

## EEN VANUIT LEEFBAARHEID AANVAARDBARE VERKEERSAFWIKKELING

Veel inwoners uit Teteringen maken zich zorgen over de verkeersdruk op de Oosterhoutseweg. De verwachting is dat de huidige drukte verder toeneemt als gevolg van de bouw van nog ongeveer 1.000 woningen in Teteringen, de uitbreiding van het winkelcentrum op de Scheperij en de ontwikkeling van het Digit Parc langs de Noordelijke Rondweg. Hier komt nog bij dat er ook in Oosterhout in het komende decennium fors zal worden gebouwd langs de Bredaseweg, onder meer op de locaties Wilhelminahaven, Tricorpterrein en Lievenshoven.

Om de verkeersafwikkeling te kunnen beoordelen, heeft de gemeente Breda Sweco gevraagd onderzoek uit te voeren naar de doorstroming van het autoverkeer op de Oosterhoutseweg. Een belangrijke onderzoeksvraag hierbij is: "*Kan het verkeer op de Oosterhoutseweg goed afgewikkeld worden, als alle bouwlocaties zijn gerealiseerd?*". Om deze vraag te kunnen beantwoorden, is zowel een kruispuntanalyse (gericht op het vergroten van de afwikkelcapaciteit) als een netwerkanalyse (gericht op het verkleinen van het verkeersaanbod) uitgevoerd. Conclusie is dat nu al tijdens de spits op enkele kruispunten te lange wachttijden ontstaan. Als gevolg van de in Teteringen geplande ontwikkelingen raken diverse kruispunten overbelast, met onacceptabele wachttijden tot gevolg. Om de doorstroming en de oversteekbaarheid op een acceptabel niveau te krijgen, stelt het rapport enkele civieltechnische verbeteringen en aanpassingen in het doseersysteem voor. Deze maatregelen lossen het probleem alleen op, als in de spitsuren ook nog een verkeersreductie van minstens 10-20% behaald wordt.

Het rapport is op 28 juni 2021 besproken door een aantal inwoners van Teteringen. Hierbij is gebruik gemaakt van drie notities van deskundigen die zijn ingebracht in de Klankbordgroep Woonakker en de inbreng van deelnemers aan het overleg. Conclusie van de bespreking is:

*Het rapport biedt geen structurele oplossing voor de verkeersdruk op de Oosterhoutseweg. Het accent van de analyses ligt op het vergroten van de afwikkelcapaciteit. Dit leidt tot maatregelen die niet passen in de functie van een wijkontsluitingsweg en die zullen leiden tot een vanuit het oogpunt van leefbaarheid onaanvaardbare verkeersdruk in de kom van Teteringen. Om het verkeer op een acceptabele manier af te kunnen afwikkelen, is in het belang van de leefbaarheid en oversteekbaarheid in Teteringen een structurele reductie van het doorgaande verkeer tussen Oosterhout en Breda nodig. Het perspectief hierop ontbreekt door het eenzijdige accent in de vraagstelling op de verkeersafwikkeling.*

Een toelichting op deze conclusie volgt hierna.

### **Te eenzijdige vraagstelling**

Het primaire doel van de door de gemeente verstrekte opdracht is na te gaan of de Oosterhoutseweg voldoende capaciteit heeft om het extra autoverkeer dat het gevolg is van de bouwactiviteiten te kunnen verwerken. Dit is een fundamenteel andere benadering dan het geval was in de Milieueffectrapportage (2005), die de basis vormt voor de woningbouwplannen in Teteringen. Destijds is gekozen voor beperkende maatregelen op

de Oosterhoutseweg om het doorgaande verkeer tussen Oosterhout en Breda te verleiden over de A27 te rijden.

