

Betreeft: Opbrengst tweede mobiliteitstafel
Project: Bereikbaarheidsaanpak Oosterhout - Breda

Verlag

Aan: Deelnemers en genodigden tweede mobiliteitstafel
Van: Bart Heijnen en Bas Scholten

Notitienummer:
Datum: 14 oktober 2020

Inleiding

Op 8 en 9 september 2020 vond de tweede mobiliteitstafel plaats. Verdeeld over vier groepen hebben vertegenwoordigers van zeventien bewoners- en belangenorganisaties mogelijke oplossingsrichtingen in het kader van de bereikbaarheidsaanpak Oosterhout – Breda besproken. Deze oplossingsrichtingen waren door de deelnemers aan de eerste mobiliteitstafel aangedragen en zijn daarna verder uitgewerkt in de vorm van factsheets. Deze factsheets waren ter voorbereiding op de tweede mobiliteitstafel naar de deelnemers gestuurd.

Tijdens de tweede mobiliteitstafel 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.

Dit verslag geeft een samenvatting van de gesprekken op 8 en 9 september.

De inhoud van de factsheets

Het eerste deel van de gesprekken is vooral stil gestaan bij de inhoud van de factsheets. Daarbij is besproken of de informatie in de factsheets volledig en juist was; met andere woorden geven de factsheets een afdoende beeld van de uitvoerbaarheid, effecten en kosten van een oplossingsrichting.

Over het geheel genomen, is de inhoud van de factsheets herkenbaar en zijn de meest relevante zaken benoemd. Er wordt een aantal suggesties gedaan om nog zaken toe te voegen aan de factsheets of nader te specificeren. Daarnaast zijn er ook opmerkingen t.a.v. de inhoud van factsheets voor bepaalde oplossingsrichtingen. Een overzicht van de opmerkingen en vragen ten aanzien van de inhoud van de factsheets is opgenomen in de tabel op pagina 5 en 6.

Tijdens de bespreking van de factsheets is ook een aantal meer algemene opmerkingen gemaakt over de problematiek / opgave en niet benoemde oplossingsrichtingen. Deze zijn eveneens terug te vinden in de tabel.

De kansrijkheid van oplossingsrichtingen

Het tweede deel van de gesprekken gaat over de kansrijkheid van oplossingsrichtingen. De deelnemers kunnen aangeven welke oplossingsrichtingen zij het meest kansrijk achten en waarom. Daarnaast spreekt een aantal deelnemers ook uit welke oplossingsrichtingen zij niet kansrijk of onwenselijk achten.

Algemene opmerkingen

Een groot aantal deelnemers spreekt uit dat:

- het onwenselijk is dat oplossingsrichtingen doorgaand verkeer faciliteren.
- eerst gekeken moet worden naar de mogelijkheden om alternatieven voor de auto (m.n. fiets) te stimuleren en oplossingsrichtingen gericht op gedragsverandering. Voorts inzetten op beter benutten bestaand wegennet alvorens te kijken naar de aanleg van nieuwe wegen.

Enkele deelnemers suggereren dat een verlaging van de maximumsnelheid op een aantal wegen kan leiden tot een betere doorstroming van het verkeer.

Gezien het (beperkte) probleemoplossend vermogen en de (neven)effecten van een aantal oplossingsrichtingen verwachten diverse deelnemers dat het samenstellen van een kansrijk maatregelenpakket een lastige opgave gaat worden. Er is maar een beperkt aantal oplossingsrichtingen waarin iedereen zich kan vinden.

Per oplossingsrichting

[1.1. t/m 1.4] Fiets

Oplossingsrichtingen gericht op het stimuleren van het fietsverkeer worden door een aantal deelnemers kansrijk gebracht. Met name het verminderen van wachttijd voor fietsers bij verkeerslichten en de werkgeversaankpak worden als effectieve maatregelen gezien om automobilisten te verleiden tot de fiets. Het betreft maatregelen die tegen beperkte kosten kunnen worden doorgevoerd en weinig negatieve effecten hebben.

[2.1. t/m 2.3 en 3] Openbaar vervoer

Oplossingsrichtingen gericht op het stimuleren van het openbaar vervoer scoren over het algemeen niet. Uitsluitend een rechtstreekse busverbinding tussen Vrachelen en Breda [2.3] wordt enkele keren als kansrijk benoemd. Dit niet alleen vanwege de reistijd, maar ook omdat de huidige overstap op het busstation als een barrière wordt ervaren.

[4] vrachtwagenverbod

Geen enkele deelnemer acht deze oplossingsrichting kansrijk

[5] Oosterhoutseweg / Bredaseweg (Teteringen)

Deze oplossingsrichtingen scoren niet / nauwelijks. Het aanbieden van reistijd- / of routeinformatie via borden langs de weg [5.1] vindt men een verouderde techniek. Een snelheidsverlaging op de Oosterhoutseweg/Bredaseweg [5.2] wordt onwenselijk geacht. Er is geen goede alternatieve route. Voor wat betreft de effecten op het openbaar vervoer wordt opgemerkt dat de bus nu in de spits veelal ook niet harder kan rijden dan 30 km/u vanwege de drukte.

