

Nummer / aanduiding	Gebied	Vraag / Opmerking	Antwoord / Reactie – Verder uit te werken
p. 41 rapport Antea	Algemeen		- Verlichtingsplan maken voor de Banneweg met daarbij speciale aandacht voor het eenduidige ontwerp van (verlichting van) de oversteken. - Fasering/uitvoeringsplanning nader uitwerken. - Aansluiting van dit project op Banneweg fase 1 (dat als zodanig buiten de scope van dit project valt).
Raadsvoorstel	Algemeen (risico's)		- Bij de uitwerking van het schetsontwerp (in Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp) tussentijds een geactualiseerde raming opstellen. Ook de overige kosten per fase actualiseren.
Raadsvoorstel	Algemeen (kansen)		- Het terugbrengen van het wegprofiel van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 rijstrook heeft minder verharding (asfalt) tot gevolg en biedt kansen voor groen en waterinfiltratie. Deze kansen dienen in een volgende fase nader uitgewerkt te worden.
8*	Algemeen	Verbind de verkeerslichtinstallaties op het hele traject en de spoorwegovergang met elkaar, zodat deze goed op elkaar kunnen worden afgesteld. Hierdoor kunnen ze beter reageren op verkeersaanbod waardoor kruispunten en de overweg bij drukte ook goed leeg kunnen lopen. Zo kan ook voorkomen worden dat op rustige momenten het verkeer onnodig voor rood licht komt te staan.	Terechte opmerking. In het ontwerp zijn nu in het voorkeursalternatief twee verkeers-regelinstallaties voorzien, namelijk op het kruispunt met de Vroedschapstraat en op het kruispunt Banneweg/Stationsweg/Lange Brug (De Kom). Gezien de onderlinge afstand, het tussengelegen spoor en de zijweg Schelluinsestraat, zal het wel een uitdaging zijn om deze verkeerslichten te koppelen. Wel kijken we naar een zo goed mogelijke afstelling van de verkeerslichten. Deze uitwerking van de verkeersregelinstallaties vindt in een volgende uitwerkingsfase van het project plaats.
10	Algemeen	In het voorstel komen er minder rijstroken en daarmee meer ruimte op de Banneweg. Minder rijbaanruimte zorgt ervoor dat er voor minder verkeer plek is. Bij een goede doorstroming hoeft dat geen probleem te zijn. Maar wanneer de berekeningen van Antea niet kloppen, ontstaat er een dubbel probleem, namelijk nog langere files. Het bestuur stelt daarom ook voor om het plan in fasen uit te werken. Eerst de rotonde bij het Stadhuis.	Uit de studie blijkt dat de kruispunten De Kom en Tussen de Bruggen de oorzaak zijn van de filevorming op de Banneweg. Uit het onderzoek blijkt ook dat de capaciteit van de wegvakken niet het probleem is. Deze conclusie staat vast. Wel begrijpen we uw zorg en ook wij vinden een goede fasering van belang. Bij het kiezen van een logische fasering

		Bij goed functioneren kan dan de volgende stap met de rijbanen gerealiseerd worden. Een goede fasering van het gehele plan is dus van heel groot belang.	spelen vele factoren een rol. Op dit moment kunnen wij nog geen volledige afweging maken. Vanuit verkeerskundig oogpunt lijkt het inderdaad logisch om eerst de kruispunten De Kom en Tussen de Bruggen aan te pakken en pas daarna de rest van de Banneweg. Daar staat echter tegenover dat het project Banneweg is gestart vanwege de onderhoudssituatie van de Banneweg, die om actie vraagt. Daarnaast staan er ook andere projecten gepland die van invloed kunnen zijn op de verkeerssituatie in Gorinchem. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de verbreding van de A27 door Rijkswaterstaat en de onderhoudswerkzaamheden aan de Concordiabrug door de provincie Zuid-Holland. Het is dus nog niet zo eenvoudig om tot een passende fasering te komen. Hierbij spelen diverse belangen en dilemma's een rol. In de volgende fase(n) van het project zullen we de fasering nader beschouwen en afwegen.
PvdA	Algemeen	Bij hulpdienstenstrook attentiebord plaatsen met tekst 'bij hulpdiensten uitwijken naar rechts'	Suggestie meenemen bij verdere uitwerking
15	Stalkaarsen	Auto's stoppen vaak niet voor zebrapaden. Auto's moeten gedwongen worden hier langzamer te rijden, bijvoorbeeld door een rotonde met verplichte voorsorteerrichtingen, verhogingen, extra verlichting bij het zebrapad (die rood oplicht als voetgangers willen oversteken) en camera's.	Vanwege de hoeveelheid verkeer op dit kruispunt, is een rotonde hier niet nodig. Verlichting en zichtbaarheid van het zebrapad worden verder uitgewerkt in de volgende fase. Doordat in het voorkeursontwerp maar één rijstrook tegelijk overgestoken hoeft te worden, is het oversteken overzichtelijker en veiliger. Voor eventuele camera's moet het Openbaar Ministerie toestemming geven. Hiervoor moet er na de realisatie van het ontwerp sprake zijn van een verkeersonveilige situatie als gevolg van te hoge rijsnelheden. Dit betekent dat camera's bij het ontwerp niet meegenomen zullen worden.
p. 41 rapport Antea	Piazza		- Uitwerking voorterrein (parkeerterrein) Piazza als gevolg van de nieuwe aansluiting.