Ook passen de voorgestelde maatregelen niet in de Mobiliteitsvisie (2020) van de gemeente Breda. De Oosterhoutseweg heeft in deze visie de functie van wijkontsluitingsweg. Dit type wegen is bedoeld als schakel tussen stedelijke hoofdwegen en woonstraten. Het streven is de cyclustijden bij verkeerslichten kort te laten zijn. Oversteekbaarheid en uitwisseling van het verkeer hebben prioriteit boven doorstroming en afwikkelcapaciteit voor het (doorgaande) autoverkeer. De voorgestelde civieltechnische maatregelen staan hier haaks op. Extra opstelstroken op de kruispunten Heiackerdreef en Meulenspie zijn gericht op het vergroten van de doorstroming en de afwikkelcapaciteit ten koste van oversteekbaarheid en uitwisseling van verkeer. Door het grotendeels afsluiten van de Aanstede gaat een deel van de schakelfunctie van de Oosterhoutseweg als wijkontsluitingsweg verloren. Ook de aanpassingen in het doseersysteem zijn vooral gericht op het toelaten van meer verkeer.

### **Negatieve effecten niet in beeld**

Als gevolg van de voorgenoemde maatregelen zou het autoverkeer op de Oosterhoutseweg volgens de analyses met 20-25% kunnen toenemen. In de praktijk zal dit vermoedelijk groter zijn, omdat nog geen rekening is gehouden met de eerdergenoemde ontwikkelingen in Oosterhout en met de autonome groei van de huidige verkeersstromen. Een doorkijk naar de toekomst wordt niet gemaakt. Daarnaast zijn er twijfels of de voorgestelde aanpassingen in het doseersysteem de noodzakelijke 10-20% extra verkeersreductie realiseren, zeker als er meer autoverkeer over de Oosterhoutseweg rijdt, dan nu wordt verondersteld. Het gevolg is dat Teteringen geconfronteerd blijft met een drukke verkeersweg die dwars door het dorp loopt. De barrièrewerking die hiervan uitgaat, beïnvloedt de leefbaarheid in het dorp negatief. Dit geldt ook voor de geluidshinder en de negatieve effecten op luchtkwaliteit, die het gevolg zijn van de toename van het autoverkeer. Ook blijft buiten beschouwing dat langere cyclustijden nadelig zijn voor het fietsverkeer. De negatieve effecten van de maatregelen zouden nadrukkelijker moeten worden meegewogen bij het vaststellen van acceptabele verkeersstromen in het dorp.

### **Relatie met de A27**

Uitgangspunt van te nemen maatregelen moet zijn een reductie van het doorgaande verkeer op de Oosterhoutseweg. Vanuit het in de Mobiliteitsvisie (2020) geformuleerde principe 'autoverkeer via de juiste routes' is het gewenst dat het doorgaande verkeer niet door Teteringen rijdt, maar via de A27. Maatregelen om de route via de A27 aantrekkelijker te maken dan de route via de Oosterhoutseweg ontbreken echter grotendeels in uw eindrapport. Uw eindrapport gaat er erg gemakkelijk van uit dat de A27 een aantrekkelijk alternatief is door in de vergelijking van reistijden in Oosterhout herkomst- en bestemmingslocaties te kiezen op korte afstand van de A27. Ook het advies over de regionale bereikbaarheidsopgave Oosterhout-Breda dat APPM onlangs heeft opgesteld in opdracht van de gemeente Oosterhout bevat geen concrete handvatten om het doorgaande verkeer te verleiden over de A27 te rijden. Zowel uw eindrapport als APPM gaan er bovendien aan voorbij dat er bij autonome groei dagelijks stilstaande files zijn te verwachten op de A27 tussen de knooppunten Hooipolder en Sint-Annabosch. Vooralsnog zijn er geen concrete plannen om hier de capaciteit te vergroten.

