

Betreeft: Opbrengst 1e mobiliteitstafel
Project: Bereikbaarheidsaanpak Oosterhout - Breda

Verslag

Aan: Genodigden mobiliteitstafel
Van: Bart Heijnen en Bas Scholten

Notitienummer:
Datum: 4 maart 2020

Inleiding

Op 17 februari jl. heeft in het kader van de bereikbaarheidsaanpak Oosterhout – Breda de eerste van drie mobiliteitstafels plaatsgevonden. Het Oosterhouts museum heet ons van harte welkom, waarna Bart Heijnen van APPM een plenaire introductie geeft over de studie. Daarna gaan de aanwezigen in vier mobiliteitstafels uiteen om gezamenlijk de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen te bespreken. De opbrengst van de tafels (over welke aspecten is men het eens en waarover liepen de meningen uiteen) is daarna per tafel aan de gehele groep teruggekoppeld.

Plenaire introductie

Bart Heijnen presenteert o.a. de aanpak en planning van de studie. Ook neemt hij de aanwezigen mee in trends, ontwikkelingen en de problematiek van de regionale bereikbaarheid.

Naar aanleiding van de presentatie zijn er een aantal vragen / opmerkingen:

- het onderscheid dat is gemaakt in bovenregionale, regionale en lokale opgaven is niet voor iedereen herkenbaar / wordt niet door iedereen gedeeld.
- waarom is gekozen voor deze focus? Het lijkt als of de nadruk ligt op een betere doorstroming van het verkeer vanuit Teteringen?
=> er is sprake van intensief verkeer tussen Breda en Oosterhout, zowel via de A27 als via de Oosterhoutseweg – Bredaseweg. Het beleid van beide gemeenten is om autoverkeer door Teteringen zoveel mogelijk te ontmoedigen; dus het probleem zit hem niet zozeer in de doorstroming van het autoverkeer door Teteringen, maar wel in de hinder die het openbaar vervoer tussen Breda en Oosterhout daarvan ondervindt. Daarnaast leidt de verkeersstroom die via de Bredaseweg Oosterhout in komt tot lokale doorstromingsknelpunten.
- er loopt al een proces om te komen tot een uitvoeringsagenda van de mobiliteitstafel; waarom dan nog een aparte mobiliteitstafel?
=> de gemeenteraad heeft via een amendement besloten dat voor deze opgave een afwijkend proces moet worden gevolgd. De bedoeling is wel dat de resultaten van de mobiliteitstafel landen in de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie zodat potentiële maatregelen die uit de mobiliteitstafel voortvloeien, kunnen worden afgewogen tegen de potentiële maatregelen die vanuit de andere opgaven van de mobiliteitsvisie volgen.

- er zijn enkele kritische geluiden over het beleid van de gemeente Oosterhout. Het beeld is dat ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit te veel los van elkaar worden gezien.
- een enkeling plaats kanttekeningen t.a.v. het gebruik van mobiele data als bron voor analyses.

Mobiliteitstafels

Aan vier mobiliteitstafels wordt gediscussieerd over de problematiek (herkent u zich in de geschetste problematiek?) en mogelijke oplossingsrichtingen (welke oplossingsrichtingen acht u kansrijk?). Iedere tafel wordt door twee mensen begeleid (medewerkers van de gemeenten Oosterhout, Breda en/ of APPM). Om de discussie te ondersteunen zijn kaarten (problematiek en ontwikkelingen) aanwezig en worden reactieformulieren uitgedeeld, waarop de aanwezigen hun reactie kunnen schrijven.

Problematiek: de aanwezigen aan de mobiliteitstafels kunnen zich overwegend vinden in de geschetste problematiek. Wel wordt er aan de tafels nog wel gediscussieerd of de problematiek lokaal, regionaal of bovenregionaal van aard is. Verder wordt vooral de geschetste problematiek besproken, aangescherpt en verduidelijkt. De problematiek van de doorstroming van het autoverkeer in en nabij Oosterhout wordt het meest besproken. Mede afhankelijk ook van waar de mensen wonen en welke bestemming ze hebben wordt de problematiek anders ervaren.

