



Regionale bereikbaarheidsopgave Oosterhout - Breda

Definitief advies

Projectnummer: BER100268 | Versie 1.0 | 22-04-2021

VOORWOORD

Het voorliggende advies voor de regionale bereikbaarheid van Oosterhout en Breda is tot stand gekomen door middel van intensieve samenwerking tussen diverse bewoners- en belangenorganisaties, de gemeenten Oosterhout en Breda en APPM Management Consultants. Dit advies legt de basis voor verdere verbetering van de regionale bereikbaarheid tot 2030.

Een open en transparant omgevingsproces met de bewoners- en belangenorganisaties vormt de basis van dit advies. In drie mobiliteitstafels is door deelnemers onder leiding van APPM gesproken over de problematiek en oplossingsrichtingen. Tijdens deze mobiliteitstafels bleek al snel dat er diverse, soms tegenstrijdige, belangen spelen. Dat is ook niet verwonderlijk, want (verkeers)maatregelen die ergens genomen worden, kunnen effect hebben elders. APPM heeft alle beschikbare inhoudelijke informatie en alle meningen van de betrokken organisaties zo goed mogelijk afgewogen bij het opstellen van dit advies.

APPM wil Nederland mooier maken

Mensen zijn gelukkiger in een mooie omgeving. Door het initiëren én organiseren van betekenisvolle oplossingen voor de fysieke leefomgeving maken wij met ruim 90 collega's Nederland mooier.

Bevlogen bedenken we nieuwe oplossingen voor complexe en integrale opgaven. Door sterk betrokken te zijn bij het werk dragen we bij aan het gezamenlijke hogere doel. Zonder andere bedoelingen en in verbinding met de omgeving waarin we werken. We doen de dingen die we doen, omdat we er in geloven.

AUTEURS



Bart Heijnen
Projectleider



Bas Scholten
Procesmanager

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	5
1.1 AANLEIDING	5
1.2 SCOPE VAN DE STUDIE	5
1.3 AANPAK EN WERKWIJZE	6
1.4 DE ROL VAN APPM	6
2. PROBLEMATIEK	8
2.1 KNELPUNTEN	8
2.2 ONTWIKKELINGEN	9
2.3 DE RELATIE MET BREDA	9
2.4 EFFECTEN CORONA	10
3. OPLOSSINGSRICHTINGEN	11
3.1 MOBILITEITSLADDER	11
3.2 WENSELIJKE EN LOGISCHE ROUTES	11
3.3 OVERZICHT OPLOSSINGSRICHTINGEN	13
3.4 FACTSHEETS	14
4. DILEMMA'S	16
4.1 KRUISPUNT TROMMELEN: CIRCULATIEMAATREGELEN OF UITBREIDEN CAPACITEIT	16
4.2 UITBREIDING STEDELIJKE WEGENNET: VIA WILHELMINAHAVEN OF LIEVENSHOVE	16
5. ADVIES	20
5.1 REDENEERLIJN VAN ADVIES	20
5.2 QUICK WINS (REALISATIE BINNEN 1 TOT 2 JAAR)	20
5.3 MIDDELLANGE TERMIJN (REALISATIE BINNEN 3-5 JAAR)	21
5.4 LANGE TERMIJN (REALISATIETERMIJN > 5 JAAR)	21
5.5 WAT VERDER TER TAFEL KWAM	22

BIJLAGEN (in aparte documenten)

- B 1.1 Overzicht deelnemers eerste mobiliteitstafel
- B 1.2 Verslag eerste mobiliteitstafel
- B 1.3 Overzicht oplossingsrichtingen eerste mobiliteitstafel
- B 2.1 Overzicht deelnemers tweede mobiliteitstafel
- B 2.2 Verslag tweede mobiliteitstafel
- B 2.3 Reactie op vragen en opmerkingen tweede mobiliteitstafel
- B 3.1 Overzicht deelnemers derde mobiliteitstafel
- B 3.2 Verslag derde mobiliteitstafel
- B 3.3. Ontvangen reactieformulieren derde mobiliteitstafel
- B 3.4 Reactie op vragen en opmerkingen derde mobiliteitstafel
- B4: Factsheets oplossingsrichtingen
- B5: Logische routes van/naar Teteringen
- B6: Resultaten verkeersmodel

1. Inleiding

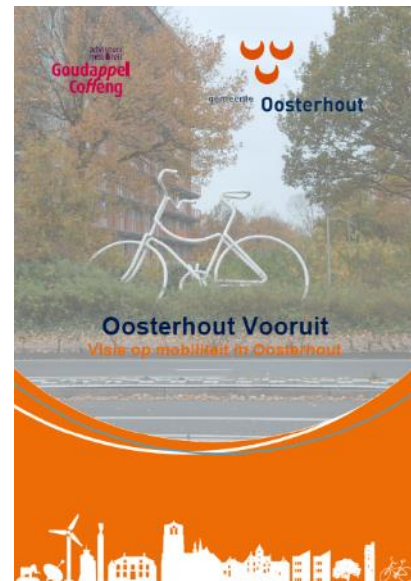
1.1 Aanleiding

Aan de zuidwestzijde van Oosterhout bevindt zich een aantal knelpunten voor de doorstroming van het verkeer. Omdat er ook aan de noordzijde van Breda knelpunten zijn, heeft de Oosterhoutse gemeenteraad bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie 'Oosterhout Vooruit' in 2019 besloten dat oplossingen daarvoor gezamenlijk met de gemeente Breda, de provincie en lokale wijk- en belangengroepen gezocht moeten worden. Dit in de vorm van een mobiliteitstafel. De gemeente Oosterhout heeft adviesbureau APPM gevraagd om daarbij te ondersteunen.

In de mobiliteitsvisie van Oosterhout zijn het beleid en de belangrijkste opgaven voor de komende jaren (planhorizon 2030) vastgelegd. Concrete maatregelen en activiteiten landen in de (in 2021 vast te stellen) uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie. Ook de voorgestelde oplossingen voor de regionale bereikbaarheid Oosterhout – Breda zullen daarin hun plaats moeten krijgen. De mobiliteitsvisie Breda is op 28 januari 2021 vastgesteld. Voorgestelde maatregelen binnen de gemeente Breda moeten een plek krijgen in de uitwerking van de mobiliteitsvisie Breda.

1.2 Scope van de studie

Deze studie concentreert zich voornamelijk op de bereikbaarheid en doorstroming van wegen. Het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn zeker belangrijk maar in deze studie bijvangst.



1.3 Aanpak en werkwijze

Om een oplossing te vinden voor de problematiek zijn drie mobiliteitstafels georganiseerd. Voor deze mobiliteitstafels zijn lokale wijk- en belangenorganisaties uitgenodigd. Een overzicht van de partijen die hebben deelgenomen aan de drie mobiliteitstafels is opgenomen in bijlage 1.1, 2.1 en 3.1. De verslagen van de drie mobiliteitstafels zijn opgenomen in bijlage 1.2, 2.2 en 3.2.

Eerste mobiliteitstafel: de opgave / problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen

De eerste mobiliteitstafel vond plaats in februari 2020. 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 de gemeenten Breda en Oosterhout, 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.

Tweede mobiliteitstafel: oplossingsrichtingen

De tweede mobiliteitstafel vond plaats in september 2020. Tijdens twee avonden, waarvan één fysiek en één via Teams zijn in kleinere groepen de concept factsheets die zijn opgesteld voor de verschillende oplossingsrichtingen 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.

Naar aanleiding van de vragen en opmerkingen die gemaakt zijn tijdens en na de tweede mobiliteitstafel (die zijn samengevat in bijlage 2.3) zijn de factsheets nog op onderdelen aangepast en aangevuld. Daarbij

zijn ook de opmerkingen van de provincie en Rijkswaterstaat verwerkt.

Derde mobiliteitstafel: conceptadvies

De derde mobiliteitstafel vond plaats in maart 2021. Tijdens twee online avonden is in drie kleine groepen eerst teruggekeken op het doorlopen proces. Daarna hebben de deelnemers hun reactie gegeven op het conceptadvies. Diverse organisaties hadden vooraf door middel van een reactieformulier al hun mening gegeven over het conceptadvies. Enkele reactieformulieren zijn na afloop nog toegezonden.

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

Aan de drie mobiliteitstafels hebben vooral lokale wijk- en belangenorganisaties deelgenomen. Parallel daaraan heeft er ook overleg plaatsgevonden met partners. Naast de gemeente Breda, betrof dat de provincie, Rijkswaterstaat en Arriva. De gemeente Breda is gedurende het hele proces nauw betrokken. Met de provincie, Rijkswaterstaat en Arriva is vooral gesproken over de voorgestelde oplossingsrichtingen. Deze partners hebben input aangeleverd t.b.v. de factsheets en ook gereageerd op de concept factsheets. Het conceptadvies is tevens met de provincie en Rijkswaterstaat besproken.

1.4 De rol van APPM

Procesmanagement en advies

Binnen deze bereikbaarheidsopgave heeft APPM het proces van de studie begeleid en is inhoudelijk adviseur geweest. APPM is onafhankelijk en heeft de verschillende belangen zo goed mogelijk meegenomen bij het opstellen van het advies.

