

Bijlage:

Toelichting concrete verkeersmaatregelen:

Westzijde:

- a) *Instellen van een 'knip' voor doorgaand verkeer op de Markendaalseweg, tussen Haagdijk en Rozemarijnstraat, waarbij fietsen, bussen en hulpdiensten blijven toegestaan;*

Sinds de zomer van 2022 is de Markendaalseweg afgesloten in verband met de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark. Door zowel ondernemers als bewoners wordt deze 'tijdelijke situatie' positief beoordeeld. Ook door bezoekers. Zo is bijvoorbeeld in de [Stadsenquête 2022](#) de bereikbaarheid van de binnenstad positiever beoordeeld dan de voorgaande jaren, terwijl juist in 2022 heel veel werkzaamheden in/om het centrum zijn uitgevoerd. Door bezoekers die minder goed bekend zijn in Breda zijn de werkzaamheden wel als 'hinderlijk' ervaren. De autobereikbaarheid is in die periode (t/m nu) beperkt geweest, maar desondanks zijn de parkeergarages goed gevuld gebleven. In beide situaties was de Barones vanuit één windrichting bereikbaar, wat zorgt voor vereenvoudiging van de verkeersstromen en -afwikkeling bij het in-/uitrijden. Vereenvoudiging van verkeersstromen zorgt voor veiligheid en overzicht.

De 'knip' is door bewoners en ondernemers geplaatst op de Markendaalseweg waar nu ook de afsluiting is: tussen de Haagdijk en de Rozemarijnstraat. Een relatief klein wegvak, maar op de gehele route Prinsenkade - Markendaalseweg verbetert de leefbaarheid en veiligheid. De wijken Schorsmolen en Fellenoord worden sterker verbonden met de historische binnenstad. Vanuit 'Verbeter Breda' een directe fysieke maatregel. Tijdens de eerste fase van de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark lag de 'knip' ten zuiden van de Baronesbrug. Dit leidde tot relatief veel sluipverkeer door de wijk Fellenoord en Haagdijk. Tijdens de tweede (huidige) fase is sprake van een gebalanceerd verkeersbeeld op omliggende wegen.

Door de 'knip' op de Markendaalseweg neemt de verkeersintensiteit af van grofweg 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de Nieuwe Prinsenkade (meting 2019) naar 7.500 (meting 2023).

Het beperken van het doorgaande verkeer op de Prinsenkade – Markendaalseweg is ook positief beoordeeld vanuit openbare orde en veiligheid. Vooral tijdens uitgaansavonden en evenementen draagt een autoluwe Prinsenkade bij aan de overzichtelijkheid voor politie en handhaving en 'crowd control'.

Tot slot zorgt de voorgestelde verkeerskundige ingreep voor een afname van de verkeersintensiteit op de Belcrumweg – Konijnenberg. Dit is wenselijk in het kader van de gebiedsontwikkelingen in Crossmark, zoals Backer en Rueb en Klavers Jansen. Bovendien verbetert het de oversteekbaarheid op het kruispunt tussen de binnenstad en 't Zoet (Tramsingel – Belcrumweg). In het kader van deze gebiedsontwikkeling is het uitgangspunt gesteld dat de verbinding met de binnenstad voor de gezonde vervoerswijzen, zoals lopen en fietsen, geoptimaliseerd wordt. Voorliggende maatregel draagt óók daaraan bij.