PvdA	Piazza	Kunstwerk niet doorbreken. Het gaat om kunstwerk 'Verschoven structuur' van Francois Morellet. Onderdeel van het Symposion (1974).	In overleg met de nabestaande van de kunstenaar (overleed in mei 2016) bezien wat er mogelijk is. Eventueel het gehele kunstwerk weghalen/verplaatsen.
27	Piazza-rotonde	Hoe komen fietsers vanaf de kant van het Piazza naar de overzijde van de Banneweg?	Deze verbinding wordt ingepast op het voorterrein van Piazza. Fietsers kunnen direct vanaf de voorzijde van het Piazza Center de rotonde oprijden en via de rotonde op een veilige wijze de Banneweg oversteken. Het betreffende parkeerterrein voor het Piazza Center wordt in de volgende fase nader uitgewerkt.
p. 41 rapport Antea	Vroedschapstraat		- Uitwerken instellingen verkeerslichten en hierbij onderzoeken of het mogelijk is om in de 'scholierenspits' fietsers op belangrijke richtingen vaker en langer groen te geven. - Nadere inpassing voetpad en tweerichtingsfietspad langs de Banneweg tussen Oude Hoven en het Lindelaantje in relatie de bestaande bomenrij. - Nader onderzoek naar mogelijkheden van gebruik Kasteleinstraat voor voetgangers en/of fietsers in verband met de bestaande bomenrij langs de Banneweg ter hoogte van de Kasteleinstraat.
31	Vroedschapstraat-algemeen	Sluipverkeer vanaf en over de Vlietlaan moet worden ontmoedigt. Bijvoorbeeld door eenrichtingsverkeer of enkel bestemmingsverkeer en fietsers toe te staan. Bewoners van de Vlietlaan zouden graag zien dat de Vlietlaan (en de achterliggende wijk) een éénrichtingscircuit wordt. Dit kan door het aanpassen van de kruising met de Banneweg (aansluiting in of uit weghalen) maar ook gewoon een deel van de weg één richting maken zou al een oplossing kunnen bieden. Is het mogelijk om dit als proef nu al te doen zodat we kunnen kijken of de eenvoudige oplossing al leidt tot minder sluipverkeer waardoor het aanpassen van de kruising niet nodig is?	Ten aanzien van de Vlietlaan heeft een afweging van de verschillende belangen plaatsgevonden. • Als gevolg van de verbeterde doorstroming op de Banneweg, zal het sluipverkeer over de Vlietlaan naar verwachting substantieel afnemen. • Voorrangssituatie wordt aangepast, om sluipverkeer verder te ontmoedigen. • De hulpdiensten hebben aangegeven dat op de Vlietlaan geen eenrichtingsverkeer kan worden ingesteld, omdat de route voor hen van groot belang is als alternatief voor de Banneweg. Vanwege bovengenoemde overwegingen wordt op de Vlietlaan geen éénrichtingsverkeer ingesteld. Wel wordt sluipverkeer verder ontmoedigd door de voorrangssituatie aan te passen.

33	Vroedschapstraat- algemeen	Hou rekening met de grote groepen scholieren die (gelijktijdig) van dit kruispunt gebruik maken.	Er wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van groepen scholieren die tegelijkertijd op dit punt de Banneweg oversteken. Er is onderzocht of een verkeersveilige rotonde (die voldoet aan de CROW richtlijnen) inpasbaar is. Dit blijkt niet mogelijk te zijn. Daarom wordt toch geadviseerd om op dit kruispunt de verkeerslichten te handhaven. Hierbij is wel ervoor gekozen om binnen het ontwerp de verkeersveiligheid voor de fietsers zoveel mogelijk te verbeteren. Fietsers krijgen nu eigen oversteken. In tegenstelling tot de huidige situatie zal de nieuwe regeling ook geen deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers bevatten. Bij de uitwerking van de regeling in de volgende fase (voorlopig ontwerp) zal nader worden onderzocht of in de 'scholierenspits' het mogelijk is om de fietsers op belangrijke richtingen vaker en meer groen te geven.
34	Vroedschapstraat- algemeen (kruispunt Oude Hoven/Vlietlaan	Omdat er veel sluipverkeer door de Vlietlaan komt en het verkeer vanaf de Oude Hoven geen zicht heeft op wat er uit de Vlietlaan komt, moet verkeer vanuit de Oude Hoven (dat voorrang heeft) geregeld 'op de rem'. Voorgesteld wordt de gehele Haarwijk alleen in te richten voor bestemmingsverkeer.	Het verkeer vanuit de Oude Hoven heeft momenteel geen voorrang op het verkeer vanuit de Vlietlaan. Om sluipverkeer te ontmoedigen en het kruispunt overzichtelijker te maken willen wij de voorrangsregeling wijzigen. Het verkeer vanuit de Vlietlaan zal dan voorrang moeten verlenen. Daarnaast wordt het sluipverkeer in de Vlietlaan naar verwachting minder, als gevolg van de verbeterde doorstroming op de Banneweg. Naar onze mening is dit voldoende en zijn er geen aanvullende maatregelen in de Haarwijk nodig.
37	Vroedschapstraat- algemeen	Langs de Banneweg aan zijde Vlietlaan ook een geluidswal toepassen of voorzien van struiken en bomen om geluidsoverlast van motoren en auto's tegen te gaan. Graag inpassen in het ontwerp.	In het kader van het project Banneweg zullen de akoestische effecten in beeld worden gebracht. In de fase van het schetsontwerp (huidige fase) gebeurt dit op een abstracter niveau. In de volgende fase(n) zullen we daar gedetailleerder naar kijken/op in gaan. Mocht blijken dat geluidmaatregelen getroffen moeten worden, dan zullen wij dat doen. De kans dat geluidmaatregelen nodig zijn, schatten wij op dit moment laag in omdat het aantal rijstroken afneemt.

