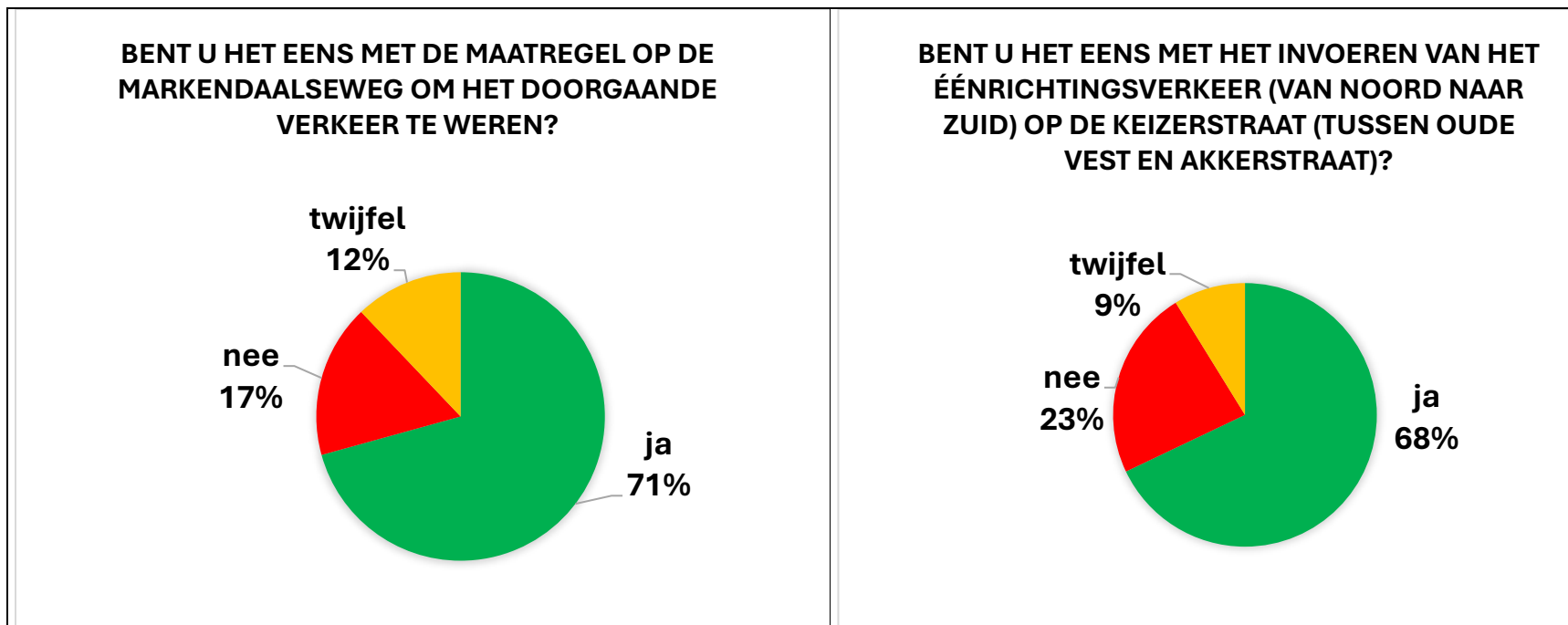


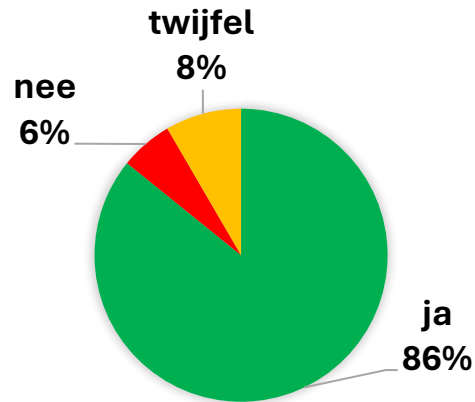
Nota van Commentaar 'uitwerking motie minder verkeer in de binnenstad'

in de periode van 9 december 2024 t/m 16 januari 2025 hebben de beoogde verkeersmaatregelen op PlanBreda gestaan voor consultatie. Dit heeft in totaal 161 reacties opgeleverd.

