

COMMENTAARNOTA

consultatie

ontwerp Molenstraat / St. Annastraat

TOELICHTING COMMENTAARNOTA ONTWERP ontwerp Molenstraat St. Annastraat

De commentaarnota verzamelt alle binnengekomen reacties op het door de wethouder voor consultatie vrijgegeven ontwerp.

In de laatste kolom is de ambtelijke reactie weergegeven.

Deze commentaarnota zal ter vaststelling aan de wethouder worden aangeboden.

Na vaststelling door de wethouder wordt de nota toegezonden aan de personen die een reactie hebben ingediend op de digitale platform Planbreda.nl of een mail hebben gestuurd vóór 16 juli 2021.

De huidige vormgeving van de Molenstraat is voor veel voetgangers niet voldoende toegankelijk.

De publieksfunctie van de Nieuwe Veste (Bibliotheek, muziekschool, etc.) maakt dat de Molenstraat vanuit toegankelijkheid meer prioriteit heeft dan de St. Annastraat.

Door beide straten afzonderlijk en gefaseerd aan te pakken ontstaat de mogelijkheid om te ervaren hoe de nieuwe inrichting van de Molenstraat in de praktijk functioneert.

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
Consultatie 5 juli tot en met 16 juli 2021			
1	Reactie via Email	<p>Het is goed dat de verkeerssituatie van beide straten wordt aangepakt. De in het verleden geplaatste palen hebben juist tot een vergroting van de overlast gezorgd. Het stopverbod wordt niet gehandhaafd. Bij laden en lossen, waartegen niet wordt opgetreden, wordt het doorgaande verkeer ernstig gehinderd.</p> <p>vraag 1. Hoe voorziet de beoogde nieuwe inrichting in ongestoorde doorgang door beide straten voor bewoners van de Catharinastraat die met hun auto geen andere mogelijkheid hebben hun woningen te bereiken? Als de palen blijven en laden en lossen 24/7 wordt toegestaan leidt dat zonder meer tot grotere hinder voor doorgaand verkeer naar de Catharinastraat.</p> <p>vraag 2. Nu is er sprake van gescheiden verkeersstromen. Waaruit bestaat de verhoging van de verkeersveiligheid als voetgangers en overig verkeer worden gemengd, de palen blijven staan en daarnaast de laad&los -mogelijkheden worden verruimd?</p> <p>Vraag 3. Wat wordt gedaan om te voorkomen dat bezoekers van de "coffeeshop" in de St Annastraat hun auto's parkeren in de Molenstraat en de Annastraat?</p>	<p>Toegankelijkheid is, naast verkeersveiligheid, de primaire reden om de inrichting van beide wegen aan te pakken. Vooral mensen met een fysieke beperking ondervinden hinder van de huidige inrichting met hoogteverschil tussen de rijbaan en trottoir</p> <p>Door de Molenstraat op één niveau te leggen ontstaat letterlijk meer bewegingsruimte en flexibiliteit voor voetgangers..</p> <p>Dit is in lijn met het (recente) mobiliteitsbeleid van Breda, waar meer wordt ingezet op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid van de binnenstad. Concreet betekent dit dat meer prioriteit gegeven wordt aan de fietser en voetganger en minder aan de auto.</p> <p>Om te voorkomen dat bewoners, bezoekers of ondernemers langer dan wenselijk hun voertuig laten staan in de straat zijn eind 2016 paaltjes aan beide zijden geplaatst. Omdat de functionaliteit van beide wegen niet verandert is gekozen om de paaltjes te laten staan. Voor de verkeersveiligheid en toegankelijkheid is het niet noodzakelijk om ze te verwijderen.</p> <p>Gekozen is om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid te verbeteren, met behoud van bereikbaarheid en functionaliteit voor de bewoners, ondernemers en bezoekers.</p> <p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Het enige verschil met de huidige situatie is dat dit formeel kenbaar moet worden gemaakt met een onderbord, onder het bord voetgangerszone. Feitelijk verandert er functioneel gezien niets. Een mogelijk positief effect van het instellen van een voetgangerszone is dat dit een groep automobilisten afschrikt en weerhoudt om de Molenstraat in te rijden waardoor het per saldo minder druk wordt.</p> <p>Het laten uitstappen van bezoekers bij o.a. de coffeeshop valt niet onder het oneigenlijk gebruik van de St. Annastraat. Handhaving kan enkel plaatsvinden bij het overtreden van de verkeersregels ondersteund met de daar geldende bebording.</p>
