fietzersbond pleit voor de aanleg voor een **mini rotonde** op deze kruising.*

*Argument: Het verkeer kan dan sneller worden afgewikkeld. Inrichting kruispunt Lindelaan Deze voorgestelde aanpassing in structuur is de meest ideale oplossing waarbij nog een aantal aanvullende maatregelen ter verbetering van de veiligheid worden getroffen: Oversteek nabij Lindelaan a. Er zullen minder oversteken plaatsvinden. b. Attentie verhogende maatregelen worden getroffen in de vorm van extra verkeersborden. Extra bebording maakt het volgens ons nog niet veilig! Door het realiseren van een **oversteekpunt bij Niekée**, voor fietsers en voetgangers, biedt dat meerdere voordelen. Een veilige oversteek waar verkeer goed overzicht heeft. Waar verkeer door wordt afgeremd! Met onze leden die een gespreksgroep Oranjelaan vormden hebben we verschillende keren het project Oranjelaan besproken en zijn ter plaatse aanwezig geweest en hebben nu al gezien dat fietsers en voetgangers nabij de bushalte bij Niekée over het hoofd worden gezien. Er zijn namelijk veel automobilisten die vanaf het gezondheidscentrum "Bredeweg" terug draaien richting de Bredeweg. En dat levert gevaarlijke situaties op doordat fietsers, voorgangers en gemobiliseerd verkeer zich hier kan mengen. Een **mini-rotonde** kan hier misschien een oplossing zijn.*

Antwoord 7

Het toepassen van een rotonde op de kruising Lindelaan/Oranjelaan is niet de meest logische inrichting. Daarnaast benodigd de aanleg van een dergelijke rotonde grootschalige ingrijpen en is het uiterst onzeker of dit ruimtelijk in te passen is.

In de afgelopen periode is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van dit kruispunt en verbetering daarvan. Het meest voor de hand liggend inrichtingsvoorstel om de situatie te verbeteren is een verhoogd kruispunt plateau. Echter, gezien het feit dat:

1. Het huidige kruispuntinrichting voldoet aan de eisen.
2. Uit onderzoek is gebleken dat in de periode 2016 tot heden er geen ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij een fietser was betrokken. Hieruit wordt geconcludeerd dat de onveilige situatie als subjectief beschouwd dient te worden.
4. Het grootschalig ingrijpen met zich meebrengt met bijbehorende financiële middelen.
3. Door in de nieuwe situatie het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Oranjelaan vanaf de Lindelaan door te trekken wordt de fietser welke zich van oost naar west verplaatst een logische en aantrekkelijke route geboden. Deze fietser behoeft in de nieuwe situatie niet meer over te steken bij de Lindelaan, kruist veilig de rotonde Oranjelaan/Bredeweg en kruist veilig middels fietsvriendelijke verkeerslichten de kruising Oranjelaan/Maria Theresialaan.

worden aanvullende maatregelen op dit kruispunt nu niet noodzakelijk geacht.

De kosten gepaard gaande met grootschalig ingrijpen staan niet in verhouding tot een minimaal geachte verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Het inzetten van dergelijke financiële middelen op andere plekken komt de algemene verkeersveiligheid meer ten goede.

"Ronde Donderbergweg/Oranjelaan

De Fietzersbond vraagt aandacht voor de geprojecteerde bochten in het ontwerp. Deze moeten fietsvriendelijker worden ontworpen."

Antwoord 8

De suggestie wordt overgenomen. De geprojecteerde bochten worden nogmaals bekeken en getoetst aan de vigerende richtlijnen.

“Op 22 februari 2022 is deze zienwijze per mail verder toegelicht aan de hand met onderstaande 2 punten. In het verkeersrapport Jens is er sprake dat het door de gemeente “gewenste” 2-richtingen fietspad eigenlijk 4 m breed zou moeten zijn. En het noordelijke fietspad 2,5 m. Vanwege de beperkte ruimte is dat echter niet realiseerbaar. Het is dan ook opmerkelijk dat de gemeente kiest voor een inrichting waar geen behoefte aan is. Wij hebben als fietsersbond nooit een enquête gezien waarbij de gebruikers van de Oranjelaan zich uitspraken voor een 2-richtingen fietspad. Een fietspad van 3,5 meter heeft echter het nadeel dat de capaciteit veel minder wordt. En ook inhalen word dan lastiger vanwege snelheidsverschil van bijvoorbeeld tegemoet komende scooters. Ook heeft een 2 richtingen fietspad minder capaciteit dan 2 één richtingen fietspaden. We hebben gesproken over de nadelige effecten voor zowel fietsers als automobilisten bij de in- en uitritten van de parkeerplaatsen. En verder over de “beperkte” opstelruimte voor gemotoriseerd verkeer in geval van in en uit rijden van straten en of de parkeerplaatsen. Ter verduidelijking van onze wens om te onderzoeken of een oversteekpunt bij Niekée, de problematiek van een 2 richtingen fietspad die ook in het voorlopige uitgewerkte inspraak ontwerp naar voren komt en wat wij een verslechtering van de fietsstructuur vinden, wenselijk is het volgende; Een beveiligde fietsoversteek zoals de fiets-voetgangers oversteek Mussenberg heeft onze voorkeur. “

Antwoord 9

Zie de antwoorden 1 en 3.