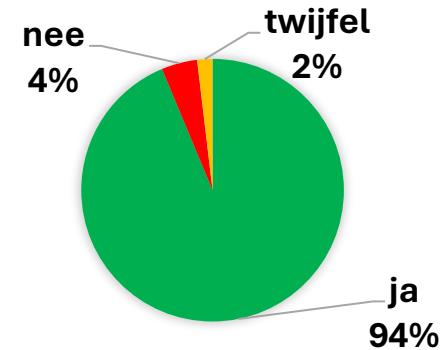
Algemeen beeld van de gesloten vragen:



BENT U HET EENS DAT DE NIEUWEWEG EN HAVEN (TERRASZIJD) VOOR VOETGANGERS BESTEMD WORDEN?



BENT U HET EENS MET HET VERLAGEN VAN DE MAXIMUMSNELHEID NAAR 30KM/UUR OP DE KEIZERSTRAAT – VIERWINDENSTRAAT?



Gebundelde reacties op de open vragen:

De punten hieronder hebben betrekking op locatiespecifieke opmerkingen die mensen hebben geplaatst. Dit zijn grotendeels effecten van de voorgestelde maatregelen of aanvullende suggesties voor verkeersmaatregelen. Het schema hieronder geeft niet alle 161 reacties weer, maar toont de reacties gebundeld naar locatie en / of weg. Het betreft zowel reacties van vóórstanders ("Ja-stemmers") als tegenstanders ("nee-stemmers").

Toelichting op de vorige vraag over de Markendaalseweg

Reactie / opmerking op Plan Breda :	Reactie gemeente
De Markendaalseweg is een belangrijke route die je niet zomaar kan sluiten	In de Mobiliteitsvisie Breda is de hiërarchie van het wegennet van de gemeente Breda vastgelegd. Hierin heeft de Markendaalseweg geen belangrijke verkeersfunctie. Sterker nog: tussen de Karnemelkstraat en de Nieuwe Prinsenkade heeft de weg een 'verblijfsfunctie'.
Komen de bussen via de Markendaalseweg terug?	Ja, de voorgestelde verkeersmaatregel gaat uit van het behoud van bussen op de route Prinsenkade - Markendaalseweg. Zodra de werkzaamheden aan de

	Nieuwe Mark fase 1 gereed zijn is het de bedoeling dat de bussen terugkeren op deze route.
Prinsenkade en Haagdijk(en) meer betrekken bij de binnenstad	Door het doorgaande verkeer te beperken ontstaan kansen om de Prinsenkade en Haagdijk beter bij de binnenstad te betrekken, omdat er meer ruimte ontstaat voor langzaam verkeer en de oversteekbaarheid verbetert.
Dit leidt tot sluipverkeer via de route Rozemarijnstraat – Dieststraat. Een knip t.h.v. het Rioolgemaal is logischer.	Dit is een goede suggestie en vanuit meerdere perspectieven interessant. O.a. het genoemde aspect van sluipverkeer via de Rozemarijnstraat is hiermee 'getackeld' en het keren van voertuigen (zie volgende reactie hieronder) lijkt ook beter oplosbaar. We nemen deze suggestie mee in de uitwerking van de verkeersmaatregel.
Laden en lossen Prinsenkade voor leveranciers (keren van grote voertuigen)	Laden en lossen voor leveranciers is en blijft mogelijk. Tijdens de periode van de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark is deze situatie ook ontstaan en is gebleken dat dit niet tot problemen heeft geleid. Het keren van grote voertuigen is wel een aandachtspunt door de beperkte ruimte om te keren. Om dit probleem zo beperkt mogelijk te houden stellen we voor een 'lengtebeperking (max 10m)' in te voeren voor de Prinsenkade vanaf de Hoge Brug.
Meer sluipverkeer via omliggende wegen, zoals de Adriaan van Bergenstraat	De afgelopen periode (tijdens de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark) heeft inderdaad meer verkeer via de Adriaan van Bergenstraat gereden omdat de Haagdijk aan het einde was afgesloten. De voorgestelde maatregel gaat uit van de normale situatie waarbij het verkeer vanuit de Haagdijk gewoon richting Prinsenkade kan rijden.
Kan de laad- en losplek aan de Prinsenkade (voor Big Belly Bar) worden verwijderd om de verblijfskwaliteit van de Prinsenkade te versterken en meer bij de binnenstad te betrekken?	Dit is een interessante gedachte die aansluit bij de integrale ambities van de binnenstad en Prinsenkade. Sec vanuit verkeer / mobiliteit is het verwijderen van de laad- losplek niet wenselijk, maar we nemen het mee in het verkeersbesluit.
Drukker op de singels door de maatregelen	Uit metingen blijkt inderdaad dat het drukker is geworden op (o.a.) de Tramsingel. Verkeerskundig is dit in lijn met de Mobiliteitsvisie, waarbij de route via de Markendaalseweg 'luwer' moet worden. De toename op de andere routes is verkeerskundig acceptabel en leidt niet tot problemen

