

**ONDERWERP**  
Verkeersonderzoek Wilhelminakanaal Zuid e.o. -  
Samenvatting opbrengst fase 6

**PROJECTNUMMER**  
30153761

**DATUM**  
2 maart 2026

**ONZE REFERENTIE**  
6JKQRHWTZP65-1174609075-288:1

## Aanleiding

De maatregelen uit het voorkeurspakket verkeersonderzoek Wilhelminakanaal Zuid e.o. zijn uitgewerkt tot schetsontwerpen. Om het overzichtelijk te maken, zijn de maatregelen daarbij opgedeeld in drie deelgebieden. Per deelgebied is een tekening en toelichting gemaakt.

In de periode 15 september 2025 tot en met 19 oktober 2025 kon op de schetsontwerpen gereageerd worden. In die periode is ook een inloopavond georganiseerd waar de maatregelen en schetsontwerpen zijn toegelicht en daarop gereageerd kon worden (via reactieformulieren).

## Respons

De inloopavond op 8 oktober 2025 is zeer goed bezocht. 45 personen hebben tijdens de avond via een reactieformulier gereageerd.

Via doemee hebben 16 personen gereageerd, waarbij een aantal personen meerdere reacties heeft geplaatst. Daarnaast zijn er 7 personen (of organisaties) die per email een reactie hebben gegeven.

## Beeld per deelgebied

### Deelgebied 1

#### Algemeen beeld

De reacties t.a.v. de voorgestelde maatregelen in deelgebied 1 zijn overwegend positief. In een aantal reacties wordt opgeroepen om de maatregelen zo snel mogelijk uit te voeren. De Warandelaan omvormen tot (sobere) fietsstraat kan op veel positieve reacties rekenen, waarbij de oproep wordt gedaan om op het gedeelte van de Warandelaan tussen de Buurstede en de Bredaseweg soortgelijke maatregelen te treffen. Kanttekeningen zijn er ook. Met name het ontbreken van een voetpad langs het Wilhelminakanaal Zuid in het schetsontwerp wordt meerdere keren benoemd.

#### Samenvatting individuele reacties

In onderstaande tabellen zijn de ontvangen reacties samengevat en van een reactie (de cursieve tekst) voorzien.

#### Reacties m.b.t. de verkeerscirculatie

Nr.	Straat		# keer
1	Paterserf	Verzoek om van het Paterserf een doodlopende weg te maken (in plaats van invoering van éénrichtingsverkeer)	
		<i>In een eerdere fase van het verkeersonderzoek ("maatregelenpakketten") zijn verschillende ingrepen in de verkeerscirculatie onderzocht, waaronder het volledig afsluiten van het Paterserf (als onderdeel van maatregelen-</i>	

		<i>pakket 1). Echter voor het volledig afsluiten van het Paterserf was minder draagvlak (het leidde tot negatieve reacties van bewoners uit andere straten, die vreesden daardoor overlast te gaan krijgen) dan voor de invoering van éénrichtingsverkeer. Bovendien is een volledige afsluiting van het Paterserf niet wenselijk vanwege de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Daarom is bij de uitwerking van de maatregelen uitgegaan van éénrichtingsverkeer op het Paterserf.</i>	
2	Paterserf	Verzoek tot omdraaien van het éénrichtingsverkeer op het Paterserf omdat het uitzicht op (fiets)verkeer dat onder de brug vandaan komt, beperkt is.	
		<i>De voorgestelde rijrichting voor éénrichtingsverkeer op het Paterserf is mede ingegeven door de rijrichting op de Eikdijk. Eénrichtingsverkeer op de Eikdijk is vanwege de bereikbaarheid van het politiebureau aan het Europark alleen mogelijk richting de Europaweg. Vandaar dat het éénrichtingsverkeer op het Paterserf in de tegengestelde richting (richting het Wilhelminakanaal Zuid) is. Daarnaast zijn met de voorgestelde rijrichting op het Paterserf ook het Sint Oelbert en de sporthal voor autoverkeer het meest logisch bereikbaar. Bij het doortrekken van het tweerichtingsfietspad langs het Wilhelminakanaal Zuid zal een deel van de grond onder de brug worden verwijderd. Daardoor wordt fietsverkeer uit die richting beter zichtbaar.</i>	
3	Paterserf	Verzoek is om het tweerichtingsverkeer op het meest noordelijke deel van het Paterserf te handhaven, zodat het kantoorpand goed bereikbaar blijft voor autoverkeer vanaf het Wilhelminakanaal Zuid (omdat veel bezoekers vanaf de A59 komen en ter plaatse niet bekend zijn). De vrees is dat bij éénrichtingsverkeer op het Paterserf bezoekers van het kantoor tegen de richting in gaan rijden om bij het parkeerterrein van het kantoor te komen.	
		<i>Het tweerichtingsverkeer handhaven tot en met het parkeerterrein van het kantoor leidt tot een onlogische verkeerssituatie. Daartoe is ook geen noodzaak. De omrijafstand voor autoverkeer is relatief beperkt en dit soort aanpassingen in de verkeerscirculatie worden ook verwerkt in navigatiesoftware zoals google maps en TomTom. Daardoor zouden bezoekers die ter plaatse niet bekend zijn via de juiste route naar het kantoor moeten worden verwezen. Om te voorkomen dat autoverkeer tegen de richting in gaat rijden, wordt de aansluiting van het Paterserf op het Wilhelminakanaal Zuid aangepast, waardoor inrijden bemoeilijkt wordt.</i>	
4	Paterserf	Invoering éénrichtingsverkeer op het Paterserf vanaf het kruispunt met de Europaweg betekent dat bezoekers van het Oelbert, VOKO en BOCK straks via van het Paterserf en via het Wilhelminakanaal Zuid terug moeten rijden richting de Europaweg. Betekent extra belasting van het gedeelte van het Paterserf waar gewoond wordt.	
		<i>In een eerdere fase van het verkeersonderzoek ("maatregelenpakketten") zijn de effecten van de ingrepen in de verkeerscirculatie ook doorgerekend met het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat het instellen van éénrichtingsverkeer op zowel het Paterserf (tussen de Europaweg en het Wilhelminakanaal Zuid) als de Eikdijk leidt tot minder autoverkeer op het Paterserf dan wanneer het huidige tweerichtingsverkeer gehandhaafd zou blijven. Doel van de invoering van éénrichtingsverkeer op het Paterserf is niet alleen het Paterserf te ontlasten, maar ook een vereenvoudiging van het kruispunt</i>	

		<i>met de Europaweg mogelijk te maken, waardoor de verkeerslichtenregeling voor met name fietsers verbeterd kan worden.</i>	
5	Paterserf	Verzoek om van Paterserf ook een fietsstraat te maken.	
		<i>Het omvormen van het Paterserf tot een fietsstraat heeft geen meerwaarde t.o.v. van de voorgestelde maatregelen in het schetsontwerp. Het gedeelte van het Paterserf tussen het Wilhelminakanaal Zuid en de aftakking richting het Sint Oelbert wordt ook maar beperkt door fietsers gebruikt.</i>	
6	Warandepoort	Er is geen noodzaak voor een knip in de Warandepoort t.h.v. De Blikken.	
		<i>De invoering van éénrichtingsverkeer op het Paterserf zou er toe leiden dat er meer autoverkeer via de Warandepoort zou gaan rijden. Daarom wordt de verbinding tussen de Warandepoort en het Paterserf ter hoogte van De Blikken "geknipt" voor autoverkeer en omgevormd tot fietspad. Vanwege de overlast als gevolg van de bouwactiviteiten aan het Paterserf is ter plaatse als tijdelijke verkeersmaatregel al een afsluiting van autoverkeer gemaakt.</i>	