38	Vroedschapstraat-VRI	Dit kruispunt is onprettig voor fietsers. Ze moeten veel wachten en mensen gaan schuin oversteken. Een VRI op de kruising Vlietlaan in combinatie met een fietspad aan één zijde wordt gezien als een probleem. Fietsers (scholieren) vanaf het stadhuis moeten dan twee lichten door als ze naar de Gildenwijk willen. De verwachting is dat ze dat niet doen en massaal over het doorsteek voetpad zullen gaan. Bij een rotonde is de kans hierop minder groot omdat je als fietser dan niet hoeft te wachten. Misschien goed om te kijken of een rotonde met fietspad aan één zijde hier wel mogelijk is ondanks dat dit ten koste zal gaan van het water en de brug.	Er is onderzocht of een verkeersveilige rotonde (die voldoet aan de CROW richtlijnen) inpasbaar is. Helaas blijkt dit niet mogelijk te zijn. Daarom worden de verkeerslichten op dit kruispunt gehandhaafd. Hierbij is wel ervoor gekozen om binnen het ontwerp de verkeersveiligheid voor de fietsers zoveel mogelijk te verbeteren. Fietsers krijgen in het nieuwe ontwerp eigen oversteken. In tegenstelling tot de huidige situatie zal de nieuwe regeling ook geen deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers bevatten. Bij de uitwerking van de regeling in de volgende fase (voorlopig ontwerp) zal nader worden onderzocht of in de 'scholierenspits' het mogelijk is om de fietsers op belangrijke richtingen vaker en meer groen te geven. Dit zal ook helpen om het wachten voor verkeerslichten, roodlichtnegatie en foutief oversteken te verminderen.
39	Vroedschapstraat-VRI	Verbeter de veiligheid voor fietsers door het rode fietspad door te trekken over de kruising.	Als fietspaden in de voorrang zijn dan worden ze rood uitgevoerd en anders niet. Dit helpt om duidelijk te maken wanneer fietsers wel of geen voorrang hebben. Dit betekent dat de fietsoversteken parallel aan de Banneweg in rood zullen worden uitgevoerd.

41	Vroedschapstraat- rotonde	Deze variant is vooral gewaardeerd voor/door fietsers.	Er is onderzocht of een verkeersveilige rotonde (die voldoet aan de CROW richtlijnen) inpasbaar is. Dit blijkt niet mogelijk te zijn. Daarom worden de verkeerslichten op dit kruispunt gehandhaafd. Hierbij is wel ervoor gekozen om binnen het ontwerp de verkeersveiligheid voor de fietsers zoveel mogelijk te verbeteren. Fietsers krijgen in het nieuwe ontwerp eigen oversteken. In tegenstelling tot de huidige situatie zal de nieuwe regeling ook geen deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers bevatten. Bij de uitwerking van de regeling in de volgende fase (voorlopig ontwerp) zal nader worden onderzocht of in de 'scholierenspits' het mogelijk is om de fietsers op belangrijke richtingen vaker en meer groen te geven. Dit zal ook helpen om het wachten voor verkeerslichten, roodlichtnegatie en foutief oversteken te verminderen.
42	Vroedschapstraat- rotonde	Gevaarlijk door schoolgaande kinderen uit alle richtingen / is een rotonde gevaarlijker dan een VRI?	Als een rotonde conform de richtlijnen wordt uitgevoerd is deze niet gevaarlijker dan een VRI. Voor het project is onderzocht of een verkeersveilige rotonde (die voldoet aan de CROW richtlijnen) inpasbaar is. Dit blijkt niet mogelijk te zijn. Daarom worden de verkeerslichten op dit kruispunt gehandhaafd. Hierbij is wel ervoor gekozen om binnen het ontwerp de verkeersveiligheid voor de fietsers zoveel mogelijk te verbeteren. Fietsers krijgen in het nieuwe ontwerp eigen oversteken. In tegenstelling tot de huidige situatie zal de nieuwe regeling ook geen deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers bevatten. Bij de uitwerking van de regeling in de volgende fase (voorlopig ontwerp) zal nader worden onderzocht of in de 'scholierenspits' het mogelijk is om de fietsers op belangrijke richtingen vaker en meer groen te geven. Dit zal ook helpen om het wachten voor verkeerslichten, roodlichtnegatie en foutief oversteken te verminderen.

