

## Reactie op Mobiliteitsvisie Breda 2020

### Van de Wijkraad Stadshart/Valkenberg

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.

#### Een drietal algemenere opmerkingen:

- **Zebra's:** wij kunnen ons niet vinden in de benadering van zebra's alsof die onveiligheid zouden vergroten. Wij zagen nergens een lijstje van situaties waar dat dan het geval zou zijn (geweest). Wij kennen teveel voorbeelden van situaties waarin er dan wel een soort "aanbevolen oversteekplaats" blijft bestaan met wat stippellijnen ter markering, die voor weggebruikers alleen maar onduidelijkheid opleveren. (Markendaalseweg, Irenestraat) Of dat het ontbreken ervan onlogisch is zoals bij de verbinding Vlaszak-parkeerterrein naar de binnenstad via de veelgebruikte route via de Pastakantine.  
Als belangrijkste probleem wordt de zichtbaarheid genoemd, m.n. bij hogere naderingssnelheden (>30km). Doe dáár dan iets aan. Een gemoderniseerde versie van de oranje knipperbollen? Ledlichtjes in de rand van de weg, die aangeven dat je een zebra nadert?
- **Ontwikkelingshub:** 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.
- **Smart Mobility:** 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)? Als die auto in de eigen wijk staat, haal je die toch gewoon even op?  
Softwareproblemen als nieuwe risicofactor: het is levensgevaarlijk als een bestuurder geen eigen keuze meer kan maken. Er gaan op dit moment dure Audi's terug naar de dealer omdat de auto uit zichzelf harder gaat rijden als het toegestane maximum ter plekke hoger is.

Wij hopen dat we niet gaan zitten wachten op mogelijkheden over 20 jaar met het treffen van noodzakelijke maatregelen nu.

#### Parkeren en het tegengaan van onnodig verkeer naar en in de binnenstad

##### Parkeerdruk

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: Markendaalseweg (Rabo én UWV), Oude Vest, Kadaster-terrein, Concordiastraat.

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.

### **Scheiding woon- en werkverkeer en bezoekers**

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 daar voor 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 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 druk bezette 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 terwijl je van oost naar west kunt kiezen uit de routes Catharinastraat/Reigerstraat etc. en omgekeerd, of Vlaszak/Oude Vest/Karnemelkstraat etc. en omgekeerd. Noord-Zuid de Molenstraat en Annastraat. Prima verbindingen dus.

## **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.

Breda, augustus 2020