

## Reactie op vragen / opmerkingen ingebracht tijdens de 3<sup>de</sup> mobiliteitstafel

<b>Algemene vragen / opmerkingen</b>	
1	Het advies is deels gebaseerd op data (google) die daarvoor niet geschikt is.
	<i>Uitsluitend de probleemanalyse is deels gebaseerd op data van google en floating car data. Voor het bepalen van de effecten van oplossingsrichtingen is gebruik gemaakt van factsheets van het ministerie en het verkeersmodel BBMA West Brabant. Dit model vormt een verfijning van het verkeersmodel dat door het rijk en de provincie wordt gebruikt en is gebaseerd op verkeerstellingen op rijks-, provinciale wegen en gemeentelijke wegen.</i>
<b>Oplossingsrichtingen</b>	
2	7. Circulatiemaatregelen kruispunt Trommelen De capaciteit van kruispunt Trommelen zou kunnen worden vergroot door linksafslaan bewegingen op het kruispunt te verbieden. Daarbij zou zowel kunnen worden gekeken naar de afslagbeweging van de Bredaseweg naar de Wilhelminalaan, als de afslagbeweging van de Wilhelminalaan naar de Van Liedekerkestraat.
	<i>Afslagbeweging Bredaseweg naar Wilhelminalaan Een dergelijke aanpassing van kruispunt Trommelen zou leiden tot een forse toename van linksafslaand verkeer op de Van Liedekerkestraat en/of Statendamweg. Vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en -veiligheid is dat ongewenst. Deze aanpassing aan kruispunt Trommelen zou wel kunnen worden overwogen in combinatie met oplossingsrichting 13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove] omdat dan voor een deel van het verkeer al een alternatieve route wordt geboden. Echter ook dan is bij deze oplossingsrichting, zoals ook al benoemd is in factsheet 7.3, extra onderzoek nodig naar (de benodigde aanpassingen van) de aansluiting van de Kanaalstraat op de Statendamweg en het kruispunt Statendamweg – Strijenstraat – Van Liedekerkestraat.</i>
	<b>Deze suggestie is toegevoegd aan het advies (zie paragraaf 5.2).</b>
	<i>Afslagbeweging Wilhelminalaan naar Van Liedekerkestraat Deze optie is benoemd in de factsheet voor oplossingsrichting 7.3. Een dergelijke aanpassing van kruispunt Trommelen zou kunnen worden overwogen in combinatie met oplossingsrichtingen die voorzien in alternatieve routes. Zoals al benoemd in factsheet 7.3 vormt het voornaamste aandachtspunt daarbij (de benodigde aanpassingen van) de aansluiting van de Kanaalstraat op de Statendamweg en het kruispunt Statendamweg – Strijenstraat – Van Liedekerkestraat. Daarnaast zijn mogelijk ook aanpassingen nodig aan het kruispunt Wilhelminalaan – Wilhelminakanaal Oost.</i>
	<b>Deze suggestie is toegevoegd aan het advies (zie paragraaf 5.2).</b>
3	7. Circulatiemaatregelen kruispunt Trommelen Bij oplossingsrichting 7.1 wordt niet vermeld dat de raad besloten heeft dat de Gasstraat met de Bouwlingstraat zou moeten worden verbonden. Daardoor zou verkeer ook via de Bouwlingstraat af kunnen rijden (i.p.v. via de Gasstraat).
	<i>In 2018 heeft de raad via een motie gevraagd om in het kader van de herontwikkeling van het Arendsplein mogelijkheden tot verbetering van de verkeersafwikkeling te bekijken. Daarbij is o.a. als suggestie gedaan om de Gasstraat via de Bouwlingstraat met de Ridderstraat te verbinden. Naar aanleiding van de betreffende motie is door XTNT een</i>