44	Vroedschapstraat-rotonde	Een stroom aan scholieren legt de kruising stil.	Voor het project is onderzocht of een verkeersveilige rotonde (die voldoet aan de CROW richtlijnen) inpasbaar is. Dit blijkt niet mogelijk te zijn en daarom worden de verkeerslichten op dit kruispunt gehandhaafd. Een stroom scholieren zal daarmee de verkeersafwikkeling op het kruispunt niet stilleggen. In een volgende uitwerkingsfase wordt nog gekeken naar een verkeerslichtenregeling die mogelijk is voorzien van een 'scholierenspits'.
45	Vroedschapstraat (oversteek Banneweg ter plaatse van doorsteek naar Leidekkerstraat)	Er was op de bewonersavond sprake van het verwijderen van onderhavige verkeersdrempel uit het ontwerp. Ik ben juist een voorstander van het aanleggen van deze drempel. Veel scholieren (bijvoorbeeld van het gymnasium) steken hier over om van en naar het station te gaan.	Het eerder bedachte zebrapad en de verkeersdrempel bij de oversteek richting de Leidekkerstraat zijn na de participatie uit het schetsontwerp verwijderd. De zebra omdat automobilisten dan aan iedereen die van de zebra gebruik maakt, voorrang moeten verlenen. Deze oversteek ligt afhankelijk van de rijrichting te kort voor/na het VRI-geregelde kruispunt met de Vroedschapstraat. De oversteek ligt daardoor buiten het verwachtingspatroon van het autoverkeer, waardoor automobilisten een dergelijke oversteek niet altijd goed en op tijd waarnemen. De drempel is verwijderd omdat het voor hulpdiensten niet logisch en plezierig is om hier een verkeersdrempel te maken (denk bijvoorbeeld aan mensen die per ambulance van en naar het ziekenhuis vervoerd worden). Ook is het niet logisch om bij afwezigheid van een zebra wel een drempel te maken. Op basis van deze overwegingen is vooralsnog besloten om de oversteek niet officieel te faciliteren. Wel kunnen eventueel kanalisatiestrepen worden aangebracht om de oversteek enigszins te markeren. Het is verkeersveiliger als voetgangers zelf inschatten wanneer veilig overgestoken kan worden. Bij de verdere uitwerking in de volgende fase(n) zal de oversteek nogmaals worden gezien. Overigens is deze 'oversteek' alleen bedoeld voor voetgangers. Om zoveel mogelijk te voorkomen dat fietsers hier oversteken, wordt tussen de Oude Hoven en het Lindelaantje een stukje tweerichtingenfietspad aangebracht. Ook zullen de bestaande wisselhekjes op het voetpad tussen de Leidekkerstraat en het voetpad langs de Banneweg gehandhaafd blijven.

p. 41 rapport Antea	De Kom		- Uitwerken voorstel voor herinrichting Stadhuisplein. - Onderzoeken van de mogelijkheid om extra ruimte te maken voor voetgangers bij het voormalig kantoor van de ING. Bijvoorbeeld door het aanpassen van de fietsstructuur (enkel fietspad).
62	De Kom	Door de doornstruiken langs het fietspad op de Stationsweg, houden fietsers afstand tot de struiken. Kunnen deze struiken verwijderd worden?	In de vervolgfase van het project (uitwerking naar een voorlopig ontwerp) zal het 'type groenvoorziening' verder worden uitgewerkt. We zullen hierbij de tip (om geen doornstruiken te plaatsen/terug te plaatsen) meenemen, mits binnen het projectgebied. Ten aanzien van de bestaande situatie aan de Stationsweg hebben we de opmerking aan de collega's van groenbeheer doorgegeven.
63	De Kom	Langs de Stationsweg is het fietspad verhoogd aangelegd. Dit wordt als onveilig ervaren. Zou het fietspad (dat binnen de scope van het project valt) op hetzelfde niveau als de rijbaan (niet verhoogd) aangelegd kunnen worden?	Uit het onderzoek naar de verbetering van fietsroutes in Gorinchem kwam dit ook uit de participatie naar voren. Het fietspad dat binnen de scope van het project valt zal dan ook op hetzelfde niveau als de rijbaan (niet verhoogd) worden aangelegd. Dit advies wordt overgenomen.
p. 41 rapport Antea	Touwbaan		- Uitwerken van het openbaar gebied aan de voorzijde van de kantoren aan de Touwbaan. Daarbij aandacht voor het voetpad dat een belangrijke verbinding vormt tussen het station en de binnenstad en de toegankelijkheid van de aangrenzende, niet-openbare parkeerterreinen.
p. 41 rapport Antea	Tussen de Bruggen		- Overwegen om in eerste instantie de rotonde wel volledig te maken, maar de knip pas toe te voegen als dat noodzakelijk is. - Optimaliseren busparkeerplaats Kanselpoortweg in relatie tot de monumentale bomen. - Uitwerken plaats en instellingen dynamische bewegwijzering met betrekking tot openstaande bruggen.
74	Tussen de Bruggen	Omrijden naar stad is omslachtig.	In de volgende fase wordt nader overwogen de afsluiting van de rotonde in eerste instantie niet aan te brengen en als terugvaloptie te houden.

