

**Nota van Commentaar  
consultatie  
Mobiliteitsvisie Breda**

## TOELICHTING COMMENTAARNOTA Mobiliteitsvisie Breda

De (concept) Mobiliteitsvisie Breda heeft in de periode van 13 juli t/m 7 september 2020 (8 weken) ter inzage gelegen op het stadskantoor en via PlanBreda.nl. Er is kort na het aflopen van de formele periode nog een aantal reacties binnengekomen. Daarom is besloten de periode met 1 week te verlengen en reacties die tot 14 september 2020 zijn binnengekomen nog mee te nemen in de commentaarnota. In totaal zijn 38 inspraakreacties ontvangen. In deze nota zijn alle binnengekomen inspraakreacties opgenomen<sup>1</sup> en de reactie hierop, inclusief of de inspraakreactie tot wijzigingen in de Mobiliteitsvisie heeft geleid. De inspraakreacties zijn geanonimiseerd. Daarnaast zijn tijdens de inspraakperiode nog een aantal gesprekken gevoerd met relevante stakeholders waarin is gesproken en gereflecteerd op de Mobiliteitsvisie, bijvoorbeeld met de brandweer, binnenstadsondernemers en Buas. Naar aanleiding hiervan en naar aanleiding van aangescherpte ambities zijn ook nog onderdelen van de concept-visie geactualiseerd. Alle wijzigingen tussen de concept en de definitieve Mobiliteitsvisie Breda zijn hieronder beschreven.

De definitieve Mobiliteitsvisie Breda wordt, inclusief deze commentaarnota door college van B&W vastgesteld en aangeboden aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Na goedkeuring door het college zal de nota van commentaar en definitieve Mobiliteitsvisie worden verzonden aan iedereen die een inspraakreactie heeft gegeven. Ook zullen deze stukken worden gepubliceerd via PlanBreda.nl.

---

<sup>1</sup> In sommige gevallen zijn reacties redactioneel ingekort en/of zijn verwijzingen naar persoonlijke situaties verwijderd. Dit is gemarkeerd met (...)

## Lijst met wijzigingen

Hieronder volgt een overzicht van de aanpassingen en aanvullingen die zijn gedaan in de periode tussen de conceptversie van de Mobiliteitsvisie en de definitieve versie. Deze wijzigingen zijn gedaan vanuit de ontvangen inspraakreacties, de gesprekken die zijn gevoerd op basis van het concept en ontwikkelingen die in de afgelopen periode hebben plaatsgevonden. Hieronder worden per hoofdstuk kort de belangrijkste wijzigingen beschreven. Er zijn verder in het hele rapport kleine redactionele tekstwijzigingen gedaan.

### Samenvatting

- De leidende principes zijn ook in de samenvatting beschreven.

### Hoofdstuk 1: Van Bouwstenen naar visie

- Er is een tekstblok toegevoegd met betrekking tot de inspraak.
- De paragraaf met betrekking tot de coronacrisis is geactualiseerd.
- Er is een paragraaf toegevoegd over de samenhang tussen de Mobiliteitsvisie en de stedelijke ontwikkeling van Breda.

### Hoofdstuk 2: Leidende principes

- Geen wijzigingen

### Hoofdstuk 3: Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes

- De kaart met de stedelijke infrastructuur is op 2 kleine onderdelen aangepast, de Terheijdenseweg is *stedelijke hoofdweg* tussen Moerlaken en Regenbeemd en de Oosterhoutseweg is ten noorden van Teteringen de functie van *verbindingsweg*.
- Het belang van de nood- en hulpdiensten is beter beschreven
- De problematiek van doorgaand verkeer door de dorpen is uitgebreider omschreven
- Beschreven is dat de hoofdwegen ook een (ongewenste) barrière kunnen zijn voor dieren en groenstructuren en dat met het opheffen van de barrière ook hier winst kan worden bereikt.
- De functie van de NRW voor vrachtverkeer is expliciet benoemd.
- De problematiek van het doorgaande regionale verkeer door de dorpen is beter beschreven onder 'ruimte voor verblijven'.
- Bij wijkontsluitingswegen is beter beschreven dat de inrichting altijd maatwerk is.

### Hoofdstuk 4: Meer ruimte voor langzaam verkeer

- De gezondheidswinst van lopen en fietsen (actieve mobiliteit) is beter beschreven.
- De fietsverbinding naar Oosterhout is specifiek benoemd en er is beschreven dat ook deze bestaande verbindingen verbeterd kunnen worden.

### Hoofdstuk 5: Breda is grenzeloos verbonden met de wereld

- Op de kaart zijn beide potentiële tracés van de BRT opgenomen.
- Bij het onderdeel over de knelpunten op de rijkswegen is beschreven dat tijdens de aanpak van deze snelwegen het onderliggend wegennet (met name zuidelijke rondweg) niet als alternatief kan worden ingesteld.

- De tekst met betrekking tot het spoor is geactualiseerd op basis van het Bidbook Toekomstbeeld OV Zuid Nederland en de noodzakelijke spoorverdubbeling tussen Breda en Tilburg is nadrukkelijker beschreven.
- In de tekst over de Bus Rapid Transit is de functie voor het tussenliggende gebied beter beschreven.

#### Hoofdstuk 6: Openbaar vervoer is een uitnodigend alternatief

- Op de kaart is het OV-tracé in de binnenstad verplaatst naar de westflank. Ook is de hub noordelijke rondweg toegevoegd.
- In de tekst is verduidelijkt dat toegankelijk OV belangrijk is en blijft voor ouderen en mensen met een beperking.
- De zoekgebieden voor verschillende stadsrandhubs zijn beschreven.

#### Hoofdstuk 7: Mobiliteitssystemen zijn optimaal verknoopt

- In de tekst over een netwerk van mobiliteitshubs is toegevoegd dat deze ook tijdens evenementen een rol kunnen spelen in de bereikbaarheid.
- Er is een aantal toevoegingen gedaan met betrekking tot het toepassen van slimme (verkeers)camera's.
- Onder Smart Mobility zijn de mogelijkheden om verkeerslichten te beïnvloeden ten behoeve van hulpdiensten toegevoegd.
- Onder Smart Mobility is beschreven dat navigatiesystemen een belangrijke rol spelen in routekeuze en dat in gesprek zal worden gegaan met marktpartijen om de 'juiste' routes prominenter naar voren te laten komen.

#### Hoofdstuk 8: vraag en aanbod van parkeren zijn in balans

- Er is expliciet beschreven dat straatparkeren voor sommige lokale ondernemers van belang is.

#### Hoofdstuk 9: Special verkeersveiligheid

- In de tekst is beschreven dat mensen met een beperking ook meer risico lopen op het gebied van verkeersveiligheid.

#### Hoofdstuk 10: Special Duurzame mobiliteit

- De tekst met betrekking tot de milieuzone en zero emissie-zone is geactualiseerd.

#### Hoofdstuk 11: Special Binnenstad

- De kaart van het centrum is vervangen door een kaart die is gemaakt in het kader van de samenwerkingsafspraken met de provincie.
- De tekst onder *De Karnemelkstraat als verblijfsruimte* is aangepast naar aanleiding van de aangescherpte ambitie om de Karnemelkstraat geheel vrij van bussen te maken.

#### Hoofdstuk 12: Vervolg

- De belangrijkste effecten van het nieuwe mobiliteitsbeleid zijn bepaald met behulp van een prognosemodel en in deze paragraaf beschreven.
- Onder het kopje over het uitvoeringsprogramma is een zin toegevoegd met betrekking tot afstemming met onder andere hulpdiensten.

| nr. | Platform Initialen of organisatie | Verkorte inhoud reactie   | Commentaar   |
|-----|-----------------------------------|---|--|
| 1   | Planbreda<br>A.                   | meer snel fietsen, meer elektrische auto's, meer treinen.   | Dank voor uw reactie. Dit is inderdaad onze ambitie, zoals beschreven in de Mobiliteitsvisie. Hierin kunt u ook lezen hoe wij dit willen bereiken.   |
| 2   | Planbreda<br>G.G.                 | De snelle fietsroutes zijn prima (goed bezig!), de trein naar Dusseldorf zal hooguit maar 1% van de Bredanaars interesseren (indirect econ belang: oke), maar merendeel van de bevolking heeft te maken met - drukte op fietskruispunten, vaak gevaarlijk - onveilige kruispunten zoals Oude Vest/Houtmarkt/AH/Keijzerstr. Maar ook Haagdijk/Haven, etc - agressieve motorrijders (vaak ook met heel veel overdovend lawaai) en scooterrijders (vooral food) - bijv Ginnekenweg/Pr Hendrikstraat is met fiets veiliger op voetpad dan op de straat; je ziet steeds meer mensen op voetpad fietsen Het zou goed zijn om meer aandacht te geven aan gevoel veiligheid dan alleen maar snelheid/mobiliteit. Veel successsss met deze puzzle. | Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie wordt onze ambitie beschreven om fietsgebruik te stimuleren, verkeersveiligheid te verbeteren en spoorverbindingen uit te breiden. op het gebied van de fiets, verkeersveiligheid en treinen. Hierin kunt u ook lezen hoe wij dit willen bereiken. De Mobiliteitsvisie gaat niet in op concrete kruispunten/situaties. Maar de aangedragen situaties worden, net als de situaties die uit de enquête zijn gekomen, meegenomen in de agendering en prioritering van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. |
| 3   | Planbreda<br>M.C.                 | Een internationale trein lijkt me super   | Dank voor uw reactie.  |
| 4   | Planbreda<br>J.H.                 | Er staat veel te weinig in over het aanpakken van auto's om deze uit het centrum te verwijderen. Wel is het goed om werk te maken van goede treinverbindingen met Utrecht en Düsseldorf. Ook het fietsverkeer kan gestimuleerd worden naar omliggende gemeenten via mooie routes  | Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie staat de ambitie beschreven om het doorgaande verkeer door het centrum te verminderen. Ook staat de ambitie beschreven om meer fietsverbindingen te realiseren naar de omliggende kernen. Ten slotte staat de ambitie beschreven voor snelle, directe treinverbindingen met Utrecht (via Den Bosch) en met Duitsland.   |
| 5   | Planbreda<br>A.T.                 | Graag betere voorzieningen voor gehandicapten   | Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie staat onze ambitie beschreven om ook voor mensen met een beperking een veilige en goed bereikbare stad te zijn. De tekst in de visie is op dit onderdeel aangescherpt.  |
| 6   | Planbreda<br>E.                   | Heel erg fijn dat er treinverbinding naar Düsseldorf komt. Ideaal als je daar naar toe moet bijvoorbeeld naar de luchthaven of dagje uit naar het centrum. Natuurlijk ook wederom voor mensen die in Düsseldorf wonen kunnen zo vlotter deze kant op komen.   | Dank voor uw reactie.  |
| 7   | Planbreda<br>T.M.                 | Wat een fijn gevoel om te horen dat een treinverbinding tussen Breda en Düsseldorf. Dat zal onze mooie stad Breda nog aantrekkelijk maken. Gezellig als jij rechtstreek van Breda naar Duitsland kan. Ik heb ook begrepen dat er ook een verbinding tussen Den Haag en Aachen komt. Ik hoop dat deze trein ook in Breda gaat stoppen. Dan is ook een direct verbinding tussen Breda en onze zuidelijke grote steden als Heerlen zonder over te stappen in Eindhoven. Ik denk dat veel stadgenoten net als mij zijn blij met deze nieuws.  | Dank voor uw reactie.  |

|   |                     |   |  |
|---|---------------------|---|--|
| 8 | Planbreda<br>A.d.L. | <p>Ik zie mogelijkheden voor Breda om een grote Hub te worden binnen de EU. Zo kunnen wij met ons station en het niet gebruikte spoor 2 een mooi vertrekpunt zijn voor de Eurostar. Aan de andere kant kunnen wij een mooie stop zijn richting het Ruhrgebied. De trein van Eindhoven naar Dusseldorf en deze vanuit Breda laten starten. Fietspaden richting Etten-Leur, Oosterhout, Rijen/Tilburg zouden ideaal zijn, maar er ligt al heel veel. Snelle fietspaden vanuit de directe omgeving:<br/>Ulvenhout/Dorst/Bavel/Terheijden/Teteringen/Prinsenbeek zouden een goede optie zijn voor fietsende forenzen. Voor het verkeer op de Backer en Ruebweg zou ik denken aan een optie waarbij er via de Terheijdenseweg en de Haagse Beemden een extra op en afrit die het verkeer voor Noord Breda beter ontsluit. Breda is goed en werkt hard aan het leefbaar maken van de stad en ik ben daar als inwoner heel blij mee. Ga zo door!!<br/>Vooral de fietsstraten in het centrum geven samen met veel groen een fijne en aangename leefbaarheid van het centrum. Misschien wel wat meer P+R voor Breda. Princeville is dat er al, maar een optie om dit te promoten bij Breepark is misschien ook een optie om zo minder parkeergarages en auto's in de binnenstad te hebben.</p> | <p>Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie staat onze ambitie beschreven op het gebied van (inter)nationale bereikbaarheid met de trein en op het gebied van de fiets naar de omliggende kernen. Ook de ambitie op de Noordelijke Rondweg staat beschreven.</p> |
|---|---------------------|---|--|

|   |                       |  |   |
|---|-----------------------|--|---|
| 9 | Planbreda<br><br>M.M. | <p>Goed dat er visie is, echter ben ik bang dat het in de praktijk anders uitpakt en een compromis wordt. En een compromis is wat mij betreft altijd slap. Uiteraard ben ik als bewoner van de altijd drukke Tramsingel (gedeelte Brandweer en Haagweg) ervaringsdeskundige en voorstander van het minimaliseren van auto/motorverkeer in de stad en wijken. (...) Je kunt dus wel pleiten voor meer verkeer op rand/rondwegen, en/of wegen classificeren, maar ik ben bang dat men toch de kortste route gaat gebruiken van wijk naar wijk, van wijk naar snelweg en vice versa. (...) Als je het dus baseert op het huidige wegennet gaat het hem denk ik niet worden. Dit mis ik in de visie. Daarnaast is het prima dat men de binnenring van de singel autoluw wil maken, echter rijden er aan de buitenring van de singel nog steeds veel auto's, ook de mensen aan de binnensingels zullen daar hinder van ervaren (geluid). En waarom mogen de mensen van de binnenring singel een autoluwe zone, en de mensen aan de buitenring singel niet? Daar staan ook veel woningen. Dit geldt ook voor de vele andere wegen in Breda. De visie mag en moet dus wat mij betreft veel grootser dan het centrum (zo komt het op mij nu over). Zie Breda als één groot centrum. Mijn tip is dus om te proberen de rechthoek A27, NRW, A16, ZRW tot een afgerond vierkant/rondje te reduceren, maar weer niet zo extreem klein tot de singels, ergens daar tussenin. Pas dus het wegennet fysiek aan en stel een strak circulatieplan in met de nodige 'knippen', anders gaat men alsnog niet de aangewezen wegen gebruiken. Zie een voorbeeld circulatieplan bij de stad Gent (...). Daarnaast pleit ik voor een radicaal 30km zone plan. Het hele! Brusselse geweest nota bene gaat naar 30km, en 50 of met uitzondering harder op alleen de ring. (...) 30km wordt dan de fietser koning, op 50km de auto, zo simpel. En fiets mag overal, auto conform circulatieplan. 50km wordt dan wel 2x2baans, anders schiet het niet op. Daarnaast jammer dat het spoor geen plaats krijgen in stedelijk verkeer, zie bijv. Utrecht, daar hebben ze stations te over op korte afstand per wijk waar het kan, dit zou in Breda ook meer moeten, dus Station Breda-Oost, Breda-Tuinzicht (bij stadion), Breda-Prinsenbeek zuid (bij Liesbos), Breda-Princenhage (bij Ikea ergens). Denk dat dit OV-verkeer stimuleert, echter moeten er dan natuurlijk wel frequente sprinter-verbindingen zijn in en om rondom Breda. (...) Deze stations zouden ook weer mooie P+R locaties kunnen zijn, iets wat Breda gewoon ontbreekt, immers mag men nu gewoon tot in het centrum rijden om te parkeren, op kleine schiet-eindjes loopafstand. Er zijn echt veel P-garages en P-plaatsen in het toch wel kleine centrum van Breda, bijzonder. Ook heel snel die zuidelijke 'rond'weg onder-tunnelen, als je het echt als rondweg wilt gebruiken ten minste, want nu zit er weer een stukje onderbreking in het plan. Je kunt de oude brede lanen dan weer mooi in ere herstellen. Ook de A16 bij Prinsenbeek en de A27 bij Minervum en Bavel overkappen, scheelt veel geluid, plus dat je mogelijk wat groen en/of lokale ontsluitingswegen kan creëren op deze overkapping. Dus meer ambitie is wat mij betreft gewoon nodig om e.e.a. te verwezenlijken, anders blijft het met wat maatregelen die denk ik te weinig uithalen en of beperkt tot het stadscentrum. Denk dus groter en op</p> | <p>Dank voor uw reactie op de concept Mobiliteitsvisie. U pleit voor een groot aantal radicale wijzigingen in de Bredase infrastructuur. De voorstellen die u doet zouden vele miljarden aan investeringen vereisen en een aantal hiervan is bovendien niet haalbaar, zoals de aanleg van een nieuwe rondweg tussen de singel en de rand van de stad. Het uitgangspunt in deze Mobiliteitsvisie is de huidige infrastructuur, zowel weg als spoor. Daar wordt een realistische en haalbare visie en ambitie op gemaakt. Met het verbeteren van de doorstroming en verkeersafwikkeling op de stedelijke hoofdstructuur, bijvoorbeeld de Noordelijke Rondweg wordt deze route voor meer autoverkeer een aantrekkelijk alternatief. Dit wordt gecombineerd met leefbaarheidsmaatregelen in de routes in het centrumgebied, waaronder de buitensingels. Hierdoor worden die routes juist minder aantrekkelijk voor stedelijk verkeer. Het realiseren van een lagere maximumsnelheid (30km/u) is op deze routes mogelijk, maar zal op projectniveau worden onderzocht en bepaald. Met betrekking tot het stedelijk en regionaal OV zetten wij in op het creëren van meer en betere HOV-buslijnen naar de omliggende kernen en ook binnen de stad. Hiermee wordt het OV een aantrekkelijker alternatief. Aan de randen van de stad zetten wij verder in op het realiseren van een aantal (vervoers)hubs. Deze hebben ook een functie als P&amp;R.</p> |
|---|-----------------------|--|---|

