



gemeente **Oosterhout**

Aan de gemeenteraad

Datum	Zaaknummer 286692	In behandeling bij R. van Haaf tel. 14 0162
--------------	-----------------------------	--

Onderwerp
Besluitvorming m.b.t. advies mobiliteitstafels

Geachte raad,

Bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit heeft u via een amendement besloten dat de bereikbaarheidsopgave aan de zuidwestzijde van de stad een regionale opgave betreft en dat hiervoor via een mobiliteitstafel, waarin zowel betrokken overheden (Breda en de provincie) als lokale wijk- en belangenorganisaties zitting hebben, oplossingen dienen te worden gezocht en uitgewerkt.

Via deze brief informeren wij u over de wijze waarop wij uitvoering hebben gegeven aan uw amendement, het besluit dat wij hebben genomen over het advies dat is uitgebracht naar aanleiding van de mobiliteitstafels (dat u aantreft als bijlage bij deze brief) en het vervolgtraject.

Opzet mobiliteitstafels

Om uitvoering te geven aan uw amendement zijn drie mobiliteitstafels georganiseerd. We hebben ons daarbij procesmatig en inhoudelijk laten ondersteunen door adviesbureau APPM. APPM heeft de bevindingen van de mobiliteitstafels vertaald naar een adviesrapport. Daarin worden (in hoofdstuk 5) aanbevelingen gedaan t.a.v. de verschillende oplossingen en oplossingsrichtingen die door de deelnemers aan de mobiliteitstafels zijn aangedragen en worden uitspraken gedaan ten aanzien van een aan de mobiliteitstafels gekoppeld dossier: het vrijliggend fietspad Bergsebaan.

De eerste mobiliteitstafel stond in het teken van het afbakenen van de problematiek en opgave. Met de deelnemers is toen vooral gesproken over de ontwikkelingen in het gebied en de problematiek van de (regionale) bereikbaarheid. Aansluitend zijn de deelnemers aan de mobiliteitstafel in de gelegenheid gesteld om mogelijke oplossingen aan te dragen. Dat heeft geleid tot ruim 20 oplossingsrichtingen.

Na de eerste mobiliteitstafel zijn de aangedragen oplossingsrichtingen door APPM, in samenwerking met een ambtelijke projectgroep (waarin ook de gemeente Breda was vertegenwoordigd) verder onderzocht. Per oplossingsrichting is daarbij gekeken naar de uitvoerbaarheid, het probleemoplossend vermogen, te verwachten (neven)effecten, samenhang met andere oplossingsrichtingen, de realisatietermijn, kosten en aandachtspunten. Op basis daarvan is voor iedere oplossingsrichting een concept factsheet opgesteld.

Tijdens de tweede mobiliteitstafel zijn de concept factsheets die zijn opgesteld voor de verschillende oplossingsrichtingen met de deelnemers besproken. Daarbij is eerst besproken of de informatie in de factsheets volledig en juist was. Vervolgens is verkend welke oplossingsrichting(en) door de deelnemers aan de mobiliteitstafel het meest kansrijk werden geacht en waarom.

De derde mobiliteitstafel is het concept advies van APPM besproken. Het concept advies was ruim van te voren naar de deelnemers gestuurd en diverse organisaties hebben vooraf door middel van een reactieformulier hun mening ten aanzien van het advies kenbaar gemaakt.

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen die gemaakt zijn tijdens en na de derde mobiliteitstafel (die zijn samengevat in bijlage 3.4) heeft APPM het conceptadvies nog op onderdelen aangepast.

Een overzicht van de partijen die hebben deelgenomen aan de drie mobiliteitstafels en de verslagen daarvan zijn opgenomen in bijlage 1, 2 en 3 van het adviesrapport. Daarnaast is in de vorm van reactiedocumenten ook aangegeven wat met de vragen en opmerkingen van de deelnemers is gedaan. Ook de reactieformulieren waarin de deelnemers hebben aangegeven wat hun mening was over het concept advies van APPM zijn als bijlage (3.3) in het adviesrapport opgenomen. Op pagina 4 wordt verder ingegaan op de mening van de deelnemers ten aanzien van het advies van APPM.