2	Email / Digitaal overleg	<p>prima verbetering, wel nog enkele vragen: waarom moeten eigenlijk de paaltjes blijven staan?</p> <p>en wanneer gaat de gereguleerde toegang van de binnenstad van start? wordt er dan weer iets veranderd?</p>	<p>Om te voorkomen dat bewoners, bezoekers of ondernemers langer dan wenselijk hun voertuig laten staan in de straat zijn eind 2016 paaltjes aan beide zijden geplaatst. Omdat de functionaliteit van beide wegen niet verandert is gekozen om de paaltjes te laten staan. Voor de verkeersveiligheid en toegankelijkheid is het niet noodzakelijk om ze te verwijderen.</p> <p>Per 1 januari 2022 vindt de controle op de toegang van het voetgangersgebied plaats middels camera's. Hiermee wordt een nagenoeg 100% waterdichte controle gerealiseerd. De beweegbare</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
		<p>en kijk ook goed naar de stallingsplekken voor fietsers, die leveren veel overlast op met name van de bibliotheek. ik begrijp niet waarom aan- en afvoer 24 u pd mogelijk moet zijn, dat is elders in het voetgangersgebied toch ook niet zo?</p>	<p>palen die nu de toegang reguleren worden na 1 januari 2022 verwijderd.</p> <p>Gekozen is om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid te verbeteren, met behoud van bereikbaarheid en functionaliteit voor de bewoners, ondernemers en bezoekers.</p> <p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Het enige verschil met de huidige situatie is dat dit formeel kenbaar moet worden gemaakt met een onderbord, onder het bord voetgangerszone. Feitelijk verandert er functioneel gezien niets. Een mogelijk positief effect van het instellen van een voetgangerszone is dat dit een groep automobilisten afschrikt en weerhoudt om de Molenstraat in te rijden waardoor het per saldo minder druk wordt.</p>
3	Reactie via Email	<p>A. het omzetten naar een voetgangerszone zonder venstertijden lijkt mij erg bewonersonvriendelijk voor bewoners van de Catharinastraat. Nu is het al vaak lastig om op drukke dagen met de auto naar huis te komen. Wanneer het een voetgangerszone is wordt dit alleen maar lastiger, omdat dan de voetgangers voorrang hebben op de rijbaan. Dat zou geen probleem zijn als iedere voetganger zich hoffelijk zou gedragen (geldt ook voor chauffeurs voor auto's), maar anno 2021 is dit helaas ver te zoeken.</p> <p>B. De troittoirs aan beide zijden komen op dezelfde hoogte als de rijbaan. Dit betekent vrij baan voor bezoekers van de coffeeshop, die nu, ondanks de paaltjes de auto regelmatig zodanig parkeren, dat niemand er meer langs kan. Er op aanspreken ben ik al lang mee gestopt.</p> <p>C. Waarom moet laden en lossen 24 uur per dag toegestaan worden? Dit is uitermate hinderlijk, wanneer je met je auto naar huis moet, wanneer je woonachtig bent in de Catharinastraat. Is ook onlogisch voor een voetgangerszone. In de overige voetgangerszones in de binnenstad zijn er toch ook beperkte tijden voor laden en lossen. Nu levert het al vaak een probleem op bij bijv. "Publieke Werken".</p>	<p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Toegankelijkheid is, naast verkeersveiligheid, de primaire reden om de inrichting van beide wegen aan te pakken. Vooral mensen met een fysieke beperking ondervinden hinder van de huidige inrichting met hoogteverschil tussen de rijbaan en trottoir</p> <p>Door de Molenstraat op één niveau te leggen ontstaat letterlijk meer bewegingsruimte en flexibiliteit voor voetgangers.</p> <p>Het laten uitstappen van bezoekers bij o.a. de coffeeshop valt niet onder het oneigenlijk gebruik van de St. Annastraat. Handhaving kan enkel plaatsvinden bij het overtreden van de verkeersregels ondersteund met de daar geldende bebording.</p> <p>Gekozen is om de verkeersveiligheid en toegankelijkheid te verbeteren, met behoud van bereikbaarheid en functionaliteit voor de bewoners, ondernemers en bezoekers.</p> <p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p>