|    |                   |   |   |
|----|-------------------|---|---|
|    |                   | <p>veel langere termijn. Het ondertunnelen en/of fysiek radicaal aanpassen van infrastructuur, stations creëren kost nu misschien veel geld, echter levert dat op de lange termijn veel meer op dan wat lapmiddelen her en der. We hebben helaas nu nog last van het autotijdperk, waar alles moest wijken voor de auto, laten we het nu ook doen, maar dan voor de fietser, voetganger en het OV. Zet de standaard als Breda!</p>  |   |
| 10 | Planbreda<br>J.H. | <p>Ik maak me zorgen om de ontwikkelingen rondom de Zuidelijke Rondweg. Deze is deels aangemerkt als Stedelijke Hoofdweg en deels zelfs als Regionale Hoofdweg. Er wordt geïnvesteerd in betere doorstroming en veiligheid, maar de leefbaarheid (uitstoot en geluidsoverlast) staat ernstig onder druk. Ik woon al 15 jaar aan de Zuidelijke Rondweg en de overlast wordt steeds groter. Minder vrachtverkeer zou een hoop schelen, maar door deze uitgangspunten wordt dat niet gerealiseerd, de Rondweg wordt aantrekkelijker. In plaats van minder aantrekkelijk. Ook de geluidswering is onvoldoende, met name bij de gedeeltes bij de tunnelbak.</p>  | <p>Dank voor uw reactie op de concept Mobiliteitsvisie. De Zuidelijke Rondweg staat in het oude mobiliteitsbeleid (onderdeel van de Structuurvisie 2030) beschreven als 1 van de twee belangrijkste hoofdassen van Breda, samen met de Noordelijke Rondweg. In het oude beleid was geen onderscheid tussen de verschillende delen van de Zuidelijke Rondweg. Met dit nieuwe beleid wordt met de indeling als (deels) stedelijke hoofdweg uitgesproken dat de Zuidelijke Rondweg een functie heeft voor het stedelijke verkeer, maar niet voor verkeer zonder herkomst en bestemming in Breda. Dit geldt dus ook voor vrachtverkeer. Langs de Zuidelijke Rondweg zijn nog een aantal maatregelen in voorbereiding om de leefbaarheid te vergroten, zoals vorig jaar besloten door de gemeenteraad.</p> |
| 12 | Planbreda<br>M.S. | <p>Na het lezen van het mobiliteitsplan valt mij op dat er weinig aandacht is geschonken aan de leefbaarheid rond regionale en stedelijke hoofdwegen. Zelf woon ik aan de Franklin Rooseveltlaan (Zuidelijke Rondweg). Ik kan u vertellen dat de drukte op deze weg de leefbaarheid enorm onder druk zet. Met name het vrachtverkeer zorgt voor enorm veel overlast. (...) Bestemmingsverkeer voor de economische locaties aan beide kanten van de Zuidelijke Rondweg zou gebruik moeten maken van de snelweg. (...) Ik merk ook dat in het plan gesproken wordt over investeren in bereikbaarheid van Breda en hoofdinfrastructuur in de stad, en dit in balans met kwaliteit. Welke kwaliteit dan? In ieder geval niet die van veiligheid en rust. De hoofdinfrastructuur moet meer gebruikt worden, routes moeten aantrekkelijker worden gemaakt. Er moet een hogere gemiddelde traject snelheid komen. Dus sneller rijden. In verblijfsgebieden moet juist langzamer verkeer komen (15-30km). Dus nog meer verkeer over de Zuidelijk Rondweg, op een hogere snelheid!! Dit is een ook leefgebied, dat zou het althans moeten zijn. Ik zie totaal niet hoe het plan hier rekening mee houdt. Mocht Breda echt een groene stad willen zijn, waar veiligheid en leefbaarheid hoog in het vaandel staan, doe dan wat aan deze rondweg die kort op de huizen van bewoners ligt. Stop vrachtverkeer, handhaaf verkeerssnelheid...of nog beter, stop deze weg onder de grond. Leg er een mooi fietspad op met veel groen. Zo heb je een en een doorstroming en een veilige en leefbare omgeving.</p> | <p>Dank voor uw reactie op de concept Mobiliteitsvisie. De Zuidelijke Rondweg staat in het oude mobiliteitsbeleid (onderdeel van de Structuurvisie 2030) beschreven als 1 van de twee belangrijkste hoofdassen van Breda, samen met de Noordelijke Rondweg. In het oude beleid was geen onderscheid tussen de verschillende delen van de Zuidelijke Rondweg. Met dit nieuwe beleid wordt met de indeling als (deels) stedelijke hoofdweg uitgesproken dat de Zuidelijke Rondweg een functie heeft voor het stedelijke verkeer, maar niet voor verkeer zonder herkomst en bestemming in Breda. Dit geldt dus ook voor vrachtverkeer. Langs de Zuidelijke Rondweg zijn nog een aantal maatregelen in voorbereiding om de leefbaarheid te vergroten, zoals vorig jaar besloten door de gemeenteraad.</p> |



|           |                                  |  |   |
|-----------|----------------------------------|--|---|
| <p>13</p> | <p>Planbreda<br/><br/>J.v.P.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- U gaat voorbij aan de forens, die niet kan profiteren van wat Breda allemaal stimuleert op het gebied van thuiswerken, vooropgesteld dat de gemeente daar überhaupt al zeggenschap in heeft of gaat krijgen. Forensen hebben geen keuze.</li> <li>- “We creëren meer oplaadpunten in de stad voor elektrische voertuigen”. Hoeveel zijn die er in Breda en gaan wij die kosten nu ophoesten voor een heel kleine minderheid? Ik vind dat een particuliere investering, geen overheidsinvestering.</li> <li>- “In de verblijfsgebieden (woongebieden) van de stad is meer ruimte voor langzaam verkeer en wordt de snelheid voor autoverkeer verlaagd (zoveel mogelijk 30km/u en 15km/u)”. Dit heb ik 20 jaar geleden al eens aangekaart, maar er gebeurt niets mee. De uitstoot bij een snelheid van 30 km per uur is hoger dan bij 40 km per uur (versnelling 2, hoog toerental versus versnelling 3 laag toerental). Kijk nou eens eerst naar de milieu-effecten; ook: wat doet dat met fijnstof? 15 km per uur is woonersnelheid. Deze elders toepassen zal worden gezien als ‘auto pesten’.</li> <li>- “De fiets wordt vaker gebruikt voor binnenstedelijke verplaatsingen. Dit is niet alleen gezond en duurzaam, maar schept ook ruimte voor betere autobereikbaarheid voor het overige verkeer”. Ja, dat hoopt u te bereiken. Ik geef als voorbeeld de Claudius Prinsenlaan en de Nieuwe Kadijk/Backer en Ruebweg. Fietsen langs die drukke wegen is écht niet gezond. Hetzelfde geldt voor de singels. Zorg er nu voor, dat fietsers en gemotoriseerd verkeer gebruik kunnen maken van strikt gescheiden rijbanen.</li> <li>- “In de binnenstad en in de verblijfsgebieden komt meer ruimte voor de voetganger, de verblijfsgebieden zijn verkeersveilig, er is ruimte voor verblijven en spelen, en straten vormen geen barrière maar een verbinding”. Het klinkt allemaal heel mooi, maar dit is Utopia, vind ik. Als je een straat hebt, heb je autoverkeer. Dat kun je er ook nooit weghalen, want waar moet men dan heen? Verkeer zal altijd een barrière zijn voor verblijven en spelen. Ik heb wel iets tegen het woord “barrière” want dat stelt dat die twee niet samen kunnen gaan. Dat kan best, maar dan moet er verstandig gereguleerd worden, met voorschriften, rijrichtingen én de plaats van speelplekken.</li> <li>- Vervoer naar Utrecht niet per (vervuilende! En heel vaak lege) bus maar per spoor.</li> <li>- Stads-OV anders inrichten. Maak net als de trein gebruik van “stoptreintrajecten” en “snelreintrajecten”. Stap af van die ellenlange routes met 15 stops voordat je op het station bent. Duurt veel te lang. Creëer een soort van “intercity-hubs” en maak die aantrekkelijk zodat het door meer mensen gebruikt zal gaan worden. Elders noemt u dat “tophaltes”?</li> <li>- “Het aanbod aan en gebruik van deelmobiliteit in Breda neemt toe door nieuwe aanbieders ruimte te bieden in bestaande gebieden en in gebiedsontwikkelingen”. Fout. Dat kan pas als de routing geoptimaliseerd is, niet in de huidige structuur.</li> <li>- “De parkeerdruk in stedelijke omgevingen wordt gereguleerd zodat parkeerdruk en overlast afneemt.” Sorry, hier moest ik hard om lachen. Wat u bedoeld is: de automobilist die de parkeertarieven te hoog vindt in de binnenstad, parkeert in de</li> </ul> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder wordt hier puntsgewijs op ingegaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- U geeft aan dat niet aan de forens is gedacht. Het stimuleren van thuiswerken (door communicatie en informatieverstrekking) levert een bijdrage aan het verminderen van mobiliteit en daarmee aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad. Daarom hebben wij de ambitie om thuiswerken en flexibel werken te stimuleren. Dit doen wij zowel voor de Bredanaar die elders werkt als voor de werknemer die in een Bredaas bedrijf werkt.</li> <li>- Wij vinden het belangrijk om elektrisch vervoer te stimuleren en werken daarom mee aan het realiseren van laadpalen. Het is inderdaad een particuliere investering, laadpalen worden dus ook door en op kosten van marktpartijen gerealiseerd. Wij dragen hierin bij door het afgeven van de benodigde omgevingsvergunning en helpen zo nodig bij de keuze voor de locatie.</li> <li>- De wens om snelheid te verlagen in verblijfsgebieden heeft vooral relatie met verkeersveiligheid. Bij lagere snelheid is de remweg korter en is de impact van een ongeval kleiner. Met betrekking tot brandstofverbruik in de stad is vooral belangrijk dat verkeer een constante snelheid rijdt. Bij lagere snelheden zijn de snelheidswisselingen ook kleiner.</li> <li>- Onze ambitie is om ook fietsvoorzieningen te realiseren in de woonwijken, buiten de stedelijke hoofdstructuur. Daarom is een uitgebreid fietsnetwerk gedefinieerd.</li> <li>- Inderdaad is ook in de verblijfsgebieden de autobereikbaarheid van belang en moet hier ruimte voor zijn. Tegelijkertijd is het de ambitie dat er op straat ook ruimte is voor spelen en verblijven.</li> <li>- De snelle busverbinding naar Utrecht (BRT) heeft vooral voor de tussenliggende kernen een functie. Voor punt-punt-vervoer is spoor inderdaad een gewenst alternatief.</li> <li>- HOV moet inderdaad een snel alternatief zijn naar de belangrijkste bestemmingen. Mede op basis hiervan is onze ambitie op het gebied van OV beschreven.</li> <li>- In ruimtelijke ontwikkelingen wordt steeds vaker verschillende vormen van deelmobiliteit aangeboden. Daarvan kunnen ook bestaande gebieden profiteren.</li> </ul> |
|-----------|----------------------------------|--|---|

aangrenzende wijk waardoor de parkeerdruk daar zo hoog wordt dat u betaald vergunningen wilt invoeren. Dat is niet oplossen, dat is negeren. Plus u zadelt de inwoners op met een door hen ongewenst systeem. Ofwel: verlaag de parkeertarieven in de binnenstad en zorg voor voldoende plaatsen en aanduidingen waar plaats is, en u bent van die parkeerdruk aan de rand van het centrum af. De andere oplossing is simpel maar keihard: binnen de singels autovrij. Of verplicht gebruik van transferia voor hen die van buiten Breda komen; alhoewel niet verplicht, maar in Den Bosch werkt dit uitstekend.

- “Breda gaat voor 0 verkeersdoden. Dit doen we door op de hoofdwegen verkeersstromen zoveel mogelijk te scheiden (heel goed) en door op het onderliggende wegennet de rijsnelheid te verlagen. Hier slaat u de plank mis, denk ik. Rijsnelheid verlagen is pas zinvol als het aandeel OV significant stijgt. Zo niet, dan werkt het slechts vertraging en filevorming in de hand.
- “De gelijkvloerse spoorwegovergangen in Breda worden veiliger gemaakt en waar mogelijk vervangen door ongelijkvloerse kruisingen”. Waarom wilt u (veel) geld uitgeven aan iets waar nauwelijks tot geen verkeersdoden te betreuren zijn?
- “Mobiliteit wordt zoveel mogelijk voorkomen, onder andere door stimuleren digitaal werken en door hoogstedelijk te ontwikkelen” Wat lees ik nu? Mobiliteit voorkómen? Denkt u nou echt dat u als gemeente digitaal werken kunt stimuleren? Ik zie de verzoeken al binnenkomen bij mijn werkgever... Denkt u dat dit er voor gaat zorgen dat er zo veel minder mobiliteit zal zijn? Wilt u mensen dan “binnen plakken”?
- Hoogstedelijk ontwikkelen: hiermee bedoelt u torenflats bouwen? Sorry, maar dit is echt tekentafelretoriek. Iemand die dit zegt heeft echt geen idee wat mobiliteit is. Bij appartementsgebouwen wordt nog steeds parkeerfactor 1,3 aangehouden. Heel stoer zei de gemeente ooit “we moeten naar 1,9”, wat hard nodig is. Maar dat gebeurt niet. Waarom niet? Het kost geld. Geld dat nu naar mobiliteit gaat in plaats van leefbaarheid (waar parkeerdruk onder valt). Dit verpest meer dan dat het goed doet.
- Flatten The Curve. Helaas wordt hier de plank flink misgeslagen. Ik zal d.m.v. tekst in het rood meteen op passages reageren. Het uitgangspunt is dat ook in de spits voldoende capaciteit beschikbaar is, zodat de doorstroming op orde is. Klopt, dat hoort zo. Dit houdt in dat de rest van de dag vaak veel capaciteit onbenut is. De beschikbare capaciteit wordt dus slecht gebruikt. Fout. De oorzaak ligt in ons leefpatroon, met scholen en werk die op dezelfde tijden beslag leggen op wegennetwerk en OV. Het is utopisch, te veronderstellen dat e dat “maar even aan kan passen”. En het ruimtebeslag van de infrastructuur is groot (zie ook het vorige punt). Op het moment dat het verkeer beter verdeeld wordt over de dag, wordt de beschikbare capaciteit veel beter benut. Theoretisch wel, maar dan mag werkgeversland en de hele onderwijssector de zaak flink op zijn op gaan zetten, want anders krijg je dat niet voor elkaar.

- In stedelijke gebieden is de druk van de parkerende auto op de openbare ruimte zo groot dat niet kan worden ontkomen aan het reguleren van parkeren. Ook als meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de binnenstad zelf of aan de rand van de stad.
- Zie de eerdere reactie met betrekking tot verkeersveiligheid en snelheid.
- Helaas gebeuren er nog veel ongevallen op gelijkvloerse spoorwegovergangen. Daarom is de ambitie van het rijk deze op termijn allemaal op te heffen of te vervangen door ongelijkvloerse.
- Met communicatie en informatie kunnen de mogelijkheden voor thuiswerken bekender worden gemaakt. En er kan bijvoorbeeld een bijdrage worden geleverd door het verbeteren van de digitale infrastructuur.
- Hoogstedelijk ontwikkelen gaat niet direct over hoogbouw, maar om bouwen in hogere dichtheden en vooral met een ruimtelijke mix in het programma (wonen, werken en voorzieningen).
- Het beter spreiden van het verkeer over de beschikbare tijd kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het ruimtebeslag van infrastructuur en het verbeteren van de bereikbaarheid. Dat dit een uitdaging is en samenwerking vraagt met onderwijs en bedrijfsleven, klopt. Dit staat daarom ook beschreven in de visie.
- De coronacrisis is inderdaad tijdelijk en niet het uitgangspunt voor de Mobiliteitsvisie. Waar mogelijk wordt wel gestreefd naar het vasthouden van een aantal positieve effecten.
- De trajectsnelheid op een weg is iets anders dan de (wettelijke) maximumsnelheid. De trajectsnelheid is de snelheid inclusief stops voor verkeerslichten etc. De trajectsnelheid is een handige beleidsmatige basis voor het onderscheid (hiërarchie) in de wegenstructuur. De wettelijke maximumsnelheid op een weg wordt ook door andere zaken beïnvloed, bijvoorbeeld geluidsproductie.
- Een vrachtwagenverbod op de Zuidelijke Rondweg is ongewenst aangezien het grootste deel van het vrachtverkeer op de Zuidelijke Rondweg een bestemming in Breda heeft. Een verbod zou leiden tot veel extra vrachtverkeer via het onderliggende wegennet (de verblijfsgebieden).

- De Coronacrisis heeft duidelijk gemaakt hoe groot het effect hiervan is. Files op de rijkswegen zijn nagenoeg verdwenen. De Coronacrisis is een tijdelijke situatie, waar je nooit dit beleid op mag bouwen. Ik merk nu al op de snelweg dat de drukte langzaam aan het terugkeren is naar het niveau van vóór de crisis. Mijn reistijd is niet afgenomen, hoe graag men dat iedereen wil laten geloven. Ja, er zijn minder files. Maar niet overal. Ook in het openbaar vervoerssysteem was sprake van een hyperspits, met name in de ochtend. Er zijn dan veel bussen nodig, die gedurende de rest van de dag niet ingezet kunnen worden. Is er iemand die ooit de illusie heeft gehad dat de bussen vol zouden zitten in een tijdvak buiten “de spits”? Kom nou.... Dit is de eigenschap van stadsbussen. Maak eens een studiereis naar Hasselt in België. Daar hebben ze oplossingen.

- Ruimte voor de auto - regionale hoofdweg U spreekt uzelf hier tegen. ....bijvoorbeeld voor verkeer uit Dorst naar de A16. Op regionale hoofdwegen heeft de auto dus prioriteit en is de maximumsnelheid in principe 70 km/u Versus De gewenste gemiddelde trajectnelheid op regionale hoofdwegen is 40-45 km/u. Of u heeft onvoldoende uitgelegd wat een regionale hoofdweg is (in mijn herinnering, dit lezende, een verbindingsweg, ongelijkvloers, buiten woongebieden), of er is iets anders dat wringt. Ik geef een voorbeeld. Zuidelijke Rondweg naar de A58 en de A27. Deze rijrichting kent een snelheid van 50 km/uur, en vanaf de afslag naar Bavel en de Ijpelaar 70 km per uur. Nu omgedraaid: vanaf deze snelwegen naar de Zuidelijke Rondweg; al bij de ongelijkvloerse kruising met de Claudius Prinsenlaan moet het gas terug naar 50 km/u. Maar je rijdt nog steeds 2-baans. Na het stoplicht bij het Fatimaplein gaat de weg over in 1-baans. Logischer om dáár de snelheid terug te brengen naar 50. Waarom op de zuidelijke Rondweg, vanaf het kruispunt met de Baronielaan, richting A16, 50 km per uur tot na het ziekenhuis? Daar is het ook al 2-baans. Kortom, de logica ontbreekt, Maar ik neem aan dat u het met me eens bent dat zodra er 2-baans verbindingswegen zijn, de snelheid naar 70 km/u moet vanwege de doorstroming?

- Nog een opmerking die mijn wenkbrauwen deden fronsen. “De Noordelijke Rondweg (NRW) is een zeer belangrijke economische as waarlangs een aantal grote bedrijventerreinen en belangrijke bestemmingen zoals het station zijn ontsloten’. En hoe vindt u die ontsluiting zelf? Je rijdt in een fuik met nauwe straatjes, met véééél te weinig parkeerruimte (want, OV naar station voldoet blijkbaar niet) en je gaat je dus ergeren dat je op tijd met de trein mee moet.....

- “Het middengedeelte van de Zuidelijke Rondweg heeft de functie van Stedelijke Hoofdweg, aangezien het niet de bedoeling is dat verkeer zonder herkomst of bestemming in Breda (doorgaand verkeer) van deze totale route gebruik maakt. Dit kan worden bereikt door de route buitenom (via de A58) aantrekkelijker te maken”. Ik zeg: vrachtwagenverbod. De route buitenom is langzamer, veel langer, en zal dus vrijwel nooit als aantrekkelijk alternatief worden gezien. De enige praktische oplossing is om het

- Haakse parkeerplaatsen leveren een risico op het gebied van verkeersveiligheid op. Zeker in combinatie met een smal wegprofiel en hoog fietsgebruik. Daarom is hier niet voor gekozen in de Baronielaan.

- Fietspaden worden aangeduid met een bord G11 (het ronde blauwe bord met een fiets). Op het moment dat deze voor twee richtingen is, is dit aangegeven met een onderbord.

- Helaas heeft de campagne 076 fietst u nog niet bereikt. U kunt veel informatie vinden op <http://sjees.nl>. Onderdeel van de campagne zijn ook de lampjes bij de Bredase verkeerslichten en de markering op fietsstraten.