[6+14] Snelheidsverhoging Burg. Materlaan + verplaatsing aansluiting Oosterhout Zuid op A27

Een enkeling spreekt zich uit voor deze oplossingsrichting omdat dit leidt tot minder verkeer door Teteringen. Meerdere deelnemers spreken zich uit tegen deze oplossingsrichting vanwege de impact op de natuur en de verkeerstoename op de Beneluxweg en de Burg. Materlaan. De toegevoegde waarde voor Oosterhout is beperkt; vooral verkeer van / naar Teteringen zou hier baat bij hebben. Het aanpassen van de huidige aansluiting op de snelweg heeft de voorkeur (in plaats van het verplaatsen van de aansluiting).

[7.1 t/m 7.3 en 10] Kruispunt Trommelen

Veel deelnemers spreken zich uit voor het treffen van maatregelen aan dit kruispunt. Er worden ook diverse suggesties voor maatregelen gedaan (zie de tabel op pagina 5 en 6).

[8] Opheffen knip Wilhelminakanaal Zuid

De meningen over deze oplossingsrichting zijn verdeeld. Een aantal deelnemers vindt het een onlogische situatie. Door de knip op te heffen kan verkeer langs het kanaal blijven rijden en wordt de Europaweg minder belast. Dat is gunstig voor de verkeersafwikkeling ter hoogte van de aansluiting op de A27. Andere deelnemers vinden dat de knip gehandhaafd moet worden. De knip is aangelegd met een bepaald doel, bovendien ontbreken fietspaden langs een deel van het Wilhelminakanaal Zuid en is een toename van autoverkeer via dit deel van het Wilhelminakanaal Zuid daarom ongewenst.

[9] Offline mijden

Veel deelnemers verwachten dat dit een kansrijk oplossingsrichting is, zeker als het onderdeel kan worden gemaakt van een breder maatregelenpakket gericht op beïnvloeding van het mobiliteitsgedrag. Het momentum is er: vanwege corona moeten veel mensen al thuis werken of

reizen buiten de spits. Het is zaak om te zorgen dat men na corona niet terugvalt in het oude gedrag.

[11.2] Verbinding tussen Bredaseweg en Wilhelminalaan

Enkele deelnemers zien dit als een kansrijke oplossingsrichting omdat dit deels mee kan liften met een nieuwe stedelijke ontwikkeling en het effect op de kruispunten van de Bredaseweg met de Ridderstraat en de Wilhelminalaan aanzienlijk zou zijn. Daar staat tegenover dat de uitvoerbaarheid van deze oplossingsrichting zeer complex is gezien de keuzes die in het verleden zijn gemaakt en de fase waarin de ontwikkeling van Wilhelminahaven zich bevindt. Enkele deelnemers spreken zich uit tegen deze oplossingsrichting vanwege de gevolgen voor de aanwezige groenstructuur en de ligging ten opzichte van de bestaande woonwijk.

[12] Aanpassen kruispunt Burg. Materlaan - Bredaseweg

Een enkeling spreekt zich uit voor deze oplossingsrichting. Vanwege het beperkte effect en de negatieve impact op groen en natuur vinden andere deelnemers dit een onwenselijke en niet haalbare (vanwege aantasting NNB) oplossingsrichting.

[13] Verbinding tussen Bredaseweg en LMP-weg

Een aantal deelnemers vindt dit een logische en kansrijke oplossingsrichting. Hierdoor kan de capaciteit van het bestaande wegennet beter worden benut en wordt de robuustheid versterkt. Verkeer wordt een alternatief geboden voor de route langs kruispunt Trommelen. Het kan bovendien meeliften met de herontwikkeling van het terrein van Lievenshove. Enkele deelnemers vinden dit geen wenselijke oplossingsrichting gezien het effect op de LMP-weg en de verkeersaantrekkende werking. Voor Vrachelen leidt dit slechts tot een beperkte verbetering; het biedt geen alternatief voor de brug in de LMP-weg.

[15.1, 15.2 en 16] Westelijke rondweg

Over deze oplossingsrichtingen is veel discussie. Het heeft ook tot de nodige onrust geleid bij mensen die in omgeving woonachtig zijn; niet alleen in Den Hout en Oosterheide, maar ook in De Contreie.

De meeste deelnemers spreken zich uit tegen deze oplossingsrichtingen vanwege de impact op de omgeving. De kosten zijn aanzienlijk en het probleemoplossend vermogen relatief beperkt. Bovendien heeft een rondweg een verkeersaantrekkende werking en wordt daarmee ook doorgaand verkeer gefaciliteerd. Met een westelijke rondweg zou de ontsluiting van Vrachelen wel verbeterd kunnen worden en kan de verbinding richting de N285 worden verbeterd, vandaar dat enkele deelnemers wel toegevoegde waarde zien in een rondweg.