Over een aantal onderdelen was veel overeenstemming:

- doorgaand verkeer (geen herkomst of bestemming in Oosterhout) via lokale wegen moet zoveel mogelijk worden geweerd;
- de route via de A27 is nu een onvoldoende betrouwbaar alternatief. Betreft zowel de capaciteit en doorstroming op de A27, als de aansluitingen Oosterhout Zuid en Breda Noord;
- huidige verkeersdruk in Teteringen vormt een belemmering voor het openbaar vervoer en fietsverkeer tussen Breda en Oosterhout via Teteringen;

Over andere onderdelen liepen de meningen meer uiteen:

- de verkeersstroom via de Warandelaan; dit werd niet zozeer als knelpunt ervaren (in ieder geen regionaal knelpunt);
- kruispunt Trommelen. Daarbij was vooral discussie over de mate waarin dit een probleem is / de doorstroming dermate slecht is dat eventuele grootschalige aanpassingen in het wegennet overwogen zouden moeten worden;
- de Lage Molenpolderweg: zowel de vraag of hier sprake is van een knelpunt als in relatie tot potentiële oplossingsrichtingen.

Oplossingsrichtingen: over de oplossingsrichtingen lopen de meningen meer uiteen. Veel mogelijke oplossingsrichtingen worden geopperd, waarbij de meeste oplossingsrichtingen van infrastructurele aard zijn. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen wordt duidelijk dat de knelpunten op de verkeersstructuur in Oosterhout invloed op elkaar hebben. Een verandering van de verkeersstructuur op één plek heeft gevolgen voor een andere plek. Hoewel veel aanwezigen wel

mogelijkheden zien om het gebruik van de fiets op het openbaar vervoer tussen Breda en Oosterhout te bevorderen, lopen de meningen sterk uiteen of dit afdoende is.

De oplossingsrichtingen die zijn ingebracht door de aanwezigen (zowel tijdens de gespreken als via de reactieformulieren) zijn geclusterd en samengevat als bijlage bij dit verslag. Opgemerkt wordt daarbij dat uitsluitend de suggesties zijn opgenomen die de opgaven aan de zuidwestzijde betreffen (er zijn ook suggesties gedaan voor maatregelen op hele andere locaties).

Plenaire afsluiting

De vier tafels presenteren in het kort waarover gesproken is en over welke aspecten iedereen het eens was en waarover de meningen uiteen liepen.

Naar aanleiding van wordt gevraagd:

- om de onderlinge afhankelijkheid van oplossingsrichtingen goed in beeld te brengen. Bijvoorbeeld een lokale maatregel die ook helpt voor de regionale problematiek, en andersom. Maar ook wat zijn de (on)gewenste effecten van een maatregel. Dit maakt onderdeel uit van de studie.
- welke maatregelen Breda overweegt voor de Noordelijke Rondweg en of er vanuit de (in ontwikkeling zijnde) mobiliteitsvisie Breda anderszins nog maatregelen te verwachten zijn die van invloed kunnen zijn op de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen. Dit wordt meegenomen in de afstemming met de gemeente Breda.

Bart Heijnen sluit daarna de avond af met de mededeling dat de volgende mobiliteitstafel naar verwachting in april is. Dit is mede afhankelijk van de benodigde onderzoeken. Na afstemming met de gemeente Oosterhout en Breda worden dezelfde genodigden wederom uitgenodigd voor de tweede mobiliteitstafel. Er wordt een verslag van de avond gemaakt. Presentatie en verslag zullen naar de genodigden (aan- en afwezigen) worden toegestuurd.

Bijlagen:

1. Presentatie 1^e mobiliteitstafel
2. Overzicht oplossingsrichtingen