- De ambitie is om voetgangersroutes zoveel mogelijk op hetzelfde niveau te houden, waardoor overgangen minder nodig zijn. Dit gezegd hebbende is het inderdaad van belang dat deze wel aanwezig zijn waar nodig.

- Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de singelbruggen leidt waarschijnlijk tot meer voertuigkilometers en niet perse tot minder doorgaand verkeer door de binnenstad. Ook zorgt dit er niet voor dat voetgangers en fietsers kortere routes hebben naar de binnenstad. Vandaar dat wordt voorgesteld nieuwe bruggen toe te voegen.

- Het openbaar vervoer is inderdaad ook belangrijk voor de oudere doelgroep. Daarvoor is maatwerk nodig en mogelijk. In de tekst in het hoofdstuk openbaar vervoer zal dit duidelijker worden gemaakt.

- De hubtaxi is niet voor grote groepen, daarvoor is het reguliere openbaar vervoer. Nieuwe technologie maakt het mogelijk routes beter te plannen, waardoor deze niet meer vergelijkbaar is met de oude deeltaxi.

- De deelscooters in Breda zijn een marktinitiatief wat door de gemeente beperkt wordt gefaciliteerd. Gebruik en veiligheid worden gemonitord.

- De nieuwe parkeernormen bieden ruimte aan ontwikkelaars om af te wijken van de parkeernorm en minder parkeerplaatsen te maken als andere vervoersalternatieven worden aangeboden. De situatie wordt gemonitord, ook ruim na realisatie zodat zo nodig actie kan worden gevraagd van de eigenaren.

- De gemeente kan wel degelijk invloed uitoefenen op het efficiënter gebruiken van bestaande parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld

traject van A16 naar A27 door te zagen zodat er geen écht doorgaand verkeer mogelijk is. Dan móet men wel omrijden, en dat verlicht de verkeerdruk op de Zuidelijke Rondweg enorm!

- Ruimte voor verblijven – woonstraten en woonerf “De parkeerdruk mag echter niet tot gevaarlijke situaties leiden. In dat soort gevallen zijn het creëren van extra parkeergelegenheid, het stimuleren van gebruik van eigen terrein voor parkeren en het reguleren van parkeren geschikte mogelijkheden” Correct. Er zijn meer dan voldoende straten te noemen waar extra parkeerruimte kan worden gerealiseerd. Ik heb me dan ook hogelijk verbaasd om te zien dat er in de Baronielaan niet is gekozen voor insteekvakken onder een hoek van 90 graden. Deze straat is breed genoeg om dit toe te passen. Er zijn ook heel veel straten waarbij, zeker als een huishouden meerdere auto's heeft (daar is wijkbouw nooit op berekend), er een schrijnend tekort is. Terwijl er oplossingen gloren, maar er wordt geen prioriteit aan gegeven c.q. de gemeente vindt dat andere zaken (ook al is er sprake van minimale inperking van openbaar groen) belangrijker zijn. Ja, dan los je inderdaad nooit wat op.
- Barrières verminderen (fietspaden) Over fietspaden wil ik het volgende opmerken. Fietspaden zie je in haast elke rijrichting. Maar vaak ontstaan gevaarlijke situaties met kruisend autoverkeer op weg naar een kruising, wanneer er vanuit onverwachte hoek een fietser 'opduikt'. Oorzaak: de fietser neemt de 'kortste route' en bespaart 10 meter rijden, en komt er ook mee weg omdat er geen rijrichting-bepaling is voor het fietspad. De fietspadborden staan ook maar voor één rijrichting gepositioneerd, want zou impliceren dat de rijrichting bestaat, maar onvoldoende helder. Goed voorbeeld: de Zwijnsbergenstraat. Waar overigens (ik noem 'm nu toch al) geen voetpad loopt tussen de Zorgvlietstraat en de kruising met de Loevesteinstraat.
- Fietsstimulering Het lijkt mij een teken aan de wand dat ik nog nooit gehoord heb van "076 fietst". Campagnes hebben mij dus niet bereikt, wat mij doet afvragen of deze wel effectief zijn ingezet. Marketing en een glimlach om mensen de fiets te laten pakken? Is er een meetbaar effect? Ik kan het me nauwelijks voorstellen, maar ik laat me graag verrassen.
- Meer ruimte voor de voetganger Een geval van: weten, nadenken, maar niets doen. Zo'n 10 jaar geleden heeft de toenmalige wijkraad in de Blauwe Kei geïnventariseerd hoeveel overgangen tussen stoepen aan weerszijden van een straat, niet de vereiste verdieping hadden t.b.v. mensen met een rollator of rolstoel. Meer dan 190. Hier is nooit iets mee gebeurd, en het zou de gemeente sieren, hier nu eindelijk eens werk van te maken.
- (...) Nieuwe bruggen over de singels? Het effect zal dermate minimaal zijn dat ik me afvraag hoe u de mega-uitgaven die hiermee gepaard gaan wilt verantwoorden. Verlaag de breedte van de rijbaan waar nodig en zet die om in voetgangersruimte. Maak er éénrichtingsverkeer van. Je wilt toch minder bestemmingsverkeer in het centrum

door te faciliteren of zelfs stimuleren dat bij ontwikkelingen ook gebruik gemaakt kan worden van bestaande parkeergelegenheid. Bovendien heeft de gemeente zelf een parkeerareaal beschikbaar waar zo nodig gebruik van kan worden gemaakt.

- In de mobiliteitsvisie kunt u de ambitie lezen op het gebied van Mobiliteitshubs. Met betrekking tot de kosten van parkeervergunningen, het streven is de kosten voor bewoners zo laag mogelijk te houden.
- Parkeerregulering heeft wel degelijk invloed op autobezit, zij het beperkt. Vooral als het aantal uit te geven vergunningen beperkt is. Maar relevanter is dat parkeerregulering ook de mogelijkheid biedt om parkeren op eigen terrein af te dwingen door geen vergunning uit te geven als eigen parkeergelegenheid beschikbaar is. Ook hierdoor heeft regulering invloed op autobezit.

hebben? Dan moet je dát verkeer ontmoedigen. De ene brug alleen inkomend, de volgende brug alleen uitgaand. Opgelost.

- Openbaar vervoer is een uitnodigend alternatief U noemt 'de oude stadsbus' die minder wordt gebruikt. Maar pas op: u noemt wel corona, maar u vergeet vergrijzing. Over 15 tot 20 jaar is het busnetwerk belangrijker dan nu (tenzij we technologisch zo ver zijn dat we cabines op loopbanden naar het centrum hebben lopen).
- De Hub taxi is vanzelfsprekend een concurrent van de taxi. Wat dacht u zelf? Dat die naast elkaar kunnen blijven bestaan? Nee toch..... "Er zijn ook andere flex-formules denkbaar zoals direct halte tot halte vervoer op aanvraag" Dat heette ooit de Deeltaxi...waarbij je een half uur te laat werd opgehaald en een half uur te vroeg weer teruggebracht werd. Geen oplossing voor grote groepen mensen, dit krijg je niet georganiseerd.
- Combimobiliteit De OV fiets is inderdaad geslaagd. Reden: point to point vervoer. Men rijdt een cirkel en de fiets is terug op het beginpunt. Hiermee is de logistiek waterdicht. Helaas voor uw scooterexperiment gaat het fout. Op meerdere fronten. Goed, dat is een leerproces maar m.i. ook weer een voorbeeld van tekentafelpolitiek die in de praktijk toch anders werkt. Free floating werkt alleen met ingebouwde disciplinaire regels, en dan nóg heeft het gewenning nodig. De keuze van de scooter is ongelukkig; kijk de rapportagecijfers ongelukken per vervoersmiddel er maar op na.
- "Als de Mobiliteitshub het startpunt is in een verplaatsing dan is het van belang dat deze dicht bij de woning of werkplek ligt. Alleen dan is het voor de reiziger een kwalitatief hoogwaardig alternatief voor eigen vervoersmiddelen, zoals de auto". Dat zegt u precies goed. Als die hub op 500 meter van mijn woning af ligt, pak ik mijn eigen auto. Oei oei oei..... "Ten slotte is een Mobiliteitshub alleen succesvol als het flankerende mobiliteitsbeleid op orde is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan dit bijvoorbeeld door de openbare ruimte autoluw in te richten. En door de hoeveelheid reguliere parkeerplaatsen te verminderen. Het beperken van het aantal te bouwen parkeerplaatsen is overigens vaak een belangrijke drijfveer om meer in te zetten op deelmobiliteit en een Mobiliteitshub te realiseren. Parkeerplaatsen verminderen??? Hoe snel u kunt wisselen van mening... Ik citeer uit 2018, Paul de Beer: "Ook de parkeernorm gaat op de schop. Het college stelt voor om wat vaker 'af te wijken' van de regel die bepaalt hoeveel parkeerplaatsen er per woning moeten worden aangelegd. Zo geldt bijvoorbeeld in de IJpelaar de norm dat elke nieuwe woning 1,9 parkeerplaatsen krijgt. De norm zet projectontwikkelaars onder druk om na te denken over de aanleg van bijvoorbeeld parkeergarages of andere oplossingen. Toevoeging: Wethouder Daan Quaars van Bouwen en Wonen ziet de versoepeling wel zitten. Nogmaals: parkeerplaatsen verminderen in woonwijken levert alleen maar stress, verminderde leefbaarheid en dus parkeerdruk op, wat leidt tot irritaties en wrijving. U kunt als gemeente nooit oplossen dat

de autobehoeft in Nederland de 1,3 per huishouden al heel lang overstijgt. Uw rol is faciliteren; niet opvoeden. Daar hebben we de gemeente niet voor.

- Vraag en aanbod van parkeren zijn in balans. Een boude veronderstelling, die ik onderbouw met uw uitspraak: "Deze parkeercapaciteit moet zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Op plekken waar de ruimte schaars is het zonde van de ruimte en bovendien kostbaar om parkeerplaatsen maar een klein deel van de tijd te benutten". Ik snap uw doelstelling, maar u heeft nul invloed op de efficiency van een parkeerplaats. U kunt geen kortingen gaan geven (ik noem maar iets raars) voor parkeren tussen 22.00 en 00.00 uur want daar krijgt u niet meer parkeerders door. Die vraag is er dan niet. Dan is dat misschien voor u zonde van de ruimte, maar dat is de reden waarom parkeergarages een uitstekende bron van inkomsten zijn. Ook voor u als gemeente. U wilt toch ook faciliteren in het bezoek aan onze binnenstad door automobilisten, waar ze ook vandaan komen? Dat is goed voor de economie. Stel, u haalt alle parkeergelegenheid weg. Dan bloedt het centrum dood. Er is toch al zo veel concurrentie met internet (en nu grijp IK de corona-crisis even aan: dat is alleen maar erger geworden). Soms kost faciliteren geld. Ja. Maar met een groter doel. In het bedrijfsleven noemen ze dat "overheadkosten": uitgaven die móeten omdat je niet zónder kunt voor de bedrijfsvoering.

- Beschikbare parkeerruimte wordt zo efficiënt mogelijk benut "Door de parkeermogelijkheden voor binnenstadbezoekers, meer naar de randen van de (binnen)stad te verplaatsen kan ruimte vrij worden gespeeld voor bewoners en vaste gebruikers". Van het centrum, ja. Ja....dat zullen ze in Sportpark ECHT niet met u eens zijn, en ik vind het ronduit belachelijk dat u deze wijk (en straks ook Zandberg?) opzadelt met het parkeerprobleem in de stad. Eén woord: TRANSFERIA (of hubs). Een tweede woord dat u als gemeente ERG goed kunt gebruiken: DRAAGVLAK. Dat vereist overleg voorafgaand aan enige besluitvorming. Of gratis parkeervergunningen, zodat binnenstadbezoekers er niet kunnen of mogen parkeren. Gratis ja....hebben die mensen gevraagd om parkeerdruk?

- De parkeerdruk in stedelijke omgevingen wordt gereguleerd. U bent erg creatief in het leggen van oorzakelijke verbanden: "Zonder regulering ontstaat parkeeroverlast, gevaarlijke situaties en neemt het autobezit en -gebruik toe". AutoBEZIT neemt toe als parkeren niet is gereguleerd? Autobezit neemt toe bij een toenemende behoefte aan het hebben van een auto. Ik laat het hierbij. Ik denk dat u genoeg heeft om over na te denken.

|    |                     |   |  |
|----|---------------------|---|--|
| 14 | Planbreda<br>H.O.   | Het aanwijzen van de Oosterhoutseweg als wijkontsluitingsweg (pag. 18) past niet bij de functie voor het doorgaande verkeer tussen Breda en Oosterhout. Rekening moet worden gehouden met autonome groei van het autoverkeer als gevolg van een aantal lopende en geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Teteringen en Oosterhout. Afremmen van het doorgaande verkeer is niet mogelijk door het ontbreken van alternatieven (A27 geen optie; aan de westzijde van Teteringen geen ruimtelijke mogelijkheden). Het gevolg zal zijn sluipverkeer in de bebouwde kom en de directe omgeving van Teteringen. De functie van Stedelijke Hoofdweg ligt meer voor de hand. Maatregelen voor de Oosterhoutseweg bij voorkeur uitwerken samen met de gemeente Oosterhout in het project 'Bereikbaarheidsaanpak Oosterhout-Breda'. Cartografisch verdient het de voorkeur op pag. 18 de wegen door te trekken op grondgebied van de buurgemeenten. | Dank voor uw reactie. Zie de reactie bij nr. 36, Dorpsraad Teteringen.   |
| 15 | Planbreda<br>M.d.J. | Het zou mooi zijn als Breda de auto (vrachtauto, bestelwagen, etc) nog veel meer uit de binnenstad zou weten en alleen elektrische bezorging toestaat. Elektrisch rijden en autodelen stimuleren door meer laadpalen, en bijvoorbeeld Breda Elektrisch en GoodMoovs veel meer promoten. Een P&R met elektrische bus naar centrum of huurfietsen bij het NAC stadion, enz. Vrachtwagens niet over de Zuidelijke Rondweg door de stad! Al dat geluid en fijnstof! Niet meer van deze tijd. Ze kunnen óm de stad heen; We hebben genoeg snelwegen en afritten om dichterbij bestemming te komen zonder doorsteek langs woonwijken. En logistieke centra bij bijv. Bavelse Berg maken bezorging in het centrum met elektrische vervoermiddelen mogelijk. Qua wijkdoorstroom; kan de Ploegstraat eenrichtingsverkeer worden!? Er zijn daar altijd opstoppingen en irritaties, de wijk uit of in via 1 route lijkt hier zoveel logischer!       | Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie wordt onze ambitie beschreven op het gebied van Mobiliteit. De ambitie is om het doorgaand gemotoriseerd verkeer in het centrum te verminderen, deelmobiliteit en elektrisch vervoer te stimuleren en verkeer meer van de snelwegen gebruik te laten maken. Uw vraag over de Ploegstraat is teveel detail voor de Mobiliteitsvisie, en is daarom doorgestuurd naar de betreffende afdeling. |

|    |                      |   |  |
|----|----------------------|---|--|
| 16 | Planbreda<br>G.vd.H. | <p>Aan de randen van Breda domineert het autoverkeer nog veel te vaak de situatie. Dit zorgt voor onveiligheid, parkeeroverlast en onveiligheidsgevoel bij de overige deelnemers en bewoners. Onveiligheidsgevoel zou meer aandacht kunnen krijgen in het plan omdat het een wezenlijk onderdeel uitmaakt van de leefbaarheid. In groene gebieden wordt veel te weinig rekening gehouden met het karakter van het gebied. (...) Er is heel veel recreatie (fietsers, hardlopers en wandelaars), er zijn veel plekken waar overgestoken wordt, er zijn diverse onoverzichtelijke situaties, slecht ingerichte verkeerssituaties, er wonen veel kwetsbare groepen (ouderen en kinderen) en zeker niet te vergeten er leven nogal wat dieren bij en vaak op de weg. (...) Al jarenlang ervaren de bewoners de overlast als zijnde te groot. (...) We willen benadrukken dat inrichting van de wegen meer in overleg met de bewoners moet plaatsvinden en dat fysieke sturing het enige echte middel is om het verkeer tot een bepaald maximum te dwingen. Zeker als er niet gehandhaafd wordt. De gemeente kiest te vaak voor schijnoplossingen, zoals strepen die optisch de weg lijken te versmallen. (...) Bij mobiliteit moet ook veel meer gekeken worden naar het geluidsniveau die veroorzaakt wordt door het verkeer. Naast individuele excessen is een permanente geluidsachtergrond een bron van zorg (zelfs ziekmakend). De A16 is daar een voorbeeld van. De geluidschermen zijn daarbij een probleem i.p.v. een verbetering. (...) Wat ook niet helpt is natuurlijk de hogere snelheid die na 19.00 uur is toegestaan. Breda zou moeten streven naar 80 km rondom op de grote verbindingswegen. (...) Lagere snelheid en natuurlijke geluidsschermen. Alle rondwegen moeten voor fietsers beter over te steken zijn. Fietstunnels i.p.v. stoplichten is zowel voor fietser als auto beter. Waar lokale activiteiten tot grote parkeeroverlast zorgen (Sprint en Bredase Hockey Club) zal parkeergelegenheid gezocht moeten worden verder van de bestaande accommodatie in combinatie met een pendelsysteem.</p> | <p>Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie staat nadrukkelijk onze ambitie beschreven om de leefomgevingskwaliteit in de verblijfsgebieden te verbeteren. Onderwerpen als de verkeersonveiligheid (ook subjectief), parkeer- en geluidsoverlast horen daar nadrukkelijk bij. Ook in het buitengebied. De oplossingen die wij kiezen in het buitengebied dragen wel degelijk bij aan een lagere gereden snelheid, maar kunnen excessen helaas nooit helemaal voorkomen. Daarom blijft handhaving ook noodzakelijk. In de nabije toekomst ontstaan nieuwe mogelijkheden door toepassing van nieuwe technologieën zoals Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA), waarbij de snelheid van een voertuig wordt begrenst op de wettelijke maximumsnelheid van de weg waar deze rijdt.</p> |
|----|----------------------|---|--|