### Reacties m.b.t. de maatregelen in het schetsontwerp

Nr.	Straat		# keer
7	Paterserf	Aandacht wordt gevraagd voor de uitwerking van de overgang van het tweerichtingsfietspad langs het Wilhelminakanaal Zuid op het Paterserf. Daarbij worden ook suggesties gedaan voor enkele aanpassingen.	2
		<i>Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp zullen de suggesties die zijn gedaan t.a.v. de vormgeving van deze aansluiting, worden bekeken.</i>	
8	Paterserf	Verzoek om voetpad richting kruispunt Europaweg weer aan te leggen; door de invoering van éénrichtingsverkeer komt daarvoor ruimte beschikbaar.	
		<i>Door de invoering van éénrichtingsverkeer ontstaat inderdaad ruimte om aan de zuidzijde, naast het tweerichtingsfietspad, weer een voetpad te maken. Dat is ook de bedoeling, maar het voetpad is per abuis niet opgenomen in het schetsontwerp. Bij de verdere planuitwerking wordt de aanleg van een voetpad aan deze zijde meegenomen.</i>	
9	Paterserf	Aandacht wordt gevraagd voor fietsers die vanaf het viaduct komen. Mogen die nog steeds rechtsaf slaan of moeten die eerst de rijbaan kruisen en dan via het tweerichtingsfietspad rijden?	
		<i>Fietsers die vanaf de brug in de Burg. Holtroplaan / Slotlaan komen, mogen ook na de invoering van éénrichtingsverkeer op het Paterserf nog rechts afslaan (net als nu het geval is).</i>	
10	Paterserf	Verzoek om éénrichtingsverkeer Paterserf en afsluiting Warandepoort zo snel mogelijk te realiseren.	2
		<i>Deze maatregelen zijn al opgenomen in de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie. De bedoeling is dat de invoering van het éénrichtingsverkeer op het Paterserf (tussen de aftakking richting het Sint Oelbert en het Wilhelminakanaal Zuid) en de afsluiting van de Warandepoort wordt doorgevoerd nadat de bouwactiviteiten aan het Paterserf zijn afgerond (naar verwachting in 2027). Vanwege de overlast als gevolg van de bouwactiviteiten aan het Paterserf is als tijdelijke verkeersmaatregel de Warandepoort ter hoogte van De Blikken al afgesloten voor autoverkeer.</i>	

11	Warandelaan	Verzoek om aanvullend op de voorgestelde maatregelen ook een rood wegdek toe te passen om daarmee de functie van fietsstraat te onderstrepen.	3
		<i>Een rood wegdek komt de herkenbaarheid van een fietsstraat ten goede. Echter dat zou betekenen dat de bestrating van de Warandelaan volledig vervangen zou moeten worden (de huidige bestrating een andere kleur geven is niet mogelijk). Dat brengt aanzienlijk kosten met zich mee en brengt risico's met zich mee t.a.v. de levensvatbaarheid van de aanwezige bomen. Vandaar dat het schetsontwerp uitgaat van een sobere fietsstraat waarbij de bestaande bestrating zoveel mogelijk gehandhaafd blijft.</i>	
12	Warandelaan	Verzoek om de verkeersdrempels zodanig (hoog) uit te voeren dat verkeer gedwongen wordt om maximaal 30 km/uur te rijden.	
		<i>De drempels zullen worden uitgevoerd conform de richtlijnen die gelden voor drempels in 30 km/uur wegen.</i>	
13	Warandelaan	Geen fietsers toestaan op de rijbaan; laat fietsers alleen gebruik maken van de vrijliggende fiets-/voetpaden achter de bomen.	
		<i>De voetpaden zijn te smal om als volwaardige fietspaden te fungeren. Het voetpad aan de noordzijde sluit ook niet aan op de zijwegen. Bovendien leidt het huidige gebruik tot conflicten tussen fietsers en voetgangers. Daarom voorziet het schetsontwerp in maatregelen voor fietsers op de rijbaan. Op 30 km wegen is het ook gebruikelijk dat fietsers gebruik maken van de rijbaan.</i>	
14	Warandelaan	Verzoek tot aanpassing aansluitingen Warandelaan op de rotonde bij de Buurstede (aansluiting breder maken zodat er voldoende manoeuvreerruimte is bij tegemoetkomend verkeer en fietsers).	
		<i>Er is bij de aanleg van de rotondes gekozen voor een krappe aansluiting om de snelheid voor het autoverkeer te verlagen. Een ruimere aansluiting zal tot gevolg hebben dat auto's harder over de rotondes gaan rijden.</i>	
15	Warandelaan	Suggestie om de ontsluiting van het parkeerterrein voor de sportverenigingen te verplaatsen naar het Wilhelminakanaal Zuid zodat dat verkeer niet via de Warandelaan hoeft.	
		<i>Het Wilhelminakanaal Zuid en de Warandelaan hebben verschillende functies in het wegennet. Het Wilhelminakanaal Zuid heeft in de mobiliteitsvisie een verkeersfunctie en de Warandelaan een verblijfsfunctie. Uitgangspunt van het gemeentelijke verkeersbeleid is dat er geen nieuwe ontsluitingen op wegen met een verkeersfunctie komen. Daar komt bij dat er langs het Wilhelminakanaal Zuid een belangrijke groenstructuur (hoofdgroenstructuur) ligt waarvan het ongewenst is dat deze doorsneden wordt. Ook ligt er tussen het parkeerterrein en het Wilhelminakanaal Zuid nog een woonbuurt.</i>	
16	Warandelaan	Verzoek om van de hele Warandelaan een fietsstraat te maken, ook het gedeelte tussen de Buurstede en Bredaseweg.	6
		<i>Op het gedeelte van de Warandelaan tussen de Buurstede en het Wilhelminakanaal Zuid rijden meer fietsers dan op het gedeelte tussen de Buurstede en de Bredaseweg. Echter het treffen van soortgelijke maatregelen op het gedeelte tussen de Buurstede en de Bredaseweg zou de herkenbaarheid van de hele Warandelaan als fietsroute ten goede komen en kan bijdragen aan een verdere verlaging van de snelheid van het autoverkeer. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zal in beeld worden gebracht wat de meerkosten zijn als ook dit deel van de Warandelaan wordt omgevormd</i>	