<p>Ik moet omrijden als gevolg van de voorgestelde afsluiting(en), waarom geen uitzondering (kentekenregistratie?) voor bewoners?</p>	<p>Het afsluiten van de route voor doorgaand verkeer betekent dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer en belanghebbenden verbetert. Deze collectieve voordelen wegen zwaarder dan individuele nadelen van omrijden met de auto. Met de fiets, lopend en met het openbaar vervoer is de route namelijk wel gewoon begaanbaar.</p>
<p>Aandacht voor de afstelling verkeerslichten op het kruispunt Markendaalseweg - Fellenoordstraat</p>	<p>Het kruispunt Markendaalseweg – Fellenoordstraat is onderdeel van een geplande herinrichting. Dit is een ander project en valt (dus) niet binnen de scope van voorliggende maatregelenpakket. Hierbij wordt een nieuwe verkeersregelininstallatie (of rotonde) aangelegd waarmee het verkeer beter en slimmer kan worden gestuurd dan in de huidige situatie.</p>
<p>Aanvullend iets doen tegen overlast op Haagdijk – Prinsenkade (m.n. hardrijden)</p>	<p>De knip op de Markendaalseweg zorgt voor minder doorgaand verkeer op de Prinsenkade en Haagdijk en heeft daardoor als effect dat er minder hard gereden kan worden en dat er ook minder aanverwante verkeersoverlast zal zijn.</p>
<p>Bereikbaarheid kantoren Prinsenkade vanuit het zuiden?</p>	<p>De kantoren aan de Prinsenkade blijven bereikbaar via de Haagdijk en Nieuwe Prinsenkade. Het doorgaande verkeer vanuit de Markendaalseweg verdwijnt. De route vanuit het zuiden zal daarmee wel veranderen.</p>
<p>Prinsenkade (ook) aantrekkelijker maken</p>	<p>Herinrichting van de Prinsenkade is nu niet voorzien (lees: geen concreet project). Het verkeersluwer maken van de Prinsenkade schept wel ruimte en kansen voor een toekomstige aanpassing.</p>
<p>Fellenoordstraat wordt te druk</p>	<p>Uit metingen van de afgelopen periode (werkzaamheden) is inderdaad gebleken dat de Fellenoordstraat drukker is geworden. Vanuit de Mobiliteitsvisie is dit een wenselijke ontwikkeling waarbij het verkeer dat géén bestemming heeft in de binnenstad wordt omgeleid. De toename van verkeer op de Fellenoordstraat leidt niet tot problemen op het gebied van doorstroming.</p>
<p>Blijft de garage Barones nog wel goed bereikbaar?</p>	<p>Ja. De parkeergarage Barones blijft vanuit het zuiden bereikbaar, zoals de afgelopen periode tijdens de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark.</p>
<p>Hoe wordt de knip fysiek vormgegeven (camera's? bussluis?)</p>	<p>In eerste instantie wordt de knip met tijdelijke maatregelen vormgegeven i.v.m. (vervolg) werkzaamheden aan de</p>

	Markendaalseweg Zuid en aanleg van het laatste gedeelte van de Nieuwe Mark richting het toekomstige Seelig Park. Concreet denken we aan een combinatie van belijning, bebording en fysieke objecten.
Sluipverkeer in Gerardus Majella (o.a. vanuit Qpark en Barones)	Het sluipverkeer vanuit de Qpark garage via de Oede van Hoornestraat richting Fellenoordstraat is onwenselijk en vraagt om een maatregel. Op dit moment denken wij aan een aanvullende, fysieke verkeersmaatregel waardoor het verkeer beter gestuurd en gedwongen wordt richting Markendaalseweg. Deze problematiek staat los van de 'knip' op de Markendaalseweg en speelt al jaren. Een maatregel op deze locatie (Oede van Hoornestraat) nemen we mee als er concrete herinrichtingsplannen zijn voor de wegen in Fellenoord.