|    |                          |  |  |
|----|--------------------------|--|--|
| 17 | Planbreda<br><br>R.vd.M. | <p>De mobiliteitsvisie vind ik een goed uitgangspunt voor verbetering van de veiligheid en comfort voor fietsers in Breda. Het voorgaande in acht genomen volgen hier enkele opmerkingen die naar mijn mening de visie versterken. (...)</p> <p>1. Eénrichtingsverkeer in woonwijken. In veel bestaande woonwijken is de openbare ruimte te veel in beslag genomen door auto's, zowel door geparkeerde als door rijdende auto's. (...) Een (gedeeltelijke) oplossing kan gevonden worden door het instellen van éénrichtingsverkeer op plaatsen waar dat mogelijk is en van het actief sturen van autoverkeer (...) Tegelijk zou dan het parkeren in die straat beperkt moeten worden tot één zijde van de straat. Het gevolg is dat er minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Oplossing kan gevonden worden door grotere centrale parkeerplaatsen. Daartoe zullen niet alle ruimtes ingevuld moeten worden door woningbouw.</p> <p>2. Handhaving in 30 kilometergebieden en inrichting straten tot fietsstraten. (...) Al heel lang is er geen of onvoldoende handhaving. (...) In alle nieuwe uitbreidingen dienen de woonstraten als fietsstraten ingericht te worden. Het simpel plaatsen van 30 km – borden is niet voldoende. De 30-km straten in bestaande wijken kunnen wijk voor wijk op die manier aangepast worden.</p> <p>3. Verkeersveiligheid en laaghangend fruit “Het aantal verkeersdoden moet tot nul dalen”. Dat uitgangspunt zou bereikt moeten worden op basis van een risico-gestuurde aanpak. Als dat betekent dat het aantal werkelijke ongevallen in bepaalde verkeerssituaties leidend is om maatregelen te treffen dan is dat n.m.m. onvoldoende. Ook al zijn er op een moment nog geen ongevallen bekend, betekent dat niet dat een situatie veilig is en er geen ongevallen zullen plaatsvinden. (...) In het verleden is een groot aantal verkeersonveilige situaties bij de gemeente Breda aangemeld. Voor de inwoners van Breda is niet duidelijk welke onveilige situaties zijn aangemeld en wanneer die situaties (al dan niet) worden opgelost/aangepakt. Geadviseerd wordt om daarover wel te communiceren. Dat voorkomt dat dezelfde situaties steeds door andere bewoners gemeld worden.</p> <p>4. Noordelijke rondweg in relatie tot omliggende wijken. (...) Maatregelen moeten genomen worden. Om de maatregelen (ondertunneling?) te kunnen betalen is aangegeven dat hulp van Provincie en Rijk noodzakelijk is. Wat is de strategie als die financiële hulp er niet komt? Is er een visie B? (...) Wordt gedacht aan het plaatsen van geluidsschermen en het onderzoeken van mogelijkheden voor het afvangen van fijnstof? Hoe wordt gedacht over het voorkomen van sluipverkeer door de aanliggende wijken bij files op de NRW of tijdens de jarenlang durende werkzaamheden aan de NRW?</p> <p>5. Special Binnenstad</p> <p>a. DE KARNEMELKSTRAAT ALS VERBLIJFSRUIMTE “wachtrij naar de binnensingel of het ombouwen van de Baronesgarage tot bewonersgarage”. Naast het ombouwen tot bewonersgarage zou de Baronesgarage ook dienst moeten/kunnen doen als fietsgarage.</p> | <p>Dank voor uw reactie. Hieronder wordt hier puntsgewijs op ingegaan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de visie staat beschreven dat in de verblijfsgebieden meer ruimte zou moeten ontstaan voor verblijven. Het instellen van eenrichtingsverkeer in meer straten is hierbij een optie. Dit wordt echter op projectniveau uitgewerkt en niet op visieniveau.</li> <li>2. De ambitie is om in verblijfsgebieden meer straten te krijgen met een maximumsnelheid van 30km/u. Dit zal echter vaak alleen mogelijk zijn in combinatie met aanpassing van het straatprofiel zoals u terecht stelt. Wellicht ontstaan in de nabije toekomst meer mogelijkheden door nieuwe technologie zoals ISA om de lagere snelheid te realiseren.</li> <li>3. De risicogestuurde aanpak draait nadrukkelijk niet alleen om plekken met veel geregistreerde ongevallen, maar ook op het risico op een ongeval. In de teksten in de mobiliteitsvisie zal dit beter duidelijk worden gemaakt. Ook zal er meer aandacht worden gevraagd voor de communicatie bij meldingen.</li> <li>4. De Noordelijke Rondweg zit nu in de verkenningsfase. Op basis hiervan wordt de lobby opgestart voor cofinanciering. Op het moment dat geconcludeerd wordt dat het project zoals bedacht niet haalbaar is, zal een ander plan moeten worden gemaakt. Eventuele maatregelen om sluipverkeer tijdens de bouwperiode te voorkomen maken op een later moment onderdeel uit van het project.</li> <li>5a. De teksten met betrekking tot Karnemelkstraat zijn aangepast in de Mobiliteitsvisie.</li> <li>5b. De mobiliteitsvisie gaat over de beleidshoofdlijnen. Op welke wijze dit wordt uitgevoerd wordt in de verschillende projecten bepaald.</li> <li>5c. De mobiliteitsvisie gaat over de beleidshoofdlijnen. Op welke wijze dit wordt uitgevoerd wordt in de verschillende projecten bepaald.</li> <li>6. De mobiliteitsvisie gaat over de beleidshoofdlijnen. Op welke wijze dit wordt uitgevoerd wordt in de verschillende projecten bepaald.</li> </ol> |
|----|--------------------------|--|--|

|           |        |   |   |
|-----------|--------|---|---|
|           |        | <p>b. MEER RUIMTE VOOR LANGZAAM VERKEER MET GOEDE LOOPROUTES VANUIT PARKEREN “De fiets mag buiten winkeltijden om het gebied in”. Als betere routes voor het fietsverkeer mogelijk zijn door het gezamenlijk gebruik van fietsers en wandelaars van straten in de binnenstad moet dat mogelijk gemaakt worden. De wegen die het betreft kunnen gemarkeerd worden door een onderbroken gele middenstreep. Dat idee geldt nu al voor het gezamenlijk gebruik van het Valkenberg.</p> <p>c. MEER NIEUWE GEBOUWDE FIETSENSTALLINGEN Een verbetering van het comfort voor fietsers is het overkappen van een (grotere) stallingsplaats. (...)</p> <p>6. Recreatieve routes. Voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie wil ik aandacht vragen voor de Oude Baan (Hoge Vucht). (...) Als de Oude Baan geschikt gemaakt wordt voor fietsers ontstaat een interessante, mooie en veilige recreatieve route. (...)</p> |   |
| Planbreda | H.v.Z. | <p>In de Mobiliteitsvisie wordt ervoor gekozen om de Franklin Rooseveltlaan aan te duiden als stedelijke hoofdweg. Ik heb hierover twee vragen/opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In vergelijking tot de andere stedelijke hoofdwegen heeft de Franklin Rooseveltlaan relatief veel omwonenden dicht op de weg. De leefbaarheid voor omwonenden speelt daar dus een erg grote rol. (...)</li> <li>2. Ik zie geen aparte visie op vrachtverkeer in drukbevolkte gebieden. Het specifieke probleem van de Franklin Rooseveltlaan is dat het wordt gebruikt als sluiproute door vrachtverkeer. (...) Utrecht hanteert een ontmoedigingsbeleid door differentiatie van wachttijden voor stoplichten. Dit laat goede resultaten zien. Ook iets voor Breda?</li> </ol>  | <p>Dank voor uw reactie. Hieronder wordt hier puntsgewijs op ingegaan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Langs verschillende stedelijke hoofdwegen speelt een dilemma tussen de functie van de weg in het stedelijke netwerk en de leefbaarheid voor omwonenden. De wettelijke milieunormen zijn hierbij uitgangspunt. Maar deze zeggen niet altijd alles. Mede hierom is vorig jaar besloten langs de Zuidelijke Rondweg een aantal maatregelen te nemen om de leefbaarheid te vergroten.</li> <li>2. De Zuidelijke Rondweg staat in het oude mobiliteitsbeleid (onderdeel van de Structuurvisie 2030) beschreven als 1 van de twee belangrijkste hoofdwegen van Breda, samen met de Noordelijke Rondweg. In het oude beleid was geen onderscheid tussen de verschillende delen van de Zuidelijke Rondweg. Met dit nieuwe beleid wordt met de indeling als (deels) stedelijke hoofdweg uitgesproken dat de Zuidelijke Rondweg een functie heeft voor het stedelijke verkeer, maar niet voor verkeer zonder herkomst en bestemming in Breda. Dit geldt dus ook voor vrachtverkeer.</li> </ol> |

|    |                     |  |  |
|----|---------------------|--|--|
| 19 | Planbreda<br>A.v.H. | Punt 1: een busstop op ieder industrieterrein. (...)<br>Punt 2: toestaan van elektrische steppen zou denk ik zeer veel overlast kunnen wegnemen. (...)   | Dank voor uw reactie. wordt hier puntsgewijs op ingegaan.<br>1. Bedrijfsterreinen zijn vaak uitgestrekt qua oppervlakte en genereren alleen woon-werkverkeer. Dit maakt ze niet goed geschikt voor traditioneel openbaar vervoer. Daarom staat in de visie de ambitie beschreven hier een nieuwe vorm van flexibel openbaar vervoer voor te ontwikkelen.<br>2. Het stimuleren van nieuwe vormen van (deel)mobiliteit, waaronder de step, maakt onderdeel uit van de mobiliteitsvisie. Op dit moment zijn de meeste elektrische steps nog niet toegestaan op de Nederlandse wegen. Wij zijn in overleg met het ministerie om te kijken of er snel (veilige) steps kunnen worden toegestaan. |
| 20 | Planbreda<br>H.B.   | In de Mobiliteitsvisie wijst u de Zuidelijke Rondweg tussen Graaf Engelbert en Claudius Prinsenlaan aan als stedelijke hoofdweg. De leefbaarheid rond dit deel van de Zuidelijke Rondweg staat nu reeds onder druk. In het document wordt uitgebreid stilgestaan bij de verkeersveiligheid, maar wordt niet gesproken over de gezondheidsrisico's voor de bewoners die langs drukke verkeersaders, zoals de ZRW, wonen. Er wordt in de visie niet gesproken over de normen voor uitstoot en geluidshinder. Deze normen worden in de praktijk al niet meer gehaald, en zouden volgens recent onderzoek aanzienlijk aangescherpt moeten worden. Zonder aandacht voor deze aspecten is de Mobiliteitsvisie niet compleet.   | Dank voor uw reactie. Langs verschillende stedelijke hoofdwegen speelt een dilemma tussen de functie van de weg in het stedelijke netwerk en de leefkwaliteit voor omwonenden. De wettelijke milieunormen zijn hierbij uitgangspunt. Maar deze zeggen niet altijd alles. Mede hierom is vorig jaar besloten langs de Zuidelijke Rondweg een aantal maatregelen te nemen om de leefkwaliteit te vergroten.  |
| 21 | Planbreda<br>A.V.   | In de conceptvisie mobiliteit wordt de Voormalige Zuidelijke Rondweg tussen de Baronielaan en de Fatimastraat aangeduid als stedelijke hoofdweg. De leefbaarheid voor de bewoners aan deze weg, waaronder ikzelf, is niet meegenomen in het plan zoals het er nu ligt. Zo wordt er niet gesproken over de gezondheidsrisico's voor de bewoners die langs drukke verkeersaders, zoals de VZRW (J.W.Frisolaan en Franklin Rooseveltlaan), wonen. Er wordt in de visie niet gesproken over de normen voor uitstoot en geluidshinder Deze normen worden in de praktijk al niet meer gehaald en zouden volgens recent onderzoek aanzienlijk aangescherpt moeten worden. Het toenemende zware vrachtverkeer heeft hierin een groot aandeel. Er rijden steeds meer (zware)vrachtwagens over deze weg die niets in de stad van doen hebben, wat volgens het mobiliteitsplan wel het doel zou moeten zijn van een stedelijke hoofdweg. Zonder aandacht voor de gezondheidsaspecten voor de bewoners en dus voor uitstoot en geluidshinder, is de Mobiliteitsvisie niet compleet. Ik verzoek u om deze aspecten in de definitieve versie mee te nemen in het plan. | Dank voor uw reactie. Langs verschillende stedelijke hoofdwegen speelt een dilemma tussen de functie van de weg in het stedelijke netwerk en de leefkwaliteit voor omwonenden. De wettelijke milieunormen zijn hierbij uitgangspunt. Maar deze zeggen niet altijd alles. Mede hierom is vorig jaar besloten langs de Zuidelijke Rondweg een aantal maatregelen te nemen om de leefkwaliteit te vergroten. Met dit nieuwe beleid wordt met de indeling als (deels) stedelijke hoofdweg uitgesproken dat de Zuidelijke Rondweg een functie heeft voor het stedelijke verkeer, maar niet voor verkeer zonder herkomst en bestemming in Breda. Dit geldt dus ook voor vrachtverkeer.           |

|    |                       |  |  |
|----|-----------------------|--|--|
| 22 | Planbreda<br><br>M.P. | <p>Graag noem ik de volgende accenten en aandachtspunten, welke ik steun en aanbeveel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- NRW: ondertunnellen verdiept aanleggen (EU-subsidie)</li> <li>- Karnemelkstraat verblijfsgebied</li> <li>- OV voor andere plaatsen buiten het centrum houden.</li> <li>- Verdeling openbare ruimte is de basis van de mobiliteitsvisie.</li> <li>- Parkeerbeleid: auto's, bromfietsen, fietsen, deelvervoermiddelen moeten alle hun plaats hebben. Organisatie van de openbare ruimte, bestrijding van de "verrommeling".</li> <li>- Scheiding langzaam en snelverkeer: twee-richtingen fietspad afgescheiden van een afzonderlijk autogedeelte.</li> <li>- 30km is de maximumsnelheid in de bebouwde kom, 15km in verblijfsgebieden</li> <li>- Stedelijke hoofdweg/verbindingsweg: Claudius Prinsenlaan en Gr. Hendrik III-laan 50km, trajectnsnelheid: 25-30km. Voorstel: 30km.</li> <li>- De auto is een vervoermiddel, dat in een stedelijke omgeving een passend gebruik vraagt. Bestemmingen moeten vanzelfsprekend bereikbaar zijn en blijven, maar primair voor bestemmingsverkeer. Dit vereist selectief gebruik van de auto. De auto een belangrijk vervoermiddel te noemen (p.20) is te vergaand. Vervoermiddelen zijn neven geschikt en kennen geen voorkeursbehandeling.</li> <li>- Fietsstrook en 50km is geen combinatie, te onrustig en te groot snelheidsverschil/verkeersveiligheid</li> <li>- Binnenstad alleen bereikbaar voor bewoners en hun bezoek, bedrijven en hun werknemers, niet voor dagjesmens (transferia/hubs)</li> <li>- Wijkontsluitingsweg: 30km -Molenstraat en Nieuwstraat worden beschreven, maar impliciet worden deze als fietsstraat benoemd: de auto is te gast in het domein van het langzame verkeer. Herinrichting Molenstraat zonder trottoirs vanwege mindervaliden en gebrek aan ruimte. Oplossing voor gestalde fietsen bij Bieb.</li> <li>- Invulling fietsenstallingen, mogelijk in deel van parkeergarages (zoals Concordiastraat, wat geen succes is).</li> </ul> | <p>Dank voor uw reactie en steun op onderdelen. Hieronder reactie op de punten die dit vragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Karnemelkstraat: de teksten met betrekking tot onze ambitie voor de Karnemelkstraat zijn aangepast.</li> <li>- De Claudius Prinsenlaan heeft (buiten de singels) een belangrijke functie voor het stedelijke verkeer en is daarom aangemerkt als stedelijke hoofdweg. De doorstroming is op deze wegen van belang, daarom is een maximumsnelheid van 30km/u hier ongewenst.</li> <li>- Een groot deel van de verplaatsingen in Breda wordt met de auto gedaan, vandaar dat deze ook een belangrijk onderdeel uitmaakt van de visie.</li> <li>- Onze ambitie met betrekking tot hubs (waaronder transferiumfunctie) wordt in de mobiliteitsvisie toegelicht.</li> </ul> |
|----|-----------------------|--|--|

|    |                       |   |  |
|----|-----------------------|---|--|
| 23 | Planbreda<br><br>L.R. | <p>- pagina 9 en 74 en later: 'H2O moet 'H2' zijn. 'H2O' is uiteraard 'water', terwijl 'H2' 'waterstof' is, wat volgens mij hier bedoeld wordt. Verder is het wellicht beter om te spreken over waterstofauto's in plaats van over 'H2-voertuigen'. Dat laatste is volgens mij een minder courante benaming. - pagina 77: "verschonen van het vervoersmiddel" Uit verschillende recente berichten blijkt dat elektrisch rijden steeds populairder wordt. Desondanks zijn er voor de modale burger nog grote drempels die een snellere groei van elektrisch autovervoer in de weg staan. De drempels zijn welbekend (...).<br/>Verschillende mensen hebben de laatste jaren bedacht dat ze een laadkabel over de stoep zouden kunnen leggen, hopelijk bedekt door een kabelmat of kabelbrug. (...) In de gemeente Dongen heeft een architect samen met een gemeenteambtenaar en een bouwbedrijf een simpele oplossing voor dit probleem bedacht: de EV-kabelgoottegel. Dit is een straattegel met een sleuf en een rubberen flap, die de gewone straattegel vervangt tussen het huis van de bestuurder en de parkeerplaats. De laadkabel loopt van het huis door de sleuf in de tegel tot aan de parkeerplaats, en kan dan in de elektrische auto geplugd worden. De kabel ligt niet op de stoep, maar in de lijn van de andere stoeptegels, waardoor het geen belemmering vormt voor voetgangers en er dus geen veiligheidsrisico is. Esthetisch gezien is de rubberen flap niet erg opvallend. (...)</p> | <p>Dank voor uw reactie. Het gaat hier inderdaad om waterstof, niet water. Teksten worden verbeterd. Het gaat hier wel nadrukkelijk om alle soorten voertuigen en niet alleen auto's. Waterstof zou bijvoorbeeld ook een goede brandstof kunnen zijn voor bijvoorbeeld vrachtauto's, OV, vuilniswagens of mobiele werktuigen zoals kranen.</p> <p>Met betrekking tot kabelgoottegel. De mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. Uw informatie met betrekking tot kabelgoottegels is doorgestuurd naar de betreffende afdeling.</p> |
|----|-----------------------|---|--|

|    |  |   |  |
|----|--|---|--|
| 24 | Planbreda<br><br>Dorpsraad<br>Bavel - T.v.E. | <p>(...) Hoofdstuk 6, het openbaar vervoer is een uitnodigend alternatief. In de visie vinden wij geen aanknopingspunten die het openbaar vervoer in en naar Bavel meer uitnodigend gaan maken. (...) Omdat wij niet alleen problemen willen aanreiken maar ook graag betrokken zijn bij de oplossingen hebben we 2 suggesties.</p> <p>1. Uit het overzicht op pagina 50 van de visie blijkt dat alle dorpen met uitzondering van Bavel worden doorkruist met een regionale HOV-lijn. Onze suggestie is lijn 132 naar Chaam/Tilburg voortaan via Bavel naar Ulvenhout (VV) te laten lopen. Hiermee lossen we gelijktijdig het probleem op van een omslachtige route van en naar Ulvenhout en de bereikbaarheid van Bavel op de zondagen. De huidige stadslijn kan daarbij mogelijk gedeeltelijk komen te vervallen hetgeen een voordeel kan opleveren.</p> <p>2. In eerdere gespreken met het stadskantoor over de bereikbaarheid van Bavel met het OV hebben wij al aangegeven graag betrokken te zijn bij het opstellen van de nieuwe vervoersconcessie met name ten behoeve van de (oudere) bewoners van Nieuw Wolfslaar. Wij herhalen hierbij dat verzoek.</p> <p>3. In de visie wordt gesteld dat het doorgaande regionale verkeer door de Bredase dorpen wordt verminderd door een combinatie van maatregelen op het gebied van auto (hoofdwegennet), HOV en fiets. Helaas moeten wij constateren dat die maatregelen voor Bavel nauwelijks van toepassing zijn en wij ook nog eens grote overlast ervaren van het doorgaande verkeer van de rijkswegen A27 en A58. (...)</p> <p>4. In Bavel is nog steeds sprake van een gevaarlijke situatie met de ontsluitingsweg Lange Bunder/Gilzeweg. Afgezien van het feit dat deze weg frequent als sluiproute wordt gebruikt, doorkruist de weg een woongebied en blijkt in de praktijk dat de snelheid veel te hoog is. (...) Wij pleiten wederom voor verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km voor in ieder geval het bewoonde gedeelte van zowel de Gilzeweg (Eikberg) als de Lange Bunder en het ontmoedigen van de weg als sluiproute.</p> | <p>Dank voor uw reactie en suggesties. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <p>1. Een doorgaande regionale lijn is alleen haalbaar als er voldoende vervoerspotentie op de lijn zit. Dit houdt in dat er een achterland moet zijn, bijvoorbeeld woonkernen. Dit is bij Bavel niet of onvoldoende het geval. Uw suggestie om lijn 132 om te leiden via Bavel zou lijden tot een forse verslechtering van de OV-bereikbaarheid naar Zandberg/Ginneken/Ulvenhout/Chaaam en daarmee de potentie op deze lijn. De vervoerspotentie tussen Bavel en Ulvenhout is hiernaast onvoldoende voor een vaste OV-lijn. De OV-bereikbaarheid van Bavel zou wel kunnen worden verbeterd met nieuwe vormen van flexibel OV. Wij zullen deze ambitie inbrengen in onze gesprekken met de provincie over de nieuwe OV-concessie.</p> <p>2. De provincie Noord-Brabant is op dit moment bezig met het voorbereiden van de nieuwe OV-concessie, dit doet zij samen met gemeenten, regio West Brabant en belangenorganisaties zoals het ReizigersOverleg Brabant. Wij gaan graag nader in gesprek met u hierover zodat wij uw input kunnen bespreken met de provincie.</p> <p>3. De belangrijkste wegen in Bavel zijn in de visie benoemd als wijkontsluitingswegen. Dit houdt in dat deze een functie hebben voor het bestemmingsverkeer (in dit geval naar Bavel). En niet voor verkeer tussen bijvoorbeeld Ypelaar en de A58. Of en zo ja welke maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid te verbeteren langs het stedelijk wegennet wordt op projectbasis bekeken.</p> <p>4. De Mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het stedelijk mobiliteitsbeleid en legt niet voor alle wegen een snelheidsregime vast. Dat gezegd hebbende past de huidige inrichting en omgeving van de Lange Bunder en Gilzeweg niet bij een snelheidsregime van 30 km/u.</p> |
|----|--|---|--|

