

## Reactienota kruispunt Molenstraat-Frans Halsstraat

Alle vragen, opmerkingen en suggesties die wij hebben ontvangen over het ontwerp van het kruispunt Molenstraat-Frans Halsstraat staan in de onderstaande tabel. Per item geven wij een toelichting. Twee opmerkingen hadden betrekking op de tijdelijke verkeersmaatregelen, deze zijn eveneens opgenomen.

### 1. Tijdelijke verkeersmaatregelen

Nr.	Vragen, opmerkingen en suggesties	Toelichting
1	De verkeersdrempels zijn niet hoog en breed genoeg, de automobilisten fluiten eroverheen of omheen via de fietsstrook om het zoveel mogelijk te ontwijken. Snelheid van 30 km wordt over de beide wegen met regelmaat in de wind geslagen. Net voor de verkeersdrempels wordt iets afgeremd, maar daar is alles mee gezegd. De zebrapaden zijn meer dan welkom. Die mooie bloembakken van cortastaal, zet ze maar ter hoogte van de drempels, om zo het uitwijk gedrag van de automobilisten in te dammen.	De drempels zijn bedoeld voor 30-wegen en remmen de snelheid in voldoende mate. De drempels verbreden kan niet omdat ze dan op de fietsstroken komen te liggen, dat is gevaarlijk voor fietsers. In het ontwerp voor de herinrichting van de kruising wordt wel uitgegaan van een drempel over de volledige breedte van de weg. De bloembakken zijn zodanig geplaatst dat het uitwijken door automobilisten zoveel mogelijk wordt voorkomen.
2	De, nu aanwezige, tijdelijke verkeersmaatregelen kloppen niet. De 30-zone wordt bekendgemaakt middels bebording A01-bekend gemaakt, er is echter nergens een A02-30 bord aangebracht om het einde van de 30 zone bekend te maken. Dit geeft gevaarlijke situaties in de Molenstraat door verkeerdeelnemers die verschillende snelheden willen rijden. Meermaals heb ik gevaarlijke inhaalmanoeuvres gezien in een straat die hiervoor te smal is.	De A1-30 borden (snelheid 30 km/uur) gelden voor het wegvak waar ze zijn geplaatst. Dit betekent dat na de kruising Molenstraat-Frans Halsstraat de snelheid weer terug gaat naar 50 km/uur. Wij kunnen ons voorstellen dat deze werking van de snelheidsborden niet bij alle bestuurders bekend is. Daarom zullen wij in het ontwerp voor de herinrichting A2-30 borden (einde snelheid 30 km/uur) toevoegen.

### 2. Ontwerp kruispunt Molenstraat-Frans Halsstraat

Nr.	Vragen, opmerkingen en suggesties	Toelichting
<b>Voetgangers</b>		
1	De ligging van het zebrapad is in het huidige ontwerp naar mijn mening ongelukkig. Die ligt te kort in de bocht op de Frans Halsstraat. Die oversteek is niet prettig omdat het gewoon een druk kruispunt is. Het verkeer naar de Molenstraat moet veel te snel weer stoppen in de bocht voor dat zebrapad. Dat is een zeer onoverzichtelijke situatie als je daar de bocht omkomt, ook voor achteropkomend verkeer. Mijs inziens is dat te verhelpen door het zebrapad verder in de Molenstraat te leggen. Verkeer neemt dan eerst de bocht en komt dan pas bij de oversteekplek. Ook kan het fietspad dan verder doorgetrokken worden. In mijn optiek kom je nu vanaf het fietspad richting Molenstraat in een samenvoeging van verkeer terecht dat net de bocht om komt. Door dit	De suggestie om de zebra verder in de Molenstraat te plaatsen nemen wij over. Het ontwerp is hierop aangepast.  Het fietspad kan helaas niet verder worden doorgetrokken vanwege de daar aanwezige inritten. Om het moment van samenvoegen veilig te laten verlopen wordt een voorrangregeling ingesteld. Fietsers op het fietspad