Aan de drie mobiliteitstafels hebben vooral lokale wijk- en belangenorganisaties deelgenomen. Parallel daaraan heeft er ook overleg plaatsgevonden met andere overheden (en het vervoerbedrijf Arriva). Naast de gemeente Breda, betrof dat de provincie en Rijkswaterstaat. De gemeente Breda is gedurende het hele proces nauw betrokken (zowel ambtelijk als bestuurlijk). Met de provincie, Rijkswaterstaat en Arriva is vooral gesproken over de voorgestelde oplossingsrichtingen. Deze partijen hebben input aangeleverd t.b.v. de factsheets en ook gereageerd op de concept factsheets. Ook het conceptadvies van APPM is met de gemeente Breda, de provincie en Rijkswaterstaat besproken; hun standpunten lichten we toe op pagina 4.

Advies mobiliteitstafels

APPM heeft de bevindingen van de mobiliteitstafels samengevat in een adviesrapport. Daarin worden (in hoofdstuk 5) aanbevelingen gedaan t.a.v. de verschillende oplossingen en oplossingsrichtingen die door de deelnemers aan de mobiliteitstafels zijn aangedragen.

APPM adviseert om in te zetten op een mix van maatregelen, waarbij de oplossing niet uitsluitend wordt gezocht in investeren in de auto infrastructuur. Ingezet zou moeten worden op:

- het stimuleren van gedragsverandering. Dit in de vorm van een werkgeversaanpak (oplossingsrichting 9) waarbij de focus zou moeten liggen op grote werkgevers in Breda en Oosterhout met veel werknemers over en weer;
- het verbeteren van de fietsvoorzieningen tussen Oosterhout en Breda (oplossingsrichting 1.1), met als ambitie een snelfietsroute (oplossingsrichting 1.2), waarbij een tracé via Teteringen het meest voor de hand ligt;
- circulatiemaatregelen aan kruispunt Trommelen, te beginnen met de invoering van éénrichtingsverkeer op het centrumdeel van de Bredaseweg (oplossingsrichting 7.1). Verdergaande ingrepen in de verkeerscirculatie op het kruispunt (oplossingsrichting 7.2 en 7.3) zijn ook denkbaar, maar vereisen eerst nader onderzoek omdat daarvoor waarschijnlijk ook elders maatregelen nodig zijn;
- een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en Lage Molenpolderweg (oplossingsrichting 13). Daarmee kan de Bredaseweg worden ontlast hetgeen een positief effect zal hebben op kruispunt Trommelen en het naastgelegen kruispunt van de Bredaseweg en de Ridderstraat. Een verbindingsweg versterkt ook de robuustheid van ons wegennet en biedt mogelijk ook kansen het openbaar vervoer tussen Vrachelen en Breda te verbeteren (oplossingsrichting 5.2).

Een aantal oplossingsrichtingen wordt door APPM afgeraden. Het betreft:

- een verplaatsing van de aansluiting Oosterhout Zuid naar de Burg. Materlaan (oplossingsrichting 14). Hiervoor was onvoldoende draagvlak bij de deelnemers aan de mobiliteitstafels (ook vanwege de impact op de natuur en de te verwachten verschuiving in verkeersstromen die zou optreden in Oosterheide). Verder zijn de kosten hiervan zeer hoog, terwijl deze oplossingsrichting op uitvoerbaarheid zeer laag scoort (vanwege mogelijke effecten op stikstof, de aantasting van het NatuurNetwerk Brabant en de afstand t.o.v. Kalix Berna);
- een westelijke rondweg (oplossingsrichting 15.1 en 15.2). Het probleemoplossend vermogen hiervan is beperkt en een rondweg wordt naar verwachting maar beperkt gebruikt door lokaal verkeer. Een rondweg heeft aanzienlijke negatieve effecten, zoals aantasting en verstoring van het NatuurNetwerk Brabant en een negatieve impact op de leefbaarheid van met name Den Hout en delen van de Contreie. Vanwege die negatieve effecten is er ook onvoldoende draagvlak bij de deelnemers aan de mobiliteitstafels. Ook is dit de oplossingsrichting die de hoogste kosten met zich meebrengt;
- het verbeteren van de verbinding met de N285 (oplossingsrichting 16). Dit heeft net als een westelijke rondweg een beperkt oplossend vermogen. Met deze oplossingsrichting zou vooral verkeer vanuit Teteringen (en Oosterhout Zuid) van/ naar de A59 worden gefaciliteerd.

In plaats van bovenstaande oplossingsrichtingen adviseert APPM om voor de lange termijn vooral de focus te leggen op de A27 corridor. Voor Oosterhout en Breda is het belangrijk dat een goede doorstroming op de A27 zuid tussen beide gemeenten gegarandeerd kan worden. Dat betreft zowel de snelweg zelf, als de aansluitingen daarop, waarbij vooral de aansluiting Oosterhout Zuid aandacht behoeft (ook gezien de diverse ruimtelijke ontwikkelingen in Oosterhout en Teteringen).