|    |   |  |   |
|----|---|--|---|
| 25 | <p>Planbreda</p> <p>Fietsersbond Breda – R.J.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het totale beeld van de concept Mobiliteitsvisie (MV) is zeer hoopgevend. M.n. de passages waarin veel aandacht wordt besteed aan de fiets en de fietser sluiten aan bij veel van onze aandachtspunten zoals geformuleerd in ons beleidsplan “Fietsbepleit”. Wij wensen dat in het uitvoeringsplan van deze MV de vele aanbevelingen ook tot concretisering zullen komen.</li> <li>- In de MV wordt gesteld dat Breda een autostad is. Tegelijk laat de huidige corona-situatie zien dat het autogebruik verminderd is. Nu is dus het juiste moment om gebruik te maken van de mogelijkheden om het autogebruik structureel terug te dringen. Gerichte acties zoals verhoging van parkeertarieven in de binnenstad en het creëren van transferia en mobiliteitshubs in buitengebieden maken dit mogelijk.</li> <li>- Goed ingerichte mobiliteitshubs met aansluiting op duurzame vervoerssystemen zullen de bezoeker van de binnenstad een aantrekkelijk alternatief moeten bieden om de auto aan de rand van de stad te laten staan.</li> <li>- Laat de Bredase fietser merken dat hij een zeer gewenste verkeersdeelnemer is: <ul style="list-style-type: none"> <li>* Verbetering van bestaande fietsroutes. Zorg voor doorlopende routes, haal knelpunten eruit, geef ze een veilige breedte.</li> <li>* Pak het achterstallig onderhoud op bestaande fietspaden met voorrang aan.</li> <li>* Maak nieuwe, doorlopende fietsroutes vanuit de buitengebieden naar de binnenstad.</li> <li>* Richt kruispunten in met fietsvriendelijk oplossingen (zoals rotondes) en verbeter oude verkeersregelinstanties. Drukknopjes zijn niet meer van deze tijd.</li> <li>* Zorg voor meer, overdekte, veilige, fietsenstallingen in en rond de binnenstad.</li> </ul> </li> <li>- De druk op de fietspaden heeft onder de huidige omstandigheden op veel plaatsen de limiet bereikt. Het toelaten van nieuwe vervoerssystemen (zoals elektrische scooters en stepjes) vraagt daarom om meer ruimte op diezelfde fietspaden. Doelgroepenbeleid kan daarnaast ook extra ruimte creëren. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Creëer een doorlopende fietsroute over de Bredase binnensingels. Het terrein van de KMA dient daarbij geen hindernis te zijn.</li> <li>- De kruispunten van de Noordelijke Rondweg moeten ongelijkvloers ingericht worden. (Gedeeltelijke) ondertunneling van de NRW is daar een goede uitwerking van.</li> <li>- Door het aanleggen van snelfietsroutes zal Breda beter aangesloten moeten worden op een netwerk met omliggende steden, om zo de fietsforens een aantrekkelijk alternatief te bieden ten opzichte van de auto.</li> <li>- In de MV wordt veel extra ruimte gegeven aan de voetganger, ruimte voor de fietser, ruimte voor verblijf. Al deze extra ruimte kan niet gerealiseerd worden zonder elders ruimte te beperken. Wij stellen voor om de benodigde ruimte (in ieder geval) in de binnenstad vrij te maken ten koste van de auto.</li> <li>- Breda vraagt om een wel overdacht circulatiesysteem. Het autoverkeer in en naar de binnenstad moet teruggedrongen worden. Eenrichtingsverkeer op de buitensingel is een goede mogelijkheid om daar invulling aan te geven.</li> </ul> </li> </ul> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het is inderdaad goed de overeenkomsten te zien tussen de Mobiliteitsvisie en uw beleidsplan Fietsbepleit.</li> <li>- De coronacrisis heeft inderdaad een grote verandering teweeggebracht in het mobiliteitspatroon van velen. Dit is echter deels ook het effect van tijdelijke maatregelen zoals het dringende advies zoveel mogelijk thuis te werken. Het is vanzelfsprekend niet gewenst om deze situatie voor altijd door te zetten. Wel streven wij ernaar om de positieve effecten van de coronacrisis op de mobiliteitspatronen zoveel mogelijk te behouden. Dit doen wij onder andere met de werkgeversaanpak op het gebied van zakelijke mobiliteit.</li> <li>- In de Mobiliteitsvisie kunt u lezen wat onze visie is op Mobiliteitshubs.</li> <li>- De benoemde aandachtspunten voor de fiets sluiten aan bij ons beleids- en uitvoeringsprogramma.</li> <li>- De verkeersdruk op fietspaden en verkeersveiligheidseffecten van de elektrische deelscooters worden gemonitord. Als dit nodig is worden aanvullende maatregelen genomen.</li> <li>- Het terrein van de KMA is niet openbaar en niet in eigendom bij de gemeente. Mogelijk dat hier in de toekomst verandering in komt, maar vooralsnog is het openbaar maken van dit deel van de binnensingel geen realistische optie.</li> <li>- In de visie Noordelijke Rondweg is het uitgangspunt dat meer kruisingen ongelijkvloers worden aangelegd en het aantal fietsverbindingen wordt vergroot.</li> <li>- In de Mobiliteitsvisie staat beschreven dat wij snelle (en doorlopende) fietsroutes willen realiseren naar de omliggende kernen.</li> <li>- In de Mobiliteitsvisie staat beschreven hoe slimmer gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare openbare ruimte. Binnen de herinrichtingsprojecten zelf kan op basis hiervan een afweging worden gemaakt tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.</li> <li>- De buitensingel heeft en houdt een belangrijke functie voor het bestemmingsverkeer naar de binnenstad en naar de aanliggende woongebieden. Gezien de wegenstructuur van Breda zou het invoeren van eenrichtingsverkeer op de singels leiden tot meer voertuigkilometers (omrijden) en relatief weinig afname van de</li> </ul> |
|----|---|--|---|

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  | <p>- Wij pleiten voor een uitbreiding van de 30km/u zones. Zeker op wegen waar de fietser de weg moet delen met de auto is dit de maximale snelheid om de veiligheid te bewaken.</p> | <p>hoeveelheid verkeer op de singels. Het risico bestaat zelfs dat de singels aantrekkelijker worden voor verkeer van de ene naar de andere kant van de stad. Bovendien liggen er direct rondom de singels nauwelijks alternatieve wegen, waardoor het bestemmingsverkeer naar de aanliggende woonwijken meer via de woonstraten zal plaatsvinden. En de routes in en door de binnenstad zullen veel drukker worden. Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de singels is daarom ongewenst.</p> <p>- In de Mobiliteitsvisie staat beschreven dat wij meer verblijfsgebieden willen realiseren in de stad en dorpen. Dit zou ook een uitbreiding kunnen betekenen van de 30 km/u zones.</p> |
|--|--|--|---|



|           |   |   |   |
|-----------|---|---|---|
| <p>26</p> | <p>Planbreda</p> <p>Vereniging voormalige Zuidelijke rondweg – L.v.W.</p> | <p>(...) 'Onze ambitie ligt er al: Breda gaat voor een groene, gastvrije en grenzeloze stad.' Een mooie klinkende ambitie. Wat er in de ambitie ontbreekt is aandacht voor de bewoners van onze stad, een probleem dat zich al decennialang manifesteert. (...) Net voor de zomer heeft de gemeente Breda de concept mobiliteitsvisie gepresenteerd en de bewoners gevraagd om hierop te reageren. Als Vereniging Voormalige Zuidelijke Rondweg vertegenwoordigen wij meer dan 70 gezinnen die in de nabijheid van deze verkeersader wonen. Wij willen graag gebruik maken van de geboden mogelijkheid tot inspraak en dit in een gemeenteraadsvergadering indeling toelichten. In de inleiding spreekt wethouder Daan Quaars over het volgende: 'We investeren in de hoofdstructuur van de auto. Deze investeringen in bereikbaarheid zijn in balans met de verblijfskwaliteit in woongebieden. In deze verblijfsgebieden is ruimte en rust.' Als bewoners aan één van de drukste wegen van Breda juichen wij dat toe als dat ook van toepassing is op onze woonstraten. Een ander aspect uit de inleiding dat ons aanspreekt is dat er gebruik gemaakt gaat worden van de mogelijkheden die de huidige stand van de technologie biedt (...). Wij beseffen terdege dat onze buurten onderdeel zijn van de stad en zoeken van daaruit naar oplossingen die de belasting van andere buurten of de stad niet verhogen. Wij zijn van mening dat het met de nodige creativiteit en door het gebruik van innovaties mogelijk is onze omgeving te ontlasten zonder nadelige gevolgen voor andere stadsbewoners. Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes. Hier zijn wij het volledig mee eens. Maar wat dan die juiste routes zijn, daar mag nog wel een gesprek over gevoerd worden. In de visie wordt gesproken over het hiërarchisch wegennet en het trappetje van Monderman. Dit zijn goede uitgangspunten, maar wat opvalt is dat vorig jaar aanpassingen gedaan zijn aan de voormalige zuidelijke rondweg die niet voldoen aan dit principe. (...) De functie van deze weg is de afwikkeling van verkeer tussen de wijken (het zogenoemde bovenwijken verkeer). Het is dus niet de bedoeling dat verkeer van de A16 naar de A58 rijdt en vice versa. De gewenste trajectnelheid op een stedelijke hoofdweg is volgens de visie 25 tot 30 km/u, maar de voormalige zuidelijke rondweg is een 50 km/u weg (waar vaak harder wordt gereden dan 50 km/u). In de visie wordt gesproken over twee stedelijke hoofdwegen waar nog een zware opgave is. Tot onze verbazing staat daar de voormalige zuidelijke rondweg niet bij. Dat is onterecht, want deze weg voldoet niet aan de uitgangspunten van een stedelijke hoofdweg. Als u in lijn met uw eigen visie wilt handelen, dan is deze weg ook een grote opgave. Onsinziens ontbreekt het in de visie aan mogelijke maatregelen. Door deze niet in uw visie op te nemen wordt de visie een 'wensdocument'. Graag zouden we een visie zien op de mogelijke maatregelen en een uitwerking waarom bepaalde maatregelen wel of niet geschikt zouden zijn. (...) In onze ogen is de enige opmerking die gaat over daadwerkelijk sturen, de opmerking dat de doorstroming op de A58 verbeterd moet worden. Maar dat is een rijksweg en daar heeft u geen directe invloed op. Een maatregel die u zou kunnen nemen (...) is bijvoorbeeld het</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Zuidelijke Rondweg maakt onderdeel uit van de stedelijke hoofdstructuur voor het autoverkeer, deels als regionale hoofdweg, deels als stedelijke hoofdweg. De Zuidelijke Rondweg is geen woonstraat en is de grens tussen verblijfsgebieden aan weerszijde van de weg. Langs verschillende stedelijke hoofdwegen speelt een dilemma tussen de functie van de weg in het stedelijke netwerk en de leefkwaliteit voor omwonenden. De wettelijke milieunormen zijn hierbij uitgangspunt. Maar deze zeggen niet altijd alles. Mede hierom is vorig jaar besloten langs de Zuidelijke Rondweg een aantal maatregelen te nemen om de leefkwaliteit te vergroten.</li> <li>- Met dit nieuwe beleid wordt met de indeling als (deels) stedelijke hoofdweg uitgesproken dat de Zuidelijke Rondweg een functie heeft voor het stedelijke verkeer, maar niet voor verkeer zonder herkomst en bestemming in Breda, waaronder verkeer tussen de A16 en A27. Dit geldt dus ook voor vrachtverkeer. Zoals vorig jaar uitgebreid is besproken en bediscussieerd dient de doorstroming en verkeersafwikkeling op de Zuidelijke Rondweg zodanig goed te zijn dat deze een aantrekkelijke route vormt voor het stedelijke verkeer. Tegelijkertijd moet de route via de A58 aantrekkelijker zijn voor het verkeer van buiten de stad. Mede hierom is de aanpak van de A58 van groot belang.</li> <li>- De trajectnelheid op een weg is iets anders dan de (wettelijke) maximumsnelheid. De trajectnelheid is de snelheid inclusief stops voor verkeerslichten etc. De trajectnelheid is een handige beleidsmatige basis voor het onderscheid (hiërarchie) in de wegenstructuur. Hiermee kan worden bekeken of de route via de snelwegen het aantrekkelijker is dan de route via de Zuidelijke Rondweg, en de Zuidelijke Rondweg aantrekkelijker dan de route via de singels. Met als doel dat het autoverkeer gebruik maakt van de juiste routes.</li> <li>- De huidige inrichting van de Zuidelijke Rondweg voldoet met aan het wensbeeld voor stedelijke cq. regionale hoofdwegen. Zo heeft de weg 2 door een middenberm gescheiden rijbanen (met 1 of 2 stroken), er wordt niet langs de weg geparkeerd en er zijn geen erfaansluitingen, en langzaam verkeer steekt ongelijkvloers of via verkeerslichten over. Het is vanuit deze visie dus niet nodig aanvullende maatregelen te nemen op de zuidelijke rondweg.</li> </ul> |
|-----------|---|---|---|

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p>vrachtverkeer vrij maken van dit gedeelte, vrachtverkeer heeft nauwelijks een herkomst en bestemming in een wijk van Breda. (...)</p> <p>Een andere mogelijke maatregel is deze weg alleen voor bestemmingsverkeer gebruiken, er zijn tegenwoordig voldoende betaalbare technische middelen om hierop te handhaven. (...)</p> <p>Een derde maatregel die genomen zou kunnen worden is het verplichten van stadsdistributie. (...) Dit is een maatregel die niet alleen voor de voormalige zuidelijke rondweg ontlastend kan zijn, maar hier heeft de gehele stad profijt van.</p> <p>Wij zijn ervan overtuigd dat er meer maatregelen te bedenken zijn die de stad en de voormalige zuidelijke rondweg kunnen ontlasten. (...) In de mobiliteitsvisie wordt uitgebreid stilgestaan bij verkeersveiligheid, maar wordt niet gesproken over de gezondheidsrisico's voor de bewoners die langs de drukke verkeersaders wonen. (...)</p> <p>Zonder aandacht voor deze aspecten is de mobiliteitsvisie onszin niet compleet. Een laatste opmerking is dat we in de visie geen enkele visie aantreffen op de grote werkzaamheden die buiten Breda aan de snelwegen plaats gaan vinden. Gezien de omvang van die werkzaamheden en de enorme (...) toename van het sluipverkeer, is het zaak dat daar nu al beleid voor wordt ontwikkeld. (...) Neem nu maatregelen om dat in de toekomst te voorkomen.</p> | <p>- Uit het kenteken- en verkeersonderzoek van vorig jaar is duidelijk gebleken dat het aandeel doorgaand verkeer op de Zuidelijke Rondweg slechts beperkt is, dit geldt ook voor vrachtverkeer. Het is bovendien juridisch onmogelijk onderscheid te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer en hierop te handhaven. Tijdens dit onderzoek en de raadsbehandeling is ook besproken wat de negatieve gevolgen zouden zijn van een vrachtverbod op het middendeel van de zuidelijke rondweg en is besloten dit niet te doen.</p> <p>- In de Mobiliteitsvisie kunt u lezen wat onze visie is op stedelijke logistiek.</p> <p>- In de visie wordt inderdaad niet ingegaan op de tijdelijke situatie tijdens werkzaamheden aan de rijkswegen. In hoofdstuk 5 zal hier nog een toevoeging over worden gedaan.</p> |
|--|--|--|

|    |                     |  |  |
|----|---------------------|--|--|
| 27 | Planbreda<br>J.v.R. | <p>Het streven in de mobiliteitsvisie om fietsers en wandelaars meer ruimte te geven wordt gesteund. Dit zal ook zeker aan de doelen van het Duurzaamheidsbeleid van de gemeente kunnen bijdragen. Om het te concretiseren zullen uitwerkingen juist voor drukke locaties nodig zijn. Bovendien zal dit ook zodanig toegepast moeten worden op het buitengebied dat hiermee kwetsbare natuur ontzien kan worden. Daarbij biedt de herinrichting van het Markdal een kans om met een goede recreatieve infrastructuur de druk op kwetsbare natuurgebieden te voorkomen en gelijker tijd de recreatieve beleving mogelijk te maken. De A58: De huidige A58 kruist het Markdal op een wijze die onvoldoende recht doet aan de waarden van de natuurlijke flora en fauna en de wandel en fiets mogelijkheden. De voorgenomen verbreding van de A58 biedt een kans om deze tekortkoming te gaan herstellen. Zeker nu het Markdal opnieuw ingericht wordt op basis van herstel van natuur en landschapswaarden en duurzame bedrijvigheid, waaronder de agrarische. Dit vraagt om nog meer aandacht voor het inpassen van de A58, zonder de huidige negatieve effecten van geluid en blokkade van ecologische en recreatieve dwarspassages. De meest duurzame optie van een verdiepte ligging van de A58 onder de Mark door, zal daarbij als richtinggevende variant gezien moeten worden. Ontbrekende beleid Waterrecreatie: De recreatie over water neemt – juist in de Corona tijd – flink toe. Dat is met name merkbaar op de singels, de Mark en het Markdal. Zonder beleid en regulering zal de nu al waargenomen overlast verder toenemen. Daarom is opname van beleid voor de waterrecreatie in de mobiliteitsvisie noodzakelijk. Een belangrijk onderdeel daarin zal zijn het voorkomen van motorbootvaart naar het Markdal. Daarvoor dient het verbod al vóór de Kon. Emmabrug in te gaan, in plaats van de onlogische en daardoor niet handhaafbare plek ná de passage van het ‘kanaal’ tussen prive tuinen en de Duivelsbrug.</p> | <p>Dank voor uw reactie. De verbreding van de A58 tussen Galder en St. Annabosch is van groot belang voor de bereikbaarheid van Breda en voor het verminderen van de verkeersdruk binnen Breda. Daarbij streven wij naar snelle realisatie en een goed ingepaste weg. Dat is ons uitgangspunt bij de gesprekken met Rijkswaterstaat. Hoe de kruising van het Markdal en de A58 er uiteindelijk uit gaat zien, is een beslissingsbevoegdheid van de minister van I&amp;W.</p> <p>De Mobiliteitsvisie bevat geen beleid voor recreatievaart. Uw input op dit onderwerp zal worden doorgegeven aan de betreffende afdeling.</p> |
| 28 | Planbreda<br>S.S.   | <p>De automobilititeit van Breda ligt nog steeds boven het landelijk gemiddelde. Qua fietsvriendelijkheid scoort Breda maar gemiddeld en komt niet voor op de lijst van de 100 gemeentes die het het beste doen. Hier is nog veel te winnen als de goede maatregelen genomen zouden worden. Alles valt en staat dus met het uitvoeringsprogramma, wat nog ontbreekt. Breda kan het autogebruik pas verminderen door de binnenstad te sluiten voor het doorgaande verkeer, in plaats van slechts lagere snelheden. In 2013 werd al de oplossing genoemd om vanuit de rondwegen alleen inprikkers te maken. De 5000 parkeerplaatsen in het centrum zouden niet alleen voor bezoekers beschikbaar moeten zijn, maar vooral ook voor bewoners parkeerplaatsen. Nu kan de doorgaande fietsroute op de binnensingels pas op termijn veilig voor fietsers worden, maar waarom niet gelijk voorrang voor de fietsers invoeren? Bij verstedelijkingsopgaven dient als toets eerst gekeken te worden naar de inrichting van de mobiliteit, zodat de bouwopgave volgend kan zijn. Dit ontbreekt. Evenals een visie, hoe de wegen met bermen en bomen ingericht en beheerd zouden moeten worden. Dit zou onderdeel moeten zijn van de nieuwe mobiliteitsvisie.</p>   | <p>Dank voor uw reactie. In de Mobiliteitsvisie staat de visie beschreven over het stimuleren van het gebruik van de fiets, het autoverkeer in het centrum en binnenstadsparkeren. Het nieuwe uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt opgesteld na vaststelling (en op basis) van de Mobiliteitsvisie</p> <p>Beleid op het gebied van bermbeheer maakt geen onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie. Uw opmerking is doorgestuurd naar de betreffende afdeling.</p>  |