4	Reactie via telefoon of digitaal overleg	<p>u geeft aan bewoners willen meer veiligheid en toegankelijkheid in Annastraat en Molenstraat. Wie spreekt hier namens de bewoners? Is het nu niet veilig en toegankelijk? Is een nieuw feit voor mij. - kan ik met mijn auto door de Annastraat en Molenstraat blijven rijden (net als nu) om bij mijn huis te komen gedurende 24 uur per dag?</p>	<p>Toegankelijkheid is, naast verkeersveiligheid, de primaire reden om de inrichting van beide wegen aan te pakken. Vooral mensen met een fysieke beperking ondervinden hinder van de huidige inrichting met hoogteverschil tussen de rijbaan en trottoir</p> <p>Door de Molenstraat op één niveau te leggen ontstaat letterlijk meer bewegingsruimte en flexibiliteit voor voetgangers..</p> <p>Dit is in lijn met het (recente) mobiliteitsbeleid van Breda, waar meer wordt ingezet op verblijfskwaliteit en toegankelijkheid van de</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
		<p>U noemt het voetgangerszone, dus net als bijv. Veemarktstraat?? Maar hier mag ik niet rijden, dus graag nadere uitleg.</p> <p>- Er geldt nu een venstertijd voor laden en lossen in de voetgangerszone (bijv. Veemarktstraat) tot 11.00. Waarom wordt Annastraat en Molenstraat nu uitgebreid naar 24 uur per dag, m.a.w. een venstertijd vele malen langer dan de straten waar een voetgangerszone is?</p> <p>We (Stadse bewoners) staan nu al vaak lang te wachten (filevorming) in de mn. de Molenstraat vanwege laden en lossen.</p> <p>- Hoe moet ik deze aanpassingen zien in relatie tot waar ooit sprake van is geweest dat mogelijk alleen bestemmingsverkeer toegang zou krijgen tot Annastraat en Molenstraat (via toegangspalen). Dit om het rondrijden van auto's (Molenstr./Annastr./Catharinastr./Vlaszak en weer Molenstr etc.) te beperken (de hoek met de Veemarktstraat een favoriete afzetpunt is voor mensen die gaan statten en bezoekers van de Coffeeshop rijden standaard altijd een rondje)</p> <p>Conclusie: graag nog wat extra uitleg voor de plannen. Wellicht kan een bijeenkomst ingepland worden (al dan niet digitaal)?</p>	<p>binnenstad. Concreet betekent dit dat meer prioriteit gegeven wordt aan de fietser en voetganger en minder aan de auto.</p> <p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Feitelijk verandert er functioneel gezien niets. Een mogelijk positief effect van het instellen van een voetgangerszone is dat dit een groep automobilisten afschrikt en weerhoudt om de Molenstraat in te rijden waardoor het per saldo minder druk wordt. Er is gekozen om beide straten als 'voetgangerszone' aan te wijzen, maar (nog) niet om dezelfde venstertijden als (bijvoorbeeld) de Veemarktstraat in te stellen. De verwachting op dit moment is dat dit in de toekomst wel gaat gebeuren. Eerst wordt de basis op orde gebracht in het bestaande voetgangersgebied, daarna kan worden nagedacht over eventuele uitbreiding met andere straten. Dit is uiteraard afhankelijk van de ervaringen die worden opgedaan de komende periode. Dit is ook de reden dat gekozen is om alvast een voetgangerszone aan te wijzen, zodat op termijn de stap naar venstertijden eenvoudiger en sneller gemaakt kan worden.</p> <p>De meeste reacties zijn via de Email. Er wordt geen digitaal bijeenkomst ingepland.</p>