		<i>tot een (sobere) fietsstraat en wordt voorzien van verkeersdrempels. Op basis daarvan kan de gemeenteraad dan bij de jaarlijkse vaststelling van de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie de afweging maken welk deel / welke delen van de Warandelaan worden aangepast.</i>	
17	Warandelaan	Verzoek om de huidige wegversmallingen op het gedeelte Buurstede – Bredaseweg te verwijderen en te vervangen door drempels (aangezien de versmallingen tot onveilige situaties leiden en bewoners daardoor lastiger van hun opritten gebruik kunnen maken)	4
		<i>Zie de reactie bij 16.</i>	
18	Warandepoort	Verzoek om afsluiting Warandepoort zo snel mogelijk te realiseren.	3
		<i>Zie de reactie bij 10.</i>	
19	Warandepoort	Verzoek tot handhaving van de tijdelijke verkeersmaatregel tot dat er een definitieve afsluiting van de Warandepoort komt.	
		<i>De tijdelijke verkeersmaatregel wordt gehandhaafd tot er een definitieve afsluiting komt voor autoverkeer. De definitieve afsluiting zal zodanig worden uitgevoerd dat deze bij (weg)werkzaamheden of calamiteiten tijdelijk opengesteld kan worden voor autoverkeer.</i>	
20	Wilhelmina-kanaal Zuid	Wenselijkheid tot het aanbrengen van snelheidsremmende voorzieningen in de vorm van plateaus bij de aansluitende zijwegen wordt onderschreven. Verzoek is om deze zo snel mogelijk te realiseren.	
		<i>De uitvoering van deze maatregel staat nog niet gepland. Over de uitvoering van de maatregelen beslist de gemeenteraad. Wanneer de maatregelen uitgevoerd worden, is namelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van geld en van andere infrastructurele projecten in Oosterhout. De gemeenteraad stelt jaarlijks een uitvoeringsagenda vast, waarin staat welke infrastructurele maatregelen de komende jaren worden uitgevoerd in de gemeente. Zoals in de toelichting in het schetsontwerp is opgenomen, is de uitvoering van deze maatregel ook afhankelijk van de aanleg van de verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg. Zolang de rechtstreekse buslijn Vrachelen – Breda via het Wilhelminakanaal Zuid rijdt, kunnen daar geen extra verkeersplateaus worden aangelegd. De route van de bus zal worden aangepast na aanleg van de verbindingsweg. De rechtstreekse bus Vrachelen – Breda zal dan via de verbindingsweg naar de Bredaseweg gaan rijden.</i>	
21	Wilhelmina-kanaal Zuid	Verzoek voor toepassing rotondes in plaats van verkeersplateaus op de kruispunten met de Warandelaan en het Paterserf.	2
		<i>Er is in het schetsontwerp gekozen voor verkeersplateaus in plaats van rotondes aangezien verkeersplateaus beduidend goedkoper zijn en voor de aanleg van rotondes de ruimte ontbreekt.</i>	
22	Wilhelmina-kanaal Zuid	Verzoek om geen plateaus toe te passen op de kruispunten (maar in plaats daarvan drempels in de zijstraten te leggen) zodat verkeer via het Wilhelminakanaal Zuid daarvan geen hinder ondervindt.	
		<i>Er is gekozen voor kruispuntplateaus omdat daarmee ook de snelheid van het verkeer op het Wilhelminakanaal Zuid kan worden verlaagd. Veel auto's rijden nu te hard (de V85 ter plaatse ligt boven de 60 km/uur). De plateaus zullen worden uitgevoerd conform de richtlijnen die gelden voor plateaus in 50 km/uur wegen.</i>	

23	Wilhelmina-kanaal Zuid	Verzoek om plateau kruispunt Wilhelminakanaal Zuid – Warandelaan te vergroten (tot en met aansluiting Warandepoort)	
		<i>Gezien het verschil in voorrangssituatie (het kruispunt Wilhelminakanaal Zuid – Warandelaan is een voorrangskruispunt en het kruispunt Warandelaan – Warandepoort een gelijkwaardig kruispunt) is het onwenselijk om beide kruispunten op één plateau te combineren. En vanwege de knip in de Warandepoort zal de hoeveelheid verkeer op de kruispunt Warandelaan – Warandepoort ook afnemen.</i>	
24	Wilhelmina-kanaal Zuid	Verzoek om ook een kruispuntplateau te maken ter hoogte van de ontsluiting van Scorpio en OTC de Warande en/of de verlichting daar te verbeteren.	
		<i>De gemeente is terughoudend met de aanleg van drempels en plateaus in 50 km / wegen. Gezien de verkeerssituatie en het uitzicht ter plaatse is er geen noodzaak om hier een kruispuntplateau aan te leggen. De verlichting langs de toegangsweg naar Scorpio en OTC de Warande is verouderd. Deze zal binnen enkele jaren (waarschijnlijk in 2028) worden vervangen door betere verlichting.</i>	
25	Wilhelmina-kanaal Zuid	Verzoek om het vrijliggend fietspad dichterbij de rijbaan te leggen (vanwege zicht en om ongevalsrisico met afslaand autoverkeer te beperken). Het fietspad ligt te ver van de rijbaan om in de voorrang te zetten.	
		<i>De zone waarin het tweerichtingsfietspad komt te liggen, maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. In die zone staan ook veel en waardevolle bomen. Het tracé van het fietspad is zodanig gesitueerd dat daarmee zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. Het fietspad dichterbij de rijbaan leggen, zou ten koste gaan van veel meer bomen. De afstand tussen de rijbaan en het fietspad is overigens zodanig dat het qua ligging voldoet aan de richtlijnen van het CROW voor fietspaden in de voorrang. Daarnaast zal markering en bebording worden aangebracht om de voorrangssituatie te benadrukken.</i>	
26	Wilhelmina-kanaal Zuid	Het voorziene fietspad maakt aan weerszijden van de brug een scherpe bocht waardoor het zicht wordt belemmerd. Als suggestie wordt daarom gedaan om een tunnel door het grondlichaam van de brug te maken.	
		<i>De zone waarin het tweerichtingsfietspad komt te liggen, maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. In die zone staan ook veel en waardevolle bomen. Het tracé van het fietspad is zodanig gesitueerd dat daarmee zoveel mogelijk bomen behouden kunnen blijven. Een tunnel door het grondlichaam onder de brug maken, zou ten koste gaan van veel meer bomen en is aanzienlijk duurder dan het afgraven van een deel van het grondlichaam en het toepassen van een keerconstructie.</i>	
27	Wilhelmina-kanaal Zuid	Vindt het onveilig dat er geen voetpad is / komt omdat voetgangers dan op het fietspad moeten lopen. Vanwege de toename van het fietsverkeer (o.a. als gevolg van de woningen die in het gebied worden gebouwd) wordt gevraagd om ook een voetpad aan te leggen.	4
		<i>De zone waarin het tweerichtingsfietspad komt te liggen, maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur. In die zone staan ook veel en waardevolle bomen. Als naast een fietspad ook een voetpad zou moeten worden aangelegd, zal dat ten koste gaan van een aantal bomen (deels omdat deze gekapt zouden moeten worden, deels omdat de verharding dan te dicht bij</i>	

		<p><i>de bomen komt te liggen, wat negatief is voor de levensverwachting). Daar komt bij dat de kosten van de aanleg van een voetpad aanzienlijk zijn omdat daarvoor een groter deel van het grondlichaam onder de brug zou moeten worden afgegraven waardoor ook een duurdere keerconstructie nodig is. Gezien de te verwachten effecten op het aanwezige groen en gezien de te verwachten kosten is geen voetpad opgenomen in het schetsontwerp. Voetgangers kunnen dan op het fietspad of in de berm lopen.</i></p>	
--	--	--	--

## Deelgebied 2

### Algemeen beeld

De reacties t.a.v. de voorgestelde maatregelen in deelgebied 2 zijn gevarieerd. Enerzijds leidt de voorgenomen aanleg van fiets- en voetpaden tot positieve reacties. Anderzijds zijn er ook zorgen geuit door met name bedrijven vanwege mogelijke gevolgen van de maatregelen voor hun bereikbaarheid en bevoorrading. Verder is een aantal suggesties gedaan m.b.t. de ligging van de fiets- en voetpaden.

### Samenvatting individuele reacties

In onderstaande tabellen zijn de ontvangen reacties samengevat en van een reactie (de cursieve tekst) voorzien.