|    |  |   |   |
|----|--|---|---|
| 29 | <p>Email</p> <p>Platform Breda voor Iedereen, Gastvrij en Toegankelijk</p> | <p>Algemeen: een mobiliteitsvisie moet niet alleen gaan over de mobiele mensen maar ook over mensen met mobiliteitsarmoede, vaak ouderen en mensen met een beperking. Die hebben ook behoefte aan vervoer maar zien we in dit concept niet of nauwelijks terug. Voor mensen met een beperkte mobiliteit zijn de voorzieningen suboptimaal. wij onderschrijven de wenselijkheid van shared public space maar vragen wel maatregelen om dan de zwakste verkeersdeelnemers in bescherming te nemen tegen de sterkere; Verder vragen wij u om in de nota het woord Mindervalide niet meer te gebruiken maar te vervangen door het positievere "mensen met een beperking" waarbij we niet alleen moeten denken aan fysieke beperkingen (zie bijv. in de Samenvatting); wij zijn voorzichtig enthousiast ( we pleiten er al vele jaren voor) over de suggestie van een aanvullend systeem met flexibele busjes, in aansluiting op WMO vervoer. dat zou een belangrijke OV verbetering kunnen zijn voor mensen met een beperking mits de bejegening goed is geregeld! meer bruggen over de singels is wel fijn maar dan niet zoals nu bij de (tijdelijke) brug over de Mark waar alleen mensen zonder beperking gebruik van kunnen maken; jammer dat in het hoofdstuk Ruimte voor Verblijven geen aandacht wordt besteed aan specifieke zorg voor mensen met een beperking zoals blinden en slechtzienden, rolstoelgebruikers of mensen met verminderde leesvaardigheden. alles lijkt ingesteld op de "mens zonder beperking"; - het verminderen van zebrapaden is voor een specifieke groep van mensen met een beperking een ernstige barrière omdat er dan ook geen rateltickers of veilige oversteken meer zijn; in de besluitvorming moet daar rekening mee worden gehouden; ook voor toeristen (al dan niet ouder of met een beperking) kan een aanvullend systeem met fietstaxi's (riksja's) een zeer interessante aanvulling zijn, zie aanbod in Tilburg, Amsterdam en Zwolle etc. graag zien we een initiatief daarvoor tegemoet mogelijk in aanvulling op het aanbod van (2) riksja's door Zorg voor Elkaar voor oudere Bredase inwoners; graag meer aandacht voor de juiste positionering van gehandicaptenparkeerplaatsen en ook handhaving van het misbruik ervan; we waren verbaasd dat onder de doelgroep weggebruikers die het meeste risico's lopen niets gezegd worden over de langzame verkeersdeelnemers die bijv. moeite heeft met oversteken en mensen met andere beperkingen. Lopen die geen risico's denkt u?</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De mobiliteitsvisie gaat over de mobiliteit van alle Bredanaars en de bezoekers van de stad. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt in specifieke groepen zoals mensen met een beperking of bijvoorbeeld jongeren tenzij dit relevant is omdat dit specifieke aandacht vraagt.</li> <li>- De term <i>mindervalide</i> zal worden vervangen door <i>mensen met een beperking</i> en teksten zullen worden aangevuld met meer aandacht voor mensen met beperking.</li> <li>- De Mobiliteitsvisie doet geen uitspraken over marktinitiatieven zoals de fietstaxi. Dit gezegd hebbende levert een initiatief als dit een mooie bijdrage in de vervoersalternatieven in de stad waar de gemeente welwillend in zal meewerken, zoals bij het initiatief voor GO-scooters.</li> <li>- De Mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. Specifieke beschrijving van positionering van gehandicaptenparkeerplaatsen en handhaving maken hier geen onderdeel van.</li> </ul> |
|----|--|---|---|

|    |                                   |  |  |
|----|-----------------------------------|--|--|
| 30 | Email<br><br>Platform BV<br>Breda | <p>(...)<br/>Naar onze mening is de mobiliteitsvisie te beperkt geschreven vanuit de mobiliteitsbehoefte en bereikbaarheidswensen van de binnenstad en de woongebieden. In de mobiliteitsvisie wordt geen rekening gehouden met de bestaande wensen en knelpunten van mobiliteit in de werkgebieden, de bedrijventerreinen en op kantoorlocaties buiten de binnenstad. Verschillende bedrijventerreinen kampen met de volgende problemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid</li> <li>• Parkeerproblematiek auto's</li> <li>• Parkeerproblematiek vrachtwagens</li> <li>• Slechte ontsluiting op hoofdwegen</li> <li>• Te langzame doorstroming op stedelijke hoofdwegen, zeker als daar de snelheid verder wordt ingeperkt tot 30 of 50 km waar deze nu 50 tot 70 is.</li> </ul> <p>Hier wordt in de mobiliteitsvisie geen aandacht aan besteed.<br/>Het is ook jammer dat er niet wordt ingespeeld op toekomstige trends en de behoeften die daaruit voortvloeien, wat betreft de werklocaties en hun mobiliteitsdynamiek:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intermodale overslaglocaties van water-/weg-/railverkeer</li> <li>• Mogelijkheden tot inzet van deelmobiliteit in woon-werkverkeer naar bedrijventerreinen</li> <li>• Inzet van maatwerk-ov Busjestransport voor woon-werkverkeer bedrijventerreinen</li> </ul> <p>Wij willen u vragen om de mobiliteitsvisie uit te breiden naar de behoeften en kansen op de bedrijventerreinen en om hier in uw uitwerking rekening mee te houden. Wij zouden het ook op prijs stellen als in de mobiliteitsvisie en uitwerkingen de behoefte vanuit het bedrijfsleven c.q. de bedrijventerreinen en kantoorlocaties, een volwaardige plaats zouden krijgen.</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bereikbaarheid van economische locaties maakt een belangrijk onderdeel uit van de visie, bijvoorbeeld in de doorstroming op het stedelijke hoofdwegenet. Maar ook is er aandacht voor de OV-bereikbaarheid van bedrijfsterrinen. Een snelheidsbeperking op de stedelijke hoofdwegenstructuur wordt niet voorgesteld. In de teksten zal hier meer aandacht aan worden besteed.</li> <li>- De Mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid en gaat niet in op specifieke problematiek zoals vrachtwagen parkeren en parkeren op bedrijfsterrinen.</li> <li>- De visie beschrijft de mogelijkheden voor deelmobiliteit en maatwerk OV. Logistieke ontwikkelingen zoals multimodale overslaglocaties maken onderdeel uit van bedrijfsterrinenbeleid. Uw opmerking hierover wordt doorgegeven aan de betreffende afdeling.</li> </ul> |
|----|-----------------------------------|--|--|

|           |  |   |   |
|-----------|--|---|---|
| <p>31</p> | <p>Planbreda<br/><br/>W.S., P.E. en<br/>J-V.M.</p> | <p>(...) De publicatie van die visie was veel later dan in de planning stond aangegeven. De resterende tijd is erg kort, en ligt bovendien in de vakantie. Verder is het moeilijk in een stuk van bijna honderd bladzijden zowel de voornemens ('wensdocument') en harde besluiten, als de grote lijn vast te houden. Twee redenen waardoor er nauwelijks inbreng zal komen van bewoners die niet nauw betrokken zijn bij mobiliteit en die geen directe knelpunten ervaren voor hun auto of fietsvervoer. Toch zullen vooral die bewoners de gevolgen ondervinden. Denk ook aan de financiële gevolgen. Niet alleen zal de herinrichting van de Noordelijke Rondweg 125 miljoen kosten, nu al wordt voorzien dat het toekomstige knelpunt bij de afslag Prinsenbeek wordt herzien. Nieuwe bruggen naar de binnenstad zullen ongekend veel geld kosten. Zoals steeds bij deze denkrichting zullen de knelpunten alleen maar groter worden en weer nieuwe kosten veroorzaken. Om sommige partijen binnenboord te houden worden bovendien kosten gemaakt die wellicht overbodig zouden zijn bij een andere visie.</p> <p>De bewoners betalen mee aan iets waar ze weinig aan hebben, als ze er al niet op langere termijn slechter mee af zijn. Het gaat dan om de wijken aan de verkeerde kant van de snelweg, de straten naast de stedelijke hoofdwegen, de wijken rond de singels met verkeersdrukke en parkeerproblemen en de wijken rond de zuidelijke rondweg waar nieuwe problemen zich aandienen. Ook blijkt welke druk de gemeente Breda uitoefent op de gemeente Oosterhout om een snelweg dwars door de Vrachelse Heide te projecteren, en is er al langer verzet in de gemeente Halderberge tegen de landschapsvervuiling rond Breda Airport. Maar de enkele regels aan het slot die betrekking hebben op effecten gaan alleen over het verkeersbeeld. Een mobiliteitsvisie van 93 bladzijden belemmert vooral het zicht op de hoofdlijnen, namelijk aanmoediging van autoverkeer overeen stelsel van regionale en stedelijke hoofdwegen door de stad en van bezoek aan de binnenstad met voorop het autoverkeer. Alle andere onderwerpen klinken soms aantrekkelijk maar hebben goedbeschouwd geen concrete uitwerking van wat, waar, voor wie. Zeer belangrijke onderdelen van mobiliteit, zoals de oorzaak van het toenemende aantal dodelijke ongelukken, de plekken om als bewoner te kunnen parkeren, vervoer te water en het vrachtvervoer worden aangeduid in doodoeners waarin onderzoek overbodig verklaard wordt of met de mededeling dat nader onderzoek nodig is. Dit is ver beneden de maat, te meer daar andere steden zulke onderwerpen wel serieus aanpakken.</p> <p>Een mobiliteitsvisie die de bewoners verder zou helpen hoort te beginnen met een visie op de wenselijke bewegingen van bewoners van en naar bestemmingen. Van daaruit kom je op verbetering van de vervoersmogelijkheden. Zo is deze visie niet opgebouwd. Het gaat om schijnbaar niet terug te dringen processen. Hier en daar opgevoerde filosofieën en modellen (autowegen hiërarchie, Breverwet) zijn op zijn minst discutabel,</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De inspraakperiode is verlengd, zodat er voldoende tijd was buiten de vakantieperiode om te reageren. Via dit document kun u kennisnemen van alle binnengekomen reacties.</li> <li>- De aanleg van infrastructuur is inderdaad kostbaar. Maar tegelijkertijd noodzakelijk. De stad groeit en ontwikkeld, waardoor de bereikbaarheid van de stad onder druk staat. Aanpassingen zijn nodig om de stad bereikbaar en aantrekkelijk te maken en houden. In de Mobiliteitsvisie staat beschreven hoe wij dit willen doen. De inwoners van Breda willen ook graag een bereikbare en leefbare stad.</li> <li>- De gemeente Oosterhout is vanuit haar Mobiliteitsvisie bezig met onderzoek naar ontsluitingsmogelijkheden. De gemeente Breda en bewoners vanuit Teteringen zijn hierbij betrokken. Wij hebben hierin geen voorkeur voor infrastructuur door de Vrachelse Heide, gezien het belang van dit gebied, maar ook aangezien dit leidt tot extra verkeer door Teteringen. Breda Airport ligt op het grondgebied van gemeente Halderberge, dus zij is hier zelf bevoegd besluiten te nemen over ruimtelijke ontwikkeling.</li> <li>- In de Mobiliteitsvisie kunt u in het hoofdstuk met de leidende principes lezen wat in de basis de visie is op de mobiliteit in Breda. Vervolgens zijn per onderwerp de verschillende Bouwstenen verder uitgewerkt. Hierin kunt u bijvoorbeeld lezen op welke wijze wij het uiteindelijke doel van 0 verkeersdoden willen bereiken. Onder andere door het realiseren van meer verblijfsgebieden en een verkeersveiligheidsaanpak gericht op specifieke doelgroepen die het meeste risico lopen.</li> <li>- Er wordt geen aanvullend onderzoek gestart naar de gevolgen van deze mobiliteitsvisie op onderwerpen zoals natuur en veiligheid. Over een aantal door u benoemde onderwerpen, zoals bijvoorbeeld parkeren, wordt op dit moment gewerkt aan een beleidsupdate.</li> <li>- In het project Noordelijke Rondweg wordt onderzoek gedaan naar de verschillende mogelijkheden om de Noordelijke Rondweg aan te pakken en de impact van deze aanpassingen op onder andere ruimte en milieu. Het uiteindelijke voorstel zal worden besproken in de gemeenteraad en zal ook nog met omwonenden en andere belanghebbenden worden besproken.</li> </ul> |
|-----------|--|---|---|

zo niet achterhaald. Bovendien staat de visie op de stad die hieronder ligt, bijvoorbeeld als gesproken wordt over verblijfsgebieden, haaks op opbouwende voornemens zoals neergelegd in de Kaderbrief 2020. De menselijke maat ontbreekt in deze visie.

Daarom vragen wij om drie dingen:

Onderzoek: onafhankelijk onderzoek naar de sociale en ruimtelijke effecten van deze visie, gevolgen voor gezondheid en veiligheid, en voor natuur en milieu. Specifiek onderzoek op de punten waarover de conceptvisie weinig of niets meldt zoals verkeersdoden, sociale veiligheid, parkeerbeleid (o.a. een onafhankelijk onderzoek over de bevindingen in Zandberg) en alternatieven voor het zware vrachtverkeer.

Inzichtelijkheid van de gevolgen: een maquette waarop bijvoorbeeld de verhoging van de Noordelijke Rondweg zichtbaar wordt, samen met het ruimtelijk beslag door de ongelijke kruisingen die ook als af- en oprijplekken moeten worden ingericht. De zogeheten stedelijke hoofdwegen voor snel autoverkeer zonder oversteekplaatsen worden zo ook helder voor de omwonenden.

Oordeel van de bewoners: niet door inbreng van belangengroepen en suggestieve vragen aan het publiek voor de grabbelton, maar heldere discussie over de keuzen die het college maakt. Ook de stem van de bewoners van randgemeenten mag hierin niet ontbreken, omdat Breda een verantwoorde positie in de agglomeratie hoort in te nemen. Deze periode wordt afgesloten met een representatief oordeel (referendum) over het geheel of tenminste over het zeer ingrijpende voorgenomen besluit voor de noordelijke rondweg.

- Voor het opstellen van de concept Mobiliteitsvisie is uitgebreid gesproken met gemeenteraad, belangenorganisaties, inwoners en omliggende gemeenten. Er is een grote enquête gehouden waaraan ruim 1.000 mensen hebben meegewerkt, zowel inwoners van Breda als vanuit de regio. De concept-mobiliteitsvisie is in de inspraak gebracht en in dit document kunt u kennisnemen van deze reacties en wat hier mee is gedaan. De uiteindelijke visie zal ter besluitvorming worden aangeboden aan en besproken in de gemeenteraad. Wij zijn daarom van mening dat bewoners in hoge mate betrokken zijn bij en invloed hebben kunnen uitvoeren op de inhoud van de Mobiliteitsvisie.