5	Reactie via Email	<p>Graag wil ik een reactie geven op dit plan. Ik woon namelijk aan de Catharinastraat en maak mij zorgen dat wanneer laden en lossen 24/7 toegestaan wordt, ik straks geruime tijd sta te wachten om thuis te kunnen komen. Graag zou ik hier een oplossing voor zien, bijvoorbeeld een maximum tijd van 5 minuten, een vaste bekende tijdslot, of andere legale wijzes/ wegen/ rijrichtingen, waarop wij dan ons huis kunnen bereiken. Daarnaast heb ik mijn twijfels of het tot een voetgangerszone maken de veiligheid zal bevorderen. Het is een straat waar toch veel auto's doorheen gaan op dagelijkse basis. Ook zal dit zeker zorgen voor meer oponthoud om thuis te kunnen komen. Graag zie ik uw reactie tegemoet,</p>	<p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Toegankelijkheid is, naast verkeersveiligheid, de primaire reden om de inrichting van beide wegen aan te pakken. Vooral mensen met een fysieke beperking ondervinden hinder van de huidige inrichting met hoogteverschil tussen de rijbaan en trottoir Door de Molenstraat op één niveau te leggen ontstaat letterlijk meer bewegingsruimte en flexibiliteit voor voetgangers.</p>
6	Reactie via Email	<p>Hoe word dan het auto verkeer tegen gehouden in de molen straat, nu is het een druk bereden straat., en voor de bewoners., kunnen die dan ook bij hun voordeur om eventueel boodschappen of anders te laden en lossen</p>	<p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Het enige verschil met de huidige situatie is dat dit formeel kenbaar moet worden gemaakt met een onderbord, onder het bord voetgangerszone. Feitelijk verandert er functioneel gezien niets. Een mogelijk positief effect van het instellen van een voetgangerszone is dat dit een groep automobilisten afschrikt en</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
			<p>weerhoudt om de Molenstraat in te rijden waardoor het per saldo minder druk wordt.</p> <p>Er is gekozen om beide straten als 'voetgangerszone' aan te wijzen, maar (nog) niet om dezelfde venstertijden als (bijvoorbeeld) de Veemarktstraat in te stellen. De verwachting op dit moment is dat dit in de toekomst wel gaat gebeuren. Eerst wordt de basis op orde gebracht in het bestaande voetgangersgebied, daarna kan worden nagedacht over eventuele uitbreiding met andere straten. Dit is uiteraard afhankelijk van de ervaringen die worden opgedaan de komende periode. Dit is ook de reden dat gekozen is om alvast een voetgangerszone aan te wijzen, zodat op termijn de stap naar venstertijden eenvoudiger en sneller gemaakt kan worden.</p>
7	Reactie via Email	<p>Het creëren van een voetgangerszone is een positieve ontwikkeling. Maar kunt u mij vertellen waarom in het huidige concept geen gebruik wordt gemaakt van venstertijden voor laden en lossen? Een groot deel van de verkeersoverlast wordt veroorzaakt door vrachtauto's. Het is bovendien gebruikelijker om de voetgangerszone met paaltjes af te sluiten en alleen tijdens venstertijden voor laad- losverkeer open te stellen.</p>	<p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p> <p>Het enige verschil met de huidige situatie is dat dit formeel kenbaar moet worden gemaakt met een onderbord, onder het bord voetgangerszone. Feitelijk verandert er functioneel gezien niets. Een mogelijk positief effect van het instellen van een voetgangerszone is dat dit een groep automobilisten afschrikt en weerhoudt om de Molenstraat in te rijden waardoor het per saldo minder druk wordt.</p> <p>Er is gekozen om beide straten als 'voetgangerszone' aan te wijzen, maar (nog) niet om dezelfde venstertijden als (bijvoorbeeld) de Veemarktstraat in te stellen. De verwachting op dit moment is dat dit in de toekomst wel gaat gebeuren. Eerst wordt de basis op orde gebracht in het bestaande voetgangersgebied, daarna kan worden nagedacht over eventuele uitbreiding met andere straten. Dit is uiteraard afhankelijk van de ervaringen die worden opgedaan de komende periode. Dit is ook de reden dat gekozen is om alvast een voetgangerszone aan te wijzen, zodat op termijn de stap naar venstertijden eenvoudiger en sneller gemaakt kan worden.</p>