#### Reacties m.b.t. de verkeerscirculatie

Nr.	Straat		# keer
28	Eikdijk	Verzoek om het tweerichtingsverkeer op het eerste deel van de Eikdijk (tot en met de aansluiting van het Europark) te handhaven en het fietspad daar achter de bomenrij aan te leggen.	
		<i>Bij het handhaven van het tweerichtingsverkeer op dit gedeelte van de Eikdijk is er geen ruimte voor de aanleg van een fietspad zonder dat dat ten koste zou gaan van de aanwezige bomen. Het terrein achter de bomen is geen eigendom van de gemeente.</i>	
29	Eikdijk	Verzoek tot omdraaien éénrichtingsverkeer Eikdijk (vanwege overlast voor woningen overzijde Europaweg)	
		<i>De voorgestelde rijrichting op de Eikdijk is vanwege de ontsluiting van het politiebureau op het Europark. Voor de politie is het belangrijk dat ze snel kunnen uitrukken richting de Europaweg.</i>	
30	Eikdijk	Verzoek tot handhaving tweerichtingsverkeer. Om de Eikdijk beter geschikt te maken voor fietsverkeer zou een snelheidsbeperking (max. 30 km/uur) kunnen worden ingevoerd.	
		<i>Een maximumsnelheid van 30 km/uur past niet bij de functie (verkeersgebied) en de verkeersintensiteit van de Eikdijk.</i>	
31	Eikdijk	Invoering éénrichtingsverkeer op de Eikdijk is onlogisch gezien aanwezigheid politiebureau. Bovendien leidt éénrichtingsverkeer op de Eikdijk tot meer verkeer via het Paterserf.	
		<i>Over de invoering van het éénrichtingsverkeer is overleg geweest met de politie. De politie kan hiermee instemmen, mits het éénrichtingsverkeer op de Eikdijk richting de Europaweg is.</i>	

		<p><i>Eénrichtingsverkeer op de Eikdijk leidt vooral tot meer verkeer via de Meerpaal en in beperkte mate tot verkeer via het Paterserf (het gaat dan vooral om verkeer van en naar Europark en het Galvanitasterrein). In een eerdere fase van het verkeersonderzoek ("maatregelenpakketten") zijn de effecten van de ingrepen in de verkeerscirculatie ook doorgerekend met het verkeersmodel. Daaruit blijkt dat het instellen van éénrichtingsverkeer op zowel het Paterserf (tussen de Europaweg en het Wilhelmina-kanaal Zuid) als de Eikdijk leidt tot minder autoverkeer op het Paterserf dan wanneer het huidige tweerichtingsverkeer gehandhaafd zou blijven op het Paterserf.</i></p>	
32	Eikdijk	<p>Invoering éénrichtingsverkeer op de Eikdijk is niet mogelijk zolang de rechtstreekse bus Vrachelen – Breda v.v. via de Eikdijk rijdt. Dat zou leiden tot een aanzienlijke toename van de reistijd van de buslijn Vrachelen – Breda (met als risico dat deze route dan komt te vervallen).</p>	
		<p><i>De bedoeling is dat de rechtstreekse bus Vrachelen – Breda v.v. via de nog te realiseren verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg gaat rijden. Bij de fasering van de maatregelen zal er rekening mee worden gehouden dat eerst de busroute moet zijn aangepast voordat het éénrichtingsverkeer op de Eikdijk wordt ingevoerd. Deze afhankelijkheid zal ook worden verwerkt in de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie.</i></p>	
33	Meerpaal	<p>Verzoek om het tweerichtingsverkeer op het eerste deel van de Meerpaal (tot en met het parkeerterrein van de Praxis) te handhaven zodat bezoekers van Pets Place en Praxis niet hoeven om te rijden.</p>	
		<p><i>De omrijdafstand voor bezoekers van de Praxis is te voorzien (ca. 700 meter). Bezoekers van de Pets Place en woonboulevard moeten nu ook al omrijden vanwege het éénrichtingsverkeer op de Meerstoel. Door de invoering van éénrichtingsverkeer kan het kruispunt van de Meerpaal en de Europaweg worden versimpeld. Dat is positief voor de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid en daarmee ook voor bezoekers van de Praxis en de Pets Place (zowel automobilisten als langzaam verkeer).</i></p>	
34	Meerpaal	<p>Invoering éénrichtingsverkeer leidt tot onveilige verkeerssituaties aangezien vrachtverkeer daardoor moeilijker het terrein van de aangrenzende bedrijven en de bouwmarkt kan op- en afrijden.</p>	3
		<p><i>Goed dat aandacht wordt gevraagd voor de bereikbaarheid van individuele percelen voor vrachtverkeer. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zal hiermee rekening worden gehouden en zal dit nader bekeken worden. De verwachting is niet dat dit een belemmering vormt voor de invoering van éénrichtingsverkeer aangezien de Meerpaal niet wordt versmald, maar alleen het dwarsprofiel wijzigt. In relatie tot de bereikbaarheid en bevoorrading van bedrijven voor vrachtverkeer is met name de rijbaanscheiding tussen de rijbaan en het fietspad in de tegenrichting een aandachtspunt. Deze moet zodanig worden uitgevoerd dat deze geen belemmering vormt voor de bereikbaarheid en bevoorrading van bedrijven.</i></p>	
35	Meerpaal	<p>Invoering éénrichtingsverkeer op de Meerpaal belemmert de verkeersuitwisseling tussen de woonboulevard en de bouwmarkt (bezoekers woonboulevard moeten omrijden als ze daarna nog langs de bouwmarkt willen).</p>	

		<i>Bezoekers die de woonboulevard en de bouwmarkt in die volgorde met de auto bezoeken, zullen inderdaad moeten omrijden (of moeten de auto op het parkeerterrein bij de woonboulevard laten staan en ca. 200 meter naar de bouwmarkt lopen).</i>	
36	Meerpaal	Invoering éénrichtingsverkeer leidt er toe dat bezoekers die de bouwmarkt en woonboulevard verlaten, moeten omrijden met extra uitstoot van CO2 en fijn stof tot gevolg.	
		<i>Zie de reactie bij 33</i>	
37	Wilhelminakanaal Zuid	Op het gedeelte tussen de Eikdijk en de Meerpaal zou verkeer in twee richtingen moeten worden toegestaan.	2
		<i>De reden dat verkeer weer in één richting wordt toegestaan op dit gedeelte van het Wilhelminakanaal Zuid is vanwege het éénrichtingsverkeer op de Eikdijk en de Meerpaal. De rijrichting is daarop afgestemd. Er is geen reden om ook verkeer via dit deel van Wilhelminakanaal Zuid in de tegenrichting toe te staan. Dat zou de route voor verkeer vanaf de Lage Molenpolderweg richting het bedrijventerrein Vijf Eiken aantrekkelijker kunnen maken, hetgeen beleidsmatig niet gewenst is. Juist om verkeer van/naar het bedrijventerrein Vijf Eiken via de Lage Molenpolderweg te ontmoedigen, is hier in het verleden een knip aangelegd.</i>	
38	Wilhelminakanaal Zuid	Verzoek om de huidige knip tussen de Eikdijk en de Meerpaal te handhaven om daarmee verkeer van / naar het bedrijventerrein Vijf Eiken en Rijen via de Lage Molenpolderweg te voorkomen.	2
		<i>De reden dat verkeer weer in één richting wordt toegestaan op dit gedeelte van het Wilhelminakanaal Zuid is vanwege het éénrichtingsverkeer op de Eikdijk en de Meerpaal. Als de knip zou worden gehandhaafd kan geen éénrichtingsverkeer op de Meerpaal worden ingevoerd en zou éénrichtingsverkeer op de Eikdijk tot een toename van verkeer via het Patersef leiden. In een eerdere fase van het verkeersonderzoek ("maatregelenpakketten") zijn de effecten van de ingrepen in de verkeerscirculatie ook doorgerekend met het verkeersmodel. Daaruit bleek dat de hoeveelheid verkeer op de Lage Molenpolderweg bij de nu voorgestelde verkeerscirculatie iets zou afnemen (zie factsheet maatregelenpakket 2).</i>	

### Reacties m.b.t. de maatregelen in het schetsontwerp

Nr.	Straat		# keer
39	Eikdijk	Verzoek om de rijbaan van de Eikdijk niet te versmallen vanwege de manoeuvreerruimte die nodig is om met vrachtverkeer van / naar het terrein te kunnen rijden.	2
		<i>Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zal hiermee rekening worden gehouden en zal dit nader bekeken worden. De verwachting is niet dat dit een belemmering vormt omdat het maar om één (brede) in/uitrit gaat en dit kan worden ondervangen door ter plaatse een overrijdbare rijbaan-scheiding tussen de rijbaan en het fietspad toe te passen.</i>	
40	Eikdijk	Als alternatief voor een fietspad langs de Eikdijk wordt een fietspad via het Europark voorgesteld.	
		<i>Het Europark is (met uitzondering van de weg zelf) volledig uitgegeven aan bedrijven. Alle bedrijven tussen de Europaweg en het Europark zijn</i>	