Onder de noemer "wat verder ter tafel kwam" (paragraaf 5.5. van het advies) worden door APPM nog een aantal aanverwante onderwerpen aangestipt die tijdens de mobiliteitstafels ter sprake kwamen. Twee daarvan willen we bij dezen expliciet benoemen. Het betreft:

- de (grootschalige) recreatieve en horecavoorzieningen in het buitengebied aan de zuidwestzijde van Oosterhout. De autobereikbaarheid daarvan vanuit Oosterhout laat te wensen over; de enige (legale) route voor autoverkeer vanuit Oosterhout naar die voorzieningen loopt via Den Hout. APPM geeft daarom in overweging om met een deel van de deelnemers aan de mobiliteitstafels en de betreffende ondernemers te bekijken in hoeverre er mogelijkheden zijn (en het wenselijk is) om de autobereikbaarheid van die voorzieningen te verbeteren. Echter een echt gesprek daarover is pas mogelijk als een westelijke rondweg van tafel is (omdat anders een deel van de belanghebbenden dit alsnog zal zien als opmaat tot een rondweg);
- een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan. Na bestudering van de nodige achtergrondinformatie (college- en raadsbesluiten, raadsbrieven, auto- en fietstellingen en ongevalsgegevens) concludeert APPM dat er geen noodzaak is voor een vrijliggend fietspad; de in 2019 getroffen maatregelen zijn afdoende. De financiële middelen die nodig zouden zijn voor een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan zouden wat APPM betreft beter kunnen worden ingezet voor de bekostiging van de maatregelen die worden voorgesteld naar aanleiding van de mobiliteitstafels en voor maatregelen ter verbetering van de (fiets)veiligheid op het gedeelte van de Bergsebaan dat nog niet gereconstrueerd is en het Ruiterspoor.

Standpunt deelnemers mobiliteitstafels

Over grote delen van het advies van APPM is consensus bij de deelnemers aan de mobiliteitstafels. Zo wordt vrijwel unaniem onderschreven dat de oplossing niet alleen in (auto)infrastructuur moet worden gezocht, maar ook in het stimuleren van gedragsverandering en dat het in dat kader wenselijk is dat wordt geïnvesteerd in maatregelen om de fietsvoorzieningen tussen Oosterhout en Breda te verbeteren.

Ook voor aanpassingen aan kruispunt Trommelen is veel draagvlak. Dat betreft in ieder geval de invoering van éénrichtingsverkeer op het centrumdeel van de Bredaseweg. Echter ook verdergaande ingrepen aan Trommelen zijn voor deelnemers aan de mobiliteitstafels bespreekbaar, maar dan moet er wel een alternatieve route voorhanden zijn.

Een verbinding tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg wordt door veel deelnemers aan de mobiliteitstafels gezien als een logische uitbreiding op het stedelijk wegennet. Echter deze oplossingsrichting kent ook enkele tegenstanders. Dit betreft met name de belangenvereniging LMPweg (dit ook vanwege de voorgeschiedenis van de Lage Molenpolderweg) en de dorpsraad Teteringen (omdat er sprake is van een beperkte toename van verkeer door Teteringen).

De oplossingsrichting waarover de meningen het meest uiteen lopen, betreft een westelijke rondweg. Een aanzienlijk aantal deelnemers aan de mobiliteitstafels is tegen een westelijke rondweg (en onderschrijft wat dat betreft het advies van APPM). Echter enkele deelnemers aan de mobiliteitstafels [de vertegenwoordigers van Vrachelen 1 en 2 en Houthaven] zijn van mening dat de door APPM geadviseerde maatregelen onvoldoende effect sorteren en pleiten ervoor dat er aanvullend ook een (al dan niet gedeeltelijke) rondweg komt. Enerzijds om daarmee de Bredaseweg extra te ontlasten, anderzijds om de ontsluiting van Vrachelen te verbeteren.

Standpunt Breda, provincie en Rijkswaterstaat

Het advies van APPM wordt onderschreven door de gemeente Breda, de provincie en Rijkswaterstaat. Partijen hebben uitgesproken ook in het vervolgtraject betrokken te willen blijven. De provincie vindt het vooral belangrijk dat de oplossing mede gezocht wordt in gedragsverandering en maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren.