Als procesmanager heeft APPM in samenspraak met de gemeenten Oosterhout en Breda de participatie georganiseerd. Tijdens de drie mobiliteitstafels heeft APPM opgetreden als gespreksleider en tafelbegeleider. APPM heeft van de opbrengst van de mobiliteitstafels verslagen gemaakt en verwerkt in de tussentijdse rapportages.

Als adviseur heeft APPM de door de mobiliteitstafel aangedragen oplossingsrichtingen gestructureerd en

uitgewerkt. In samenspraak met de gemeente Oosterhout en Breda is van iedere oplossingsrichting een concept factsheet opgesteld. Na de tweede mobiliteitstafel heeft APPM in samenspraak met de gemeenten de opmerkingen van de deelnemers verwerkt in de factsheets.

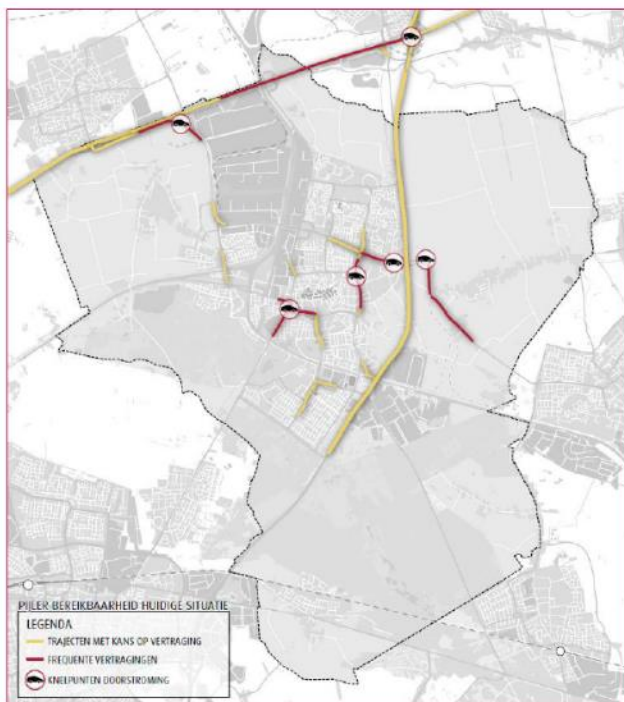
APPM heeft op basis van de factsheets en de inbreng vanuit de mobiliteitstafels een conceptadvies geschreven. Dit conceptadvies is besproken met de gemeenten en gepresenteerd tijdens de derde mobiliteitstafel. APPM heeft met de inbreng van de derde mobiliteitstafel het definitieve adviesrapport opgesteld.

2. Problematiek

2.1 Knelpunten

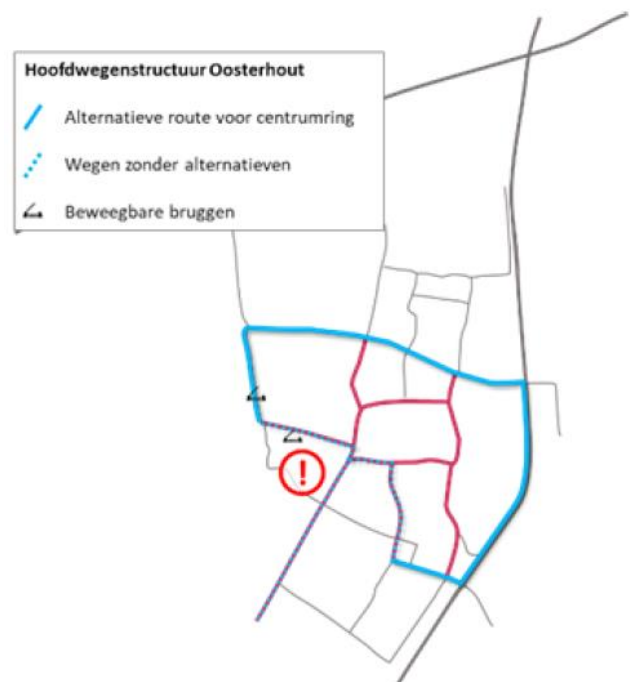
De huidige problematiek staat beschreven in de mobiliteitsvisie van Oosterhout. Ten behoeve van dit advies wordt volstaan met een beknopte samenvatting daarvan waarbij, zoals al aangegeven in de inleiding, de focus ligt op bereikbaarheid en doorstroming.

Om een beeld te krijgen hoe het met de bereikbaarheid van Oosterhout per auto gesteld is, is t.b.v. de mobiliteitsvisie in 2017 over een periode van ca. 3 maanden floating car data (= GPS gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen) geanalyseerd. Daarbij is ook in beeld gebracht waar het verkeer in de spits de meeste vertraging ondervindt. Aan de zuidwestzijde van de stad zijn dat de kruispunten van de Bredaseweg met de Ridderstraat en Molenstraat en van de Bredaseweg met de Wilhelminalaan en Van Liedekerkestraat ("Trommelen").



Figuur 2.1: Huidige knelpunten Oosterhout (Bron: Oosterhout Vooruit, Visie op mobiliteit in Oosterhout pagina 14)

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid verdient ook de robuustheid van de wegenstructuur aan de zuidwestzijde van Oosterhout aandacht. Door de manier waarop de wegenstructuur daar is opgezet, wordt het zuidwestelijk deel van de centrum-tangenten (hoek Bredaseweg – Ridderstraat) zwaar belast. Het ontbreekt momenteel aan een alternatieve route, met name voor verkeer dat gebruik maakt van de Bredaseweg.



Figuur 2.2 en 2.3: Hoofdstructuur Oosterhout (Bron: Oosterhout Vooruit, Visie op mobiliteit in Oosterhout pagina 16)

Een extra belemmering voor de bereikbaarheid van de westzijde van Oosterhout is de aanwezigheid van de twee beweegbare bruggen. Er gelden op dit moment geen beperkingen voor het scheepvaartverkeer waardoor het regelmatig voorkomt dat bruggen in de spits opengaan met de nodige hinder voor het auto- en fietsverkeer tot gevolg.

Uit tellingen die in 2020 zijn uitgevoerd, blijkt dat de brug over het Markkanaal (Lage Molenpolderweg) gemiddeld ca. 6 keer per werkdag opengaat, waarvan gemiddeld 1 keer in een spitsperiode. De brug over het Wilhelminakanaal (Wilhelminalaan) blijkt gemiddeld 10 tot 12 keer per werkdag open te gaan, waarvan gemiddeld 2 tot 3 keer in een spitsperiode. Voor beide bruggen geldt overigens, dat het beeld nogal wisselt van dag tot dag.

2.2 Ontwikkelingen

In en rond Oosterhout en Breda spelen diverse ontwikkelingen en projecten die van invloed zijn op de problematiek en mogelijke oplossingsrichtingen daarvoor. Het betreft:

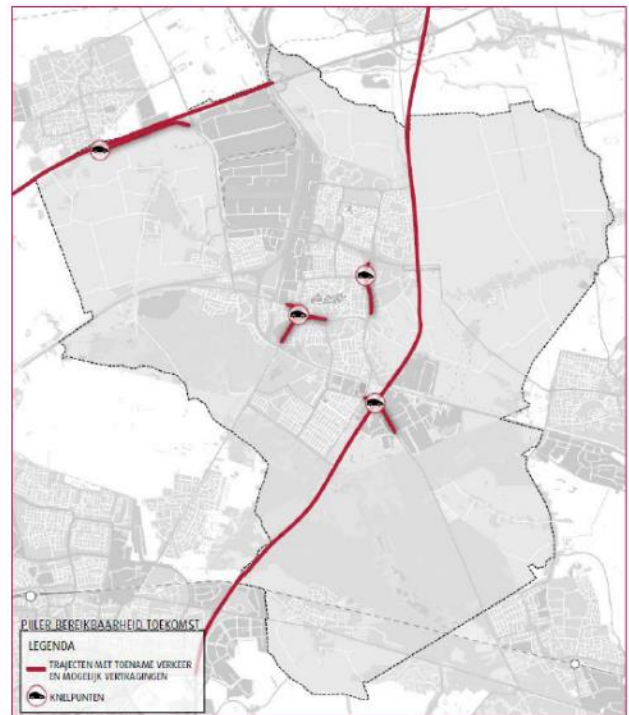
- Ruimtelijke ontwikkelingen: zowel in Oosterhout als Breda worden de komende jaren nog diverse woningbouw- en bedrijvenlocaties ontwikkeld.
- Landschappelijke (m.n. landschapspark de Open Linie) en recreatieve ontwikkelingen (m.n. rond Ter Aalst) in het buitengebied.
- Aanpassingen aan het hoofdwegennet. Te weten:
 - reconstructie N629 Oosterhout-Dongen (realisatie)
 - capaciteitsuitbreiding A27 Houten – Hooipolder (tracébesluit), inclusief gedeeltelijke reconstructie knooppunt Hooipolder
 - capaciteitsuitbreiding A58 St. Annabosch – Galder (ontwerp-tracébesluit)
 - capaciteitsuitbreiding A58 Tilburg – Breda (verkenning)

Ten behoeve van de mobiliteitsvisie Oosterhout is met het verkeersmodel een prognose voor 2030 gemaakt. Uit die prognose bleek dat:

- de verkeersdruk op het zuidelijk deel van de A27 verder toeneemt. De A27 ten zuiden van Hooipolder laat in 2030 een slechte verkeersafwikkeling (te hoge I/C-verhouding) zien. Daarbij is nog geen rekening gehouden met

de effecten van een toekomstige verbreding van de A58 tussen Breda en Tilburg.