		<i>benaderd met de vraag of ze eventueel medewerking wilden verlenen aan een fiets- of voetpad via hun terrein. Alleen de politie heeft daarop positief gereageerd. De strook grond die de gemeente kan aankopen van de politie is echter alleen geschikt voor een voetpad; niet voor een fietspad.</i>	
41	Eikdijk	Als alternatief voor een fietspad langs de Eikdijk wordt een fietspad door de groenstrook tussen de Slotlaan en het politiebureau voorgesteld.	3
		<i>Deze optie was in het verleden in beeld. Echter deze kon niet op draagvlak rekenen bij de gemeenteraad vanwege de gevolgen die de aanleg van een fiets- of voetpad zou hebben op de aanwezige bomen in de groenstrook tussen de Slotlaan en het politiebureau.</i>	
42	Eikdijk	Aandacht wordt gevraagd voor de zichtbaarheid van de verkeerslichten op het kruispunt Eikdijk - Europaweg. Deze zijn vanaf de Eikdijk slecht zichtbaar.	2
		<i>Bij de invoering van éénrichtingsverkeer op de Eikdijk en de aanpassing van het kruispunt met de Europaweg zal ook het betreffende verkeerslicht worden verplaatst.</i>	
43	Eikdijk	Suggestie voor toepassing fietsstroken aan weerszijden rijbaan in plaats van een vrijliggend fietspad (zodat de huidige rijbaanbreedte gehandhaafd kan worden).	
		<i>Vanwege de toegestane maximumsnelheid van 50 km/uur wordt in de richtlijnen van het CROW de toepassing van fietsstroken afgeraden.</i>	
44	Eikdijk	Bij éénrichtingsverkeer op de Eikdijk zouden de verkeerslichten op het kruispunt met de Europaweg kunnen vervallen.	
		<i>Ook bij de invoering van éénrichtingsverkeer blijven de verkeerslichten op dit kruispunt gehandhaafd. Niet alleen vanwege het verkeersaanbod, maar ook vanwege de uitzichtsituatie. Voor verkeer dat vanuit de Eikdijk komt, is het uitzicht door de aanwezige bomen beperkt.</i>	
45	Galvanitas terrein	Onduidelijk is of / welke looproutes er via het terrein van Galvanitas komen en of die openbaar toegankelijk zijn.	
		<i>Via het Galvanitasterrein komt er een tweerichtingenfietspad parallel aan het Wilhelminakanaal Zuid en een voetpad parallel aan de Eikdijk. Beide zullen openbaar toegankelijk zijn. Daarnaast zijn er nog diverse looproutes op het terrein die de verschillende functies op het Galvanitasterrein met elkaar verbinden.</i>	
46	Meerpaal	Verzoek om geen fiets- en voetpaden aan te leggen omdat vrachtverkeer dat op de rijbaan moet laden en lossen bij de aanwezige bedrijven (m.n. Pets Place en BPI pumps) daardoor belemmerd wordt.	2
		<i>Zie de reactie bij 34. M.b.t. Pets Place wordt opgemerkt dat achter het pand van Pets Place een bevoorradingsstraat ligt die toegankelijk is vanaf de Meerstoel.</i>	
47	Meerpaal	Er is geen noodzaak voor de aanleg van fiets- en voetpaden langs de Meerpaal (er maken nauwelijks fietsers en voetgangers gebruik van) de Meerpaal).	4
		<i>In de huidige situatie wordt de Meerpaal beperkt gebruikt door fietsers en voetgangers. Echter in het gebied direct ten zuiden van het Wilhelminakanaal spelen diverse ontwikkelingen, waarbij er naast woningen ook functies komen die ook de nodige bezoekers vanuit de wijken Oosterheide en Slotjes zullen aantrekken. Dat betreft zowel functies op het Galvanitas-</i>	

		<p><i>terrein als de mogelijke komst van een moskee aan de Meerpaal. Om te zorgen dat bezoekers die functies ook te fiets en te voet kunnen bereiken, voorziet het schetsontwerp in de aanleg van voet- en fietspaden langs een aantal wegen waaronder de Meerpaal.</i></p> <p><i>De toevoeging van andere functies in het gebied, waar onder functies voor de (bewoners van de) aangrenzende wijk, past binnen de ontwikkelrichting die in de gemeentelijke omgevingsvisie is geschetst voor de economische zone langs het Wilhelminakanaal ter hoogte van de wijk Oosterheide.</i></p>	
48	Meerpaal	<p>Suggestie om langs de Meerpaal een vrijliggend tweerichtingsfietspad toe te passen, net zoals voorgesteld voor de Eikdijk.</p>	2
		<p><i>Aan de Meerpaal zitten aan weerszijden door nodige inritten naar bedrijven. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een tweerichtingenfietspad dan minder wenselijk.</i></p>	
49	Meerpaal	<p>Waarom zijn op het kruispunt Eikdijk – Europaweg verkeerslichten nodig en op het kruispunt Meerpaal – Europaweg niet.</p>	
		<p><i>Dat heeft zowel te maken met de voorgestelde rijrichting op de Eikdijk en de Meerpaal als met de uitzichtsituatie. Voor verkeer dat vanuit de Eikdijk komt is het uitzicht door de aanwezige bomen beperkt, vandaar dat hier ook na de invoering van éénrichtingsverkeer verkeerslichten blijven.</i></p>	
50	Meerpaal	<p>Als alternatief wordt voorgesteld om langs de Meerstoel een fietspad aan te leggen.</p>	3
		<p><i>Vanwege de "slinger" die in de Meerstoel zit, is dat voor fietsverkeer een minder aantrekkelijke route. Ook vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is de Meerstoel minder aantrekkelijk voor fietsers aangezien er geen enkele sociale controle is (uitsluitend achterkanten van bedrijven).</i></p>	
51	Meerpaal	<p>Als suggestie wordt gedaan om van de Meerpaal een fietsstraat te maken. Dan kan de huidige rijbaanbreedte worden gehandhaafd en hoeft er geen éénrichtingsverkeer te komen.</p>	
		<p><i>Het omvormen van de Meerpaal naar een fietsstraat is op basis van de richtlijnen voor fietsstraten niet wenselijk. De maximumsnelheid is te hoog (voor fietsstraten geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur) en de Meerpaal maakt ook geen onderdeel uit van het hoofd fietsnetwerk zoals dat is opgenomen in de mobiliteitsvisie.</i></p> <p><i>De invoering van éénrichtingsverkeer op de Meerpaal is overigens niet alleen vanwege de aanleg van fiets- en voetpaden, maar ook omdat door de invoering van éénrichtingsverkeer het kruispunt van de Meerpaal en de Europaweg kan worden versimpeld. Dat is positief voor de verkeersafwikkeling, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid.</i></p>	
52	Meerpaal	<p>Verzoek om de rijbaan van de Meerpaal in asfalt uit te voeren, vanwege de trillings- en geluidsoverlast van vrachtverkeer.</p>	
		<p><i>De kwaliteit van de huidige verharding voldoet aan de gemeentelijke richtlijnen (= kwaliteitsniveau B) en vervanging van de klinkers door asfalt is niet voorzien. De reden dat bepaalde wegen op bedrijventerreinen zijn uitgevoerd in asfalt in plaats van klinkers is niet vanwege trillings- en/of geluidsoverlast maar omdat asfalt qua belasting beter bestand is tegen (zwaar) vrachtverkeer. Dus asfalt wordt met name toegepast op wegen op bedrijventerreinen waar veel (zwaar) vrachtverkeer rijdt</i></p>	