De 'knip' in de Markendaalseweg heeft effecten op andere wegen. Belangrijk hierbij is de afname van doorgaand verkeer langs de middeleeuwse binnenstad en dat het verkeer meer 'naar buiten' wordt geduwd. In het licht van de Motie is de toename op de Keizerstraat – Vlaszak onwenselijk. Een ingreep om deze negatieve effecten te 'dempen' is wenselijk. Daarnaast neemt het verkeer toe op de Tramsingel en Fellenoordstraat. Binnen de gebiedsontwikkelingen 't Zoet en Gasthuisvelden is de 'oversteekbaarheid' van beide wegen een aandachtspunt waaraan gewerkt wordt.

b) Instellen voetpad i.p.v. fietspad op de Haven en Nieuwe Weg;

Het 'fietsen via de Haven en Nieuwe Weg' wordt door steeds meer bezoekers, ondernemers en bewoners als vervelend ervaren. Logisch, want de aantrekkelijkheid en de verblijfskwaliteit van dit gedeelte binnenstad neemt toe. Dat botst met de doorgaande fietsroute langs o.a. de terrassen. Vooral ook omdat de afgelopen jaren het *type* fietser sterk is veranderd. In de periode dat het fietspad langs de Haven - Nieuwe Weg werd aangelegd had immers nog niemand gehoord van 'Flitsbezorgers' en 'Fatbikes'.

Door de 'knip' op de Markendaalseweg neemt de verkeersintensiteit af waardoor Grofweg van 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de Nieuwe Prinsenkade (meting 2019) naar 7.500 (meting 2023). Deze afname komt door de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark en zorgt ervoor dat het mengen van fietsers en gemotoriseerd(bestemmings)verkeer mogelijk is. Zonder de 'knip' is niet mogelijk om de fietser op de Nieuwe Prinsenkade te positioneren en blijft het nodig dat de fietsroute langs de Haven – Nieuwe Weg blijft bestaan om de fietsers een veilig(er) alternatief te bieden.

Zuidzijde:

a) Instellen van éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer (van noord naar zuid) op de Keizersstraat, tussen Oude Vest en Akkerstraat, waarbij fietsen, bussen en hulpdiensten wel in twee richtingen zijn toegestaan.

De belangrijkste verkeersmaatregel voor de 'zuidzijde' is het instellen van éénrichtingsverkeer op de Keizersstraat, tussen de Oude Vest en de Akkerstraat. Vergelijkbaar met de Markendaalseweg blijft dit wegvak(je) voor fietsers en bussen in twee richtingen toegankelijk. Door de rijrichting voor gemotoriseerd verkeer van noord naar zuid in te richten, wordt sec het doorgaande verkeer van zuid naar noord geraakt. De omgekeerde richting is als gevolg van de herinrichting Vlaszak (i.c.m. de maatregel Delpratsingel) al afgenomen. Daarom is geen volledige knip noodzakelijk.

Van het (auto)verkeer dat de Vierwindenstraat inrijdt vanaf de singels, rijdt 28% door naar de Oude Vest – Vlaszak. Dit is verkeer dat in principe geen bestemming heeft in de binnenstad en een (beter) alternatief heeft via de Singels en Claudius Prinsenlaan. Als deze 28% een alternatieve route rijdt verbetert de bereikbaarheid van de binnenstad als geheel doordat het bestemmingsverkeer (auto, bus, fiets, lopen) meer ruimte krijgt. Deze maatregel is zeer effectief op verkeersveiligheid, specifiek op het kruispunt Oude Vest - Keizerstraat. De hoeveelheid aan stromen en richtingen zorgt voor een zeer onoverzichtelijke verkeerssituatie waar met grote regelmaat ongevallen gebeuren.

Deze maatregel ('knip van zuid naar noord') wordt als uitgangspunt genomen en ingepast bij het vervolg ontwerpproces (en financiering) van 'de herinrichting Oostflank'. Afhankelijk van de planning van dit project wordt bezien of een tijdelijke maatregel wenselijk is. Deze eventueel tijdelijke maatregel kan worden meegenomen bij de herstelwerkzaamheden van de openbare ruimte rondom de bouwplaats van het KPN-gebouw (Q3 2025).

Het is mogelijk dat de eventuele tijdelijke inrichting +/- 4 jaar blijft bestaan.