8	Reactie via Email	<p>Goedemiddag, Hieronder een aantal vragen betreft ontwerp/ herinrichting Molenstraat / Annastraat. de weg op idem hoogte brengen betreft trottoir, welke gevolgen heeft dit voor de deuren/nooddeuren voor de Bibliotheek / Nieuwe Veste bij harde regenbuien, etc in de toekomst ? Neem aan dat er minimale eisen zijn zodat alle water niet via de deuren naar binnen stroomt betreft afwatering van de straat. Op foto staat een mooie bak met boom afgebeeld voor hoofdentree van de Bibliotheek. De plek dient vrij gehouden te worden ivm parkeerplaats bij calamiteiten betreft brandweer/politie en ambulance. Dat er een paaltje komt die op/neerklapbaar is prima, graag zelfs. Mijn voorkeur is om zo iets betreft plantenbak</p>	<p>Geen gevolgen. De rijbaan wordt op gelijke hoogte gelegd met de huidige trottoirband. Het huidige hoogteverschil met de deuren en de trottoirbanden is ca 50 cm en dat blijft zo.</p> <p>Deze locatie blijft vrij voor calamiteiten, zoals in de huidige situatie. De plantenbak komt daar niet. Over de verdere invulling van groen is nog niets bekend</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
		te gebruiken voor afbakening fietsen/nietjes ruimte langs de raampartijzijde van de bibliotheek.	
9	Reactie via Email	<p>Dame, heer, In onderstaande stukje, een kopie uit uw toelichting, gebruikt u tweemaal het woord voetgangers zone: Het ontwerp betekent: • Omzetten naar een voetgangerszone zonder venstertijden. Hierdoor is laden en lossen en fietsen 24 uur per dag toegestaan. • De rijbaan richten we in als voetgangerszone. Ik neem aan dat uw plan is dat het een gebied wordt voor voetgangers en bewoners/bestemmingsverkeer. Dan is er volgens mij een probleem, nl het feit dat er zeer veel oneigenlijk verkeer dor de straat rijdt, dat met deze maatregelen zal blijven komen en daarmee de voetgangers in gevaar brengt. Wat bedoel ik? Er zijn zeer veel bezoekers aan de coffeeshop in de straat, die niet elders parkeren en te voet daarna langs de shop gaan, maar daarvoor een andere truc gebruiken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in de auto met zijn tweeën, de straat inrijden, de medepassagier koopt in de shop en de chauffeur rijdt langzaam de straat uit om tijd te winnen, rijdt (een) rondje(s) en komt terug. Pikt zijn passagier op, en geeft dan ter hoogte van Stadserf gas, rijdt eveneens hard door de Catharina straat en is dan weg. 2. Zet bezoeker af, parkeert op ingang Stadserf (en blokkeert dan de toegang), wacht op medepassagier en is dan weer weg. 3. Zet bezoeker af voor ingang Valkenberg park, wacht weer op zijn medepassagier, en rijdt dan weer weg. Het gaat hier niet over 1 of 2 bezoekers per uur, maar vaak 30 tot 60 per uur. Ik hoop dat u maatregelen gaat nemen om dit oneigenlijk gebruik van deze bezoekers van de coffeeshop tegen te gaan. 	<p>Het laten uitstappen van bezoekers bij o.a. de coffeeshop valt niet onder het oneigenlijk gebruik van de St. Annastraat. Handhaving kan enkel plaatsvinden bij het overtreden van de verkeersregels ondersteund met de daar geldende bebording.</p>
10	Reactie via Email	Uitstekend idee. Komt veiligheid ten goede en weert verder auto's uit binnenstad.	Bedankt voor uw inbreng.
11	Reactie via Email	<p>Met belangstelling, als bewoner van de Veemarktstraat en dus 'ervaringsdeskundige', heb ik het plan voor de herinrichting van de Molenstraat en St. Annastraat bekeken. Het valt mij op dat buiten het verhogen van de rijbaan en het plaatsen van gaten er verder niets aan de inrichting verandert.</p> <p>Zo blijft de mogelijkheid tot het stallen van fietsen aan de zijde van de Bibliotheek in de huidige vorm gehandhaafd met als gevolg dat het voor voetgangers, mensen in een rolstoel niet mogelijk is om aan deze zijde over het aangewezen trottoir te lopen of te begeven, de fietsen en scooters worden niet alleen bij de 'nietjes' geplaatst maar op het gehele trottoir aan deze zijde zonder dat daar op gehandhaafd wordt. De bewuste straten blijven toegankelijk voor het autoverkeer waarbij zelfs laden en lossen wordt toegestaan. Door het verdwijnen van het niveauverschil door het ophogen van de rijbaan zullen auto's en busjes nog dichter tegen de paaltjes gaan staan om andere auto's te laten passeren in deze smalle straat. Ook aan de</p>	<p>Dat klopt verder verandert er niets aan de inrichting.</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
