

## 1. Inleiding

Om de verkeerssituatie van de Graaf Hendrik III Laan te verbeteren heeft de gemeente een verkeerskundige en ruimtelijke visie opgesteld voor de weg. Naast de aandachtspunten vanuit de gemeente is ook gebruik gemaakt van de input uit de digitale bewoners enquête die in februari is gehouden ten behoeve van de nieuwe mobiliteitsvisie voor de stad.

Het doel is om de afwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid voor automobilisten, fietsers en voetgangers op de Graaf Hendrik III Laan en de kruispunten te verbeteren. Naast de verbetering van de verkeerskundige situatie wordt ook de ruimtelijke kwaliteit van de weg versterkt en zijn maatregelen voorzien voor het klimaat en verhoging van de biodiversiteit.

## 2. Verkeerskundige analyse Graaf Hendrik III laan

De Graaf Hendrik III laan is voor het auto-, bus- en fietsverkeer een belangrijke verbindingsweg van en naar het centrum van Breda. De weg ontsluit ook de wijk Boeimeer en de wijk Heuvel via de Langendijk.

De Graaf Hendrik III laan wordt als onveilig ervaren. Uit de enquête voor de Mobiliteitsvisie zijn meerdere aandachts- en knelpunten naar voren gekomen.

Met name de verkeerssituatie bij de kruispunten met de Graaf Engelbertlaan werd hierbij heel vaak genoemd. Het gaat dan met name om de complexe verkeersafwikkeling tijdens de spitsuren, de onoverzichtelijke situatie en de verkeersonveiligheid voor fietsers en wandelaars.

Maar ook het oversteken van de Graaf Hendrik III laan bij de kruispunten met de Langendijk – Kortenaerlaan en Piet Heynlaan – Graaf Hendrik III plein wordt door fietsers en voetgangers als onveilig ervaren. Ter plaatse moet namelijk twee rijbanen met twee rijstroken worden overgestoken. Automobilisten geven dan niet altijd voorrang aan voetgangers op het zebrapad of juist wel aan overstekende fietsers. Kortom een onduidelijke situatie.

De gemeente Breda wil de doorstroming voor het auto- en busverkeer op de Graaf Hendrik III laan waarborgen maar ook de barrière werking tussen de buurten aan beide kanten van de weg verminderen en een goede oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers creëren.

Ook voor de fietsers, die gebruik maken van de straten langs de Graaf Hendrik III laan is een verbetering van de fietsroute gewenst om zo het fietsgebruik te stimuleren in de route naar het centrum.

### 3. Ruimtelijke analyse

De Graaf Hendrik III laan ligt in de wijk Boeimeer. Vanuit het zuiden vormt de weg een belangrijke verbinding naar het centrum van Breda. Boeimeer was vroeger een gehucht omringd door agrarische gebied met verspreid staande boerderijen.

In de wederopbouwperiode (jaren 50/60) werd de huidige wijk Boeimeer gebouwd. De Graaf Hendrik III laan vormt de hoofdonthoofding van de wijk en is ontworpen als een parkway. Het concept van de parkway is ontstaan in Amerika als een comfortabele autoverbinding tussen de steden en omliggende natuurgebieden. De Graaf Hendrik III laan is in samenhang met wijk Boeimeer ontworpen als een rechte parkway gericht op de Grote kerk. De weg heeft dan ook een breed profiel van ongeveer 45 m. Het bestaat uit een hoofdrijbaan met parallelwegen, gescheiden door brede bermen. De boomgroepen ter plaatse van de oostelijke zijstraten zijn onderdeel van het originele wegontwerp. De flats Grote Spie aan de westzijde zijn later toegevoegd.

De ruimtelijke structuur van het oorspronkelijke ontwerp van de Graaf Hendrik III Laan is nog duidelijk herkenbaar in de huidige situatie. De rechte, ruim opgezette parkway met brede bermen en boomgroepen, bestaande uit oude beuken ter plaatse van de zijstraten is nog steeds aanwezig. Tezamen met de aanwezige hoogbouw aan beide zijden van de weg vormt de Graaf Hendrik III laan een karakteristiek beeld in Breda.

. De Graaf Hendrik III laan is in te delen in een drietal onderdelen.

- (1) Het uiterst noordelijke deel bestaande uit een 2x2 strooks rijbaan met een smalle verharde middenberm. De weg is hier voorzien van laanbeplanting.
- (2) Het Graaf Hendrik III Plein ligt tussen een winkelgebied en vroegere kerk. Het plein bestaat uit een open parkeerplein met bomen. De weg lag vroeger dwars over het plein. De kerk heeft plaats gemaakt voor een appartementengebouw en hedendaagse kerk.
- (3) Parkway Graaf Hendrik III laan.

De Graaf Hendrik III sluit aan op de Graaf Engelbertlaan, dit was vroeger een autoweg dwars door de stad. Dit is nog herkenbaar aan de typische op- en afritten ter plaatse van de Willem van Oranjelaan en Graaf Hendrik III laan.

#### 4. Visie Graaf Hendrik III laan

Er zijn meerdere varianten voor de Graaf Hendrik III laan en de kruispunten op deze weg onderzocht. Deze varianten zijn beoordeeld op verschillende ruimtelijke en verkeerskundige criteria: verkeersveiligheid, doorstroming auto/bus, oversteekbaarheid voor fietser en voetganger, ruimtelijke kwaliteit (parkway), samenhang in totaalbeeld en ruimtebeslag.

