

CONCEPT 17/1

Bestuurlijke brief aan gemeenten Etten-Leur en Moerdijk en provincie Noord-Brabant

Geacht college,

Tijdens diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen hebben wij elkaar gesproken over de (toekomstige) regionale mobiliteitsopgave in relatie tot de (woning)bouwontwikkelingen binnen onze gemeenten. Met dit schrijven willen wij u meenemen in onze overwegingen bij een van deze ontwikkelingen, zijnde Beeks Buiten in Prinsenbeek, Breda.

Onderstaand wordt eerst de aanleiding geschetst om vervolgens de belangrijkste uitkomsten uit de verkeersanalyse Beeks Buiten en de door ons gekozen oplossingsrichting te bespreken. Deze brief wordt afgesloten met het een en ander over de besproken regionale afstemming en samenwerking.

Inleiding.

Als onderdeel van de grote woonopgave binnen de gemeente Breda wordt in Prinsenbeek onderzocht wat de (on)mogelijkheden en de daarbij optredende knelpunten zijn van woningbouw. In de Omgevingsvisie Breda uit 2020 is Beeks Buiten opgenomen als grote potentiële ontwikkellocatie.

Daaraan is de opgave verbonden om tevens verbetering te bereiken in de huidige (regionale) en toekomstige verkeerssituatie en daarmee de leefbaarheid in Prinsenbeek. De verkeersafwikkeling in Prinsenbeek is momenteel namelijk niet optimaal, met name vanwege het aandeel doorgaand (regionaal) verkeer tussen Breda/A16 en Zevenbergen/Etten-Leur. Hierdoor kan Prinsenbeek de eigen groei, zoals de gewenste woningbouw in Beek Buiten, niet zonder maatregelen via het eigen wegennet afwikkelen. Het treffen van (verkeers)maatregelen is dus noodzakelijk, voor de leefbaarheid en woningbouwbehoefte in Prinsenbeek. Dat is in lijn met het collegebesluit uit 2021 om Beeks Buiten pas tot ontwikkeling te brengen als er zicht is op een structurele (mobiliteits)oplossing.

Intussen neemt de druk op de woningmarkt, ook in Prinsenbeek, verder toe. Dit is aanleiding geweest om, samen met de ontwikkelende partijen, in 2024 een aanvullende verkeersanalyse uit te voeren om te bezien of en zo ja hoe de verkeerssituatie en leefbaarheid in Prinsenbeek kan worden verbeterd en de woningbouwontwikkeling Beeks Buiten vlot kan worden getrokken. Deze analyse en de te kiezen oplossing is in diverse gesprekken gedeeld en besproken.

Verkeersanalyse Beeks Buiten 2024 (zie bijlage).

In het onderzoek zijn de huidige en toekomstige verkeerssituatie in Prinsenbeek (incl. Beeks Buiten), in combinatie met de regionale (woning)bouwontwikkelingen in Etten-Leur en Moerdijk bekeken. Tevens zijn er, uitgaande van het ontmoedigen van (regionaal) autoverkeer door Prinsenbeek, oplossingsrichtingen voor de korte en (middel)lange termijn in beeld gebracht. Dat bij de oplossingsrichtingen niet naar het faciliteren van het (regionaal) autoverkeer door Prinsenbeek is gekeken, heeft te maken met verkeersveiligheid, leefbaarheid en het ontbreken van fysiek beschikbare ruimte om te kunnen faciliteren.

Uitkomsten uit het onderzoek:

- circa 50% van het verkeer op de Schutsestraat is doorgaand verkeer met geen herkomst en/of bestemming in Prinsenbeek, waarbij het verkeer van Zevenbergen naar Breda en vice versa de grootste stroom is;
- van de 6 onderzochte kruispunten binnen Prinsenbeek hebben er 3 nu en in de toekomst een goede verkeersafwikkeling/doorstroming;
- op de overige 3 (Schutsestraat-Heikantsestraat, Velsgoed-Backer en Ruebweg-Beeksestraat en de aansluiting A16 op de Backer en Ruebweg) ontstaan knelpunten met filevorming tot gevolg; Beeks Buiten zorgt voor extra belasting, maar ook zonder Beeks Buiten zijn in 2040 maatregelen op de genoemde kruispunten nodig.

Oplossingsrichtingen voorkomend uit het onderzoek:

- Om voor de korte termijn doorgaand (regionaal) verkeer door Prinsenbeek te weren, zijn spitsluiting(en) op verschillende 'inkomende wegen' in Prinsenbeek (Strijpenseweg, Langeweg en Beeksestraat) nodig. Andere maatregelen, zoals het verbeteren van de fiets- en OV-mogelijkheden kunnen in beperkte mate een bijdrage leveren.
- Op de middellange termijn kan een deel van de problematiek worden opgelost met verbetering van het (H)OV en de fietsmogelijkheden tussen Breda – Prinsenbeek – Zevenbergen - Moerdijk en Breda – Prinsenbeek – Etten-Leur.
- Om het doorgaande (regionale) verkeer in Prinsenbeek aanzienlijk te verminderen, is op lange termijn een compleet knooppunt Zonzeel noodzakelijk.