## Kanttekeningen bij de gehanteerde uitgangspunten

Bij de uitgangspunten van berekeningen in uw eindrapport over de verkeersbelasting, is een aantal kanttekeningen te plaatsen:

1. *Plannen in de omgeving meenemen:* Het niet in de beschouwing betrekken van de Oosterhoutse woningbouwplannen leidt tot een forse onderschatting van de verkeersstromen. Hetzelfde geldt voor de mogelijke aansluiting van de Lage Molenpolderweg op de Bredaseweg in Oosterhout. Deze verbinding nodigt het verkeer vanuit de wijken Vrachelen en Vlindervallei in Oosterhout de kortste weg naar Breda te nemen. Deze plannen moeten alsnog worden toegevoegd aan de berekeningen.
2. *Ook kijken naar de toekomst:* Door uitsluitend de huidige verkeersstromen en de effecten van de woningbouw mee te nemen, blijft de autonome groei van het verkeer buiten beeld. Hierdoor is niet duidelijk in hoeverre in de toekomst nieuwe problemen ontstaan. Een onderzoek naar de toekomstige situatie (bijvoorbeeld 2030) is naar onze mening dringend gewenst.
3. *Reële verkeersgeneratie als uitgangspunt nemen:* Voor een aantal parameters (onder andere autoverplaatsingen per woning en spitspercentage verkeersgroei) hanteert Sweco relatief lage waarden. Er is geen onderbouwing van de waarden gegeven en ook de onzekerheidsmarges zijn onduidelijk. De waarden hangen mede af van het type woningen dat wordt gebouwd en de afstand tot voorzieningen. Aangezien er geen winkels, sportvoorzieningen en scholen in de nieuw te bouwen wijken komen en er als gevolg van de prijzen van nieuwbouwwoningen veel tweeverdieners gaan wonen die buiten Teteringen werken, is het autogebruik waarschijnlijk bovengemiddeld. Afhankelijk van de mate van onzekerheden in deze aannames is een robuustheidstoets op basis van hogere waarden hier op zijn plaats.
4. *Passende cyclustijden voor een wijkontsluiting hanteren:* Een maximale cyclustijd van 120 seconden is te fors voor een wijkontsluitingsweg. Deze cyclustijd past beter bij regionale hoofdwegen, zoals de Noordelijke Rondweg. Er is bovendien geen ruimte meer om uitschieters op te vangen. Door het verlenen van prioriteit aan snelbussen op de rijbaan is er geen constant aankomstpatroon van voertuigen. In de praktijk zullen de cyclustijden hierdoor regelmatig hoger uitvallen dan de streefwaarden. Nu al kiest in de spitsen verkeer hierdoor andere routes via 30 km/uur wegen in het dorp. Het doet aan de functie van wijkontsluitingsweg meer recht de cyclustijd in de berekeningen te stellen op maximaal 90 seconden. De conclusie dat bij overschrijding van de streefwaarde van 90 seconden nog sprake is van een 'goede afwikkeling' is onzes inziens zeker niet terecht.
5. *Naast cyclustijden ook wachtrijen analyseren:* Een cyclustijd zegt nog niets over de plek van de wachtrij. Als deze langer is dan de opstelvakken, of terugslaat op eerdere kruispunten is er alsnog een probleem. Dit speelt concreet bij de Nieuwe Kadijk. Bij andere kruispunten zijn de opstelvakken voor afslaand verkeer niet bereikbaar door de wachtrij rechtdoor. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersafwikkeling is het betrekken van de lengte van wachtrijen in de analyses noodzakelijk.
6. *Kruispunten in samenhang beschouwen:* Het is niet realistisch uitsluitend solitaire kruispunten te beoordelen. In de praktijk zijn wachtrijen in het zuidelijke deel van Teteringen nu al zo lang dat deze een volgend kruispunt blokkeren. Opvallend in

de analyses is de conclusie dat er bij de VRI Nieuwe Kadijk geen probleem ontstaan. Deze conclusie is alleen gebaseerd op cyclustijden. Er wordt echter geheel aan voorbij gegaan dat de wachtrij (rechtsaf) nu al de het kruispunt Meulenspie (en vervolgens Aanstede) blokkeert. Een analyse van beschikbare lengte van opstelvakken en microsimulatie om de afwikkeling van meer kruispunten in onderlinge samenhang te toetsen, moet hierop zicht geven.