		<p>overzijde van de Bibliotheek staan de de huidige paaltjes al voor een deel op het trottoir en dus niet direct langs de rijbaan waardoor dit trottoir op bepaalde delen erg smal is zodat voetgangers en andere gebruikers van het trottoir nu al gedwongen worden om zich ook aan deze zijde op de rijbaan te begeven met alle onveiligheid van dien. Zeker het deel vanaf de poort van de binnenplaats van de Bisschop tot aan de hoek met de Veemarktstraat waar nu geen paaltjes staan, wordt dagelijks geparkeerd door bezoekers van de koffiешop in de St. Annastraat. Juist dit deel is erg smal en dus gevaarlijk als daar ook nog eens auto's parkeren en andere auto's er met veel moeite langs manoeuvreren. Voor beide straten zou een stopverbod moeten gelden dat ook echt gehandhaafd wordt, zeker in die delen die het smalst zijn.</p> <p>Mogelijke oplossing: Omdat het trottoir aan de zijde van de Bibliotheek bijna altijd helemaal vol staat met fietsen en scooters, zou het beter zijn om hier de ruimte tussen het Bibliotheekgebouw en de nieuwe goot te versmallen en aan te wijzen enkel als fietsstalling. De (voetgangers)ruimte aan de overzijde tussen de woningen en de nieuwe goot zou dan juist verbreed moeten worden ter compensatie. Ook de palen zouden dan aan deze zijde niet op het trottoir (zoals nu het geval is) maar aan de andere zijde van de nieuwe goot en dus deels op de 'rijbaan' moeten komen te staan zodat de ruimte voor voetgangers en andere gebruikers ook visueel veel ruimer is. Tenslotte nemen de terrassen en de gestalde fietsen in de St. Annastraat nu al bijna het gehele trottoir in beslag zodat ook hier voetgangers en andere gebruikers van een trottoir gedwongen worden zich op de rijbaan te begeven. De aanwezige brievenbus is bijvoorbeeld heel vaak niet te bereiken omdat daar allemaal fietsen voor staan gestald, ook hier wordt niet gehandhaafd. Zeker nu door het ophogen van de rijbaan de grens tussen rijbaan, trottoir/terras wordt vervaagd, juist op deze rijbaan wordt vaak erg hard gereden, is het wachten op een ernstig ongeluk. Voor een goede en gastvrije en zeker ook veilige toegankelijkheid niet alleen voor het autoverkeer, maar zeker ook voor voetgangers, rolstoelgebruikers, rollatorgebruikers en mensen met bijv. kinderwagens is in mijn opinie echt meer nodig dan alleen het ophogen van de rijbaan en het aanbrengen van goten.</p>	<p>Het laten uitstappen van bezoekers bij o.a. de coffeeshop valt niet onder het oneigenlijk gebruik van de St. Annastraat. Handhaving kan enkel plaatsvinden bij het overtreden van de verkeersregels ondersteund met de daar geldende bebodding.</p> <p>De Molenstraat is nu formeel 30 km/uur weg. Dit regime sluit niet meer aan bij de wens om het verblijven aantrekkelijker te maken. Uit verkeersmetingen blijkt ook dat het autoverkeer zich niet aanpast aan de omgeving en dat er relatief hard gereden wordt. Wij vinden 30 km/uur niet gepast (lees: te hard) voor deze omgeving. Doordat de auto een eigen plek /rijstrook heeft nodigt dit uit tot harder rijden dan wenselijk is in deze omgeving.</p> <p>Om een lagere snelheid dan 30 af te dwingen zijn er (volgens de landelijke verkeerskundige richtlijnen) twee opties: 1- een woonerf 2- voetgangerszone</p> <p>In beide gevallen is sprake van geen niveauverschil en ligt alles op een niveau tussen gevel en gevel. Gekozen is voor de voetgangerszone gezien de stedelijke dynamiek en gemengde omgeving in de Molenstraat.</p>
12	Reactie via email	<p>Het inrichten als voetgangerszone vraagt om keuzes. Daarbij moeten auto's geweerd worden tussen 11.00 u en 19.00 uur. Het onbeperkt toegang geven aan auto's gedurende de gehele dag vraagt om problemen en levert blijvende risico's voor voetgangers en fietsers op. Een alternatief zou zijn om het gehele deel St Annastraat en Molenstraat in te richten als fietsstraat.</p>	<p>Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel.</p>