|    |                     |   |  |
|----|---------------------|---|--|
| 32 | Email<br><br>Arriva | <p>Met belangstelling hebben wij de Omgevingsvisie Breda gelezen en natuurlijk willen wij een bijdrage leveren bij de verdere uitwerking en invulling. Al lezend komen wij tot de volgende opmerkingen c.q. vragen, waarbij wij vooral naar de OV-gerelateerde zaken hebben gekeken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het planjaar van de visie en uitvoering is niet duidelijk (niet zichtbaar is wat de korte(re) en lange(re) termijn doelen zijn, inclusief uitwerking in een uitvoeringsprogramma, inclusief financiën). Programma voor de eerste 4 jaar moet duidelijk zijn. Dan inzicht in aanpak en prioritering. Zoals nu verwoord is het een logisch en de ontwikkelingen volgend verhaal, waar vrijwel iedereen mee in kan stemmen. Scherpste ontbreekt en 2040 is heel ver weg!</li> <li>• Alle info is het meeste van de pre-corona tijd, met nauwelijks inzicht op de feitelijke gevolgen. Dit vraagt later om actualisatie en duiding van het moment van actualisatie. Niet meer uitgaan van de hyperspits is een aanname en geen zekerheid. Visie moet feitelijk hybride zijn en op meerdere situaties toepasbaar;</li> <li>• Inzet op HOV Breda – Utrecht (als BRT-verbinding) moet afgewogen worden ten opzichte van het Spoorplan, waarin 4 intercity's per uur rijden: Breda – Tilburg – 's-Hertogenbosch – Utrecht. Dit voorziet in de verbinding tussen de eindpunten. Busverbinding is derhalve vooral van regionaal belang, als verbinding tussen de regio en de grote stad. Het in 45 minuten afleggen van 75 km met tussenstops bij meerdere hubs lijkt ons niet realistisch (gemiddelde snelheid bedraagt dan 100 k/h);</li> <li>• 'Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes'. Dat geldt evenzeer voor de busroutes, die bij voorkeur via 50 km-wegen lopen. Dit belang betreft niet alleen de snelheid van de bus, maar ook het comfort (verharding, snelheidsremmers en bochten) in de bus;</li> <li>• Inzet op HOV: prima en vraagt om verdere uitwerking;</li> <li>• Flexibele busjes samen met WMO wordt onderschreven. Niet duidelijk wordt hoe de financiële insteek is voor de inzet van gemeentelijke budgetten in de gezamenlijke uitwerking met de Provincie Noord-Brabant om meer gedeelde mobiliteit te realiseren;</li> <li>• MaaS wordt niet duidelijk uitgewerkt. Het blijft een stip op de horizon;</li> <li>• Wij staan positief over 'Flatten the Curve' en het samen optrekken om spreidingsvraagstuk aan te pakken;</li> <li>• Verlaging van de snelheid in de wijken bevordert de doorstroming niet, maakt zwakke stadslijnen nog zwakker want gezien kleine afstanden doet de stadslijn er te lang over;</li> </ul> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Mobiliteitsvisie beschrijft de ambitie op het gebied van mobiliteit voor de middenlange termijn (circa 10 jaar). Aangezien de wereld om ons heen snel kan veranderen is hier bewust geen jaartal aan gekoppeld. Op het moment dat het nodig is deze visie bij te sturen, dan moet dat kunnen. De projecten die vanuit (onder andere) de Mobiliteitsvisie worden gestart worden beschreven in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit dat een eigen besluitvormingstraject doorloopt.</li> <li>- In de visie is getracht de actualiteit rondom de corona-crisis een goede plek te geven. De coronacrisis heeft op mobiliteitsgebied een aantal ontwikkelingen versneld, zoals thuiswerken en spitsmijden. De ambitie is een deel van deze (positieve) effecten te behouden. Het is overigens niet zo dat er nergens meer uit zal worden gegaan van een (hyper)spits. Maar als er een ding duidelijk is geworden tijdens de coronaperiode is dat het niet overal nodig (en wenselijk) is om in het mobiliteitssysteem de spitspiek als uitgangspunt te nemen in de capaciteitsbepaling. Uw aanbod om hierin samen op te trekken nemen wij graag aan.</li> <li>- De BRT-verbinding richt zich inderdaad op de regionale bestemmingen tussen Breda en Utrecht en minder op de punt-punt-relatie tussen beide steden. Daarvoor is de (in de toekomst directe IC-verbinding een sneller en aantrekkelijker alternatief.</li> <li>- De financiële uitwerking van een flex-systeem maakt onderdeel uit van de nieuwe OV-concessie.</li> <li>- Verlaging van de snelheid in de verblijfsgebieden levert een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeersroutering. Daarom staat ook beschreven dat de stadsbussen zoveel mogelijk gebruik moeten maken van de hoofdwegenstructuur.</li> <li>- De kaart met de OV-structuur is deels indicatief, gezien de lopende gesprekken met de regio en provincie over de nieuwe concessie.</li> </ul> |
|----|---------------------|---|--|



|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het kaartje met stadsnetwerk roept vragen op:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Wat voor routing wil Breda: verbindend of ontsluitend?</li> <li>○ Brabantpark/Heusdenhout en Bavel ontbreken, terwijl Zandberg/Ginneken en Dorst/Rijen veel zwakker zijn maar dat is een sterke stadslijn c.q. een sterke regionale HOV-lijn;</li> <li>○ Wij zijn positief over hubs, maar diverse locaties komen onlogisch over;</li> </ul> </li> <li>• De actuele ambitie wat betreft bedrijventerreinen zien wij nauwelijks terugkomen en/of kent een bijzondere invulling met schoolliners;</li> <li>• Wij staan positief tegenover de conclusies omtrent de centrumroute Karnemelkstraat, en zien uit naar de optimale mix tussen verblijfsklimaat en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer;</li> <li>• Wij staan positief tegenover minder bussen via de Vlaszak, maar missen een mogelijk alternatieve HOV-as van de Oosterhoutse busbaan via de Beverweg naar de Hogeschoollaan, Amphia Ziekenhuis en Bijster;</li> <li>• Het woord 'BRAVO' komt nergens voor, terwijl dit wel de mobiliteitsdrager is van de provincie. Neemt de gemeente Breda hier afstand van?</li> </ul> <p>Wij denken graag mee bij de verdere beleidsmatige en infrastructurele uitwerking in de ( nabije) toekomst van deze visie.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- De bereikbaarheid van bedrijfsterreinen met het openbaar vervoer is overal in Nederland moeilijk gezien de ruimte-extensieve aard van het terrein en de -op de meeste momenten- beperkte vervoersvraag. Daarom zijn wij van mening dat een vorm van vraagafhankelijk vervoer meer op zijn plaats is. Dit kan met een lijn die alleen op specifieke momenten en tussen specifieke haltes/gebieden rijdt. Dit product bestaat op dit moment al onder de naam schoolliner.</li> <li>- De ambitie met betrekking tot de Karnemelkstraat is in de afgelopen periode aangescherpt. De ambitie is om de Karnemelkstraat geheel vrij te maken van busverkeer. Er zal een onderzoek worden opgestart naar hoe dit mogelijk kan worden gemaakt. Wij gaan hierover nog in gesprek met alle betrokken partijen, waaronder u als concessiehouder.</li> <li>- Een verbinding tussen de Oosterhoutse busbaan en Beverweg is, ook in het kader van de nieuwe OV-concessie, besproken en bekeken. Maar het bleek onmogelijk deze verbinding te realiseren. Deze optie is daarom vervallen, ook in de gesprekken over de nieuwe concessie.</li> <li>- BRAVO is de merknaam voor het Brabantse OV, merknamen komen nergens terug in de visie. Dit betekent natuurlijk niet dat wij hier afstand van nemen,</li> </ul> |
|--|--|---|---|

|    |  |  |  |
|----|--|--|--|
| 33 | <p>Email</p> <p>Wijkraad<br/>Belcrum</p> | <p>(...) Wellicht kunnen jullie (...) zaken aanpassen in de visie. (...) Ik zie daarnaast ook veel positieve zaken in de visie staan, echt een mooi uitgewerkte visie. Maar van 1 ding in de bijlage schrik ook ik nogal, zie pagina 49 (...), die groene lijn rond Teteringen wekt de indruk dat er een mogelijkheid wordt bekeken voor een rondweg dwars door natuur. (...). Een rondweg daar is trouwens ook helemaal nergens voor nodig als de noordelijke rondweg maar voldoende capaciteit behoud.</p> <p>Verder zitten er een enorme naïviteit in de visie: Het verspreiden van verkeer over tijden. Dat is al jarenlang een discussie en lukt vrijwel nergens.</p> <p>Als ik de gemeente was zou ik de hele situatie op de singels en daarbinnen gewoon lekker zo houden. Ik rijd al jaren bijna elke dag zowel in de spits als erbuiten naar mijn klanten elders in de stad. Over beide Rondwegen, dwars door de stad en over de singels. Dus ik mag mezelf inmiddels wel ervaringsdeskundige noemen, en kan een paar conclusies trekken:</p> <p>1: Er is buiten de spits sowieso geen groot oponthoud, nergens.<br/>2: In de spits is binnen én op de singels amper oponthoud. Wel op de noordelijke en zuidelijke rondwegen die de gemeente juist verder wil belasten (!?)<br/>3: In de spits rijden binnen en op de singels echt geen Bredanaars die voor hun lol met de auto de stad in trekken. Die auto's ga je met geen fiets, step of premie daar weg krijgen, want ze moeten er gewoon zijn.<br/>4: De echte topdrukte in de binnenstad vindt vooral buiten de spits plaats door bezoekers van buiten die persé in de Barones garage willen parkeren. Maak het tarief daarvan 2x zo hoog en betaal daarvan gratis pendelbussen vanaf NAC en je bent aardig op weg.</p> <p>(...) Kernpunten voor Belcrum zijn denk ik onze wijkaansluiting op de rondweg en naar de singels en het voorkomen van nog verdere belasting van de NRW. Dat laatste lukt overigens al aardig als de vele files op de snelwegruit rond Breda minder worden. Vooral de aanpak van Hooipolder en verbreding A58 gaan daar echt aan bijdragen.</p> <p>Wat mij opvalt is dat Breda nog steeds inzet op een hele goede bereikbaarheid van de stad voor de auto. Zolang de stad goed bereikbaar blijft voor de auto, is het alle andere maatregelen ten spijt heel lastig om die gewenste gedragsverandering en de stap van de auto naar de fiets/voetganger te maken.</p> <p>Als de gemeente echt wil inzetten op betere doorstroming en minder verkeer vanuit Breda zelf in de binnenstad te hebben zullen ze veel meer moeten inzetten op parkeren</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zoals ook al besproken is de bijlage waarnaar verwezen wordt, de opbrengst uit de bewonersenquête. De kaart die op pagina 49 van de bijlage staat is een weergave van de suggesties en ideeën die wij vanuit bewoners hebben gehad. Het is niet onze ambitie om een rondweg Teteringen te realiseren, deze staat dan ook niet beschreven in de Mobiliteitsvisie.</li> <li>- Het beter spreiden van het verkeer over de dag is inderdaad een lastige opgave, maar levert in potentie wel grote (ruimte)winst op. En het mobiliteitsbeeld in de huidige coronacrisis maakt duidelijk dat hier wel degelijk mogelijkheden liggen. Daarom streven wij ernaar om dit positieve effect te proberen te behouden.</li> <li>- Gebleken is dat autoverkeer lang niet altijd via de 'juiste' routes rijdt. Ondanks dat het alternatief soms nog sneller is. Daarom is het streven om stedelijk verkeer meer via de stedelijke hoofdwegen af te wikkelen. Mede hiervoor is de aanpak van de Noordelijke Rondweg van groot belang. Maar ook de aanpak van de snelwegen rondom Breda. Dit biedt dan ruimte om de binnenstedelijke verbindingen met andere modaliteiten te verbeteren.</li> <li>- Voor het goed functioneren van de Noordelijke Rondweg voor het stedelijke verkeer zijn de aansluitingen op de rest van de stad, waaronder Belcrum, van groot belang. Het uitgangspunt voor de Noordelijke Rondweg is dan ook dat de huidige aansluitingen in stand blijven en waar mogelijk zelfs verbeterd worden.</li> </ul> |
|----|--|--|--|

langs de randen, met goede verbindingen naar het centrum, met bussen of deelvervoer, zoals fietsen, scooters of steps.

Daarnaast is de ambitie om verkeer over de dag te verspreiden allemaal leuk en aardig, maar volgens mij zijn ze hier landelijk al meer dan 40 jaar mee bezig met spitsmijden en allerlei andere constructies, maar leidt dat tot op heden nog steeds niet tot gedragsveranderingen. Mensen gaan nog steeds allemaal massaal om half 9 naar kantoor en om 5 uur naar huis. Dit lijkt mij vooral een extra excuus om minder geld te steken in de aanpak voor de NRW. (...)

Komt er voor de NRW op neer dat ze meer ongelijkvloerse kruisingen willen realiseren. Dat is mooi. Nadeel daarvan is wel dat door betere doorstroming op de NRW er (zeker bij drukte op de snelwegruit rond Breda) nog veel meer verkeer langs de Belcrum gaat rijden. Er wordt ook duidelijk aangegeven dat capaciteitsverhoging NRW het doel is. Zeker als men zoals vermeld ook de singelverbindingen wil gaan ontlasten en naar de NRW verplaatsen. Dat is wel een aandachtspunt.

Daarnaast zal de aansluiting van de Belcrum op de NRW ook gewaarborgd moeten blijven. Als zowel Belcrumweg als Terheijdenseweg ongelijkvloers worden zonder op- en afritten of geheel losgekoppeld worden wordt het flink omrijden om vanuit de wijk op de NRW te komen.

|    |                                    |  |  |
|----|------------------------------------|--|--|
| 34 | Email<br><br>Wijkraad<br>Stadshart | <p>Wij willen graag een bijdrage leveren aan de discussie over mobiliteit. Niet alleen omdat we blij zijn dat er een visie ontwikkeld wordt, maar ook omdat wij op een aantal onderwerpen voor met name de binnenstad een ander accent willen leggen of aanvullende voorstellen hebben.</p> <p><b>Een drietal algemenere opmerkingen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Zebra's:</b> wij kunnen ons niet vinden in de benadering van zebra's alsof die onveiligheid zouden vergroten. (...). Wij kennen teveel voorbeelden van situaties waarin er dan wel een soort "aanbevolen oversteekplaats" blijft bestaan (...) die voor weggebruikers alleen maar onduidelijkheid opleveren. Of dat het ontbreken ervan onlogisch is zoals bij de verbinding Vlaszak-parkeerterrein naar de binnenstad. Als belangrijkste probleem wordt de zichtbaarheid genoemd, m.n. bij hogere naderingssnelheden (&gt;30km). Doe dáár dan iets aan. (...)</li> <li>- <b>Ontwikkelingshub:</b> Interessante gedachtengang. Niet blijven steken op het niveau van een transferium aan de rand (auto parkeren en dan de bus) maar meerdere vervoersvormen en functies zoals pakket-ophaal-punten proberen te combineren. Het idee dat gebruikers medeverantwoordelijk worden, spreekt ons aan. De realisatie is een uitdaging.</li> <li>- <b>Smart Mobility:</b> wij zien veel wensdenken als het gaat om de technologische mogelijkheden. Slimme verkeerslichten zijn één ding, zelfstandig rijdende auto's van een heel andere orde. Vooralsnog betwijfelen de meeste deskundigen de haalbaarheid van zelfstandig rijden in het complexe verkeer van Nederlandse steden, anders dan in gecontroleerde situaties als vrije (bus-) banen e.d. Waarom moet een deelauto zelfstandig naar een woning kunnen rijden (Ceresstraat)? (...) Softwareproblemen als nieuwe risicofactor: het is levensgevaarlijk als een bestuurder geen eigen keuze meer kan maken. (...) Wij hopen dat we niet gaan zitten wachten op mogelijkheden over 20 jaar met het treffen van noodzakelijke maatregelen nu.</li> </ul> <p><b>Parkeren en het tegengaan van onnodig verkeer naar en in de binnenstad</b><br/><b>Parkeerdruk</b><br/>We delen de constatering op pagina 65 dat de parkeerdruk van bewoners in delen van de binnenstad erg groot is. Die wordt ook nog groter, door het aantal gerealiseerde en nog te realiseren nieuwbouwprojecten. Veel huishoudens hebben een tweede auto. Ook met een eigen parkeergarage, is daar vaak maar plaats voor één auto en dus wordt er verderop in de wijk op straat een tweede geparkeerd. Dat is de realiteit.</p> <p><b>Scheiding woon- en werkverkeer en bezoekers</b></p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zebra's zijn onder voorwaarden een goede en veilige voorziening om het oversteken makkelijker en veiliger te maken. Maar kunnen bij verkeerde toepassing ook juist leiden tot onveilige situaties. Ons uitgangspunt is dat een zebra-pad veilig moet zijn. Dit kan door middel van toepassing van nieuwe technieken zoals LED-lichten.</li> <li>- Wij voorzien ook dat het nog lang duurt voordat volledig zelfrijdende auto's zich in het stedelijk gebied bewegen. Vandaar dat wij hier in deze visie nog maar beperkt rekening mee houden. En geen beslissingen uitstellen tot deze toekomst. Wel willen wij experimenteren met nieuwe technieken en bewezen technieken toepassen, zodat wij de mogelijkheden van Smart Mobility optimaal benutten.</li> <li>- Bij nieuwbouwprojecten wordt altijd gekeken naar de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling. De nieuwe nota parkeernormering die op dit moment in voorbereiding is biedt meer en flexibeler mogelijkheden om in de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe ontwikkeling te voorzien. En ook meer zekerheden dat de nieuwe ontwikkeling niet leidt tot parkeerdruk in de omgeving.</li> <li>- In de mobiliteitsvisie kunt u lezen wat onze visie is op het gebied van parkeren op afstand (hubs), efficiënter gebruik van bestaande parkeerplaatsen en doorgaand verkeer in de binnenstad.</li> <li>- De mobiliteitsvisie beschrijft de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid. Binnen de herinrichtingsprojecten zoals de Markendaalseweg of Vlaszak kunnen op basis van dit beleid afwegingen worden gemaakt over herinrichting van de weg.</li> <li>- Met betrekking tot de Karnemelkstraat en Baronesgarage is de ambitie aangescherpt en is als gevolg hiervan de visie gewijzigd.</li> <li>- De ambitie om extra verbindingen aan te leggen over de singel komt vanuit de constatering dat op sommige plekken de singel een forse barrière oplevert voor fietsers en voetgangers. De afstand tussen de bestaande bruggen is in sommige gevallen 500m of meer. Dit heeft soms flinke invloed op de totale verplaatsingsafstand voor een lokale voetganger of fietser. Het toevoegen van extra bruggen levert daardoor een belangrijke</li> </ul> |
|----|------------------------------------|--|--|

Het wordt tijd om een rigoureuze scheiding aan te gaan brengen tussen verkeer dat veroorzaakt wordt door mensen die wonen en/of werken in de binnenstad, en bezoekers. Daartoe zien wij meer heil in het verplaatsen van parkeermogelijkheid van bezoekers naar de randen van de (binnen-)stad, en daarmee het realiseren van meer parkeergelegenheid voor bewoners en vaste gebruikers/werkenden. Zowel voor auto's als fietsen/brommers. Het op onbenutte momenten efficiënter inzetten van parkeergelegenheid bij werkfuncties of in garages, lijkt ons voornamelijk een optie voor mensen die strak dagelijks van 9 – 5 werken. Voor hoeveel mensen geldt dat nog?

#### **Doorgaand verkeer westkant**

Doorgaand verkeer dwars door de binnenstad moet inderdaad tegengegaan worden. De hoeveelheid verkeer dat dagelijks via Haven en Markendaalseweg gaat, maar geen bestemming in het centrum heeft, is fors toegenomen. Wij zouden maatregelen toejuichen die dat verminderen, maar zien ook wel dat het moeilijk wordt om de onlogische verbindingen die er nu bestaan tussen zuid en noord aan de westkant te doorbreken. Dan toch maar 30km en hindernissen opwerpen? De route heeft ook een hoog show-rijden-gehalte voor auto's, motoren en brommers met knallende uitlaten. De geluidsoverlast voor omwonenden is enorm toegenomen. Ook daarom zou het onaantrekkelijker maken van deze route gewenst zijn. (Het aanpakken van de oorzaak lijkt ons natuurlijk ook wel wat.)

#### **Molenstraat/Annastraat**

Het is een om meerdere redenen logische en noodzakelijke verbinding tussen de zuidelijke en noordelijke kant van het centrum. De beperkte ruimte maakt het niet makkelijk om daar alle aanwezige functies voldoende ruimte te geven. Hoewel wij in het algemeen geen voorstander zijn van de shared-space benadering, kunnen wij ons voorstellen dat in deze specifieke situatie daarvoor gekozen wordt.

Wij pleiten wel voor het verplaatsen van alle fiets-nietjes naar de Oude Vest. Ze lopen die paar laatste meters maar. Het leidt ongetwijfeld tot tegen de muur van de bibliotheek kwakken van fietsen, maar nu is het een legaal obstakel voor voetgangers.

#### **Infrastructuur verbeteren**

De komende jaren staan op een aantal wegen in de binnenstad grootschalige reconstructies op de planning. Wegen zoals de Markendaalseweg, Vlaszak en Fellenoordstraat. Bij deze reconstructies kan ten volle gebruik worden gemaakt van de kans om de verblijfskwaliteit te vergroten door slimme keuzes te maken.

Wij willen niet alleen slimme verkeerskeuzes, maar ook dat er wordt gelet op de functie, het gebruik van een locatie. Maak wegen niet alleen mooi en ingebed in groen, zorg ook voor laad- en losplekken bijvoorbeeld op de Markendaalseweg voor bewoners. Hoe

bijdrage in het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad. Vanzelfsprekend zal bij de verdere planvorming rekening worden gehouden met de uitstraling en groenstructuur.

- Uw opmerkingen met betrekking tot de uitwerking van horecabevoorrading, zero emissie en elektrisch laden nemen wij mee in de projecten die hierover zijn of worden gestart.

onveilig wordt de Oostflank als er bij de kruising met de Boschstraat, de Kennedylaan voorzien wordt van dubbele rij- en fietsstroken terwijl daar twee parkeergarages op uit komen en laad- en losverkeer van horeca? En dat in een bocht.