7. *Effecten van de maatregelen op alternatieve verkeersstromen in beeld brengen:* De effecten van de voorgestelde maatregelen zijn niet in beeld gebracht. Lange cyclustijden en het te sterk doseren van het verkeer op de Oosterhoutseweg leidt tot een ongewenste toename van verkeer dat niet bedoelde – 30 km wegen door het dorp gebruikt. Hierbij gaat het vooral om verkeer dat via de Vrachelse Baan en het Hoeveneind naar andere kruispunten in Teteringen rijdt en om verkeer dat vanaf de Oosterhoutseweg via de Langelaar, het Moleneind en de Posthoorn naar de Noordelijke Rondweg rijdt. Dit zijn nu al gebruikelijke routes. Dit sluipverkeer levert nu al, met name in de spitsen, problemen op in deze woonbuurten. Ongewenst sluipverkeer is alleen te voorkomen, als de Oosterhoutseweg functioneert als wijkontsluitingsweg met bijpassende cyclustijden.
8. *Afsluiting van de Aanstede past niet bij een wijkontsluitingsweg.* Primaire doel van een wijkontsluitingsweg is het ontsluiten van woongebieden. De Aanstede functioneert als een belangrijke toegangsroute voor de wijk Kerkeind. Deze functie is bij de voorgestelde maatregelen ondergeschikt aan het belang van meer verkeer op de Oosterhoutseweg. Dit is naar onze mening onwenselijk. Niet duidelijk is bovendien hoe de huidige verkeersstromen zich zullen verdelen over de overige kruispunten met de Oosterhoutseweg, welke knelpunten hier ontstaat (bijvoorbeeld op het te drukke kruispunt met de Donkerstraat) en wat hiervan de effecten zijn op de doorstroming. Om de maatregel goed te kunnen beoordelen, is een vergelijking nodig tussen het openhouden van de Aanstede en de situatie na het afsluiten van de Aanstede.
9. *Minder verkeer is enige oplossing voor het kruispunt Donkerstaat:* De kruising bij Donkerstraat vraagt nadere aandacht. Als gevolg van het nieuwe winkelcentrum zal het verkeersaanbod hier toenemen. Dit kruispunt heeft geen ruimte voor civieltechnische aanpassingen. Een oplossing wordt niet geboden en er is geen inzicht in de te verwachten effecten van het afsluiten van de Aanstede op dit kruispunt. De wachtrij (vanaf Breda) rechtdoor begint ruim voor het opstelvak linksaf. Nu al wordt hier zeer geregeld spookgereden om het opstelvak linksaf te bereiken. Een oplossing wordt niet geboden. Een afname van verkeer lijkt de enige oplossing.
10. *Verkeersregelinstallaties Meulenspie en Nieuwe Kadijk in onderlinge samenhang oplossen:* De aanpassing bij het Kruispunt Meulenspie is in de huidige voorstellen beperkt. Het effect van een dubbele strook van rechts afslaand verkeer vanuit de Burgemeester Verdaasdonkstraat is vermoedelijk beperkt. Op kruispuntniveau biedt het mogelijk soelaas, maar het effect is onlosmakelijk verbonden met de mogelijkheid rechtsaf te slaan naar de Nieuwe Kadijk. Het merendeel van het rechts afslaande verkeer moet bij de Noordelijke Rondweg opnieuw rechts afslaan. Onduidelijk is hoe de dubbele rijstrook rechtsaf samen kan voegen naar de enkele invoegstrook naar de Nieuwe Kadijk. Een gezamenlijk ontwerp is nodig.
11. *HOV is een bepalende factor in de spits:* In de berekeningen is de voorrangregeling voor bussen niet meegenomen. De verstoring in de regeling en het verlies aan