53	Meerpaal	Verzoek om op het kruispunt Europaweg – Meerpaal verkeerslichten te plaatsen zodat fietsers beter kunnen oversteken.	
		<i>Door de invoering van éénrichtingsverkeer op de Meerpaal neemt het aantal kruisende verkeersbewegingen op dit kruispunt aanzienlijk af. Het schetsontwerp voorziet dan ook in een veel compacter en overzichtelijker kruispunt. Plaatsing van verkeerslichten is daarbij niet nodig.</i>	
54	Wilhelminakanaal Zuid	Verzoek om vrijliggend fietspad dicht bij de rijbaan te leggen (vanwege zicht en om ongevalsrisico met afslaand autoverkeer te beperken).	
		<i>Zie de reactie bij 25.</i>	
55	Wilhelminakanaal Zuid	Verzoek om ook een voetpad aan te leggen vanaf het zwembad de Warande tot aan de Eikdijk.	
		<i>In 2024 is de aanleg van een voetpad langs het Wilhelminakanaal Zuid tussen de Warandelaan en de Warande onderzocht (n.a.v. de tweede consultatieronde). De conclusie van dat onderzoek was dat de aanleg- en onderhoudskosten relatief hoog zouden zijn en dat de aanleg ten koste zou gaan van een deel van de aanwezige groenstrook (met name op het gedeelte tussen de Warandelaan en de toegang naar Scorpio). Deze groenstrook is ook aangewezen als NatuurNetwerk Brabant (NNB). Daar kwam bij dat een voetpad vanwege de ligging, de beperkte beschikbare ruimte, aanwezige hoogteverschillen en de materialisatie een aantal beperkingen in het gebruik zou kennen waardoor de toegevoegde waarde beperkt is. Om die reden is geen voetpad langs het Wilhelminakanaal Zuid opgenomen in het schetsontwerp. Voor wat betreft het gedeelte tussen de Warandelaan en de Eikdijk zie de reactie bij 27.</i>	
56	Wilhelminakanaal Zuid	Verzoek om het vrijliggend fietspad langs het Wilhelminakanaal Zuid door te trekken tot aan het Perk.	
		<i>De aanleg van de fiets- en voetpaden in het studiegebied is met name ingegeven vanuit de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied spelen. Die ontwikkelingen leiden naar verwachting niet tot een noemenswaardige toename van fietsverkeer richting het Perk. Daar komt bij dat het verder doortrekken van het fietspad zeer hoge kosten met zich meebrengt (zowel het grondlichaam van de brug in de Beneluxweg als de brug in de A27 zou dan deels moeten worden afgegraven) en dat langs bepaalde delen van het Wilhelminakanaal Zuid daarvoor ook de ruimte ontbreekt (bijvoorbeeld ter hoogte van de laad- en loskade op Vijf Eiken).</i>	
57	Wilhelminakanaal Zuid	Hoe is voor fietsverkeer de aansluiting bedacht op het gedeelte van het Wilhelminakanaal Zuid waar fietsers op de rijbaan rijden? Suggestie is om die overgang ter hoogte van de Meerstoel te maken en daar een verkeersplateau te maken.	
		<i>Het fietspad sluit aan op de Meerstoel. Bij het kruispunt Meerstoel – Wilhelminakanaal Zuid kunnen fietsers dan weer de rijbaan op. Een aanpassing van het kruispunt zelf is niet voorzien in het schetsontwerp.</i>	

## Deelgebied 3

### Algemeen beeld

De reacties t.a.v. de voorgestelde maatregelen in deelgebied 3 gaan met name over de (fiets)oversteek Dorsvlegelpad. De meningen over de verplaatsing van de (fiets)oversteek zijn verdeeld. In een aantal reacties wordt gepleit voor het behouden van de huidige oversteekplaats (en daar eventueel aanvullende maatregelen te treffen) mede omdat men het alternatief minder veilig vindt en omdat in het schetsontwerp geen voetpad is opgenomen.

### Samenvatting individuele reacties

In onderstaande tabellen zijn de ontvangen reacties samengevat en van een reactie (de cursieve tekst) voorzien.

Nr.	Onderwerp		# keer
58	Fietsoversteek	Verzoek is om de bestaande fietsoversteek ook te handhaven (m.n. voor voetgangers).	2
		<i>Aanleg van een nieuwe oversteekplaats én het handhaven van de huidige oversteekplaats voor voetgangers heeft niet de voorkeur omdat er dan twee losse oversteekplaatsen (één voor voetgangers en één voor fietsers) zouden komen, wat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst is.</i>	
59	Fietsoversteek	Verzoek om huidige fiets- en voetgangersoversteek te handhaven en te voorzien van verkeerslichten.	3
		<i>Door de ligging van de huidige oversteekplaats in een bocht, zou plaatsing van verkeerslichten bij de huidige oversteekplaats het risico op kop-staart botsingen tussen auto's met zich meebrengen. Dit vanwege het beperkte zicht vanwege de bocht. Daarnaast is het risico aanwezig dat fietsers en voetgangers, gezien de korte oversteeklengte, niet gaan wachten tot ze groen licht krijgen, zeker niet buiten de spits als de hoeveelheid kruisend gemotoriseerd verkeer beperkt is. Roodlichtnegatie is een reëel risico.</i>	
60	Fietsoversteek	Verzoek om huidige fiets- en voetgangersoversteek te handhaven en de oversteek op een plateau te leggen en het groen rondom te verwijderen.	
		<i>Een plateau voegt weinig toe ten opzichte van de snelheidsremmende maatregelen die al getroffen zijn. Het groen rondom de oversteekplaats wordt al met enige regelmaat gesnoeid.</i>	
61	Fietsoversteek	De drempels die zijn aangelegd hebben de huidige oversteek al een stuk veiliger gemaakt. Er is geen noodzaak deze te verplaatsen.	2
		<i>Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</i>	
62	Fietsoversteek	Voorgestelde locatie voor fietsoversteek is niet veilig; ligt in rechtstand, daardoor hogere snelheid autoverkeer.	
		<i>Er is juist voor deze locatie gekozen omdat het uitzicht / overzicht daardoor goed is. Doordat de oversteek bij een bestaand kruispunt komt te liggen, is verkeer op de Lage Molenpolderweg ook meer bedacht op mogelijk kruisend verkeer en is de snelheid lager.</i>	
63	Fietsoversteek	In het ontwerp is geen rekening gehouden met overstekende voetgangers.	6
		<i>In het schetsontwerp is inderdaad geen apart voetpad opgenomen. De ruimte in de groenstrook tussen de weg en het kanaal is erg beperkt en bij het bepalen van het tracé van het fietspad is zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige bomen en hoogteverschillen (o.a. vanwege de</i>	