			Maar als er op rotonde Tussen de Bruggen een knelpunt ontstaat, is dit de enige mogelijke optie om de doorstroming te verbeteren.
75	Tussen de Bruggen	Deze oplossing neemt de overlast van de open bruggen niet weg.	Er is hier geen verandering ten opzichte van de huidige situatie. Wel willen we bij de nadere uitwerking van het ontwerp extra aandacht besteden aan communicatie naar de weggebruiker, om te voorkomen dat voertuigen onterecht gaan wachten voor een open brug, terwijl er dan een alternatieve route beschikbaar is.
78	Tussen de Bruggen	Geef aan wat de situatie is, als de brug dicht is. Hoe moet men dan rijden. Dit is belangrijk om te zorgen dat het verkeer blijft doorstromen. Duidelijke dynamische bewegwijzering (met handelingsperspectief) is nodig in verband met de openstaande bruggen.	De dynamische verwijzing is zeker belangrijk en zal in de volgende fase van het project verder worden uitgewerkt.
83	Tussen de Bruggen	Is de rotonde Tussen de Bruggen groot genoeg voor vrachtverkeer?	De stralen zijn getoetst en voldoen. Er wordt ook rekening gehouden met een zogenaamde rammelstrook, zodat grotere voertuigen makkelijker de rotonde kunnen nemen. Ook zullen de groene 'eilanden' (tussen fietspad en rijbaan) overrijdbaar worden gemaakt zodat hulpdiensten makkelijker kunnen passeren, maar ook bussen en vrachtwagens makkelijker de rotonde kunnen nemen.
84	Tussen de Bruggen	De andere rotondes zijn allemaal uitgevoerd met een fietspad direct naast de zebra. Deze rotonde is niet uniform met de andere rotondes. Want hier verschijnen plots middeneilanden tussen fiets- en voetpad. Deze zijn mogelijk ook te klein om fatsoenlijk te realiseren. Rijwielpadband toepassen kan voetpad netjes scheiden van fietspad en creëert daarbij waarschijnlijk hetzelfde gewenste effect.	Idealiter is er bij een voetgangersoversteek een middeneiland tussen het voetpad en het fietspad. Deze ruimte is alleen niet altijd beschikbaar. Wij zetten daarom in op een middeneiland, maar wij zijn het met u eens dat deze dan wel voldoende breed moet zijn. In de uitwerking van het ontwerp zullen wij hier aandacht aan besteden.
87	Tussen de Bruggen	Voorgesteld wordt om de 'knip' op de rotonde pas in te voeren, wanneer blijkt dat er daadwerkelijk file ontstaat voor rotonde 'tussen de bruggen'.	Het faseren van het project is onderdeel van de uitwerking in de volgende fase (van een schetsontwerp naar een voorlopig en definitief ontwerp). We zullen dit voorstel dan bij de afwegingen betrekken.

		Daarnaast zijn nog een aantal soortgelijke reacties ontvangen, die we voor de volledigheid ook hebben opgenomen: - Het voorstel van het bestuur is dan ook om NIET de knip te realiseren om de binnenstad in te kunnen rijden. Wanneer zich daar problemen gaan voordoen kunnen we altijd nog zien hoe die dan weer op te lossen. - Leg op de rotonde “tussen de bruggen” voorlopig niet de geplande barricade aan voor het rechtdoorgaande gemotoriseerde verkeer naar de stad. De door deze barricade noodzakelijke omrijbewegingen zijn onlogisch en geven extra hinder. Deze lossen een nog niet bestaand probleem op, i.c. de onvoldoende capaciteit van de kruising bij de Kom (voor het stadhuis). Mijn voorstel is deze optie in portefeuille te houden totdat blijkt dat ook hier een “normale” rotonde (zonder barricade dus) niet goed blijkt te functioneren in de praktijk. Dan kan het idee van deze barricade op de rotonde altijd nog gerealiseerd worden. - Leg op de rotonde “tussen de bruggen” niet de geplande barricade aan voor het recht doorgaand verkeer naar de stad. De door deze barricade noodzakelijke omleiding is niet logisch, geeft extra hinder, irritatie en levert dus extra onveiligheid op. Het lost een niet bestaand probleem op, als de brug open is rijden mensen toch al om, mensen blokkeren nooit de rotonde. En met de dosering vanaf het kruispunt bij het gemeentehuis zijn er momenten genoeg om het overige verkeer de kans te geven de rotonde op te rijden. Mocht in de toekomst blijken dat er toch sprake is van een probleem dan kan dit altijd nog worden gerealiseerd.	Nader overwogen zal worden om de afsluiting van de rotonde in eerste instantie niet aan te brengen en als terugvaloptie te houden. Maar als er op rotonde Tussen de Bruggen een knelpunt ontstaat, is dit de enige mogelijke optie om de doorstroming te verbeteren.
--	--	--	--

PvdA	Tussen de Bruggen	Vraagt aandacht voor oversteek fietsers vanaf Hoge Brug linksaf naar Wolpherensedijk. Deze oversteek ontbreekt nu, waardoor fietsers twee keer de Wolpherensedijk moeten oversteken om vanaf de Hoge Brug linksaf naar de Wolpherensedijk te kunnen gaan	Alhoewel er momenteel geen veilige mogelijkheid wordt gezien om dit op te lossen door middel van bijvoorbeeld een stukje tweerichtingsfietspad, kan er in de volgende fase nog even naar worden gekeken.
90	Milieu	Worden milieuaspecten bij het plan betrokken? Is er gedacht aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit in deze regio? Het zou helpen als er meer laadpalen zouden komen. Komen er maatregelen om het verkeerslawaaï te beperken? Denk dus weer aan meer elektrische auto's, maar ook aan ander asfalt en geluiddempende struiken langs de weg.	Er is zeker aandacht voor milieuaspecten. Het project bevindt zich nu in de fase waarin gekomen wordt tot een eerste schetsontwerp. In deze fase wordt al een eerste quick scan op milieuaspecten uitgevoerd, onder andere voor lucht en geluid. In de volgende fase(n) komt hier een nadere uitwerking op. In die fase(n) wordt bekeken of er eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn. Ten aanzien van laadpalen, heeft de gemeente beleidsregels vastgesteld. Via de Laadpaal Nodig - Direct online een laadpaal aanvragen in uw gemeente kunnen bewoners met een elektrische auto een aanvraag doen voor een laadpaal (mits er in de buurt geen beschikbare laadpaal is, die nog niet 'vol' is). Elektrische auto's hebben op 50 km/uur wegen helaas maar een beperkt effect op geluid, omdat bandengeluid de dominante geluidbron is. Als er uit het milieuonderzoek blijkt dat er maatregelen nodig zijn, zal per locatie bekeken worden wat de beste maatregel is. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan geluidsarmer asfalt, geluidschermen of gevelmaatregelen aan woningen.