Parkeergarage De Barones zorgt regelmatig voor opstoppingen, veroorzaakt door bezoekersverkeer. De wachtrij verplaatsen naar de binnenkant van het water strookt naar ons oordeel niet met het project GreenQuays. Veel logischer lijkt het ons om de functie van de Barones om te vormen naar garage voor bewoners en voor mensen die in de binnenstad werken. De kans dat er dan wachtrijen staan wordt geminimaliseerd. Dat komt de luchtkwaliteit ten goede en spoort met het groene karakter van de omgeving dat hier wordt gerealiseerd.

#### **Fietsen/langzaam verkeer en voetgangers Stallingen**

Meer stallingscapaciteit is natuurlijk nodig rond Houtmarkt en Karnemelkstraat. Als we de verblijfskwaliteit van de binnenstad willen bevorderen, maar ook het fietsen, moeten we zorgen dat iedereen ook z'n fiets kwijt kan. Voorbeelden genoeg waar de drukbezette nietjes geen fraai straatbeeld opleveren: Concordiastraat, v Coothplein, Waterstraat-pleintje.

#### **Binnensingel en meer bruggen**

Het uitgangspunt dat de binnensingel één aaneengesloten lint moet zijn waar langzaam verkeer zich goed en veilig kan verplaatsen, steunen wij. Daarbij willen we aantekenen dat ons de noodzaak ontgaat om substantieel meer bruggen over het water aan te leggen. De afstanden tussen de bestaande bruggen vinden wij onvoldoende groot om daar zo veel geld aan te besteden. Ook vinden we het niet bijdragen aan de beeldkwaliteit (ruimtelijkheid) van de singels en daarmee de beleving van de waterrecreant. Het lijkt alsof een paar meter extra moeten fietsen dezelfde weerstand oproept als je fiets niet pal voor iedere winkel in het centrum kwijt kunnen. Of door het voetgangersgebied willen kunnen fietsen (...).

#### **Slimme logistiek Distributie**

Aan de proef met de horecaondernemers hebben wij actief medewerking verleend. Al was de proef noodgedwongen kort, resultaten waren wel degelijk snel te bereiken qua aantallen bewegingen en daarmee kilometer- en milieuwinst. Vaststellen van aanbevolen/verplichte aanrijroutes kan helpen bij het voorkomen van onnodige verkeersbewegingen. We zouden in een vervolg graag opnieuw de belevingsenquête onder bewoners uitgevoerd zien.

**Zero emissiezone**

Wij veronderstellen dat het voorstel dat gemaakt gaat worden een verdere uitwerking is van de bestaande milieuzone en dus betrekking heeft op het vrachtverkeer dat in de binnenstad komt. Het lijkt ons op korte termijn niet wenselijk of haalbaar om bewoners te verplichten emissieloos te rijden.

**Elektrisch rijden**

Geen opmerkingen over de (on-)veiligheid van elektrische auto's. Bij parkeren in garages worden niet alleen laadpalen een onderwerp, maar ook de mogelijkheden voor de brandweer om een brandende elektrische auto te blussen. We kennen in ieder geval 1 vve in de binnenstad die bewoners ontraadt om nu een elektrische auto te kopen die ze thuis willen opladen, vanwege de veiligheidsaspecten.

|    |                   |   |  |
|----|-------------------|---|--|
| 35 | Email<br><br>J.G. | <p>Graag wil ik u wijzen op het Verkeerscirculatieplan 1977-1982. Dat zal nog wel ergens in een archief te vinden zijn. Zo niet, dan heb ik er nog wel een. Veel van toen is nog steeds actueel! Over twee onderwerpen van nu wil ik ingaan, omdat die toen ook speelden. (...)</p> <p>1. De Noordelijke Rondweg<br/>Ik lees dat er op termijn gedacht wordt aan volledig ongelijkvloerse kruisingen op de Noordelijke Rondweg. In dat verband heb ik een tip voor u: begin bij de Biesdonkweg en liefst zo snel mogelijk. Het kruispunt met de Biesdonkweg/Edisonstraat is de grootste boosdoener als het gaat om het maken van een groene golf op de NRW. (...)<br/>Maar, als het idee nog steeds blijkt te kloppen, kan een aantal ongelijkvloerse kruisingen (voor langere tijd) achterwege blijven en kunt u een heleboel geld besparen. Misschien had zelfs het verbreden van de kruispunten in de afgelopen jaren achterwege kunnen blijven, als de kruising met de Biesdonkweg eerder al ongelijkvloers was geweest. Het is twee keer geprobeerd, om deze kruising ongelijkvloers te maken (...). De angst voor de winkels in de Edisonstraat won het steeds van het belang van de doorstroming op de NRW. En, als een groene golf kan, informeer de automobilist dan ook bij welke snelheid hij gegarandeerd groen krijgt. Al die snelle mensen die van kruispunt naar kruispunt jakkeren krijgen nu gegarandeerd rood. Dat werkt weer vertragend als het licht op groen gaat en frustrleert dus de doorstroming.</p> <p>2. De oost-tangent<br/>Om het autoverkeer van de singels te weren moet de oost-tangent een belangrijke rol vervullen. Dan heb ik het over Kapittelweg, Beverweg en De la Reyweg, overgaand in de Fatimastraat. Op deze route moet absoluut een groene golf komen. Soms is die er, of lijkt die er te zijn, maar niet altijd. Voor een groene golf is de keuze nodig om de kruisingen met de Claudius Prinsenlaan en de Hogeschoollaan ondergeschikt te maken. Die keuze lijkt tot nu toe niet consequent te zijn gemaakt. Voor de Hogeschoollaan kan ik dat begrijpen vanuit het ontstaan van de kruising. Verkeer op de Claudius Prinsenlaan hoeft niet met prioriteit naar de binnenstad en de singels, daar willen we de auto toch weren?</p> <p>Ik hoop dat u iets aan mijn suggesties hebt en ik wens u veel succes met de uitwerking van de toekomstvisie. Ik ben altijd bereid tot nadere toelichting, als daaraan behoefte bestaat.</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Hieronder puntsgewijs een reactie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De Noordelijke Rondweg heeft momenteel al een goed functionerende groene golf. De afgelopen jaren zijn verschillende (relatief) kleinschalige ingrepen gedaan om de capaciteit te vergroten. De rek is hier echter uit. Bovendien leidt de hoeveelheid verkeer en de groene golf tot erg lange wachttijden voor het kruisende en overstekende verkeer. Met name voor het langzame verkeer is dit niet meer acceptabel. Bovendien zorgt de hoeveelheid verkeer voor leefbaarheidsproblemen. Ten slotte staan er rondom de Noordelijke Rondweg nog veel ruimtelijke ontwikkelingen op stapel. Grootschalige aanpak van deze weg is dus noodzakelijk.</li> <li>- Het klopt dat de route Kapitelweg-Beverweg van belang is voor het stedelijke verkeer. Daarom heeft deze weg in de Mobiliteitsvisie ook de functie van stedelijke hoofdweg en staat deze beschreven als belangrijke opgave. De wijze waarop de verkeerslichten op de kruisingen wordt ingesteld wordt te zijner tijd bepaald.</li> </ul> |
|----|-------------------|---|--|



|    |                                  |   |  |
|----|----------------------------------|---|--|
| 36 | Brief<br>Dorpsraad<br>Teteringen | <p>Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de mobiliteitsvisie Breda (juli 2020). We kunnen ons goed vinden in de in de visie neergelegde ambities die Breda veilig, robuust en duurzaam bereikbaar moeten maken. Graag willen wij een opmerking maken over de Oosterhoutseweg in Teteringen. Deze weg vervult een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer tussen Breda en Oosterhout. Voor de toekomst moet rekening worden gehouden met een verdere toename van de verkeersintensiteit (...). Het aanwijzen van de Oosterhoutseweg door Teteringen als wijkontsluitingsweg, zoals is gebeurd op de kaart op pag. 18 past niet bij de belangrijke functie die deze weg vervult voor het doorgaande verkeer tussen Breda en Oosterhout. In uw beleid maakt een wijkontsluitingsweg geen deel uit van de stedelijke hoofdinfrastructuur. U wilt het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk beperken. U legt prioriteit bij leefbaarheid en verblijfskwaliteit.</p> <p>Het afremmen van het doorgaande verkeer op de Oosterhoutseweg is naar onze mening geen haalbare optie. Er zijn noch aan de west- noch aan de oostzijde van Teteringen mogelijkheden om dit verkeer om te leiden. Uit het project bereikbaarheidsaanpak Breda-Oosterhout blijkt dat de A27 voor grote delen van Oosterhout geen reëel alternatief is voor het doorgaande verkeer. Aan de westzijde van Teteringen is bovendien vooralsnog geen nieuwe infrastructuur gepland die (een deel) van het doorgaande verkeer kan overnemen. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur is bovendien een complexe opgave met hoge kosten en met een laag probleemoplossend vermogen. Afremmen van het doorgaande verkeer op de Oosterhoutseweg zal daarom leiden tot een toename van ongewenst sluipverkeer in de bebouwde kom van Teteringen. (...) Naar de mening van de Dorpsraad past de aanduiding Stedelijke Hoofdweg beter bij de regionale functie van de Oosterhoutseweg. Deze wegen hebben een functie voor het bovenwijkse verkeer, dus voor verkeer tussen verschillende wijken van de stad. (...) Opgave voor de Oosterhoutseweg is het doorgaande verkeer tussen Breda en Oosterhout zodanig te accommoderen dat er geen ongewenst sluipverkeer in Teteringen zal optreden. (...)</p> | <p>Dank voor uw uitgebreide reactie. Naar aanleiding van deze reactie is aanvullend overleg geweest. De gezamenlijke conclusie van dit overleg was dat de functie van wijkontsluitingsweg passend is bij de Oosterhoutseweg. De Oosterhoutseweg is nu een doorsnijding van het dorp en de visie is om dit te verminderen. Met tekstuele wijzigingen zal duidelijker worden gemaakt dat er nu doorgaand verkeer door Teteringen rijdt. En dat, mochten er maatregelen worden genomen om het doorgaand verkeer vanuit Oosterhout te beperken, dit niet moet leiden tot sluipverkeer via het onderliggende wegennet. De voorkeursroute voor het autoverkeer is via de A27. De wens om betere OV en fietsverbindingen te realiseren naar Oosterhout zal ook worden beschreven.</p> |
|----|----------------------------------|---|--|

|    |                               |  |  |
|----|-------------------------------|--|--|
| 37 | Email<br><br>Ondernemersfonds | <p><u>Vanuit SOFB zijn de volgende 3 zaken van groot belang:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsen in het voetgangersgebied (handhaven) en indien mogelijk inzetten dat fietsen in horecagebieden (Haven/Grote Markt) ook na sluitingstijden van de winkels wordt verboden (niet kansrijk, maar willen het in ieder geval onder de aandacht brengen).</li> <li>• Handhaven op fietsenstallen.</li> <li>• Nu er een camerasysteem gaat komen waarmee auto's en vrachtwagens (bestellen en leveren) buiten de venstertijden uit het voetgangersgebied geweerd gaan worden, verwachten we binnen de venstertijden meer drukte. We willen de belangen van ondernemers die ook de rest van de dag moeten bevoorraden, onder de aandacht brengen. Bijvoorbeeld laad- en loszones aan de randen van het voetgangersgebied.</li> </ul> <p><u>Daarnaast willen we aandacht vragen voor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Benaming en verwijzing naar de parkeergarages en pleinen onder de aandacht van de wethouder brengen. Concordia zou bijvoorbeeld Centrum of nog beter Oranje Zuid kunnen heten.</li> <li>• Kwaliteit, uitstraling parkeergarages – dit is het visitekaartje van je stad (aankomst en vertrek, je eerste indruk van de stad).</li> <li>• Goede looproutes vanuit de parkeergarages.</li> <li>• Verblijfsgebied Karnemelkstraat verbeteren: omarmen we. De Karnemelkstraat snijdt nu nog de binnenstad in 2 delen. Zou de verbinding moeten zijn.</li> <li>• Oranje zuid – parkeren dicht bij de winkels is belangrijk voor dit gebied. Onder de aandacht brengen dat iedere plek die verdwijnt, er 1 teveel is.</li> </ul> <p><b><i>Hieronder extra punten vanuit de diverse gebieden en hun gebiedsvertegenwoordigers....</i></b></p> <p><b><u>Haven/Havermarkt</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Situatie nieuwe prinsenkade: vanaf Haagdijk naar kruising tramsingel racebaan en veel onnodig verkeer.</li> <li>• Situatie hoek hoge brug/haven: Veel verkeer, met afsluiting binnenstad met het camerasysteem bestaat de angst dat overlast zal toenemen (illegale plek voor laden en lossen (nu ook al).</li> <li>• Wachtrijen voor parkeergarage de Barones.</li> <li>• Fietsroute langs de haven. Deze wordt ook gebruikt door scooters. De Haven wordt steeds meer een verblijfsruimte, bij de nieuwe inrichting van de Nieuwe Prinsenkade zou het wat SOFB betreft noodzakelijk zijn dat daar het fietspad komt.</li> </ul> | <p>Er heeft overleg plaatsgevonden met het ondernemersfonds waarin deze punten ook besproken zijn. Bijna al deze opmerkingen betreffen niet de mobiliteitsvisie, maar specifieke aandachtspunten of projecten. De punten zijn doorgegeven aan de betreffende afdelingen. Hieronder wel reactie op een aantal punten/onderwerpen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Het is belangrijk dat de binnenstad goed bereikbaar is met alle modaliteiten. De auto is een belangrijk vervoersmiddel en daarmee ook parkeren. Maar het grootste deel van de binnenstadsbezoekers komt uit Breda zelf. Deze doelgroep komt graag met voet of fiets. Ook het openbaar vervoer (bus en trein) is voor een aanzienlijk deel van de binnenstadsbezoekers de vervoerswijze. De bereikbaarheid voor alle modaliteiten moet in balans zijn.</li> <li>- De uitstraling van en looproutes naar parkeergarages zijn van belang en worden als opgave beschreven in de mobiliteitsvisie.</li> <li>- Het is geen beleid om waar mogelijk parkeerplaatsen te verminderen. Bij herinrichtingen zijn echter altijd meer belangen die spelen in de verdeling van de beschikbare openbare ruimte waar onderbouwd een keuze tussen moet worden gemaakt. De verschillende delen van de binnenstad en voorzieningen die hier gevestigd zijn hebben ook verschillende bereikbaarheidswensen.</li> </ul> |
|----|-------------------------------|--|--|

- Een fietsverbod in het uitgaansgebied, dus vanaf de Hoge Brug tot aan de Tolbrug, kan ook al bijdragen aan minder fietsoverlast, zoals op pagina 86 aangegeven.
- Zijn er al ideeën over de plek van een extra fietsenstalling aan de Haven/Vismarkt? (pag. 86)
- Pag. 87: Meer ruimte voor goede looproutes. Zo zou de Haven een goede looproute zijn vanuit de Barones naar het Park en Havermarkt of vanaf Prins naar de binnenstad. Maar nu met alle fietsers is het minder aantrekkelijk/fijn om hier te wandelen.

#### **Oranje Zuid**

Wat ik wil opmerken is dat er kennelijk binnen de gemeente een beleid is om daar waar mogelijk het aantal parkeerplekken te verminderen. Wij hebben dat gemerkt met het opknappen van de Wilhelminastraat, bij het herinrichten van de Baronielaan en de Parkstraat. Ondanks onze inspraak (waarbij er niks meer veranderd kon worden aan het plan) zijn hierbij 65 parkeerplekken in ons gebied “verdwenen” (...). Nu staat het volgende project op stapel bij het Wilhelminapark, waarbij er ondanks belofte dat er parkeerplekken gecompenseerd zouden worden toch ook alweer sprake is dat er minder parkeerplekken gecreëerd zullen worden. Ik zie hier niks van terug in deze visie, maar er moeten wel voldoende parkeerplekken zijn, blijven en bijkomen. Wij hebben niks aan “hubs” aan de rand van de stad waarbij men met bussen naar de stad wordt vervoerd.

Er zijn heel veel klanten die dicht bij de winkels willen parkeren, maar dat wordt tegengewerkt. Het staat er niet met zoveel woorden maar tussen de regels voel je de weerstand op bezoekers in blik. Terwijl juist de bezoeker in dat “blik” voor veel winkels hun kopende klanten zijn. Dus meer parkeerplekken, beter reguleren.

#### **Grote Markt/Kernwinkelgebied**

- Ik zou er nog aan toe willen voegen dat er maar aan 1 kant van de straat laden/lossen is zodat men er altijd langs kan rijden en het dus niet vast staat daardoor, dit is misschien ook op te lossen met eenrichtingsverkeer in bepaalde straten?
- Ik denk ook dat in het begin van het camerasysteem en heel veel mensen toch de stad in rijden, is daar over nagedacht dat het mis kan gaan in de zin van extra verkeer en onveilige situaties? De boete krijg je later, dus dan ben je misschien al een paar keer geweest. Dat kan dus wel voor veel overlast zorgen.
- Volgens mij is er ergens anders in een stad een totaal verbod op de markt voor fietsen en scooters de hele dag (24 uur).

|    |                               |  |  |
|----|-------------------------------|--|--|
|    |                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>(...) staat er ook iets in over de (te) hardrijders op de Markendaalseweg weg/Prinsenkade? Misschien daar drempels weggelaten of flitspalen plaatsen? (...)</li> </ul>  |  |
| 38 | Email<br><br>Brandweer<br>MWB | <p>H3 Autoverkeer maakt gebruik van de juiste route<br/>Onder kopje Bestemmingen blijven bereikbaar zin toevoegen:<br/><i>Voor hulpdiensten zijn de wegen in het centrumgebied en de singel een onderdeel van de (hoofd) uitrukroutes van de gehele stad. Indien aanpassingen aan de (hoofd)uitrukroutes heeft dit gevolgen voor de opkomsttijden in de gehele stad.</i></p> <p>Onder kopje: Ruimte voor verblijven – wijkontsluitingswegen de volgende zin toevoegen:<br/>Op wijkontsluitingswegen kunnen ook busroutes liggen. <i>Sommige wijkontsluitingswegen maken ook deel uit van de (hoofd)uitrukroutes van hulpdiensten. Deze omstandigheden hebben invloed op de inrichtingseisen en -wensen voor die specifieke weg. Voor dit type wegen ...</i></p> <p>H7 Mobiliteitssystemen zijn optimaal verknoopt<br/>Onder kopje: volop ruimte voor smart mobility een zin toevoegen:<br/>Slimme verkeerslichten maken het bovendien mogelijk om verkeersstromen te sturen, door bepaalde richtingen bij verkeerslichten door te laten stromen of te 'knijpen'.<br/>Hierdoor krijgt de gemeente meer mogelijkheden op het gebied van verkeersmanagement. <i>Ook is het met deze technologie mogelijk om de verkeerslichten zodanig te beïnvloeden dat nood- en hulpdiensten snel en veilig een kruising kunnen passeren als zij met spoed naar een calamiteit moeten.</i></p> <p>H12 Vervolg<br/>Uitvoeringsprogramma opstellen<br/>De navolgende zin toevoegen:<br/><i>Bij het aanpassen van de wegen die de (hoofd) uitrukroutes betreffen dient vooraf in kaart te worden gebracht welke gevolgen dit heeft voor de bereikbaarheid en opkomsttijd.</i></p> | Er heeft overleg plaatsgevonden met de brandweer op basis van de concept mobiliteitsvisie. De tekstvoorstellen die zijn gedaan worden in de mobiliteitsvisie verwerkt met enkele redactionele wijzigingen. |