Toelichting op de vorige vraag over de Nieuweweg en Haven

Hoe moeten de cafés dan bevoorraden? Laden lossen in algemeen?	Het laden en lossen gaat op dezelfde manier als in de huidige situatie. De afgelopen periode was er door de werkzaamheden aan de Nieuwe Mark ook geen doorgaand verkeer mogelijk. In de huidige situatie hebben de Haven en Nieuweweg immers ook al venstertijden waarbinnen laden-lossen moet plaatsvinden.
Mogen fietsers dan helemaal niet meer via de Haven – Nieuweweg fietsen, bijvoorbeeld 's ochtends naar het station?	Jawel. Alleen tussen 11 uur 's ochtends en 17 uur 's middags mag er niet gefietst worden. Hiermee wordt aangesloten bij de rest van het voetgangersgebied.
Hoe wordt deze maatregel gehandhaafd?	Net als in de rest van het voetgangersgebied vindt steekproefsgewijs handhaving plaats op het fietsen in het voetgangersgebied.
Als dit maar niet leidt tot meer ruimte voor horeca (i.v.m. geluidsoverlast)	Ruimte voor terrassen wordt niet geregeld via verkeersbesluiten maar via de terrasverordening. Die verordening wordt op een ander moment vastgesteld door de gemeenteraad en is dus geen onderdeel van voorliggende verkeersmaatregelen.

Toelichting op de vorige vraag over de maatregel op de Keizerstraat (tussen Oude Vest en Akkerstraat)

<p>Te druk rondom Mols Parking en Keizerstraat en Oude Vest</p>	<p>De voorgestelde verkeersmaatregel (éénrichtingsverkeer op Keizerstraat tussen Oude Vest en Akkerstraat) zorgt voor afname van bijna 30% van het verkeer op de route Vierwindenstraat – Keizerstraat – Oude Vest. Door dit doorgaande verkeer via andere routes te laten rijden verbetert de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid op deze wegen.</p>
<p>Bewoners moeten dan omrijden als ze (bijvoorbeeld) naar het station moeten. Is er uitzondering mogelijk voor bewoners?</p>	<p>Het afsluiten van de route voor doorgaand verkeer betekent dat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer en belanghebbenden verbetert. Deze collectieve voordelen wegen zwaarder dan individuele nadelen van omrijden met de auto. Met de fiets, lopend en met het openbaar vervoer is de route namelijk wel gewoon begaanbaar. Het maken van uitzonderingen voor bewoners is theoretisch mogelijk, maar in de praktijk heel lastig te organiseren. Immers: welke bewoners wel? Welke niet? waar ligt de grens? En ondernemers dan? Etc..</p>
<p>Het centrum wordt zo slechter bereikbaar</p>	<p>De voorgestelde maatregel zorgt voor verbetering van de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer omdat het (passerende / doorgaande) verkeer dat niets te zoeken heeft in de binnenstad hierdoor verdwijnt uit de binnenstad.</p>
<p>Waarom geen volledige knip?</p>	<p>De maatregel is gericht op het verkeer van zuid naar noord (Vierwindenstraat richting Oude vest) omdat het doorgaande 'noord-zuid verkeer' grotendeels al is aangepakt door de verkeersmaatregel op de Delpratsingel i.c.m. herinrichting van de Vlaszak. Een volledige knip zorgt voor beperkingen voor logistieke stromen van aanwezige ondernemers. Vooral het laden en lossen bij 'Flink' is hierbij een uitdaging. Sterker nog: in het voorstel van de verkeersmaatregelen wordt hiervoor juist een mogelijkheid gecreëerd (Laad-losplek). Een volledige knip zou deze laad-losplek onbereikbaar maken.</p>
<p>Waarom de rijrichting niet andersom (van zuid naar noord)?</p>	<p>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</p>