8*: De nummers in deze kolom verwijzen naar de nummers in het overzicht van de participatieopbrengst, zoals opgenomen in bijlage 4 bij het rapport van Antea.

Stakeholder	Vraag/Opmerking	Antwoord/Reactie
Afgevaardigden Johanneskerk	Geattendeerd wordt op de aanwezigheid van een kunstwerk (de appel).	Bij het ontwerp zal rekening worden gehouden met het kunstwerk.
Eigenaar Kleine Landtong	De tip wordt gegeven om VRI's met zicht op groen licht (door eerst oranje licht of terugtellen) toe te passen, zoals dit in het buitenland gebeurt. In Nederland kan worden gewerkt met zogenaamde wachttijdvoorspellers. Dit versneld het in beweging krijgen van stilstaand verkeer.	In een volgende fase worden de scenario's voor de verkeerslichten verder uitgewerkt. In die fase zullen we ook eventuele wachttijdvoorspellers afwegen.
	De eigenaar is er groot voorstander van om de bestaande bomen op de Kleine Landtong te behouden. Deze zijn overwegend groot en monumentwaardig. Hij pleit ervoor om te bekijken of het wandelpad eventueel om de bomen heen kan worden gelegd. Hierdoor komt het wandelpad nog wat verder op zijn eigendom te liggen, maar dat is wat hem betreft bespreekbaar.	De gemeente wil ook graag waar mogelijk bomen behouden. Bij een nadere uitwerking van het ontwerp richting VO gaan we graag in gesprek om de mogelijkheden verder te bespreken en het ontwerp hierop aan te passen.
Eigenaar Piazza Center	De eigenaar geeft aan ook een duurzaamheids- en kwaliteitsdoelstelling te hebben voor Piazza. Bij herinrichting van het voorterrein zijn er kansen. Bijvoorbeeld voor de fietser en vergroenen.	Ook de gemeente vindt duurzaamheid en vergroening belangrijk. In de fase naar een VO zal ook de omgeving bij Piazza verder worden uitgewerkt. Graag blijven we hierover samen in gesprek.
Winkeliersvereniging Piazza	Winkeliersvereniging Piazza ziet graag een extra rechtsaffer voor uitgaand verkeer vanaf het parkeerterrein. Autoverkeer dat rechtsaf slaat hoeft dan minder vaak te wachten voor een automobilist die de Banneweg moet oversteken om linksaf te slaan. Bij Piazza komt meer verkeer dan bij het ziekenhuis.	Het ontwerp is getoetst op basis van een dynamische simulatie. Uit de simulatie blijkt niet dat een rechtsaffer nodig is. In het ontwerp wordt dan ook geen rechtsaffer opgenomen. Wel wordt een ruimte gereserveerd om eventueel in de toekomst een rechtsaffer mogelijk te maken (wanneer dit alsnog nodig blijkt).
	De winkeliersvereniging pleit verder voor een linksaffer naar de Wijnkoperstraat. Hierbij wordt gewezen op de spijtijden bij het winkelcentrum (zaterdag en voor feestdagen), waarbij er sprake	Het ontwerp is getoetst op basis van een dynamische simulatie. Uit de simulatie blijkt niet dat een linksaffer hier nodig is. In het ontwerp wordt deze linksaffer dan ook niet opgenomen.

	is van golven bezoekers die naar binnen en naar buiten gaan.	Wel wordt een ruimte gereserveerd om eventueel in de toekomst een korte linksaffer mogelijk te maken (wanneer dit alsnog nodig blijkt). Een linksaffer heeft wel de consequentie dat de fietsoversteek daar mogelijk zal verdwijnen.
Eigenaar meerdere panden Touwbaan	De eigenaar ziet kansen in de mogelijke oplossing met een VRI ter plaatse van de huidige rotonde De Kom. Hij zou graag zien dat alle auto's naar de achter de kantoorpanden gelegen parkeerterreinen direct door middel van één slagboom (in plaats van de huidige 3) naar achteren worden geleid, naar één gezamenlijk parkeerterrein (in plaats van de huidige 3 parkeerterreinen). Dit biedt mogelijkheden om een kwaliteitsslag met elkaar te maken zowel voor als achter de kantoorpanden. Vóór de kantoorpanden aan de Touwbaan ziet hij de pareerplaatsen dan liever verdwijnen ten gunste van voetgangers, fietsers en groen. Op het achterterrein ziet hij graag een groen, kwalitatief goed ingericht gezamenlijk (parkeer)terrein.	In de volgende fase wordt het ontwerp uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp (VO). Dan zal ook het gebied voor de kantoorpanden verder worden uitgewerkt. Graag gaan we samen in overleg in de vervolgfase over een nadere uitwerking.
	Er is relatief veel parkeerruimte voor een dergelijke stationsomgeving. Niet elke parkeerplek is heilig.	In de vervolgfase wordt gekeken naar het parkeren voor de Touwbaan.
Hulpdiensten	De hulpdiensten zien ingeval van een VRI-oplossing bij De Kom graag dat dit een slimme VRI wordt. In Gorinchem is momenteel 1 slimme VRI aanwezig (op de Newtonweg). Belangrijk is dat er rekening wordt gehouden met het CAR systeem, zodat hulpdiensten prioriteit kunnen krijgen (indien nodig).	De verdere uitwerking van de verkeerslichten bij de Vroedschapstraat en De Kom vindt pas in de volgende fase van het project plaats. In die fase zal een afweging gemaakt worden wat voor type verkeerslichten er worden geplaatst. Wel willen we de verkeerslichten voor de hulpdiensten met CAR uitgerusten.
	Indien de toegang tot het parkeerterrein bij het Stadhuis wordt verlegd (vanwege een VRI-oplossing) wil de politie de huidige toegang tot het parkeerterrein graag behouden als noedingang	Dit wordt in het ontwerp meegenomen.