- de verkeersdruk op het gemeentelijk wegennet verder toeneemt. Vooral de centrumring verdient aandacht daar de doorstroming aan de zuidwestzijde thans al te wensen overlaat.
- in de toekomst naar verwachting ook doorstromingsproblemen ontstaan ter hoogte van de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27.



Figuur 2.4: Toekomstige knelpunten Oosterhout (Bron: Oosterhout Vooruit, Visie op mobiliteit in Oosterhout pagina 54)

2.3 De relatie met Breda

Er is sprake van intensief verkeer tussen Oosterhout en Breda (overigens niet alleen per auto, maar ook per openbaar vervoer en fiets). Het verkeer kan gebruik maken van twee routes, te weten de A27 en de Bredaseweg / Oosterhoutseweg. Het heeft de voorkeur van zowel Breda als Oosterhout dat het autoverkeer zoveel mogelijk via de A27 rijdt, zodat op de route via de Bredaseweg / Oosterhoutseweg prioriteit kan worden gegeven aan de afwikkeling van het openbaar vervoer en het fietsverkeer. Echter in de praktijk wordt ook de Bredaseweg / Oosterhoutseweg veelvuldig door autoverkeer gebruikt.

Het veelvuldig gebruik van de Bredaseweg / Oosterhoutseweg door autoverkeer heeft tot gevolg dat het autoverkeer in de spits de nodige vertraging ondervindt. Ook het openbaar vervoer tussen Oosterhout en Breda ondervindt daarvan hinder. Daarnaast ontstaan daardoor ook elders in Oosterhout knelpunten. Zo blijkt een aanzienlijk deel van het verkeer dat via de Bredaseweg op de centrumring terecht komt, afkomstig te zijn van de Oosterhoutseweg. Overigens betreft dat overwegend wel verkeer met een herkomst of bestemming in Oosterhout. Er is maar in zeer beperkte mate sprake van doorgaand verkeer richting de A59 blijkt uit onderzoek dat is uitgevoerd t.b.v. de mobiliteitsvisie Oosterhout.

Uit het onderzoek dat is uitgevoerd t.b.v. de mobiliteitsvisie Oosterhout blijkt ook het belang van de aansluiting Zuid op de A27 voor verkeer van en naar Teteringen. Orde grootte 15% van het verkeer via de Oosterhoutseweg rijdt in de spits van / naar de aansluiting Oosterhout Zuid.

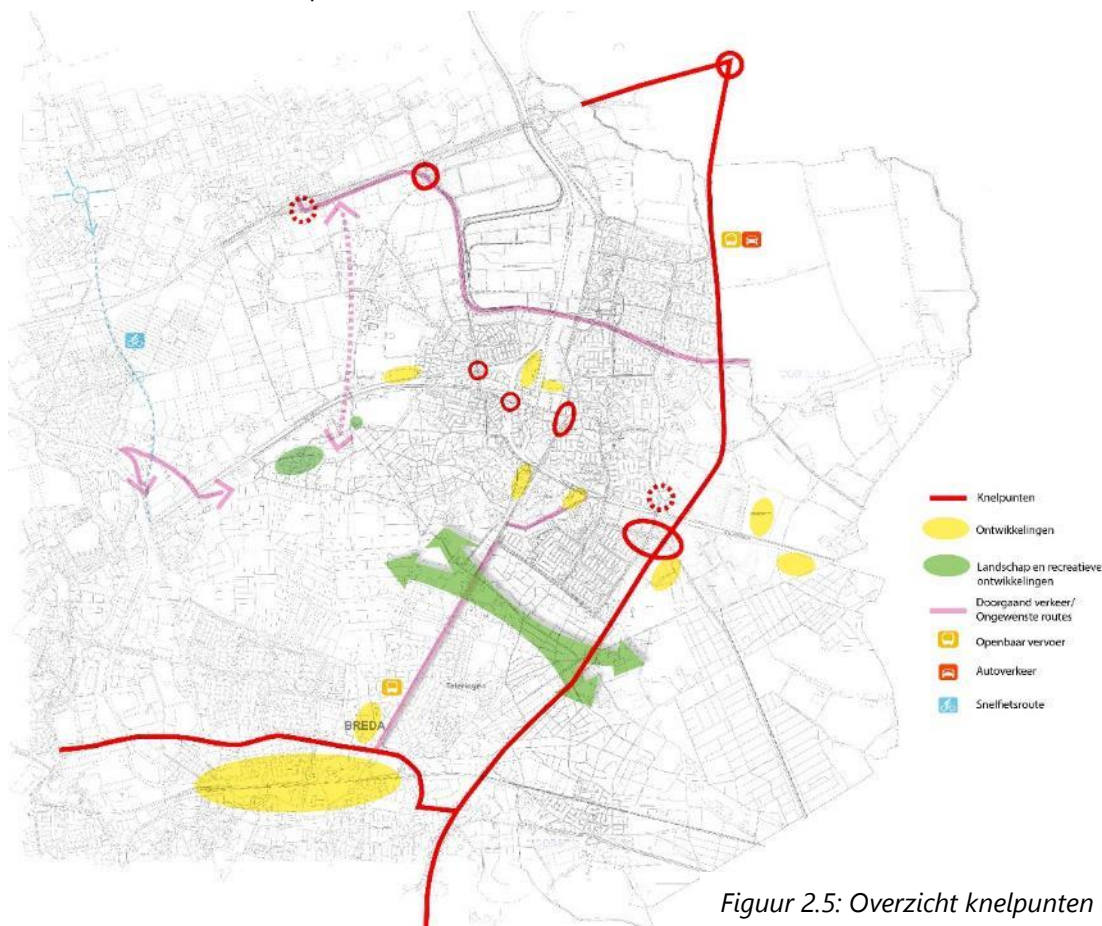
In figuur 2.5 zijn de knelpunten en ontwikkelingen opgenomen in een overzichtskaart. Deze is tijdens de eerste mobiliteitstafel besproken.

2.4 Effecten Corona

Het coronavirus heeft in 2020 alles in een ander perspectief geplaatst en heeft duidelijk invloed op onze mobiliteit. Wat de lange termijn effecten van Corona zijn is nog niet helemaal duidelijk. Toch zien we al dat thuiswerken steeds meer de norm wordt. Ook zien we meer spreiding over de dag en daardoor zullen spitsen verder afvlakken. Aan de andere kant wordt minder gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Een deel van de openbaar vervoer reizigers is momenteel overgestapt naar de auto.

Naarmate de coronacrisis voortduurt zien we een toename van de verkeersdruk, zonder dat dit zorgt voor veel files (uit cijfers van de NDW blijkt dat in het derde kwartaal 2020 de hoeveelheid verkeer in de spits 20% lager was dan tijdens de "normale spits").

Verondersteld wordt dat op de langere termijn de verkeersdruk weer op hetzelfde niveau komt als voor de coronacrisis. Om dit te voorkomen zal de overheid moeten ingrijpen om de toekomstige mobiliteit verder te veranderen, het autoverkeer te beperken en de mobiliteitstransitie te versnellen.



Figuur 2.5: Overzicht knelpunten en ontwikkelingen

3. Oplossingsrichtingen

Doel van de mobiliteitstafels was om gezamenlijk met lokale wijk- en belangenorganisaties tot oplossingsrichtingen te komen. APPM heeft dit proces begeleid.

Aan de hand van de "mobiliteitsladder" is de deelnemers aan de mobiliteitstafels gevraagd om na te denken over vier categorieën oplossingsrichtingen (paragraaf 3.1). Ten behoeve van het bepalen van oplossingsrichtingen, is daarbij ook aangegeven wat wenselijke en onwenselijke routes zijn (paragraaf 3.2).

Door de deelnemers aan de eerste mobiliteitstafel zijn ruim 20 verschillende oplossingsrichtingen aangedragen. Een overzicht daarvan is opgenomen in paragraaf 3.3.

De oplossingsrichtingen zijn vervolgens door APPM, in samenwerking met de gemeenten Oosterhout en Breda, verder uitgewerkt in de vorm van factsheets. Een toelichting op het gehanteerde format is te vinden in paragraaf 3.4. De factsheets zelf zijn te opgenomen als bijlage 4.

3.1 Mobiliteitsladder

De oplossingsrichtingen zijn onderverdeeld in vier categorieën. Deze categorieën vormen een "mobiliteitsladder". De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen.