“UITRITTEN bij Laurentius ziekenhuis en gezondheidscentrum “Bredeweg”. Er wordt volgens ons in het inspraakontwerp te weinig rekening gehouden met de uitritten van zowel het gezondheidscentrum ‘Bredeweg’ als ook met de uitritten van het Laurentius ziekenhuis. We lezen dat er nog veel bedenkingen zijn en dat deze allemaal opgelost worden door betere bebording en ook rammelstroken op rotondes. Zelfs wanneer het op het kruispunt Maria Theresialaan volgens het huidige ontwerp drukker wordt, worden nog nadere afwegingen overwogen. (Bijvoorbeeld om dan ook het geplande 2-richtingen fietspad tot aan de stationstunnel door te trekken.....).“

Antwoord 10

Het is onoverkomelijk om in het binnenstedelijke gebied waar de Oranjelaan zich in bevindt structuren aan te leggen welke elkaar niet kruisen. Dit is nu ook al het geval. Op enig moment zullen structuren elkaar kruisen. Het is dan de taak van de gemeente, als wegbeheerder, om de inrichting dusdanig in te richten dat deze duidelijk zijn aangaande wat er verwacht mag worden aan te kruisen verkeer en hoe de voorrangssituatie ter plaatse geldt. Naar de stellige overtuiging hebben deze zaken voldoende aandacht gekregen binnen het herinrichtingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar antwoord 3.

“Donderdag 27 mei 2021 publiceerde verkeerskunde.nl het volgende. 50km/u zal in de toekomst bestaansrecht blijven houden. De verkeerskundige, die niet aan de GOW 30 als toekomst voor grijze wegen wil geloven, om welke reden ook, moet onverwijld doen wat die al heel veel eerder had moeten doen: de grijze weg veilig 50 maken. Dat betekent kiezen voor vrij liggende fietspaden. En eigenlijk ook wel de aanliggende adressen en parkeerplaatsen ontsluiten via een erftoegangsweg of fietsstraat. Doorgaan met grijs is in elk geval geen optie. Maak het veilig 50- of maak 50 niet. De 2D veiligheid op papier is een andere 3D veiligheid op straat en op het fietspad.”

Antwoord 11

Het kiezen voor een vrij liggend fietspad is juist één van de hoofdmaatregel welke onderdeel vormt van het herinrichtingsplan om de veiligheid voor de fietser te verbeteren.

“Rotonde Bredeweg

Fietzers ondervinden op een 2-richtingen fietspad meer last van het overige gemotoriseerde verkeer dan op een rotonde met fietspaden in de zelfde rijrichting.

De beargumentering hiervan staat ook in het verkeersrapport Jens, waar gesproken wordt dat automobilisten fietsers van 2 kanten NIET verwachten. In het verkeersveiligheidsplan staat dat dit ook voor automobilisten verwarrend is. Als Fietzersbond vinden we dat, binnen een bebouwde kom, op rotondes géén 2-richtingen fietspad aanwezig moet zijn. Waarom creëert de gemeente hier dan een nieuwe onveilige situatie? Als fietzersbond hebben we afgelopen jaren in gesprekken aandacht voor veilige in- en uitritten gezondheidscentrum Bredeweg en parkeerplaats Laurentius ziekenhuis niet vergoten bij aanleg van een 2-richtingen fietspad. Rotonde Bredeweg zal minder aanpassingen vereisen. “

Antwoord 12

Zie antwoord 3.

“Kruispunt Maria Theresialaan Wanneer er een 2-richtingen fietspad aangelegd wordt verwachten we grote problemen bij het kruispunt. Een samenloop van fietsers en voetgangers bij het kruispunt Maria Theresialaan moet volgens ons voorkomen worden. In het ontwerp van de vergroening Maria Theresialaan bij het waterschapsgebouw was deze inrichting al meegenomen en toen al hebben we onze bezwaren tegen een 2-richtingenfietspad bij dit kruispunt kenbaar gemaakt. En wel; Voetgangers en fietsers zullen mekaar zodanig in de weg zitten bij oversteken dat het voorziene kruislings oversteken niet gaat werken.