	moment van samenvoegen iets verderop te leggen is meer tijd en ruimte om het verkeer zich daarop aan te passen. Je bent dan de bocht ook voorbij, wat een veiligere en overzichtelijkere situatie oplevert.	verlenen voorrang aan het verkeer op de rijbaan.
2	Huidige zebrapad aan de Molenstraat is niet goed zichtbaar voor automobilisten die vanuit de Frans Halsstraat de Molenstraat inrijden. Als wij met de kinderen richting de Dekamarkt oversteken dan komt het heel regelmatig voor dat een auto ons niet ziet. Enerzijds wordt het zicht belemmerd door de struiken aan de kant van de Dekamarkt en anderzijds denken we dat het zebrapad te snel na de bocht is geplaatst waardoor de automobilist 'verrast' wordt. Alternatief: Zebrapad verder in de Molenstraat aanleggen.	De suggestie om de zebra verder in de Molenstraat te plaatsen nemen wij over. Het ontwerp is hierop aangepast.
<b>Fietsverkeer</b>		
3	Wij twijfelen of het nieuwe fietspad gaat zorgen voor een overzichtelijkere situatie. Fietsers zullen vanuit de Frans Halstraat nog steeds van beide kanten de Molenstraat kunnen inslaan. Is dit i.c.m. met het nieuwe fietspad niet teveel van het goede? Het handhaven van het huidige fietspad, met alle andere goede maatregelen, is wat ons betreft voldoende. De aanwezigheid van fietsers helpt daarbij mogelijk ook om de alertheid bij de automobilist te vergroten.	Uit observaties en gesprekken met bewoners van de Molenstraat bleek dat afslaan fietsers vaak in de dode hoek van groot/zwaar (vracht)verkeer terecht komen. Dit werd aangemerkt als een van de grootste veiligheidsknelpunten op het kruispunt. Het fietspad biedt fietsers een veilig alternatief en voorkomt dat zij in de dode hoek van afslaan vrachtverkeer terecht komen.
4	Het plan is goed maar er moet naar mijn mening beter gekeken worden hoe de fietsers vanaf het spoor naar de Frans Halstraat gaan omdat het meeste verkeer de Molenstraat in gaat en hier in het verleden de meeste ongelukken instaan door afsnijden van fietsers. Ook het groen moet goed over nagedacht worden, iedereen wil een groen straatbeeld zien maar de beuken haag die er nu staat is te hoog om fietslampen te kunnen zien in het donker.	De voorgestelde inrichting met een drempel over de volledige breedte van de weg zorgt ervoor dat automobilisten rustiger rijden en de verkeerssituatie op het kruispunt beter overzien. Wij verwachten dat het afsnijden van fietsers hiermee minder wordt. De suggestie om de beukenhaag te verlagen nemen wij mee als aandachtspunt bij het onderhoud van het groen.
<b>Groot (landbouw)verkeer</b>		
5	Is het niet gewoon veel veiliger om die rot bocht eruit te halen en de weg weer gewoon recht te trekken en dan verkeer van rechts voorrang te geven, net zoals nu het geval is. Als je telkens ziet hoe groot verkeer die bocht moet nemen, dat is niet normaal, snap nog steeds niet wie dat bedacht heeft.	De aanleg van de bocht en wijziging van de voorrang heeft er toe geleid dat er minder verkeer door de Molenstraat rijdt. Ook is de snelheid op de Molenstraat hierdoor lager geworden.
6	Het grootste probleempunt van dit kruispunt is vooral de ruimte dit word in het nieuw plan niet opgelost. Vrachtwagens/bussen en trekkers kunnen niet het kruispunt over van supermarkt richting Kokkie, dit komt omdat deze voertuigen een grotere draai hebben. Hier anticiperen fietsers en auto's slecht op. Mijn voorstel is wat in mijn ogen het beste werkt. De groenstrook aan de westzijde verwijderen en verhard maken dat weer	Met de voorgestelde herinrichting wordt het gebruik van het kruispunt voor kwetsbare voetgangers en fietsers makkelijker en veiliger. Als wij de ruimte op het kruispunt vergroten zal dit leiden tot langere

	betrekken bij het kruispunt. Parkeervakken bij de kringlopen gebruiken als wegdek dit geeft het groot materieel de ruimte om daar in te sturen en hun uitzwaai aan de achterkant op het kruispunt te verminderen, hier hebben bijvoorbeeld fietsers/auto's de kans om uit te wijken. Zoals ik het plan nu zie wordt dus niet de ruimte vergroot en vooral de bypass is gevaarlijk vanwege de snelle elektrische fietsen die lastig zijn in te schatten, hierdoor wordt de bots-snelheid vergroot. De verhoging van het punt is wel een goed idee dit zal de snelheid eruit halen. Maar er is nog steeds ruimte te kort voor bestuurders van groot materieel.	oversteekbewegingen voor voetgangers en tot een hogere rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer. Voor de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers vinden wij dat niet wenselijk.
<b>Aanvullende maatregelen</b>		
7	30 km/h zone verlengen in de Frans Halsstraat tot aan Erve Frans Hals (of nog verder). Naast de komst van het Lofthuys zijn ook hier extra 14 woningen gekomen én dus extra in- en uitrijdend verkeer. Bovenop het kruispunt met de Jacob van Ruisdaelstraat (waar het zicht in de richting van Twello centrum niet goed is) zorgt dat voor extra verkeer. Ons advies is om de snelheid terug te brengen naar 30 km/h zodat het voor alle verkeersdeelnemers veiliger wordt.	Deze suggestie nemen wij mee in het nieuwe verkeersplan voor Twello. Meer informatie over het verkeersplan - en de wijze waarop u kunt bijdragen aan het verkeersplan - vindt u op <a href="#">verkeersplan Twello</a> .
8	In eerste plaat is mij van mening dat het gebouw het Lofthys de grootste boosdoener is. Maar dat is geen ommekeer meer. Dan denk ik zelf aan een richting verkeer vanaf de kruising tot aan de Molendwarsstraat of eventueel nog verder.	De functie en inrichting van de Molenstraat is onderdeel van het nieuwe verkeersplan Twello. Meer informatie over het verkeersplan - en de wijze waarop u kunt bijdragen aan het verkeersplan - vindt u op <a href="#">verkeersplan Twello</a> .
9	Misschien is het een oplossing om van deze weg een rotonde te maken voor een betere doorstroming van het verkeer? Het staat namelijk regelmatig vol met auto's rond de ochtend / avond spits en zeker als de spoorbomen dicht zijn.	Uitgangspunt voor het ontwerp waren de huidige verhardings- en eigendomsgrenzen. Een rotonde past daar niet in. Daarnaast zorgt een rotonde met voorrangregeling voor wachtrijen op de spoorwegovergang; voor de spoorveiligheid is dat niet wenselijk.