Bestaande infrastructuur en systemen:

1. Veranderen **modaliteitskeuze** (van auto naar fiets, OV, deelmobiliteit, slimmer reizen en gedragsverandering)
2. Veranderen **routekeuze** (van Oosterhoutseweg/Bredaseweg naar A27)
3. Toepassen van slim **verkeersmanagement** (beïnvloeden van verkeersstromen en verbeteren doorstroming)

Nieuwe infrastructuur en systemen:

4. Verbeteren **netwerk** (ontbrekende/zwakke schakels voor fiets, OV en auto)

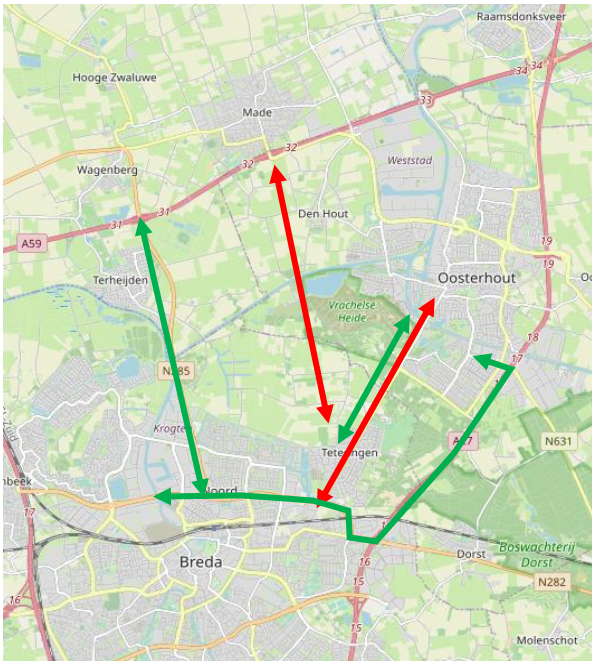
De mobiliteit om ons heen verandert snel, waardoor het mobiliteitssysteem tegen grenzen aanloopt. Dit zorgt voor meer files en de doorstroming op veel wegen neemt af. De groei van de mobiliteit zorgt voor negatieve effecten op klimaat, gezondheid, leefomgeving en verkeersveiligheid. Maar een goede bereikbaarheid blijft belangrijk voor het functioneren van onze maatschappij en economie. Om in de toekomst deze bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen moeten we samen ons verplaatsingskeuzes duurzaam veranderen. Dit doen we door eerst ons gedrag aan te passen (stimuleren), door minder te reizen, anders te reizen (minder met de auto) of als het toch met de auto is om via wenselijke routes te rijden.

De vier genoemde categorieën passen binnen deze mobiliteitstransitie. Eerst de problematiek oplossen met het veranderen van de mobiliteitskeuze, dan routekeuze en verkeersmanagement. Mochten deze oplossingsrichtingen onvoldoende zijn om de geschetste knelpunten op te lossen wordt er gekeken naar het robuuster maken van het huidige verkeersnetwerk middels infrastructurele maatregelen.

3.2 Wenselijke en logische routes

Voor het gebied tussen Oosterhout-Breda en Terheijden zijn er een aantal wenselijke en niet wenselijke routes. Deze staan in figuur 3.1 weergegeven. Belangrijkste uitgangspunten daarbij zijn:

- Doorgaand verkeer zoveel mogelijk via ruit snelwegen
- Ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer tussen Oosterhout en Breda via Teteringen
- Ontmoedigen van doorgaand (sluip)verkeer tussen Teteringen en A59
- Verkeer buitengebied zoveel mogelijk via N285/A59



Figuur 3.1: Wenselijke routes tussen Breda en Oosterhout

Relatie Teteringen – A59

Bij enkele deelnemers aan de mobiliteitstafel bestaat het beeld dat er sprake is dat een aanzienlijk deel van het verkeer tussen Teteringen en de A59 via Oosterhout rijdt. Echter zoals al is aangegeven in paragraaf 2.3 blijkt dat het grootste deel van het verkeer vanuit Teteringen dat via de Oosterhoutseweg / Bredaseweg rijdt, een bestemming in Oosterhout heeft; van doorgaand verkeer richting de A59 is maar zeer beperkt (3%) sprake. Naar eventueel doorgaand verkeer via het buitengebied is geen onderzoek gedaan. Echter zijn er twee redenen waarom een aanzienlijke, doorgaande verkeersstroom tussen Teteringen en de A59 via het buitengebied niet aannemelijk is:

- 1) de functie van het betreffende deel van de A59.
- 2) de routes via het hoofdwegennet zijn sneller.

Ad 1)

Het gedeelte van de A59 tussen de knooppunten Zonzeel en Hooipolder fungeert in de praktijk vooral als aan- / afvoerroute richting aangrenzende snelwegen (A16 en A27). Aan dit gedeelte van de A59 zitten, met uitzondering van de kern Made en Terheijden, geen belangrijke herkomsten of bestemmingen. Verkeer dat via dit deel van de A59 rijdt, zal overwegend een herkomst of bestemming

hebben die meer noordelijk (A16 / A27) of oostelijk (A59 oost) ligt.

Ad 2)

De routes via het hoofdwegennet zijn sneller. Zie hiervoor ook de analyse die met behulp van google maps is gemaakt in bijlage 5.

Verkeer van/naar Teteringen in de richting van Dordrecht/Rotterdam gebruikt logischerwijs de snelste route via de Noordelijke rondweg en de A16. Deze route is het snelste en kortste. Het alternatief is de route via de N285 (Terheijdenseweg). Verkeer van/naar Teteringen in de richting van Utrecht of 's-Hertogenbosch gebruikt logischerwijs de snelste route via de oprit Breda-Noord en de A27 dan wel rijdt via de Burg. Materlaan en de aansluiting Oosterhout Zuid naar de A27. Beide routes zijn nagenoeg even snel. Afhankelijk uit welk deel van Teteringen het verkeer afkomstig is, is de route via de aansluiting Breda Noord dan wel de aansluiting Oosterhout Zuid het meest logisch.

Alleen voor verkeer tussen Teteringen en Made is het logisch (het snelste) om via (het buitengebied van) Oosterhout te rijden. Echter de aantallen verkeersbewegingen tussen Teteringen en Made zijn naar verwachting maar beperkt.

3.3 Overzicht oplossingsrichtingen

In tabel 3.2 is een overzichtstabel opgenomen waarin de aangedragen en uitgewerkte oplossingsrichtingen gerubriceerd zijn op basis van de indeling in paragraaf 3.1.

Nr.	Oplossingsrichting	Categorie
1.1	Verbeteren fietsverbinding Oosterhout - Breda, meer prioriteit voor de fiets bij verkeerslichten in	Verkeersmanagement
1.2	Verbeteren fietsverbinding Oosterhout - Breda, opwaarderen fietsverbinding tot snelfietsroute	Verbeteren netwerk
1.3	Verbeteren fietsverbinding Oosterhout - Breda, betere verlichting buitengebied	Verbeteren netwerk
1.4	Verbeteren fietsverbinding Oosterhout - Breda, werkgeversaanpak	Modaliteitskeuze
2.1	Vergroten aantrekkelijkheid openbaar vervoer Oosterhout-Breda, hogere frequentie of grotere	Modaliteitskeuze
2.2	Vergroten aantrekkelijkheid openbaar vervoer Oosterhout-Breda, prijsverlaging/gratis maken van openbaar vervoer	Modaliteitskeuze
2.3	Vergroten aantrekkelijkheid openbaar vervoer Oosterhout-Breda, rechtstreekse buslijn Made – Vrachelen - Breda via de LMP-weg	Modaliteitskeuze
3	Transferia Bredaseweg / Oosterhoutseweg	Modaliteitskeuze
4	Vrachtwagenverbod Bredaseweg in Oosterhout	Routekeuze
5.1	Reistijdinformatie Bredaseweg - Oosterhoutseweg	Routekeuze
5.2	Snelheidsverlaging Oosterhoutseweg door Teteringen	Routekeuze
6 + 14	Snelheidsverhoging Burg. Materlaan en verplaatsing aansluiting Oosterhout Zuid op A27	Verbeteren netwerk
7.1	Invoering éénrichtingsverkeer centrumdeel Bredaseweg	Routekeuze
7.2.	Afsluiten centrumdeel Bredaseweg	Routekeuze
7.3.	Eénrichtingsverkeer Wilhelminalaan	Routekeuze
8	Opheffen knip Wilhelminakanaal Zuid	Routekeuze
9	Offline mijden	Modaliteits- en routekeuze
10	Reconstructie kruispunt Trommelen	Verbeteren netwerk
11.1	Aangepaste rijstrookindeling kruispunt Bredaseweg – Ridderstraat - Molenstraat	Routekeuze
11.2	Verbinding Bredaseweg - Wilhelminalaan	Verbeteren netwerk
12	Aanpassen kruispunt Bredaseweg – Burg. Materlaan	Routekeuze
13	Verbinding tussen Bredaseweg op LMP-weg	Verbeteren netwerk
15.1	Westelijke Rondweg naar Vrachelen	Verbeteren netwerk
15.2	Westelijke Rondweg naar A59, met aftakking naar Vrachelen	Verbeteren netwerk
16	Verbeteren verbinding met N285	Verbeteren netwerk

Tabel 3.2: Aangedragen en uitgewerkte oplossingsrichtingen

3.4 Factsheets

De oplossingsrichtingen die zijn aangedragen door de deelnemers aan de mobiliteitstafels zijn door APPM, in samenwerking met de gemeenten Breda en Oosterhout, verder uitgewerkt. Per oplossingsrichting is daarbij gekeken naar de uitvoerbaarheid, het probleemoplossend vermogen, te verwachten (neven)effecten, samenhang met andere oplossingsrichtingen, kosten, realisatietermijn en aandachtspunten. De resultaten daarvan zijn samengevat in de vorm van zogenaamde factsheets (zie bijlage 4).