Uit deze beoordeling blijkt een voorkeur voor een kluirotonde op de aansluiting met de toe- en afritten van de Graaf Engelbertlaan en een enkelstrooksrotonde op de kruispunten Langendijk – Kortenaerlaan en Graaf Hendrik III plein – Piet Heynlaan. In combinatie met 2x1 rijstroken ontstaat een rustig wegbeeld met uniforme maatregelen op de kruispunten. De rechtlijnige structuur van de parkway blijft gehandhaafd, bestaande boomgroepen blijven behouden en door de afwaardering van de weg ontstaat ruimte voor meer groen en opvang van water.

De rotondes kennen een vlotte en eenvoudige verkeersafwikkeling voor het auto- en busverkeer (weinig wachttijden). Door de lage snelheid van gemotoriseerd verkeer op de rotonde verbetert de verkeersveiligheid sterk ten opzichte van de huidige situatie. Op rotondes hebben fietsers en voetgangers voorrang op het autoverkeer en hebben daardoor een zeer goede oversteekbaarheid en doorstroming. Door de vlotte verkeersafwikkeling van het gemotoriseerde verkeer met een gepaste lage snelheid op de rotondes voldoet de Graaf Hendrik III laan goed als verbindingsweg tussen de ringweg en het centrum van Breda. Hierbij vormt de weg nu veel minder een barrière tussen de beide buurten.

In het onderzoek is ook gekeken naar andere varianten voor kruispuntoplossingen zoals kruispunten met verkeerslichten of met een zogenaamd voorrangspein. Daarbij is het uitgangspunt dat het wegbeeld met de kruispuntoplossingen op het totale traject gelijk is. Dus niet op 1 kruising een rotonde en op de volgende verkeerslichten, Het voorzien van de kruispunten van verkeerslichten geeft wachttijden (en ook wachtrijen). Hierdoor is voor zowel het gemotoriseerd- als langzaam verkeer de doorstroming minder goed dan bij een rotonde. Bovendien is er ook een hoger veiligheidsrisico door hogere rij snelheden op de kruispunten met daarnaast risico op ongevallen als gevolg van het negeren van roodlicht.

Het voorrangspeintje is een relatief nieuw type kruispunt met doorgaande rijstroken en opstelstroken voor linksafslaand verkeer. Fietsers en voetgangers steken buiten de opstelstroken over, zodat ze maar 1 strook per richting over hoeven te steken. Deze kruispuntvorm heeft een goede doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer, maar een slechtere oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers, omdat voorrang moet worden gegeven aan het autoverkeer op de Graaf Hendrik III laan. De inpassing van verkeerslichten en een voorrangspein op de kruispunten Langendijk – Kortenaerlaan en Graaf Hendrik III plein – Piet Heynlaan is bovendien ruimtelijk problematisch. Om deze redenen zijn deze varianten afgevalen.

## 5. Uitwerking schetsontwerp

In het ontwerp van de Graaf Hendrik III laan blijft de huidige middenberm gehandhaafd en komen bij de versmalling van de beide rijbanen de buitenste rijstroken te vervallen. De brede bermen die hierdoor ontstaan worden omgevormd tot bloemrijke bermen en bieden ruimte voor de opvang van water in groen. Verspreid in de brede bermen worden meerstammige, bloeiende bomen aangeplant. De bestaande beukengroepen worden behouden. Hierdoor wordt de waardevolle structuur van de weg behouden maar omgevormd tot een hedendaagse ecologische, klimaatadaptieve parkway.

De rotonde-oplossingen kunnen op de Graaf Hendrik III laan ruimtelijk goed worden ingepast. De fietsoversteken (in de voorrang) zijn altijd gecombineerd met voetgangersoversteken (zebra-markering).

De huidige rechtsaf uitvoegstrook voor vrachtwagens naar de Tromplaan wordt verwijderd (minder asfalt, meer groen), maar deze rijbeweging voor ingaand bevoorradend verkeer naar het winkelcentrum blijft wel mogelijk.

Voor de inpassing van de rotonde op het kruispunt Graaf Hendrik III plein – Piet Heynlaan is het noodzakelijk de nu doorgaande parallelstructuur aan de westkant van de Graaf Hendrik III laan te onderbreken en uit te voeren als fietspad.

De bushalte aan de Grote Spie wordt verplaatst naar een nieuwe haltehaven aan de Graaf Hendrik III laan. De bereikbaarheid van het tankstation vanaf de Graaf Hendrik III laan blijft geborgd door het handhaven van de huidige afrit en toerit op de Grote Spie.

Ter plaatse van de aansluiting Langendijk op de rotonde is grondaankoop benodigd om te zorgen voor een veilige afwikkeling van fietsers van en naar de rotonde.

Door het kruispunt Zaart op de Graaf Hendrik III laan op te heffen wordt de doorstroming van verkeer beter en verbetert ook de verkeersveiligheid. De hoeveelheid verkeer van en naar de Zaart is heel beperkt en kan goed via het kruispunt Langendijk – Kortenaerlaan worden afgewikkeld.

De kluirotonde bij de kruising met de Graaf Engelbertlaan kan het verkeer goed en veilig verwerken. Fietsers en voetgangers hebben net als nu voorrang op het verkeer op de op- en afritten.

De afrit vanuit de Graaf Engelbertlaan aan de Zuidwestelijke kant wordt verschoven. Het ruimtebeslag en verkeersveiligheid van de rotonde verbeterd hiermee en dit biedt kansen om de groenstructuur daar te versterken. Ook draagt deze maatregel bij aan het wegbeeld op de Graaf Engelbertlaan.

Tot slot is in het ontwerp ervoor gekozen om de oostelijke parallelweg uit te voeren als fietsstraat voorzien van een dubbele rode asfaltrijloper (comfortabel voor de fiets) en rabat- en middenstroken. De fietsstraat heeft een voorrangstatus ten opzichte van zijwegen, waarbij de auto te gast is. Fietsers wordt op dit trajectdeel een comfortabele en doorgaande route richting centrum geboden.