Langzamere fietsers gaan tegenliggers op het 2-richtingen fietspad hinderen en bij oversteken zullen vooral oudere fietsers gehinderd worden door jongere vitalere fietsers.

Snorfietsen wijken uit en hinderen de andere fietsers tot aan het Laurentiusplein omdat het fietspad omhoog loopt.

We hebben hier verschillende keren met meerdere leden gekeken hoe de fietsbeweging vanaf het kruispunt Maria Theresialaan omhoog richting Laurentiusplein is ten opzichte van fietsers die naar het kruispunt toe fietsen.

Wanneer er meer fietsers naast elkaar fietsen zullen hier botsingen gaan voorkomen.

Verder vinden we dat de gemeente te weinig rekening houdt met de verschillende soorten fietsen, steps en E-bikes die op een 2-richtingen fietspad maar 1,40 m tot 1,70 m ter beschikking hebben wat veel minder is dan de 2,20 m tot 2,40m op een 1-richtingen fietspad. De doorstroming van een 1-richtingen fietspad zal zeker ter hoogte van de Maria Theresialaan veel groter zijn dan het kruispunt toe fietsen.

Wanneer er meer fietsers naast elkaar fietsen zullen hier botsingen gaan voorkomen.

Verder vinden we dat de gemeente te weinig rekening houdt met de verschillende soorten fietsen, steps en E-bikes die op een 2-richtingen fietspad maar 1,40 m tot 1,70 m ter beschikking hebben wat veel minder is dan de 2,20 m tot 2,40m op een 1-richtingen fietspad. De doorstroming van een 1-richtingen fietspad zal zeker ter hoogte van de Maria Theresialaan veel groter zijn dan verondersteld wordt in de huidige plannen net een 2-richtingen fietspad. Fietsers moeten niet de gelegenheid krijgen om de verkeerde buis van de tunnel te nemen. Laten we voorkomen dat dit inrichtingsplan mislukt en ons aan de regels houden. Wij vinden dat er geen 2-richtingen fietspad moet komen.”

Antwoord 13

Zie antwoord op vraag 3.

Het voorkomen van illegaal fietsen tegen de rijrichting in wordt voorkomen door het toepassen van een verkeersregelinstallatie op de kruising Oranjelaan/Maria Theresialaan welke fietsvriendelijk is door het toepassen van de zogenaamde alle fietsers groen- regeling.

“Volgens ons wordt er te weinig rekening gehouden met de grote aantallen voetgangers welke 's morgens vanaf het station richting Donderberg lopen en 's avonds terug gaan richting station. Ze lopen helaas ook vaak over het fietspad, hetgeen aanleiding geeft tot hinder en gevaarlijke situaties. Ook de scholieren van en naar station zouden al eerder aan de noordkant van de Oranjelaan moeten lopen. Aan de noordkant van de Oranjelaan zijn er tenslotte minder uitritten en zijwegen.”

Antwoord 14

Aan beide kanten van de Oranjelaan is een trottoir voorzien. De breedte is doorgaans 1,80m of groter. In de regel is dit meer als voldoende ruimte. Het verder verbreden van de trottoirs gaat ten koste van ofwel de ruimte voor het groen ofwel de ruimte van de fietser. Juist de vergroening en het verbeteren van de verkeersveiligheid zijn de kerndoelen van het herinrichtingsplan. Het is dan ook onwenselijk om hieraan verdere concessies te doen ten gunste van de trottoirbreedte.

*“De routeplanner van de Fietzersbond geeft als adviesroute, ook na het eventueel realiseren van een 2-richtingen fietspad richting centrum, aan dat het fietsen aan de noordkant van de Oranjelaan dan veiliger is. Dit heeft alles te maken met de in-en uitritten bij het Laurentius ziekenhuis en de uitrit bij het gezondheidscentrum “Bredeweg”.
Uitritten van parkeervoorzieningen zouden niet over een fietspad moeten lopen.”*

Antwoord 15

Het is de gemeente onduidelijk op basis van welke parameters en afwegingen het advies binnen de routeplanner tot stand komt. Het is heel gebruikelijk dat inritten op enig moment door een fietspad worden gekruist.

Mocht u nog vragen hebben of nader informatie willen dan verzoeken wij u vriendelijk om hierover contact op te nemen met de heer J.L. de Leon Adams van de afdeling CPO.

Hopelijk hebben wij u hiermee voldoende geïnformeerd,

het college van burgemeesters en wethouders,
de secretaris

de burgemeester,

drs. J.W.A. Kradolfer (a.i.)

M.J.D. Donders- de Leest