De concept factsheets zijn besproken tijdens de tweede mobiliteitstafel (8 en 9 september 2020) en ook voorgelegd aan de provincie en Rijkswaterstaat. Naar aanleiding van de opmerkingen die zijn gemaakt tijdens en na de tweede mobiliteitstafel (zie bijlage 3) en de ontvangen reacties van de provincie en Rijkswaterstaat zijn de factsheets op onderdelen aangepast en aangevuld.

Opbouw factsheets

De factsheets zijn bedoeld om de resultaten van het onderzoek dat is uitgevoerd naar de verschillende oplossingsrichtingen op een uniforme wijze te presenteren. De factsheets kennen de volgende opbouw:

Oplossingsrichting

Toelichting oplossingsrichting: waar bestaat de oplossingsrichting uit en welk effect wordt beoogd.

Uitvoerbaarheid (schaal 1 t/m 5 van laag naar hoog)

- Of en in welke mate is de oplossingsrichting uitvoerbaar?
- Welke (inhoudelijke en uitvoeringstechnische) belemmeringen zien we op voorhand?

Beoordeling geschiedt op basis van een vijf puntsschaal. Hoe makkelijker een oplossingsrichting uitvoerbaar is, hoe hoger de score.

Probleemoplossend vermogen (schaal 1 t/m 5 van laag naar hoog):

In welke mate levert de oplossingsrichting een bijdrage aan de bereikbaarheidsopgave

Oosterhout – Breda? De bereikbaarheidsopgave kent een aantal componenten:

- De robuustheid van het wegennet
- De doorstroming aan de zuidwestzijde van de centrumring in Oosterhout (Trommelen e.o.)
- De afwikkeling van het verkeer tussen Oosterhout en Breda (v.v.), waarbij verkeer zoveel mogelijk via de A27 en zo min mogelijk via Teteringen wordt afgewikkeld
- Het beperken van extern doorgaand verkeer via het lokale wegennet
- De beperkte capaciteit van de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27

Afhankelijk van de mate waarin oplossingsrichtingen een bijdrage leveren aan bovenstaande punten worden ze beoordeeld op basis van een vijf puntsschaal. Oplossingsrichtingen die op alle bovenstaande componenten positief bijdragen, krijgen een hoge score.

Verwachte (neven)effecten:

Welke andere (verkeerskundige) effecten verwachten we?

Samenhang met andere oplossingsrichtingen:

Welke oplossingsrichtingen hebben een relatie en/of zijn van invloed op elkaar?

Kosten (schaal 1 t/m 5):

Wat zijn de te verwachten kosten?

Beoordeling op basis van een vijf puntsschaal

1) Zeer laag: < € 50.000,-. Betreft vooral niet-infrastructurele maatregelen

2) Laag: orde grootte € 50.000,- tot € 250.000,- .

Betreft kleinschalige infrastructuurle maatregelen en niet-infrastructuurle maatregelen met doorlopende kosten

3) Gemiddeld: orde grootte € 250.000,- tot € 1.000.000,-

4) Hoog: orde grootte € 1.000.000,- tot € 5.000.000,-.

Betreft grootschalige infrastructuurle maatregelen

5) Zeer hoog: > € 5.000.000,- Betreft grootschalige en zeer complexe infrastructuurle maatregelen.

Realisatietermijn

Op welke termijn kan een oplossingsrichting gerealiseerd worden?

We maken daarbij onderscheid in korte (< 2 jaar), middellange (3 – 5 jaar) en lange termijn (> 5 jaar).

Aandachtspunten

Welke effecten verwachten we op andere terreinen (niet-verkeerskundige effecten)?

Verkeersmodel

Om inzichtelijk te maken welke effecten oplossingsrichtingen hebben op verkeersstromen, is een aantal oplossingsrichtingen doorgerekend met het verkeersmodel. Hiervoor is gebruik gemaakt van een uitsnedemodel van het in 2020 opgeleverde verkeersmodel BBMA West Brabant (Versie: BBMA2018 versie S107 WEB_GTB).

Het uitsnedemodel bestrijkt een deel van de BBMA West-Brabant, namelijk het gebied gelegen tussen de A16, A27, A58 en A59 en de omliggende kernen (zie figuur 3.3). Het betreffende uitsnedemodel is gemaakt in opdracht van de gemeente Breda en wordt door de gemeente Breda ook gebruikt voor de verkeersstudie voor de Noordelijke Rondweg. Voor de studie is 2030 als prognosejaar gehanteerd. Daarbij is ook rekening gehouden met de voorziene ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Oosterhout (zoals de (her)ontwikkeling van Zwaai kom en het voormalige MPO terrein), Breda, Teteringen (zoals Woonakkers) en de rest van West Brabant.

Voor de oplossingsrichtingen die zijn doorgerekend met het verkeersmodel zijn verschilplots gemaakt ten opzichte van de referentie 2030. Dat maakt inzichtelijk welke verschuivingen in verkeersstromen optreden bij een oplossingsrichting. De resultaten daarvan zijn opgenomen in bijlage 6 (waarbij er op de rode wegvakken sprake is van een toename van verkeer en op de groene wegvakken sprake van een afname). Daarnaast zijn voor enkele oplossingsrichtingen ook zogenaamde "selected links" gemaakt. Deze selected links laten zien welke verkeersstromen van een bepaalde weg gebruik maken. Deze zijn eveneens opgenomen in bijlage 6.



Figuur 3.3: Gebied uitsnedemodel BBMA

4. Dilemma's

Alvorens in te gaan op het advies, wordt in dit hoofdstuk eerst stil gestaan bij twee dilemma's waarin keuzes moeten worden gemaakt.

4.1 Kruispunt Trommelen: circulatoriemaatregelen of uitbreiden capaciteit

Het kruispunt van de Bredaseweg met de Wilhelminalaan en de Van Liedekerkestraat (kruispunt Trommelen) wordt door een groot deel van de deelnemers aan de mobiliteitstafels als het grootste knelpunt ervaren. Maatregelen aan dit kruispunt worden door veel deelnemers wenselijk geacht, bleek tijdens de tweede mobiliteitstafel.

Vanuit de mobiliteitstafel zijn twee type oplossingsrichtingen aangedragen voor het kruispunt: oplossingsrichtingen waarbij wordt ingegrepen in de verkeerscirculatie (oplossingsrichtingen 7.1 t/m 7.3) en oplossingsrichtingen waarbij de opstelcapaciteit wordt uitgebreid (oplossingsrichting 10).

Er is door Vialis een verdiepend onderzoek uitgevoerd waarbij gekeken is wat het effect zou zijn van de aangedragen oplossingsrichtingen op het kruispunt Trommelen en het naastgelegen kruispunt van de Bredaseweg met de Ridderstraat en de Molenstaat (omdat de verkeerslichten op beide kruispunten gekoppeld zijn, met als doel te voorkomen dat op het tussenliggende stukje Bredaseweg wachtrijen ontstaan).

De belangrijkste bevindingen van Vialis zijn:

- Dat voor een capaciteitsuitbreiding van kruispunt Trommelen (oplossingsrichting 10) meer panden zouden moeten worden aangekocht, dan uitsluitend de panden op de zuidwestelijke hoek van de Bredaseweg – Wilhelminalaan. Door Vialis is een oplossingsrichting ("variant 1") doorgerekend waarbij gekeken is wat het effect zou zijn als alleen de panden op het hoek Bredaseweg – Wilhelminalaan (het voormalige snookercentrum en de naastgelegen woning) worden gesloopt en de ruimte die daardoor vrijkomt, wordt ingezet voor een verruiming van het kruispunt. De conclusie is dat daarvan

regeltechnisch weinig winst mag worden verwacht. Voor de uitbreiding van de capaciteit van het kruispunt zou het nodig zijn om ook meer ruimte te maken (panden aan te kopen) op de hoek Wilhelminalaan – Van Liedekerkestraat en zouden ook meer panden langs de Bredaseweg moeten worden aangekocht zodat de opstelcapaciteit van het stukje Bredaseweg tussen beide kruispunten zou kunnen worden uitgebreid.

- Dat serieus overwogen zou moeten worden om in te grijpen in de verkeerscirculatie op het kruispunt Trommelen. Het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Bredaseweg (oplossingsrichting 7.1; in de rapportage van Vialis aangeduid als variant 2b) ziet Vialis daarbij als de meest kansrijke oplossing. Ook de invoering van éénrichtingsverkeer op de Wilhelminalaan (oplossingsrichting 7.3; in de rapportage van Vialis aangeduid als variant 3a) ziet Vialis als een mogelijke oplossing. Echter daarvoor zou eigenlijk ook de opstelcapaciteit van het stukje Bredaseweg tussen beide kruispunten moeten worden uitgebreid. Los daarvan kent deze oplossingsrichting nog een aantal andere aandachtspunten (zie factsheet oplossingsrichting 7.3).
- Dat het verkeer vanwege de beperkte capaciteit van beide kruispunten en de onderlinge kruispuntafstand moeilijk af te wikkelen is zonder ergens op één van beide kruispunten tot knelpunten te leiden. Daarom wordt door Vialis aangeraden om ook te overwegen andere maatregelen te nemen, die er voor zorgen dat het doorgaande verkeer (dat niet rond het centrum hoeft te zijn), wordt omgeleid buiten deze kruispunten om. Dat is de voornaamste manier om ook toekomstige groei goed te kunnen blijven verwerken.