		<i>aanwezige waterkering). Als naast een fietspad ook nog een voetpad zou moeten worden aangelegd, heeft dat aanzienlijke gevolgen voor het aanwezige groen en leidt dat tot hogere kosten.</i>	
64	Fietsoversteek	Houdt ook rekening met overstekende voetgangers en leg daarvoor ook een voetpad aan in de groenstrook tussen het kanaal en de weg.	2
		<i>Zie de reactie bij 63.</i>	
65	Fietsoversteek	Suggestie om bij de nieuwe fietsoversteek ook drempels of een kruispunt-plateau aan te leggen.	2
		<i>Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp zal deze suggestie worden bekeken.</i>	
66	Fietsoversteek	Suggestie om bij de nieuwe fietsoversteek ook verkeerslichten te plaatsen.	
		<i>Als de fietsoversteek wordt verplaatst naar de Poolsedreef dan zou deze eventueel van verkeerslichten kunnen worden voorzien. Nut en noodzaak daarvan zal bij de verdere uitwerking worden bekeken, waarbij het voorkomen van "roodlichtnegatie" een belangrijk aandachtspunt is.</i>	
67	Fietsoversteek	Voorgestelde locatie fietspad is sociaal onveilig (gebrek aan toezicht)	
		<i>Onderkend wordt dat de sociale veiligheid een aandachtspunt is bij het verplaatsen van de fietsoversteek. Bij de verdere uitwerking van deze maatregel zal daarbij een afweging moeten worden gemaakt tussen het zoveel mogelijk behouden van het aanwezige groen en het fietspad zo zichtbaar mogelijk maken vanuit de omgeving.</i>	
68	Fietsoversteek	Suggestie om de fietsoversteek aan de oostkant van het kruispunt met de Poolsedreef te maken.	3
		<i>Bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp zal deze suggestie worden bekeken.</i>	
69	Fietsoversteek	Als alternatief voor het verplaatsen van de oversteek wordt als suggestie gedaan om op de locatie van de huidige oversteek een fietstunnel aan te leggen.	
		<i>Vanwege de ruimte die nodig is voor hellingbanen is een tunnel voor fietsers en voetgangers ruimtelijk niet in te passen. Daar komt bij dat er ter plaatse ook een hoofdwaterleiding ligt die verlegd zou moeten worden. Ruimtelijk en financieel is een fietstunnel ter plaatse niet haalbaar.</i>	
70	Fietsoversteek	Verplaats het fietspad bij de aanleg van een rotonde ter hoogte van Lievenshove al naar de groenstrook tussen het kanaal en de weg.	2
		<i>Voor het aanleggen van een tweerichtingsfietspad tussen het kanaal en de Lage Molenpolderweg ontbreekt de ruimte. Hiervoor zou de rijbaan van de Lage Molenpolderweg over een aanzienlijke afstand (ruim 500 meter) moeten worden verlegd of zouden hogere en zwaardere damwanden langs het kanaal moeten worden geplaatst. De kosten van beide opties zijn zeer hoog. Bovendien zouden daarbij ook alle bomen langs het kanaal moeten worden gekapt.</i>	
71	Fietsoversteek	Als alternatief voor het verplaatsen van de oversteek is de suggestie om een fietspad door het bos te maken (door de Veekestraat deels te verharden en door te trekken) en aan te sluiten op het Oranjepuntje. Fietsers kunnen dan oversteken ter hoogte van het kruispunt met de Zeislaan.	
		<i>Door het bos loopt al een recreatieve fietsroute. Echter dat is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid geen alternatief voor de huidige fietsoversteek. Het opwaarderen en doortrekken van dit fietspad zou bovendien ten</i>	

		<i>koste gaan van een deel van het aanwezige groen (dat deels onderdeel is van het NatuurNetwerk Brabant) en ter hoogte van de woningen aan de Veekestraat ontbreekt daarvoor ook de ruimte.</i>	
72	Kruispunt Zeislaan	Maak van het kruispunt een volledig kruispunt waarop ook het Oranjetipje wordt aangesloten.	
		<i>Daartoe is geen noodzaak. De buurt heeft al twee ontsluitingen op de Lage Molenpolderweg. Bovendien zou een vierde poot op het kruispunt ten koste gaan van een deel van de aanwezige houtwal (hoofdgroenstructuur) en zou het Oranjetipje waarschijnlijk aan weerszijden moeten worden afgesloten, gezien de korte afstand tot het kruispunt. Verder neemt bij een vierde poot op het kruispunt de cyclustijd toe, waardoor mogelijk opstelvakken nodig zijn op de Lage Molenpolderweg (waardoor de kosten fors hoger worden).</i>	
73	Kruispunt Zeislaan	Plaatsing verkeerslichten is niet nodig.	
		<i>Als gekeken wordt naar het verkeersaanbod, zijn verkeerslichten vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling nu niet nodig. Deze maatregel is vooral bedoeld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ter verbetering van de verkeersveiligheid.</i>	
74	Kruispunt Zeislaan	Aandacht wordt gevraagd voor een fiets- en voetgangersvriendelijke regeling (die reageert op aankomende voetgangers / fietsers). Een regeling met drukknop kan er juist toe leiden dat de situatie minder veilig wordt (kan kans op roodlichtnegatie vergroten).	
		<i>Deze maatregel is mede bedoeld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Dus een fiets- en voetgangersvriendelijke regeling vormt het vertrekpunt. Voor voetgangers zijn drukknoppen noodzakelijk. Fietsers kunnen ook via detectielussen in het wegdek worden gedetecteerd. Deze worden vaak toegepast in combinatie met drukknoppen (aangezien detectielussen bepaalde type fietsen niet altijd registeren). Om de kans op door rood licht rijden ("roodlichtnegatie") te beperken, kunnen bij verkeerslichten voor fietsers zogenaamde wachttijdvoorspellers worden aangebracht.</i>	
75	Lage Molenpolderweg	Wanneer is de aanleg van de verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg voorzien?	
		<i>De uitvoering staat nog niet gepland. Over de uitvoering van de maatregelen uit het verkeersonderzoek Wilhelminakanaal Zuid e.o. en de aanleg van de verbindingsweg Bredaseweg – Lage Molenpolderweg beslist de gemeenteraad. Wanneer de maatregelen uitgevoerd worden, is namelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van geld en van andere infrastructurele projecten in Oosterhout. De gemeenteraad stelt jaarlijks een uitvoeringsagenda vast, waarin staat welke infrastructurele maatregelen de komende jaren worden uitgevoerd in de gemeente.</i>	
76	Lage Molenpolderweg	Verzoek om verbinding tussen Bredaseweg en Lage Molenpolderweg zo snel mogelijk aan te leggen (en daarmee de Warandelaan te ontlasten).	
		<i>Zie de reactie bij 75.</i>	
77	Lage Molenpolderweg	Geen verbinding Bredaseweg en Lage Molenpolderweg. Dit vanwege het verkeersaantrekkende effect en de functie die de Lage Molenpolderweg oorspronkelijk had.	

		<p>Met de verbinding tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg kan de robuustheid van het gemeentelijke wegennet verbeterd worden en kan een aantal andere wegen (m.n. noordelijk deel Bredaseweg, Wilhelminalaan en Warandelaan) worden ontlast. Daardoor kan de verkeersafwikkeling op het kruispunt Trommelen en het aangrenzende kruispunt met de Ridderstraat verbeterd worden. Daar staat inderdaad een toename van het verkeer op de Lage Molenpolderweg tegenover.</p> <p>Dor de aanleg van de verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg kan de route van de rechtstreekse buslijn tussen Vrachelen en Breda worden ingekort. De bereikbaarheid per openbaar vervoer van de wijk Vrachelen kan daarmee worden verbeterd.</p> <p>De Lage Molenpolderweg is in de mobiliteitsvisie aangewezen als verkeersgebied en heeft daarmee een verkeersfunctie voor de hele stad (en niet alleen voor de wijk Vrachelen).</p>	
78	Lage Molenpolderweg	Verzoek om snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van de kruispunten met de Poolsedreef	
		<i>De gemeente is terughoudend met de aanleg van drempels en plateaus in 50 km / wegen. Gezien de verkeerssituatie en het uitzicht ter plaatse is er geen noodzaak om hier snelheidsremmende maatregelen te treffen.</i>	
79	Lage Molenpolderweg	Verzoek tot verlagen maximumsnelheid naar 30 km/uur vanaf Lievenshove tot de rotonde met de Wilhelminalaan.	
		<i>De Lage Molenpolderweg heeft een verkeersfunctie en maakt deel uit van het gemeentelijk hoofdwegennet. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur past niet bij de functie deze de weg heeft in het gemeentelijk wegennet. Een maximumsnelheid van 30 km/uur past ook niet bij de huidige vormgeving / inrichting van de weg; de weg zou dan volledig anders moeten worden ingericht.</i>	
80	Pannehuisstraat	Aandacht wordt gevraagd voor het kruispunt bij de Pannehuisstraat (m.n. voor voetgangers en fietsers die daar willen oversteken).	2
		<i>Als onderdeel van het verkeersonderzoek is (n.a.v. de eerste consultatieronde) door Arcadis ter plaatse een schouw uitgevoerd. Geconstateerd is dat het uitzicht voldoende is en dat de situatie voldoet aan de richtlijnen. De enige suggestie op basis van de schouw was om bij de voetgangersoversteek ook kanalisatiestrepen op het wegdek te zetten om daarmee autoverkeer beter te attenderen op de oversteekplaats. Deze kanalisatiestrepen zullen in de loop van 2026 worden aangebracht (als onderdeel van de jaarlijkse onderhoudsronde van de wegmarkering).</i>	

## Overige reacties

In onderstaande tabel zijn de overige reacties samengevat en van een reactie (de cursieve tekst) voorzien.