Overzichtstabel met vragen / opmerkingen

De problematiek / opgave	
	Problematiek / opgave concreter omschrijven. Welke problemen spelen er en wanneer en hoe groot zijn die problemen?
	Waarom licht de focus vooral op het verkeer tussen Oosterhout en Breda en de auto-bereikbaarheid?
	Welke invloed heeft corona op de problematiek?
	Welke ontwikkelingen spelen in Breda/Teteringen en hoe beïnvloeden die de problematiek / opgave?
	De dorpsraad Teteringen heeft een andere visie op de functie van de Oosterhoutseweg / Bredaseweg dan de gemeente Breda.
	Een lange termijn visie (2050) ontbreekt; een focus tot 2030 is te beperkt.
	Wat is de samenhang met de (uitvoeringsagenda van de) mobiliteitsvisie?
Oplossingsrichtingen	
	Een oplossingsrichting die wordt gemist, is de fietsbrug via de Zwaaihoek. Deze heeft weliswaar geen invloed op het verkeer tussen Oosterhout en Breda (v.v.), maar biedt fietsers wel een alternatief voor de beweegbare bruggen en kruispunt Trommelen.
	Overlast beweegbare bruggen kan worden beperkt als over het openen van de bruggen afspraken kunnen worden gemaakt met Rijkswaterstaat. Dit ontbreekt als oplossingsrichting.
	Als alternatief voor de verbreding van de A27, zou gekeken moeten worden naar een regionale verbindingsweg langs de A27 voor het verkeer tussen Oosterhout en Breda (v.v.). Dit ontbreekt als mogelijke oplossingsrichting.
Factsheets (algemeen)	
	De mate van detail wisselt; soms staan er zaken in die wel erg in detail gaan en soms is de beschrijving juist erg globaal.
	Maak in de factsheets ook inzichtelijk op welke termijn een oplossingsrichting realiseerbaar is.
	Uitvoerbaarheid: hanteer net als bij de andere categorieën een 5-puntsschaal om de mate van uitvoerbaarheid te duiden.
	Probleemoplossend vermogen: de robuustheid van het wegennet wordt ook beperkt door de twee beweegbare bruggen (LMP-weg en Wilhelminalaan).
	Probleemoplossend vermogen: hoe zijn de effecten op verkeersstromen bepaald?
	Kosten: laatste categorie is heel ruim (> 5 mln.). Kunnen voor de oplossingsrichtingen in die categorie de orde grootte kosten worden aangegeven?
	Aandachtspunten: effecten op natuur blijven deels onderbelicht; er is vooral een planologische benadering toegepast. Ook gronden die niet bestemd zijn als natuur of EVZ kunnen natuurwaarden hebben.
	Aandachtspunten: er wordt geen aandacht besteed aan de effecten die oplossingsrichtingen zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit en het klimaat (stikstof en CO2).

	Factsheets (per oplossingsrichting)
	7 [beperken aantal verkeersbewegingen op kruispunt Trommelen]: aanvullend op de oplossingsrichtingen in de factsheet wordt geopperd om de linksafslaande beweging van de Bredaseweg naar de Wilhelminalaan op te heffen.
	8 [knip Wilhelminakanaal Zuid]: opheffen knip heeft wel invloed op de problematiek: als verkeer langer gebruik blijft maken van de route langs het kanaal, ontlast dat de aansluiting van de Europaweg / Vijf Eikenweg op de A27.
	10 [reconstructie kruispunten Trommelen]: er wordt een aantal suggesties gedaan voor maatregelen om de capaciteit van dit kruispunt te verruimen of beter te benutten: <ul style="list-style-type: none"> - kruispunt Trommelen en het kruispunt Bredaseweg – Ridderstraat ombouwen tot rotondes; - plaatsen van slimme verkeerslichten; - plaatsen van een doseerinstallatie ten noorden en/of zuiden van het kruispunt om verkeer te bufferen op plaatsen waar een wachtrij minder verstoring geeft.
	11.2 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Wilheminahaven]: waarom scoort deze oplossingsrichting qua effectiviteit hoger dan oplossingsrichting 13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove]?
	13 [verbindingsweg Bredaseweg – Wilhelminalaan via Lievenshove]: wat is de voorgeschiedenis van de LMP-weg?
	15/16 [westelijke rondweg]: deze oplossingsrichtingen zijn ook erg ingrijpend voor de agrariërs in het gebied: de kavels van 10 agrarische bedrijven worden doorsneden. Betreft deels huiskavels. Benoemen bij aandachtspunten.
	15/16 [westelijke rondweg]: er is in het verleden besloten dat er een zone vrij moet blijven als open ruimte tussen Den Hout en Oosterhout. Hoe verhoudt zich dat tot de aanleg van een eventuele rondweg?
	16 [westelijke rondweg]: waarom is gekozen voor de Meerberg / Salesdreef als verbinding richting de N285 (in plaats van het Markkanaal Zuid)?
	W.v.t.t.k.
	Belangenvereniging LMP-weg wil graag weten hoe de resultaten van het onderzoek op basis van mobiele telefoondata zich verhouden tot de resultaten van het camera-onderzoek dat eerder is uitgevoerd naar de omvang van het doorgaand verkeer.