	(bv. uitgevoerd in grasbeton) zodat ze in geval van een calamiteit 2 aanrijroutes heeft.	
	De uitwijkstrook van 2 meter breed (waardoor automobilisten bij een calamiteit kunnen uitwijken ten gunste van de hulpdiensten) vinden de hulpdiensten wat smal. Echter met een rijbaan van 3,5 meter breed zou de totale breedte van 5,5 meter toch voldoende moeten zijn. Zelfs voor twee elkaar passerende vrachtauto's. Desalniettemin zien de hulpdiensten de strook graag nog wat breder (2,20 of 2,30 meter) en/of een – in geval van nood – overrijdbare middenberm. Tussen rijbaan en middenberm dient dan een lage overrijdbare band te komen.	De banden van de middenberm zullen zodanig worden aangelegd dat deze overrijdbaar zijn.
	De politie is niet blij met de 'geknepen' rotonde Tussen de Bruggen. De gemeente vraagt zich af of het overrijdbaar maken van de kleine strookjes groen (in grasbeton) een oplossing kan zijn. Volgens de ambulancedienst heeft dat niet veel meerwaarde, omdat je daarmee slechts 2 of 3 auto's extra kunt passeren en daarna sta je (weer) vast. Al met al dus geen verbetering (maar ook niet direct een verslechtering). De Hulpdiensten pleiten ervoor om zowel rondom rotonde Tussen de Bruggen als bij de nieuwe rotonde ter hoogte van de Hoge Brug overal met grasbeton te werken of iets overrijdbars te maken. Dan is er nog enige uitwijkmogelijkheid. Alle ruimte dient hiervoor gepakt te worden. Op de Wolpherensedijk dient geen verhoging tussen de twee rijbanen te worden aangebracht.	De kleine strookjes 'groen' bij rotonde Tussen de Bruggen en de nieuwe rotonde bij de Hoge Brug worden overrijdbaar gemaakt, zodat grote voertuigen makkelijker kunnen passeren. Dit advies wordt overgenomen. De markering op de Nieuwe Wolpherensedijk tussen de Hoge Brug en de Korte is overrijdbaar.
	Rotonde Tussen de Bruggen overrijdbaar maken voor hulpdiensten in geval van een calamiteit	Bij verdere uitwerking bezien of een oplossing kan worden bedacht waarmee rotonde Tussen de

		Bruggen alleen voor de hulpdiensten overrijdbaar is in geval van een calamiteit
	Indien de huidige toegang tot het parkeerterrein bij Piazza wordt verlegd (vanwege de rotonde- of een VRI-oplossing) wil de politie de huidige toegang (toekomstig fietspad) tot het parkeerterrein graag behouden als noodingang (bv. uitgevoerd in grasbeton), zodat ze in geval van een calamiteit 2 aanrijroutes heeft (fietspad moet dus zodanig gefundeerd worden dat deze voor nood- en hulpdiensten overrijdbaar is). Ook de overige hulpdiensten willen op die manier snel bij de entree van Piazza kunnen komen.	Dit advies wordt overgenomen. De hulpdiensten kunnen over het toekomstige fietspad rijden.
OV Busvervoer	Wel is men benieuwd naar de netto perronlengte. Deze dient door de gemeente te worden nagevraagd bij Antea. Het halteperron zou volgens Qbuzz minimaal 14 meter lang moeten zijn zonder ruimte voor in- en uitdraaien. Het liefst heeft men een zo lang mogelijk halteperron. Ook wil men de gehanteerde breedte van het halteperron weten.	Het halteperron is zelfs langer dan de minimale maat van 14 meter en voldoet aan de gestelde maatvoering.
	Vanuit de provincie komt de volgende vraag. Is het de wens van Arriva (vallend onder de concessie van de provincie Noord-Brabant) om ook met haar interlokale lijnen over de Banneweg te gaan rijden? De woordvoerder namens Qbuzz geeft aan dat men dat pas gaat doen als de situatie op de Banneweg betrouwbaar is. Dat kan men pas 1 jaar na oplevering van de herinrichting vaststellen. Als men uitgaat van 18 meter zit men altijd goed.	CHECK - is perronlengte 18 meter ?
	Qbuzz vraagt aandacht voor objecten vlakbij het wegvak bij rotondes. Dergelijke objecten (verkeersborden, lantaarnpalen, e.d.) dienen op voldoende afstand te staan in verband met het	Bij de uitwerking van het ontwerp naar een VO, wordt ook gekeken naar de benodigde verkeersborden/lantaarnpalen etc. In deze fase