Nr.	Onderwerp		# keer
81	Bomen	Er wordt 'zoveel mogelijk' getracht bomen te behouden. Is er al zicht op welke bomen volgens deze plannen gekapt moeten worden?	

		<i>Het gaat met name om bomen langs het Wilhelminakanaal Zuid. Welke bomen dat precies zijn, moet blijken bij de verdere uitwerking. Er hoeft waarschijnlijk maar een beperkt aantal bomen gekapt te worden. Maar de aanleg en aanpassing van verharding zal op een aantal locaties (m.n. langs het Wilhelminakanaal Zuid) ook ten koste gaan van de levensverwachting van de bomen. Ook dat wordt bij de verdere uitwerking bekeken.</i>	
82	Kantoorgebouw Warandelaan	Kantoorgebouw op hoek Warandelaan staat leeg. Wat gaat hiermee gebeuren?	
		<i>Het kantoorgebouw staat te huur als kantoorruimte. Er liggen op dit moment geen verzoeken tot herbestemming of herontwikkeling. Mocht een verzoek worden gedaan voor een herbestemming of herontwikkeling van het kantoor dan zal dat door de gemeente beoordeeld worden op haalbaarheid en wenselijkheid, waarbij ook wordt gekeken naar mogelijke effecten op de omgeving. Voorafgaand aan een eventuele herbestemming of herontwikkeling dient ook een omgevingsdialoog te worden gevoerd.</i>	
83	Woningbouw	Aandacht wordt gevraagd voor de gevolgen van de woningbouw voor functies elders in de wijk (m.n. de apotheek aan de Marinus de Jongstraat en de basisscholen Beiaard / Menorah).	
		<i>Voor de meeste woningbouwlocaties in het gebied zijn de ruimtelijke procedures al doorlopen en de benodigde besluiten al genomen. Als onderdeel daarvan zijn ook de mogelijke effecten (zoals een toename van het verkeer) op functies elders in de wijk meegewogen.</i>	
84	Woningbouw	Vanwege de woningen die gebouwd worden in het gebied zou er juist meer aandacht moeten zijn voor maatregelen die de afwikkeling van het (extra) autoverkeer bevorderen.	
		<i>Voor de meeste woningbouwlocaties in het gebied zijn de ruimtelijke procedures al doorlopen. Als onderdeel daarvan is ook gekeken of de huidige infrastructuur voor auto's toereikend is. Dat is het geval. Als gevolg van de aanpassingen in de verkeerscirculatie (de invoering van éénrichtingsverkeer) zullen auto's in een aantal gevallen beperkt moeten omrijden. Echter daar staat tegenover dat door de invoering van éénrichtingsverkeer de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten kan worden verbeterd, waarvan ook automobilisten profiteren.</i>	
85	Handhaving	Verzoek om in overleg te gaan met het ministerie over plaatsing van flitspalen. Verzoek betreft verschillende wegen in het studiegebied.	2
		<i>De gemeente kan suggesties doen bij het openbaar ministerie voor locaties voor de plaatsing van tijdelijke flitspalen (zogenaamde "flexflitsers"). Daarvoor hanteert het openbaar ministerie wel een aantal criteria. Zo moet er sprake zijn van een verkeersintensiteit van gemiddeld minimaal 5.000 auto's per dag en moet een aanzienlijke hoeveelheid van het verkeer harder rijden dan toegestaan. Daarnaast moet de inrichting van de weg voldoen aan de richtlijnen en worden flitspalen alleen geplaatst langs wegen waar de toegestane maximumsnelheid 50 km/uur of hoger is. Bij de afweging op welke plaatsen tijdelijke flitspalen worden geplaatst, weegt het openbaar ministerie ook de verkeersveiligheid mee. Daarbij wordt zowel het daadwerkelijk aantal ongevallen als het ongevalsrisico beoordeeld.</i>	

86	Planning	Mist een planning voor de uitvoering van de maatregelen. Wil graag meer duidelijkheid over de uitvoering van de maatregelen en de aanleg van de verbindingsweg Bredaseweg – Lage Molenpolderweg.	2
		<i>De uitvoering van deze maatregelen staat nog niet gepland (met uitzondering van de invoering van het éénrichtingsverkeer op een gedeelte van het Paterserf en de knip in Warandepoort). Over de uitvoering van de maatregelen en de aanleg van de verbindingsweg Bredaseweg – Lage Molenpolderweg beslist de gemeenteraad. Wanneer de maatregelen uitgevoerd worden, is namelijk afhankelijk van de beschikbaarheid van geld en van andere infrastructurele projecten in Oosterhout. De gemeenteraad stelt jaarlijks een uitvoeringsagenda vast, waarin staat welke infrastructurele maatregelen de komende jaren worden uitgevoerd in de gemeente.</i>	
87	Uitritten appartementen	De uitritten van alle appartementen zou wel veiliger mogen. Er zijn nu nog veel gelijkwaardige uitritten.	
		<i>Onduidelijk is op welke situatie deze reactie betrekking heeft. Daarom kan er geen inhoudelijke reactie op worden gegeven.</i>	

## Verwerking reacties

De reacties geven geen aanleiding tot heroverweging van de maatregelen die in het schetsontwerp zijn opgenomen. Wel zijn in een aantal reacties zaken benoemd die bij de verdere uitwerking van de maatregelen bekeken zullen worden. Hier onder worden die toegelicht.

### Deelgebied 1:

Onderkend wordt dat het, vanuit het oogpunt van herkenbaarheid en verkeersveiligheid, wenselijk is om voor de hele Warandelaan soortgelijke maatregelen te treffen en deze in zijn geheel om te vormen tot (sobere) fietsstraat. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen zal in beeld worden gebracht wat de meerkosten zijn als ook het gedeelte van de Warandelaan tussen de Bredaseweg en Buurstede wordt omgevormd tot een (sobere) fietsstraat en wordt voorzien van verkeersdrempels. Op basis daarvan kan de gemeenteraad dan bij de jaarlijkse vaststelling van de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie de afweging maken welk deel / welke delen van de Warandelaan worden aangepast.

### Deelgebied 2:

Naar aanleiding van de zorgen die geuit zijn door bedrijven aan de Eikdijk en de Meerpaal m.b.t. de toegankelijkheid en de bevoorrading zal bij de verdere uitwerking van de maatregelen met name gekeken worden hoe de scheiding tussen rijbaan en fietspad zodanig kan worden vormgegeven dat de toegankelijkheid en de bevoorrading van individuele percelen daardoor zo min mogelijk belemmerd wordt.

### Deelgebied 3:

Naar aanleiding van de opmerkingen die zijn gemaakt over (het ontbreken van een voetpad in) het schetsontwerp voor de verlegging van de oversteek in het Dorsvlegelpad zal bij de verdere uitwerking van deze maatregel in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn voor het aanwezige groen en de kosten als naast een fietspad ook een voetpad wordt aangelegd in de groenstrook tussen de Lage Molenpolderweg en het Wilhelminakanaal. Ook de suggesties die zijn gedaan m.b.t. de plaats en de vormgeving van een nieuwe oversteek bij de Poolsedreef worden bij de verdere uitwerking bekeken.