Nr.	Naam	Korte Inhoud Reactie	Commentaar
13	Reactie via Email	Begrijp ik goed dat er dadelijk in de Molenstraat & Annastraat 24 uur per dag auto's mogen laden en lossen? En wanneer gaat de straat dan open ik mag aannemen dat dit na de zomer gebeurt ivm de terrassen die we nu eindelijk weer kunnen gebruiken.	Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel. Tijdstip van uitvoering moet nog nader bepaald worden. In de Molenstraat zijn geen terrassen, dus vormt dit geen probleem
14	Reactie via Email	1.Het wordt /blijft mogelijk om 24 uur te laden en lossen : betekent dat daarmee ook de Veemarktstraat 24 uur bediend kan worden en de auto tijdens het bedienen in de Molenstraat kan blijven staan? Lijkt me geen goed idee. 2.Hoe weten wandelaars en fietsers dat ze samen van de weg gebruik maken? Mijn idee: helgele strepen langs de rand of op de kruin aanbrengen. Uitleg via borden (niet alleen een bord). 3.De gehele linkerzijde van de Molenstraat voorzien van nietjes. Bezoekers van bibliotheek blijven daar de fiets plaatsen. Overkapping? 4.Vraagtekens bij de afwatering. Bij een hoosbui voldoende snelle afwatering? Overleg geweest met Waterschap?	Op dit moment is de Molenstraat – Annastraat 24uur per dag toegankelijk en is laden en lossen toegestaan op de rijbaan. Dat blijft zo met voorliggend voorstel. formeel wordt het kenbaar gemaakt met een onderbord, onder het bord voetgangerszone. Dit zit niet in de scope van het project. De fiets kan men ook parkeren in de fietsenstalling Oude Vest. Voor de afwatering wordt gebruik gemaakt van zogenaamde lijngoten, vergelijkbaar met de goten in de winkelstraten. Om het hemelwater sneller af te voeren worden bredere en diepere goten toegepast. Deze bredere en diepere lijngoot zorgen ervoor dat het regenwater sneller wordt afgevoerd.
15			
16			
17			