	passeren van de bus en de spiegels aan de bus. Qbuzz zal de benodigde vrije ruimte mailen. Deze geldt in bochten en bij het wegrijden.	zal met dit aandachtspunt expliciet rekening gehouden worden.
	Qbuzz wil dat de rammelstrook op de rotonde voor Piazza (bruin) overrijdbaar wordt gemaakt.	De rammelstroken bij rotondes zijn altijd overrijdbaar voor grotere voertuigen. Dit is namelijk de functie van een rammelstrook.
	Volgens Qbuzz dient er een toets te worden uitgevoerd op autobussen van 13 en 15 meter lang op de rotonde. Dit zal worden nagevraagd bij Antea. Qbuzz wil dat de verkeersregeling bij de Vroedschapstraat met CAR wordt uitgevoerd.	Voor de rotonde zijn de voertuigen gesimuleerd. Uit de simulatie blijkt dat de boogstralen voldoen. Ten aanzien CAR de vraag van Qbuzz m.b.t. CAR, is afgesproken om hierover te zijner tijd nader overleg te voeren. Wel is in het gesprek aangegeven dat CAR tijdens de spitsperiodes waarschijnlijk niet haalbaar zal zijn, omdat dan de kans groot is dat er door de vele busaanvragen de doorstroming voor al het verkeer slechter wordt.
De Kom	Qbuzz geeft aan dat de opstelcapaciteit voor fietsers (bij de VRI oplossing voor De Kom) richting het noorden niet heel groot is.	De gemeente heeft dit knelpunt ook gezien. Daarom is de maximale opstelruimte (wat inpasbaar is) in het ontwerp doorgevoerd. Bij de uitwerking van de regelscenario's voor de verkeerslichten zal nagegaan moeten worden of deze richting ook vaker groen kan krijgen, zodat het aantal wachtende fietsers beperkt kan worden.
	Qbuzz merkt op dat de bus op de Stationsweg (komende uit de richting van het station) eerst wat naar rechts moet afbuigen om daarna linksaf te kunnen slaan (richting Lange Brug). Dit zigzaggen is volgens Qbuzz onnodig oncomfortabel. Vanuit de provincie wordt opgemerkt dat dit mogelijk een veiligheidsrisico geeft, namelijk dat lange voertuigen over de fietsstrook rijden. Qbuzz merkt op dat hiervoor mogelijk iets aan de belijning kan worden gedaan.	Het zigzaggen komt voort uit de positie van de bestaande trafo. In het SO is de overgang nog wat natuurlijker gemaakt en is het fietspad losgemaakt van de Stationsweg, door deze via de Touwbaan te leiden.

	Qbuzz vraagt wanneer de VRI in werking zal zijn. Qbuzz vraagt of voetgangers uit de voorrang gehaald kunnen worden ten gunste van de bus. Volgens Qbuzz dient regulier verkeer voorrang te krijgen.	In de volgende fase worden de regelscenario's voor de verkeerslichten verder uitgewerkt. De verwachting is dat deze verkeerslichten de gehele dag in werking zullen zijn (behalve wanneer er een storing is).
	Vanuit de provincie wordt aangegeven dat er situaties zijn in Nederland (Leiden) waarbij het verkeerslicht standaard op rood schiet (om verkeer af te remmen), maar met behulp van een snelle detectie zorgt dat verkeer niet heus hoeft te stoppen (verkeerslicht springt op groen tijdens afremmen, waardoor het verkeer niet écht tot stilstand hoeft te komen).	In de volgende fase worden de regelscenario's voor de verkeerslichten verder uitgewerkt.
	Qbuzz verzoekt de verkeersregeling doorkruisbaar te maken met CAR signalen.	In de volgende fase van het project worden de regelscenario's voor de verkeerslichten verder uitgewerkt. Het is echter de vraag of tijdens spitsen nog voorrang voor de bus mogelijk is. Dat zal dan nader onderzocht moeten worden. Wanneer dit de doorstroming echter te veel negatief beïnvloed kan dit in de spitsperiodes niet gerealiseerd worden.
<i>Tussen de Bruggen</i>	Qbuzz wijst op het belang van het geven van goede instructies aan verkeersdeelnemers via een goed werkend dynamisch verwijssysteem (en/of borden) op de Nieuwe Wolpherensedijk.	In de volgende fase van het project, wordt dit nader bekeken.
	Qbuzz vraagt of het mogelijk is om de bedieningstijden van de bruggen en sluizen verder te beperken?	De bruggen zijn van de Provincie Zuid-Holland. Het beleid van de Provincie is om scheepvaart zoveel mogelijk door te kunnen laten varen. Dit is de reden waarom als randvoorwaarde voor het project is gehanteerd, dat het verkeer bij een brugopening (van de Korte en hoge Brug) altijd moet kunnen doorstromen.

	Qbuzz vraagt aandacht voor de rotondes en de lompe draaicirkels van o.a. bussen (die ruimer zijn dan de normen in de CROW) inclusief de daarnaast gelegen stroken. Vanuit Qbuzz is dit een eis. Zie verder de eerder gemaakte opmerkingen ten aanzien van de rotonde voor Piazza in verband met de doorgang voor de bus. Wellicht kan het middeneiland op de rotonde (bruin deel) overrijdbaar gemaakt worden.	De aandachtspunten worden in het ontwerp meegenomen.
Fietsersbond	Verzocht wordt om bij herinrichting van het voorterrein van Piazza ook rekening te houden met fietsers vanaf de rotonde Piazza naar de Wijnkoperstraat (om daar de fiets te stallen).	Aannemelijk is dat door de rotonde (niet meer wachten voor verkeerslichten) in de toekomst fietsers meer gebruik gaan maken van de toegang voor Piazza. Mogelijk gaat ook de fietsenstalling aan de voorzijde meer gebruikt worden. De uitwerking van het voorterrein van Piazza zal pas in de volgende fase van het project plaatsvinden.
	De verbrede/ nieuwe fietsstroken op de bruggen worden gewaardeerd. Gevraagd wordt of het mogelijk is om de open ruimte tussen het voetpad en het wegdek van de Lange Brug dicht te maken. Nu is het mogelijk om hier met een trapper onder te blijven hangen.	Hier zal in de vervolgfase naar worden gekeken.