4.2 Uitbreiding stedelijke wegennet: via Wilhelminahaven of Lievenshove

Om kruispunt Trommelen te ontlasten en de robuustheid van het wegennet te verbeteren, zijn binnenstedelijk twee oplossingsrichtingen aangedragen:

- oplossingsrichting 11.2: een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Wilhelminalaan die (o.a.) via het terrein van Wilhelminahaven loopt;
- oplossingsrichting 13: een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage

Molenpolderweg (LMP) die via het terrein van Lievenshove loopt.

Voor beide oplossingsrichtingen heeft een verdiepend onderzoek plaatsgevonden om beter inzicht te krijgen in de uitvoerbaarheid, effecten en kosten. Daarbij zijn voor beide oplossingsrichtingen 2 mogelijke tracévarianten uitgewerkt. De belangrijkste bevindingen daaruit worden toegelicht in tabel 4.1. Daarin zijn ook de verkeerskundige effecten van beide oplossingsrichtingen naast elkaar gezet.

Als het gaat om probleemoplossend vermogen heeft oplossingsrichting 11.2 een groter effect op kruispunt Trommelen en het aangrenzende kruispunt met de Ridderstraat. De hoeveelheid verkeer via deze kruispunten neemt bij oplossingsrichting 11.2 beduidend meer af dan bij oplossingsrichting 13. Qua robuustheid scoort oplossingsrichting 13 echter beter omdat bij die oplossingsrichting een nieuwe verbinding tussen tweeverkeerswegen wordt gecreëerd, waarmee ook een alternatieve route wordt geboden voor de brug in de Wilhelminalaan.

Oplossingsrichting 11.2 heeft beduidend meer impact op de omgeving dan oplossingsrichting 13. Bij oplossingsrichting 11.2 zou de verbindingsweg ten koste gaan van een aantal voorziene woningen en de groenstructuur langs het kanaal. Daarnaast zou de weg dicht bij bestaande en voorziene woningen en een school komen te liggen en zijn akoestische maatregelen nodig. Oplossingsrichting 13 heeft vooral effect op het Warandecollege.

Qua uitvoerbaarheid is oplossingsrichting 11.2 veel complexer dan oplossingsrichting 13. Bij oplossingsrichting 11.2 zal eerst overeenstemming moeten worden bereikt met de partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling van Wilhelminahaven. Verder valt (gezien de ligging van bestaande en voorziene woningen) veel weerstand vanuit de omgeving te verwachten. Ook de beperkte ruimte om een aansluiting te maken op de Wilhelminalaan vormt een complicerende factor bij deze oplossingsrichting. Bij oplossingsrichting 13 liggen er (afhankelijk van de tracévariant) enkele technische uitdagingen, echter die zijn goed oplosbaar. De voorgeschiedenis van de Lage Molenpolderweg lijkt geen belemmering voor deze oplossingsrichting,

gezien de functie die de weg in het mobiliteitsplan 2007 – 2015 (en de daarop volgende mobiliteitsvisie) heeft gekregen en de uitspraak die de Raad van State in 2010 heeft gedaan.

De complexiteit van oplossingsrichting 11.2 vertaalt zich ook door in een langere uitvoeringstermijn. Voordat met de aanleg zou kunnen worden gestart, is orde grootte 4 jaar aan overleg, voorbereiding en procedures nodig bij oplossingsrichting 11.2. Bij oplossingsrichting 13 zou naar verwachting na 2,5 tot 3 jaar met de aanleg kunnen worden gestart.

De kosten van oplossingsrichting 11.2 zijn fors hoger dan bij de oplossingsrichting 13). Enerzijds vanwege de investering die benodigd is voor de weg zelf. Anderzijds omdat er bij oplossingsrichting 11.2 nog aanzienlijke kosten bijkomen vanwege planschade, schadeloosstelling van de partijen die betrokken zijn bij de ontwikkeling Wilhelminahaven en akoestische maatregelen. Bij oplossingsrichting 13 blijven de bijkomende kosten beperkt tot akoestische maatregelen aan het Warandecollege (bij de tracévariant waarbij de weg parallel aan de Bredaseweg komt te liggen).

Als beide oplossingsrichtingen met elkaar worden vergeleken, lijkt oplossingsrichting 13 veel reëler dan oplossingsrichting 11.2. Oplossingsrichting 13 heeft weliswaar verkeerskundig een kleiner effect op kruispunt Trommelen dan oplossingsrichting 11.2, maar daar staat tegenover dat oplossingsrichting 13 veel beter en tegen veel lagere kosten uitvoerbaar is. Als derhalve een afweging gemaakt moet worden tussen beide oplossingsrichtingen is het advies om te kiezen voor een verbindingsweg tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg die via het terrein van Lievenshove loopt (oplossingsrichting 13).

Bij oplossingsrichting 13 treedt een ontlasting op van kruispunt Trommelen echter het effect is minder groot dan bij oplossingsrichting 11.2. Gezien het verschil in kosten tussen beide oplossingsrichtingen, kan worden overwogen om te onderzoeken welke (meer grootschalige) aanpassingen aan kruispunt Trommelen (en het aangrenzende kruispunt Bredaseweg – Ridderstraat – Molenstraat) aanvullend mogelijk zijn voor de kosten die worden uitgespaard als voor oplossingsrichting 13 wordt gekozen.

	11.2 (verbindingweg via Wilhelminahaven en Oud West)	13 (verbindingweg via Lievenshove)
Effecten verkeer	<p>Probleemoplossend vermogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> + aanzienlijke ontlasting van kruispunt Trommelen en het naastgelegen kruispunt (ca. 4.000 mvt/etm). + versterking robuustheid wegennet: alternatief voor zuidwesthoek centrumring. - beperkte toename van verkeer via Teteringen (< 500 mvt/etm). <p>Andere verkeerskundige effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • er treedt een beperkte verschuiving (orde grootte 500 mvt/etm) op van noord-zuid gericht verkeer van de Statendamweg naar de Burg. Huijbregts - Schiedonlaan. Daardoor wordt ook het westelijke deel van de Wilhelminalaan drukker. • er treedt een beperkte verschuiving (orde grootte 500 mvt/etm) op van noord-zuid gericht verkeer van de Van Liedekerkestraat / zuidelijk deel Statendamweg naar de Kanaalstraat en Wilhelminakanaal Oost • er treedt een beperkte ontlasting (orde grootte 500 mvt/etm) van de Lage Molenpolderweg op. 	<p>Probleemoplossend vermogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> + ontlasting van kruispunt Trommelen en het naastgelegen kruispunt (ca. 1.000 mvt/etm). + versterking robuustheid wegennet: nieuwe verbinding tussen twee verkeerswegen, waarmee ook een alternatieve route wordt geboden voor de brug in de Wilhelminalaan. Alternatief voor zuidwesthoek centrumring. - beperkte toename van verkeer via Teteringen (> 500 mvt/etm). <p>Andere verkeerskundige effecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het gedeelte van de Lage Molenpolderweg ten westen van de aansluiting op de Bredaseweg wordt zwaarder belast (toename orde grootte 1.000 mvt /etmaal) • het gedeelte van de Lage Molenpolderweg / Wilhelminakanaal Zuid ten oosten van de aansluiting op de Bredaseweg en de Wilhelminalaan worden ontlast (afname orde grootte 1.000 mvt /etmaal).
Overige effecten	<ul style="list-style-type: none"> • bij de huidige opzet voor Wilhelminahaven zou, afhankelijk van de exacte ligging van het tracé, de verbindingweg ten koste gaan van 11 tot 16 nieuwbouwwoningen. • de verbindingweg zou (groten-) deels ten koste gaan van de groenstructuur langs de doodlopende kanaaltak. Deze groenstructuur is in de erfgoedkaart aangeduid als historisch waardevol. • de verbindingweg zou op korte afstand van bestaande en voorziene woningen komen te liggen. Akoestische maatregelen zijn daarom ook noodzakelijk 	<ul style="list-style-type: none"> • als gekozen wordt voor een tracé parallel aan de Bredaseweg, zou de verbindingweg op zeer korte afstand van het Warandecollege komen te liggen.