	gevolg van de herinrichting Vlaszak (i.c.m. de maatregel Delpratsingel) al afgenomen. Daarom is geen volledige knip noodzakelijk.
Leidt tot extra drukte op de singels	De toename op de singels is in lijn met de Mobiliteitsvisie van Breda, waarbij de route door de binnenstad 'luser' moet worden. Om vervolgens het verkeer op de singels te verminderen werken we aan verbetering van hoofdroutes zoals de Beverweg en de Noordelijke Rondweg.
Hoe wordt de éénrichtings-knip vormgegeven? En gehandhaafd?	In eerste instantie wordt de knip met tijdelijke maatregelen vormgegeven. Een definitieve inrichting volgt bij de herinrichting van de Oude Vest – Keizerstraat. Handhaving van de verkeersregels gebeurt met bebording en fysieke handhaving op straat door boa's en/of politie. Dit geeft ons (gemeente) ook de kans om de maatregel te monitoren en evalueren.
Waarom niet de gehele Keizersstraat éénrichtingsverkeer?	Dat is verkeerskundig niet nodig en zorgt bovendien voor omrijbewegingen voor alle bewoners van het Chassépark en bezoekers van de Molsparking. Dit zorgt vervolgens voor onwenselijke toename van verkeer op de Oude Vest – Kloosterplein.
Kan het ook autoluser worden gemaakt zonder knip, door bijvoorbeeld een andere inrichting?	Het effect van een andere inrichting is onvoldoende om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.
Houd rekening met kerende voertuigen	Het keren van voertuigen (die vanuit zuiden komen) kunnen keren via de keerlus richting de Molsparking.
Zorg voor een veilige oversteek tussen Nonnenveld en Akkerstraat	Door éénrichtingsverkeer in te stellen verbetert de oversteekbaarheid direct. In de vormgeving zoeken we daarnaast nog naar een 'rustpunt'/ middengeleider voor voetgangers om de oversteek nog aantrekkelijker en veiliger te maken.
Houd rekening met evenementen op de Claudius Prinsenlaan, zoals 538. Dan moet het verkeer wel de stad in kunnen via de Keizerstraat	Dit is een terecht aandachtspunt waar we zeker rekening mee houden bij de planning van evenementen. Dit kan inderdaad betekenen dat tijdelijk het éénrichtingsverkeer moet worden opgeheven.
Waarom P-Mols niet volledige ontsluiten via Oude Vest – Claudius Prinsenlaan?	Het spreiden van verkeersstromen is beter voor de bereikbaarheid van de verschillende parkeergelegenheden en binnenstad als geheel. Daarnaast investeren we veel in

	het versterken van de verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid op de Vlaszak – Kloosterplein.
--	--

Toelichting op de vorige vraag over het verlagen van de maximumsnelheid op de Keizerstraat - Vierwindenstraat

Hoe wordt de 30km/uur limiet gehandhaafd?	Handhaving op snelheid gebeurt op dezelfde wijze als in andere straten. De Keizerstraat is wat dat betreft geen uitzondering. De politie is hiervoor primair verantwoordelijk. Hierbij moet wel vermeld worden dat de weginrichting de komende jaren nog onvoldoende aansluit bij het 30km/uur snelheidsregime en dat daardoor handhaving minimaal zal plaatsvinden. Bij een toekomstige herinrichting van de Keizerstraat worden maatregelen getroffen om het 30km/uur regime beter te benadrukken.
De gehele binnenstad zou 30 km/uur moeten gelden	Op enkele straten na is dat al bijna gerealiseerd. De Mobiliteitsvisie van Breda is hierbij het uitgangspunt.
Verkeersremmende maatregelen (zoals drempels) zijn nodig om de 30 te kunnen afdwingen	Eventuele verkeersremmende maatregelen zijn onderdeel van een herinrichting van de Keizerstraat. In eerste instantie kijken we hoe het gaat, monitoren / meten we het verkeer.
Kan de Keizerstraat – Vierwindenstraat dan een fietsstraat worden?	De keuze voor een (her)inrichting van de Keizerstraat – Vierwindenstraat is nog niet gemaakt. Dit is een ontwerptraject dat later wordt opgestart en waarover uitgebreide participatie plaatsvindt.
30 km/uur heeft een negatief effect op het busvervoer	Over deze relatief korte lengte is het effect op een betrouwbare dienstregeling beperkt. Vanuit het belang van het openbaar vervoer en de reiziger is het belangrijker dat de bus in het centrum kan komen dan dat de bus hard kan rijden.

Heeft u verder nog opmerkingen of aanvullingen over de voorgestelde verkeersmaatregelen?

Maak werk van een Transferium / P+R	In de Mobiliteitsvisie van Breda is deze ambitie ook benoemd in de vorm van 'Stadsrandhubs'.
Meer bewaakte fietsenstallingen	In de Mobiliteitsvisie is deze ambitie ook geagendeerd en daarbij zijn concrete zoekgebieden benoemd: rondom de Haven en omgeving Houtmarkt.