	<p>verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn in april 2020 aan de raad aangeboden bij de vaststelling van de stedenbouwkundige visie op het Arendsplein. De motie is daarmee afgedaan.</p> <p>Een verbinding Gasstraat – Bouwlingstraat is wel benoemd in de factsheet voor oplossingsrichting 7.2. Het risico is dat een dergelijke verbinding juist leidt tot een toename van het verkeer via de Gasstraat. Zie de verwachte (neven)effecten.</p>
4	<p>13. Verbindingsweg tussen Bredaseweg en Lage Molenpolderweg</p> <p>Is oplossingsrichting 13 nog uitvoerbaar gezien het besluit tot woningbouw op het voormalige Lievenshove terrein?</p>
	<p>Over de invulling van het terrein van het voormalige Lievenshove moet nog een besluit worden genomen. Voor een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg zou maar een deel van het terrein benodigd zijn; het resterende deel van het terrein kan dan worden herontwikkeld, waarbij woningbouw een mogelijke functie is.</p>
5	<p>13. Verbindingsweg tussen Bredaseweg en Lage Molenpolderweg</p> <p>Bij bijlage waar naar verwezen wordt waarin de voorgeschiedenis van de LMP-weg wordt geschetst, is onvolledig. In juridische procedures die later (in 2010) hebben plaatsgevonden (over het bestemmingsplan voor De Contreie) is door de Raad van State uitgesproken dat van de zijde van de gemeente geen rechtens te honoreren toezeggingen zijn gedaan dat de Lage Molenpolderweg een wijkontsluitingsweg zou blijven en is bevestigd dat deze onderdeel is van het stedelijk wegennet.</p>
	<p>Naar de betreffende bijlage die bij het mobiliteitsplan 2007 – 2015 zat, is alleen verwezen omdat de Lage Molenpolderweg een voorgeschiedenis heeft.</p> <p>In het mobiliteitsplan 2007 – 2015 wordt uitsluitend nog onderscheid gemaakt in verkeers- en verblijfsgebieden. De Lage Molenpolderweg is daarbij geclassificeerd als verkeersgebied, inhoudende dat deze weg onderdeel vormt van het stedelijke wegennet en een bredere functie heeft dan alleen het ontsluiten van de wijk Vrachelen. Ook in de huidige mobiliteitsvisie (Oosterhout Vooruit) is de Lage Molenpolderweg aangewezen als verkeersgebied.</p> <p>In de juridische procedure waar naar verwezen wordt, is door de gemeente betoogt dat de Lage Molenpolderweg verkeersgebied is en deel uitmaakt van het stedelijk wegennet en een bredere functie heeft als uitsluitend het ontsluiten van Vrachelen. De Raad van State heeft daarbij geoordeeld dat door de belangenvereniging LMP-weg niet aannemelijk is gemaakt dat "zijdens de raad rechtens te honoreren toezeggingen zijn gedaan over het karakter van de weg als wijkontsluitingsweg" en heeft tevens uitgesproken dat "de raad op grond van gewijzigde inzichten en na afweging van alle betrokken belangen een weg een andere functie binnen het gemeentelijke wegennet kan toekennen", zoals feitelijk gebeurd is met de vaststelling van het mobiliteitsplan 2007 – 2015.</p> <p><b>Er is een passage toegevoegd aan paragraaf 4.2. van het advies.</b></p>
6	<p>15. Westelijke rondweg</p> <p>Waarom is voor de rondweg uitgegaan van een snelheid van 80 km/uur?</p>
	<p>Dit is enerzijds omdat de rondweg grotendeels buiten de bebouwde kom ligt. Anderzijds om de rondweg zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor verkeer. Routes via het bestaande stedelijke wegennet zijn overwegend korter, vandaar dat een hogere maximumsnelheid verkeer zou kunnen stimuleren om van de rondweg gebruik te maken.</p> <p>Een lagere maximumsnelheid op de rondweg zou het ruimtebeslag en een deel van de negatieve neveneffecten enigszins beperken. Echter aannemelijk is dat bij een lagere</p>