De effecten van de ingreep op de Keizerstraat zijn beperkt vergeleken bij de maatregel op de Markendaalseweg. Logisch, omdat het sec het verkeer van zuid naar noord raakt. Van de 3000 voertuigen per etmaal (in die richting) is grofweg 30% doorgaand verkeer. Deze (afgerond) 1000 voertuigen rijden in de toekomst andere routes van zuid naar noord of kiezen een alternatief. De toename op andere wegen is relatief beperkt doordat het effect verspreid wordt over meerdere wegen. Dit leidt niet tot knelpunten op andere routes.

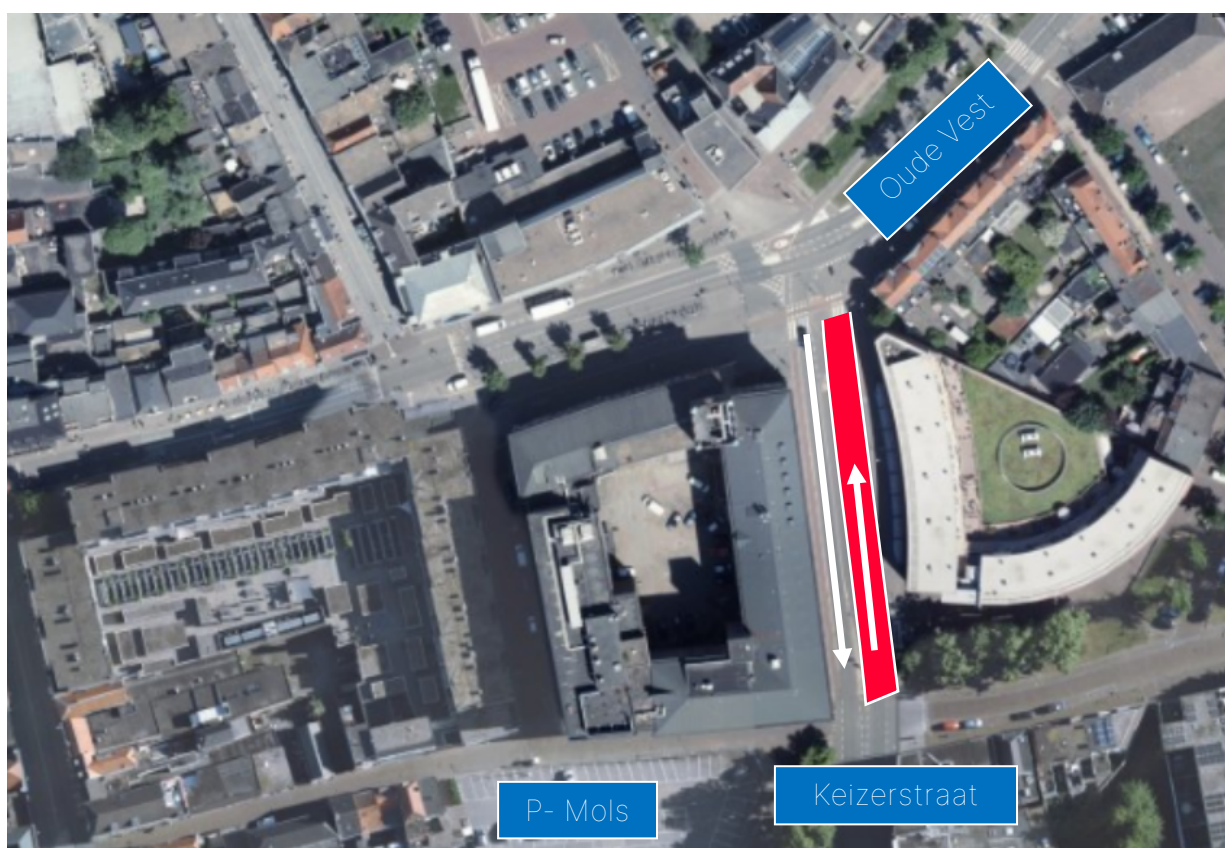
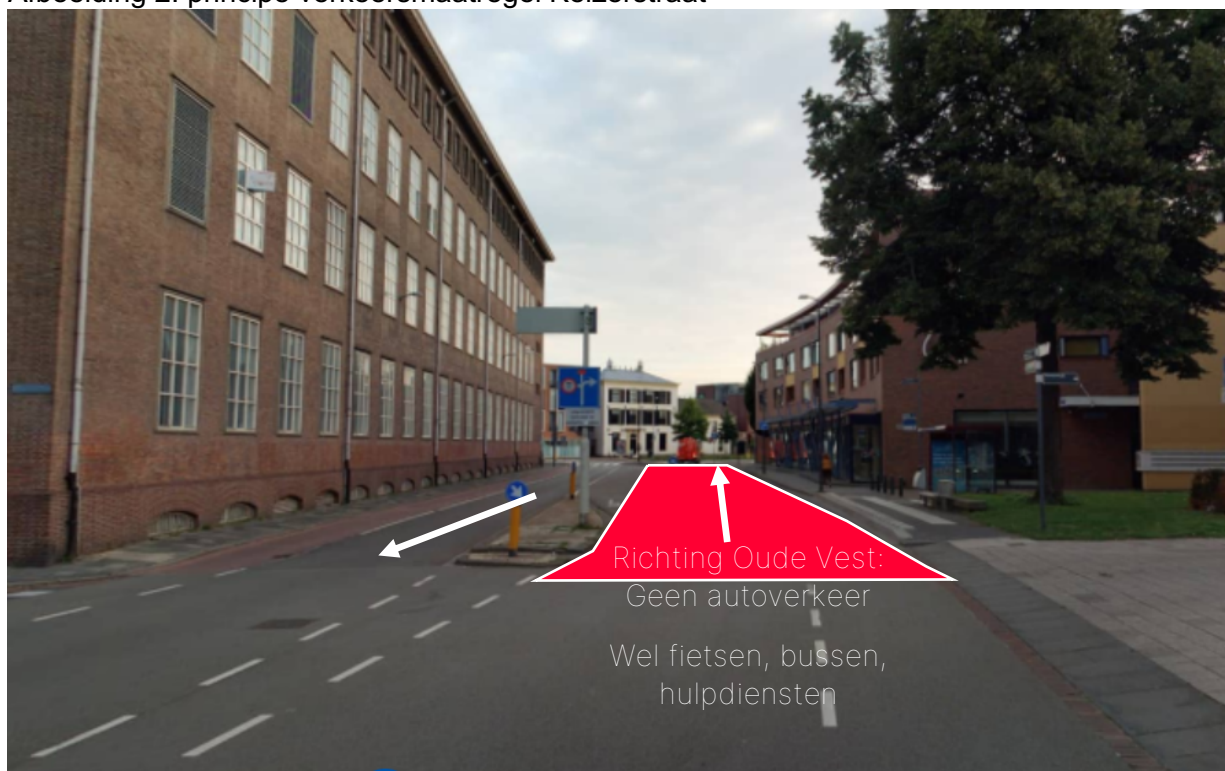
- b) *30 km/uur snelheidsregime in te stellen op de Keizerstraat en Vierwindenstraat;*
Dit is ook een concrete vertaling uit de Mobiliteitsvisie, waarbij de route Vierwindenstraat – Keizersstraat is gecategoriseerd als verblijfsgebied. Voorliggende maatregel is dus een (door)vertaling vanuit het mobiliteitsbeleid. Daarnaast is het instellen van 30 (ipv 50) km/uur wenselijk vanuit geluid, leefbaarheid en veiligheid.

Afbeelding 1: principe verkeersmaatregel Markendaalseweg



Aanvullend: de Haven en Nieuwe Weg worden 'voetpad' in plaats van 'fietspad'

Afbeelding 2: principe verkeersmaatregel Keizerstraat



Aanvullend: 30 km/uur op Keizerstraat en Vierwindenstaat



Afbeelding 3: totaal overzicht van de verkeersmaatregelen in de binnenstad gericht op de aanpak van verkeersoverlast.