De focus van Rijkswaterstaat ligt op de A27. Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van het advies uitgesproken graag gezamenlijk met de gemeenten Oosterhout en Breda te willen optrekken om zowel de aanpak van de aansluiting Oosterhout Zuid als een lange termijn oplossing voor de A27 geagendeerd te krijgen.

Gemeente Breda onderschrijft het advies en heeft uitgesproken bereid te zijn gezamenlijk te investeren in maatregelen gericht op stimulering gedragsverandering en het verbeteren van de fietsroute tussen Breda en Oosterhout via Teteringen. Daarnaast wil Breda samen met Oosterhout optrekken om de aanpak van de aansluiting Oosterhout Zuid en een lange termijn oplossing voor de A27 geagendeerd te krijgen. Beide zaken zouden daarbij in samenhang moeten worden bekeken, waarbij tevens wordt gekeken welke aanpassingen verder nog nodig zijn vanwege de gewenste snelle OV verbinding (BRT) tussen Breda en Utrecht.

Standpunt college

Wij zijn van mening dat het advies dat er ligt recht doet aan het doorlopen proces en dat er een transparante afweging heeft plaatsgevonden ten aanzien van de verschillende oplossingsrichtingen die zijn aangedragen door de deelnemers aan de mobiliteitstafels. Een groot deel van de door APPM geadviseerde onderzoeken en maatregelen, beschreven op pagina 2 van deze brief, onderschrijven wij daarom. Een standpunt over een eventuele verbindingsweg tussen de Bredaseweg en Lage Molenpolderweg (oplossingsrichting 13) nemen wij nu nog niet in. Daarvoor willen wij eerst de uitkomst afwachten van het onderzoek dat nog moet plaatsvinden naar aanpassingen van de verkeersstructuur in het gebied Paterserf / Wilhelminakanaal Zuid / Meerpaal / Eikdijk en het Warandegebied (n.a.v. de motie Paterserf die uw raad op 30 maart jl. heeft aangenomen). Belangrijk onderdeel daarvan zijn, bij de eventuele keus voor een verbindingsweg, aanvullende maatregelen rond de Lage Molenpolderweg om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te borgen. In afwachting van de uitkomsten van dat onderzoek en de besluitvorming over de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie worden voor de herontwikkeling van het terrein van Lievenshove voorlopig twee varianten (met en zonder verbindingsweg) uitgewerkt.

De conclusies van APPM ten aanzien van een westelijke rondweg (oplossingsrichting 15.1 en 15.2) onderschrijven wij. De bijdrage van een westelijke rondweg aan de opgave is beperkt, er is sprake van aanzienlijke neveneffecten en kosten en er is onvoldoende draagvlak voor bij de deelnemers aan de mobiliteitstafel. Daarom zien wij dit niet als een oplossing. Wel delen wij de constatering van APPM dat de autobereikbaarheid van de recreatieve en horecavoorzieningen in het buitengebied te wensen over laat en dat het wenselijk is om met een deel van de deelnemers aan de mobiliteitstafels en de betreffende ondernemers te bekijken in hoeverre er mogelijkheden zijn (en het wenselijk is) om de autobereikbaarheid van die voorzieningen te verbeteren, zonder een westelijke rondweg aan te leggen.

Ook de conclusies van APPM ten aanzien van een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan delen wij. Hiervoor ontbreekt de noodzaak. De financiële middelen die hiervoor benodigd zouden zijn, kunnen beter worden besteed aan andere maatregelen. In afwachting van de besluitvorming die nog moet plaatsvinden over de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie worden daarom geen voorbereidende werkzaamheden verricht voor een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan.

Alleen voor wat betreft (een eventuele verplaatsing van) de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27 (oplossingsrichting 14) volgen wij het advies van APPM niet. Wij willen dat niet uitsluiten richting de toekomst. Een eventuele verplaatsing van deze aansluiting kan wat ons betreft niet los kan worden gezien van een toekomstige verbreding van de A27 en dient in dat kader gezien te worden.

Vervolgtraject

De afweging of en wanneer de door APPM geadviseerde maatregelen en onderzoeken worden uitgevoerd, vindt plaats in het kader van de besluitvorming over de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie. De maatregelen voortvloeiend uit dit advies en andere onderzoeken (zoals het onderzoek naar de fietsverbindingen tussen Oosterhout en Raamsdonksveer) worden dan vanuit een breder perspectief afgewogen en ook afgezet tegen de beschikbaarheid van financiële middelen. Naar verwachting wordt de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie in september ter opiniërende behandeling aan uw raad aangeboden.

Wij vertrouwen erop uw raad hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Oosterhout

, burgemeester,

, secretaris.