	<i>maximumsnelheid op de rondweg ook een beperktere verschuiving van verkeersstromen zal optreden en dat de rondweg daardoor minder wordt gebruikt.</i>
7	<p>15. Westelijke rondweg</p> <p>De factsheets voor de westelijke rondweg geven een te positief beeld. Een deel van de kostenposten is buiten beschouwing gelaten. Als alle kosten in beschouwing worden genomen, kost een rondweg waarschijnlijk meer dan 40 mln. Ook de uitvoeringstermijn is erg optimistisch ingeschat. Dergelijke grote projecten kosten tegenwoordig veel meer tijd dan 10 jaar, ook gezien te verwachten bezwaren.</p> <p><i>De kostenindicatie die is opgenomen in de factsheets voor de rondweg betreft uitsluitend een globale inschatting van de aanlegkosten, gebaseerd op ramingen die in het verleden zijn gemaakt en kengetallen. Er is nog geen rekening gehouden met de benodigde grondaankopen. Daarnaast is de indicatie ook exclusief voorbereidingskosten en onvoorzien kosten. Rekening houdend met de percentages die daarvoor gebruikelijk zijn in deze fase van de planvorming, is het niet onaannemelijk dat als alle kosten in beschouwing worden genomen de raming uit komt op een bedrag orde grootte 40 mln. Om een nauwkeurigere uitspraak te kunnen doen over de te verwachten kosten van een westelijke rondweg zou deze oplossingsrichting verder moeten worden uitgewerkt en zou op basis daarvan een SSK raming moeten worden gemaakt. Echter gezien het beperkte probleemoplossend vermogen en het beperkte draagvlak bij de deelnemers aan de mobiliteitstafel voor deze oplossingsrichting is dat niet gedaan. Met betrekking tot de uitvoeringstermijn wordt opgemerkt dat in de factsheets is aangegeven dat een realisatietermijn van orde grootte 10 tot 15 jaar aannemelijk is.</i></p> <p><b>Er is een passage toegevoegd aan paragraaf 5.4 van het advies.</b></p>
	<b>(ontbrekende) Oplossingsrichtingen</b>
8	<p>Waarom worden in het advies geen uitspraken worden gedaan over de Bovensteweg (sluipverkeer) en de fietsbrug Zwaaiikom? Voor wat betreft de fietsbrug Zwaaiikom wordt als suggestie gedaan dat die als schakel in een snelfietsroutes Breda – Oosterhout – Made zou kunnen fungeren.</p> <p><i>Fietsbrug Zwaaiikom</i></p> <p><i>Aangezien de focus ligt op de autobereikbaarheid is een fietsbrug via de Zwaaiikom niet als oplossingsrichting benoemd en is hiervoor ook geen factsheet uitgewerkt. Echter vanuit andere prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie is een fietsbrug wel als mogelijke maatregel in beeld.</i></p> <p><i>De afweging of en op welke termijn deze fietsbrug zou moeten worden gerealiseerd, wordt gemaakt in het kader van de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie.</i></p> <p><i>Dat de fietsbrug Zwaaiikom als schakel zou kunnen gaan fungeren in een toekomstige snelfietsroute tussen Breda en Made via Oosterhout, ligt niet voor de hand. De meest directe verbinding tussen Breda en Made is via de N285, vandaar dat de gemeente Drimmelen in haar concept omgevingsvisie heeft opgenomen dat ze zich wil inspannen voor een snelfietsroute langs de N285.</i></p> <p><b>In het advies is een passage over de fietsbrug toegevoegd (zie paragraaf 5.5).</b></p>

	<p><i>Bovensteweg</i></p> <p><i>De focus van deze studie ligt op de zuidwestzijde van Oosterhout en het autoverkeer tussen Breda en Oosterhout. Het sluijverkeer via de Bovensteweg heeft daar geen relatie mee. Dat betreft overwegend autoverkeer tussen de A27 en de A59 dat knooppunt Hooipolder vermijdt. Vandaar dat hiervoor geen oplossingsrichtingen zijn benoemd.</i></p> <p><i>Sluijverkeer via de Bovensteweg is vooral een gevolg van de slechte doorstroming bij knooppunt Hooipolder. Een gedeeltelijke reconstructie van het knooppunt is reeds voorzien als onderdeel van de capaciteitsuitbreiding van de A27 Houten – Hooipolder. Gemeente Breda en Oosterhout hebben beide in hun mobiliteitsvisies uitgesproken dat het knooppunt op termijn volledig dient te worden gereconstrueerd vanwege de regionale bereikbaarheid en het sluijverkeer op het onderliggend wegennet.</i></p>
9	<p><i>Een oplossingsrichting die gemist wordt, is een betere verbinding met de N285. Als een nieuwe weg ten zuiden van het kanaal wordt aangelegd (waar nu het fietspad Markkanaal Zuid ligt) die wordt aangesloten op de Bergsebaan, verbetert dat de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen rond Ter Aalst. Als dan aanvullend ook nog een verbinding wordt gemaakt tussen de Bergsebaan en de Bredaseweg kan dat mogelijk ook de Bredaseweg en Vrachelen ontlasten.</i></p>
	<p><i>Deze oplossingsrichting is bekeken als onderdeel van een westelijke rondweg. Zie factsheet 16. In plaats van een volledig nieuwe weg langs het kanaal is er daarbij vanuit gegaan dat de bestaande verbinding tussen de N825 en de Bergsebaan (de Meerberg en Salesdreef) wordt opgevaardeerd. Reden daar hiervoor is gekozen, is dat aan de Meerberg / Salesdreef een aantal recreatieve voorzieningen liggen die zouden kunnen profiteren van een betere ontsluiting. Via het Markkanaal Zuid worden geen functies ontsloten, bovendien zijn aan het Markkanaal Zuid naar verwachting beduidend meer aanpassingen nodig (ook gezien het huidige profiel) dan aan de Meerberg / Salesdreef.</i></p> <p><i>Een dergelijke verbinding zou hoofdzakelijk verkeer tussen Oosterhout Zuid en de A59 en Teteringen en de A59 faciliteren. Deels betreft dit verkeer dat nu via de Bredaseweg en Vrachelen rijdt, waardoor die routes enigszins ontlast worden. Echter deels betreft het ook verkeer dat nu via de A27 en de noordelijke rondweg rijdt.</i></p>