Uitvoerbaarheid	<p>Juridische uitvoerbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aankoop van gronden van derden is noodzakelijk. Daarnaast zal de overeenkomst met de partijen die Wilhelminahaven ontwikkelen, moeten worden aangepast. • afstemming met en medewerking van Rijkswaterstaat en het waterschap is noodzakelijk vanwege de ligging in beheer- en beschermingszones van het kanaal. • vanwege de ligging t.o.v. bestaande en voorziene woningen valt veel bezwaar te verwachten. <p>Technische uitvoerbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • beperkte ruimte om een goede aansluiting op de Wilhelminalaan te kunnen maken. • beperkte ruimte tussen de woningen Kromstevan 9 en Gangboord 1 (profiel moet daar versmald worden) <p>Uitvoeringstermijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekening dient te worden gehouden met een termijn van circa 4 jaar voordat met de uitvoering zou kunnen worden gestart. 	<p>Juridische uitvoerbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • benodigde gronden zijn reeds in eigendom. • afstemming met en medewerking van Rijkswaterstaat is noodzakelijk vanwege de ligging in de beheerzone van het kanaal. <p>Technische uitvoerbaarheid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • beperkte ruimte tussen het Warandecollege en het grondlichaam van de brug (profiel moet daar versmald worden). • er moet een hogedruk gasleiding worden gekruist (overkluizingsconstructie nodig). <p>Uitvoeringstermijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rekening dient te worden gehouden met een termijn van 2,5 tot 3 jaar voordat met de uitvoering zou kunnen worden gestart. • Uitvoeringstermijn mede afhankelijk van herontwikkeling terrein Lievenshove (bij voorkeur één bestemmingsplanprocedure voor zowel de weg als de toekomstige invulling van het terrein).
Globale kosten	<p>Investeringskosten: Tracévariant 1: € 3.925.000,- [+/- 30%] Tracévariant 2: € 4.365.000,- [+/- 30%]</p> <p>Planschade: Tracévariant 1: € 1.503.500,- Tracévariant 2: € 2.588.500,-</p> <p>Schadeloosstelling: € PM</p> <p>Akoestische maatregelen: Tracévariant 1: € 328.000,- Tracévariant 2: € 302.000,-</p>	<p>Investeringskosten: Tracévariant 1: € 2.680.000,- [+/- 30%] Tracévariant 2: € 2.975.000,- [+/- 30%]</p> <p>Akoestische maatregelen: Tracévariant 1: € 25.000,- tot 85.000,-</p>

Tabel 4.1: Effecten uitbreiding stedelijk wegennet:
via Wilhelminahaven of Lievenshove

5. Advies

5.1 Redeneerlijn van advies

Inhoudelijk:

- Mobiliteitstransitie is leidend voor oplossen knelpunten. Eerst wordt bekeken of de problematiek opgelost kan worden met het voorkomen van mobiliteit, dan veranderen van de modaliteitskeuze, dan routekeuze en/of verkeersmanagement. Mochten deze oplossingsrichtingen onvoldoende zijn om de problematiek op te lossen dan wordt gekeken naar het robuuster maken van het huidige verkeersnetwerk.
- Oplossingsrichtingen moeten bijdrage leveren aan één of meerdere knelpunten, geen nieuwe knelpunten veroorzaken, beperkte neveneffecten hebben en passen bij beleid/ambities van Oosterhout, Breda en regio.
- Beschreven problematiek kent meerdere facetten (lokaal/regionaal) en daardoor dus ook meerdere oplossingen.
- De oplossing kan ergens anders liggen, dan waar probleem ervaren wordt. En een oplossing kan zorgen voor (neven)effecten op plekken waar nu geen probleem is. Bij de afweging van oplossingsrichtingen en het opstellen van het advies is gezocht naar een integrale oplossing.

Proces:

- Vanuit mobiliteitstafels geen eenduidige richting voor oplossen problematiek. Beperkt aantal oplossingen waar iedereen zich in kan vinden. Deze oplossingen richten zich vooral op gedragsverandering en stimulering van het fietsgebruik.
- Wel breed draagvlak om quick wins (korte termijn maatregelen die snel relatief eenvoudig te realiseren zijn) zo snel mogelijk aan te pakken.
- In deze studie heeft participatie plaatsgevonden met bewoners- en belangenorganisaties. Bij nadere planvorming en realisatie van specifieke maatregelen wordt, zoals gebruikelijk is, de directe omgeving en andere belanghebbenden betrokken.

Monitoring:

- Naast het nemen van maatregelen is het noodzakelijk om frequent te monitoren en

evalueren van de problematiek (o.a. 1x per twee jaar groei van mobiliteit i.r.t. ontwikkelingen). Op deze manier kan bijgestuurd worden wanneer dit nodig is. Ook de opkomst van nieuwe alternatieven voor de auto moeten daarin worden meegenomen (o.a. kansen voor deelmobiliteit).

5.2 Quick wins (realisatie binnen 1 tot 2 jaar)

Geadviseerd wordt om op korte termijn in te zetten op het veranderen van de modaliteits- en/of routekeuze en verkeersmanagement maatregelen:

Maatregelen:

- Met gedragsbeïnvloedingmaatregelen zoals een werkgeversaankpak (1.4) en een project als offline mijden (9) worden reizigers en bedrijven zich meer bewust van alternatieve vormen voor reizen en routekeuzes. Deze maatregelen hebben draagvlak bij de mobiliteitstafel, zijn snel uit te voeren en kosten relatief weinig. Daarnaast zijn het maatregelen die samen met het bedrijfsleven en reizigers opgezet kunnen worden, waardoor het rendement vergroot wordt.
- Meer prioriteit voor fiets bij verkeerslichten (1.1) zorgen ervoor dat fietsers comfortabeler en sneller kunnen reizen. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om de fiets i.p.v. de auto te gebruiken. Bij de afstelling van verkeerslichten dient de fiets op de belangrijkste fietsrichtingen meer prioriteit te krijgen.
- Kruispunt Trommelen wordt minder belast door eenrichtingsverkeer op het centrumdeel van de Bredaseweg (7.1) in te voeren (i.c.m. optimaliseren afstelling verkeerslichten). Autoverkeer uit parkeergarage Bouwlingcentre kan daardoor uitsluitend nog rechtsaf slaan. Dit zorgt wel voor een beperkte toename van verkeer op o.a. de Gasthuisstraat. Uit het onderzoek van Vialis (zie paragraaf 4.1) komt deze maatregel ook als meest kansrijk naar voren.

Onderzoek:

- Onderzoek naar een verdere aanpassing van kruispunt Trommelen door het afsluiten van de Bredaseweg (7.2) en het beperken van verkeer van / naar de Wilhelminalaan, hetzij door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Wilhelminalaan (7.3), hetzij door bepaalde

linksafbewegingen te beperken pas programmeren na monitoring/evaluatie van bovengenoemde maatregelen en participatie met omgeving en nadat er duidelijkheid is over een verbinding Bredaseweg – Lage Molenpolderweg (13) omdat daarmee een alternatief wordt geboden voor verkeer dat nu via de Bredaseweg en Wilhelminalaan rijdt.

- Onderzoek doen naar de inpassing van een nieuwe verbinding tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg (13) bij een herontwikkeling van het Lievenshove terrein.

5.3 Middellange termijn (realisatie binnen 3-5 jaar)

Geadviseerd wordt om op middellange termijn in te zetten op het veranderen van de modaliteitskeuze en het robuuster maken van het verkeersnetwerk. Er wordt vooralsnog niet vanuit gegaan dat de korte termijn maatregelen voldoende probleemoplossend vermogen hebben.

Maatregelen:

- Breda-Oosterhout is een potentiële route om een snelfietsroute te realiseren. Om fietsen tussen Oosterhout en Breda aantrekkelijker te maken zou dan ook een snelfietsroute aangelegd kunnen worden (1.2). Een snelfietsroute biedt fietsers meer comfort en een kortere reistijd. Echter, zoals ook tijdens de derde mobiliteitstafel is ingebracht, is de inpassing van een snelfietsroute nog een uitdaging. Toch wordt geadviseerd om hier ambitieus te zijn en vooralsnog te gaan voor een snelfietsroute. Aanvullend onderzoek zal moeten uitwijzen of inpassing ervan uiteindelijk haalbaar is.
- Uitbreiding van het stedelijk wegennet door het creëren van een verbinding tussen de Bredaseweg en de Lage Molenpolderweg (13) via het terrein van Lievenshove.

Onderzoek:

- In kader van nieuwe concessie voor het openbaar vervoer onderzoek doen naar het verbeteren busverbinding Vrachelen (2.3). Deze heeft niet direct invloed op de problematiek, maar kan in relatie met oplossingsrichting 13 worden gezien. Diverse deelnemers aan de mobiliteitstafel geven aan dat het verbeteren van het openbaar vervoer

sowieso past binnen de doelen van de bereikbaarheidsopgave.

5.4 Lange termijn (realisatietermijn > 5 jaar)

Op dit moment lijken alle ingebrachte lange termijn oplossingsrichtingen niet kansrijk. Deze worden daarom ook afgeraden.