- capaciteit die hiervan het gevolg zijn, blijven hierdoor buiten beeld. Juist gezien de hoge verzadiging van de kruispunten en hoge intensiteit van het busverkeer (tot ca 16 per uur) kan dit niet buiten beeld blijven. Dit zou alsnog moeten gebeuren.
12. *Beschikbare opstelruimte beperkt effect doseersysteem*: De verwachtingen over het aanpassen van het doseersysteem zijn te optimistisch. Zowel vanuit Oosterhout in de ochtendspits als op de toeritten vanaf de Noordelijke Rondweg in de avondspits is te weinig opstelruimte om het doseersysteem goed te laten werken. Het gaat in beide gevallen volgens de huidige berekeningen om 150 tot 200 voertuigen per uur. Vanuit Breda is slechts een bufferruimte van 50 voertuigen voordat er terugslag is tot op de Nieuwe Kadijk en vanuit Oosterhout van hooguit 100 voertuigen tot het begin van de busbaan, terwijl je op drukke dagen waarschijnlijk anderhalf tot twee uur lang moet doseren. Goede tijdige informatie bieden aan naderend verkeer om andere keuzes te maken is essentieel. De vraag blijft of verkeersgebruikers dan kiezen voor de A27. In de afgelopen vijftien jaar is dit in ieder geval niet op grote schaal gebeurt.
  13. *Capaciteit ontsluiting Woonakker onderzoeken*. De Woonakker krijgt slechts één ontsluiting voor het autoverkeer om ongewenste verkeersbewegingen door Teteringen te voorkomen. De beoogde ontsluiting op de Oosterhoutseweg bevindt zich bij het kruispunt Heiackerdreef tussen een aantal bedrijven: Van Oosterhout (Rijwielen), Jumbo (Golf/Hockey) en Snoeren (schoen- en voetspecialist). De langere cyclustijden en daarmee langere wachttijden van uit de Woonakker vertrekkende verkeer kunnen conflicteren met het bestemmingsverkeer voor deze bedrijven.
  14. *Oversteekbaarheid Oosterhoutseweg voor langzaam verkeer in beeld brengen*. Naast de door verkeersregelinstallaties geregelde kruispunten is er een aantal niet reguleerde oversteekplaatsen voor langzaam verkeer. Deze zijn van groot belang om de barrièrewerking van de Oosterhoutseweg te beperken. Niet duidelijk is nog wat de langere cyclustijden en wachtrijen betekenen voor de oversteekbaarheid op deze plaatsen. Voor de leefbaarheid in het dorp is het van belang dat sprake blijft van een goede oversteekbaarheid.

### **Verbreiding van de onderzoeksopgave**

Om te kunnen concluderen dat het verkeer op de Oosterhoutseweg na alle bouwactiviteiten op een voor de leefbaarheid van het dorp acceptabele wijze kan worden afgewikkeld, is aanvullend onderzoek nodig. Op twee punten is verbreiding van het onderzoek gewenst:

1. Accent in het onderzoek moet liggen op de mogelijkheden om het doorgaande verkeer te beperken. Op basis hiervan dienen maatregelen te worden onderzocht die passen bij een wijkontsluitingsweg. Hierbij is ook de vraag aan de orde hoeveel woningen nog kunnen worden bijgebouwd bij voor een wijkontsluitingsweg realistische cyclustijden.
2. Aanvullende berekeningen zijn nodig vanwege kanttekeningen bij de gehanteerde uitgangspunten. Het gaat in ieder geval om analyses voor toekomstsituaties met alle ontwikkelingen in de omgeving, analyses in relatie tot beschikbare lengte van de opstelvakken, analyses gericht op de interactie tussen kruispunten en analyses naar de effecten van de voorgestelde maatregelen (zoals afsluiten van de Aanstede).

Uitgangspunt van het onderzoek moet zijn een vanuit leefbaarheidsoogpunt acceptabele verkeersafwikkeling door de kom van Teteringen en niet een maximale verkeersbelasting om de geplande woningbouw mogelijk te maken. Wij vragen u daarom geen besluit te nemen over het toevoegen van woningen in de Woonakker en aan de Meulenspie, voordat het nadere onderzoek is afgerond.

Teteringen, 9 juli 2021