- Het verplaatsen van de aansluiting Oosterhout Zuid (14) heeft onvoldoende draagvlak bij de mobiliteitstafel. De kosten van deze oplossingsrichting zijn ook zeer hoog en qua uitvoerbaarheid scoort deze zeer laag (1). Daarnaast kent deze oplossingsrichting een aantal aanzienlijke aandachtspunten en neveneffecten. Zo treedt een aanzienlijk verschuiving van verkeersstromen op waardoor diverse wegen in met name de wijk Oosterheide fors zwaarder belast worden. Verder verslechtert de bereikbaarheid van bedrijventerrein Vijf Eiken en leidt deze oplossingsrichting tot aantasting en verstoring van de Natuurnetwerk Brabant.
- Een westelijke rondweg (15.1 en 15.2) heeft een beperkt probleemoplossend vermogen. Het biedt wel een alternatief voor een deel van het verkeer dat nu via de Bredaseweg rijdt, maar een rondweg wordt naar verwachting maar beperkt gebruikt door lokaal verkeer. Ook trekt een rondweg extra verkeer aan door Teteringen richting A59. De aanleg van deze nieuwe route en aanpassing van de bestaande wegen leidt tot een aanzienlijke aantasting en verstoring van het Natuurnetwerk Brabant en heeft ook een negatieve impact op met name Den Hout en delen van de Contreie. Voor de ontsluiting van de recreatieve voorzieningen die geclusterd zijn rond Ter Aalst, zou een rondweg wel positief zijn (een goede verbinding met Oosterhout voor autoverkeer ontbreekt; de meest rechtstreekse route loopt nu via Den Hout). Vanwege de gevolgen voor de natuur, de agrarische sector en de omliggende woongebieden is het draagvlak bij de mobiliteitstafel onvoldoende (veel deelnemers aan de mobiliteitstafel hebben zich uitgesproken tegen deze oplossingsrichting; slechts een beperkt aantal deelnemers zag wel toegevoegde waarde in een rondweg). Daarnaast zijn de

realisatiekosten zeer hoog. Op basis van een eerste globale kostenraming liggen de investeringskosten tussen €22,5 en €35 miljoen (afhankelijk van de variant). Dit is nog exclusief voorbereidingskosten, vastgoed en onvoorzien. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met een realisatietermijn van orde grootte minimaal 10 tot 15 jaar.

- Verbeteren van de verbinding met de N285 (16) heeft net als een westelijke rondweg een beperkt oplossend vermogen. Daarentegen zijn de kosten hoog en deze wegen dan onvoldoende op bij het probleemoplossend vermogen en het beperkte draagvlak wat er voor deze oplossing is. Met deze oplossingsrichting wordt vooral verkeer vanuit Teteringen (en Oosterhout Zuid) van/ naar de A59 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. De gemeenten Oosterhout en Breda moeten samen met de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat optrekken om:

- Monitoring van de effecten op de verkeerssituatie en kwaliteit van de doorstroming op o.a. A27 door (ruimtelijke) ontwikkelingen en mobiliteitstransitie.
- Garanderen van de doorstroming op de A27 en de aansluitingen daarop. Daarbij behoeft vooral de aansluiting Oosterhout Zuid aandacht omdat de voorziene uitbreiding van woningbouw (zoals bv. de herontwikkeling van het terrein van Intergas en Galvanitas) en bedrijvigheid leidt tot een toename van verkeer via deze aansluiting en deze aansluiting nu al beperkingen ((te) korte in- en uitvoegstrook aan de noordzijde) kent.
- Gezamenlijk blijven stimuleren van verkeer om zoveel mogelijk via A27 te rijden (wenselijke route) en niet via het onderliggend wegennet van Teteringen en Oosterhout.

Bij eventuele toekomstige maatregelen zou daarbij ook gekeken moeten worden naar een eventuele regionale verbindingsweg parallel aan de A27.

5.5 Wat verder ter tafel kwam

De focus van deze studie ligt op de regionale (auto)bereikbaarheid van de zuidwestzijde van Oosterhout. Vanuit die focus zijn in de voorgaande paragrafen een aantal maatregelen geadviseerd. Tijdens en in relatie tot de mobiliteitstafels zijn ook een aantal andere vraagstukken ter tafel gebracht. Bij enkele daarvan willen we in deze paragraaf stil staan.

De knip in het Wilhelminakanaal Zuid

Door een aantal deelnemers aan de mobiliteitstafels is het opheffen van de knip in het Wilhelminakanaal Zuid als oplossingsrichting aangedragen. Het opheffen van de knip is echter maar van zeer beperkte invloed op de problematiek die centraal stond bij deze studie (het opheffen van de knip zal geen invloed hebben op de afwikkeling van het verkeer tussen Oosterhout en Breda). Gezien de zijdelingse relatie met de problematiek, doet APPM in dit rapport geen uitspraak over het al dan niet opheffen van de knip. Tijdens de mobiliteitstafels bleek wel dat de knip in het Wilhelminakanaal Zuid een dossier is dat "leeft" bij een aantal deelnemers (waarbij het opheffen van de knip zowel voor- als tegenstanders kent).

Fietsbrug via Zwaaiikom

Een fietsbrug via de Zwaaiikom wordt met name door de deelnemende bewonersorganisaties uit Vrachelen en de fietsersbond als oplossingsrichting gemist. Deze fietsbrug heeft weliswaar geen invloed op het verkeer tussen Oosterhout en Breda, maar biedt fietsers wel een alternatief voor de beweegbare bruggen en kruispunt Trommelen. Aangezien de focus ligt op de autobereikbaarheid is een fietsbrug via de Zwaaiikom niet als oplossingsrichting voor deze opgave benoemd. Echter vanuit andere prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie is een fietsbrug wel als mogelijke maatregel in beeld. De afweging of en op welke termijn deze fietsbrug zou moeten worden gerealiseerd, wordt gemaakt in het kader van de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie.

De motie(s) t.a.v. de Bergsebaan en omgeving

Een ander onderwerp dat (binnen de politiek) leeft, is de reconstructie van de Bergsebaan. De afgelopen jaren zijn er daarover de nodige besluiten genomen en ook de nodige moties aangenomen. In de meest

recente motie (van 18 februari 2020) is verzocht dit onderwerp te bespreken tijdens de mobiliteitstafels.

Van de gemeente Oosterhout heeft APPM de nodige achtergrondinformatie (college- en raadsbesluiten, raadsbrieven, auto- en fietstellingen en ongevalsgegevens) ontvangen om een beeld te vormen van dit dossier. Na bestudering van deze informatie constateert APPM dat na de reconstructie van de Bergsebaan in 2019 er geen onderzoek is gedaan naar de nut en noodzaak van een vrijliggend fietspad. Dat een vrijliggend fietspad de meest veilige oplossing is voor fietsers, spreekt voor zich. Echter daar staat in het geval van de Bergsebaan een aanzienlijke prijs (niet alleen in geld, maar ook vanwege de impact op de natuur) tegenover.

Tellingen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, laten zien dat de Bergsebaan maar beperkt gebruikt wordt door auto- en fietsverkeer. Daarnaast blijkt uit snelheidsmetingen die zijn uitgevoerd na de reconstructie dat autoverkeer zich tamelijk goed (de V85 bedraagt 66 km/u) aan de maximumsnelheid houdt. Dit, in combinatie met het gegeven dat er de afgelopen jaren nauwelijks ongevallen met fietsers hebben plaatsgevonden, maakt dat er in onze ogen geen noodzaak is voor een vrijliggend fietspad.

De aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan ligt bij een aantal deelnemers aan de mobiliteitstafels gevoelig. Tijdens de tweede mobiliteitstafel is de Bergsebaan door enkele deelnemers zelf ter sprake gebracht. Daarbij is de vrees uitgesproken dat de aanleg van een vrijliggend fietspad vooral bedoeld is als een eerste opmaat tot een westelijke rondweg.

Met betrekking tot de maatregelen die door ons worden voorgesteld naar aanleiding van de mobiliteitstafels merkt APPM op dat:

- De door APPM voorgestelde maatregelen in de voorgaande paragrafen naar verwachting niet zullen leiden tot een toename van het autoverkeer via de Bergsebaan.
- Bij de door APPM voorgestelde maatregelen een veel grotere groep verkeerdeelnemers gebaat is dan bij een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan. De tellingen die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd, laten zien dat de Bergsebaan

maar beperkt gebruikt wordt door auto- en fietsverkeer. Het fietsverkeer is bovendien overwegend recreatief. De €1,5 tot 2 miljoen die nodig zou zijn voor een vrijliggend fietspad langs de Bergsebaan zou wat dat 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. Een onderzoek daarnaar onderschrijft APPM (ook omdat deze locaties zijn opgenomen op de kaart met prioritaire opgaven van de mobiliteitsvisie).

De recreatieve voorzieningen in het buitengebied

Aan de zuidwestzijde van Oosterhout zitten in het buitengebied (Ter Aalst) enkele grootschalige recreatieve en/of horecavoorzieningen. De aanwezigheid en bereikbaarheid van die voorzieningen is tijdens (met name de eerste) mobiliteitstafel ook onderwerp van discussie geweest. Wat APPM mee wil geven, is dat de autobereikbaarheid van deze voorzieningen vanuit Oosterhout zeer beperkt is: de enige (legale) route voor autoverkeer vanuit Oosterhout loopt via Den Hout. Te overwegen valt om met een deel van de deelnemers aan de mobiliteitstafels en de betreffende ondernemers te bekijken in hoeverre er mogelijkheden zijn (en wenselijk is) om de autobereikbaarheid van die voorzieningen te verbeteren.



Nederland mooier maken

APPM werkt aan een mooier Nederland.
We streven naar een leefbare,
bereikbare, klimaatbestendige,
waterrijke en duurzame samenleving.

APPM