Voor de volledige rapportage verwijs ik u graag naar de bijlage.

Regionale afstemming en samenwerking.

Tijdens de constructieve ambtelijke en bestuurlijke gesprekken met uw gemeente zijn de bovengenoemde uitkomsten van de aanvullende verkeersanalyse Beeks Buiten en de mogelijke korte en (middel)lange termijn oplossingen besproken. Hierbij is aangegeven dat het college van Breda ervoor kiest om het (regionale) autoverkeer door Prinsenbeek te ontmoedigen en de bovengenoemde oplossingen verder uit te gaan werken. Wij hebben afgesproken deze maatregelen goed af te stemmen en elkaar daar in te betrekken.

Om in de ontwikkeling van Beeks Buiten stappen te kunnen gaan zetten, zal de korte termijn oplossing van spitsluiting(en) zo snel mogelijk worden ingevoerd. De exacte invulling en vormgeving van deze maatregelen is nog niet bekend, waardoor de termijn waarop de maatregelen kunnen worden ingevoerd nog niet duidelijk is. Wij zullen onze goede onderlinge contacten benutten om, zodra dit wel het geval is, het initiatief te nemen voor nadere afstemming.

Ook hebben wij gesproken over het feit dat onze gezamenlijke (woning)bouwontwikkelingen in onze gemeenten en de bijbehorende (regionale) mobiliteitsvraagstukken eigenlijk een regionaal vraagstuk vormen dat landelijk en provinciaal meer aandacht en ondersteuning behoeft. Hierover is afgesproken om via regionale afstemming en samenwerking deze vraagstukken op de regionale, provinciale en mogelijk landelijke (mobiliteits)agenda zien te krijgen, zodat ook deze (toekomstige) (woning)bouwontwikkelingen zo snel als mogelijk kunnen worden gerealiseerd.

Ik ga ervan uit u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd en zie uit naar de voorzetting van ons constructieve overleg.

Raadsinformatiebrief Breda

Geachte raadsleden,

Recent hebben wij art. 9 vragen van de VVD en het CDA beantwoord inzake de mobiliteitsmaatregelen in en rond Prinsenbeek. In aansluiting op die beantwoording informeer ik u namens het college graag over de aanpak.

Zoals u ongetwijfeld nog zult weten heeft het college in 2021 besloten om Beeks Buiten pas tot ontwikkeling te brengen als er zicht is op een structurele (mobiliteits)oplossing. Met de, in samenwerking met de ontwikkelende partijen, in 2024 uitgevoerde aanvullende verkeersanalyse denken wij dat hiervoor een kansrijke oplossingsrichting is gevonden.

In deze raadsinformatiebrief nemen wij u mee in de gekozen oplossingsrichting, waarbij we eerst nogmaals de aanleiding schetsen om vervolgens de belangrijkste uitkomsten uit de verkeersanalyse Beeks Buiten en de door ons gekozen oplossingsrichting te bespreken. Deze raadsinformatiebrief wordt afgesloten met een schets van het vervolg.

Inleiding

Als onderdeel van de grote woonopgave binnen de gemeente Breda wordt in Prinsenbeek onderzocht wat de (on)mogelijkheden en de daarbij optredende knelpunten zijn van (tijdelijke)woningbouw. In de Omgevingsvisie Breda is Beeks Buiten daarom opgenomen als grote potentiële ontwikkellocatie. Daaraan is de opgave verbonden om verbetering te bereiken in de huidige en toekomstige (regionale) verkeerssituatie en daarmee de leefbaarheid in Prinsenbeek. De verkeersafwikkeling in Prinsenbeek is momenteel namelijk niet optimaal, met name vanwege het aandeel doorgaand (regionaal)verkeer tussen Breda/A16 en Zevenbergen/Etten-Leur. Hierdoor kan Prinsenbeek de eigen groei, zoals de gewenste (tijdelijke)woningbouw in Beek Buiten, niet zonder maatregelen via het eigen wegennet afwikkelen.

Het treffen van (verkeers)maatregelen is dus noodzakelijk, voor de leefbaarheid en woningbouwbehoefte in Prinsenbeek. Dat is in lijn met het collegebesluit uit 2021 om Beeks Buiten pas tot ontwikkeling te brengen als er zicht is op een (mobiliteits)oplossing. Intussen neemt de druk op de woningmarkt, ook in Prinsenbeek, alleen maar verder toe. En is er een terechte roep om de ontwikkeling van (tijdelijke) woningen weer mogelijk te maken. Mits dit vanuit o.a. mobiliteitsoogpunt aanvaardbaar is. Dit is aanleiding geweest om, samen met de ontwikkelende partijen, in 2024 een aanvullende verkeersanalyse uit te voeren om te bezien of en zo ja hoe de verkeerssituatie en leefbaarheid in Prinsenbeek kan worden verbeterd en de woningbouwontwikkeling Beeks Buiten vlot kan worden getrokken.

Verkeersanalyse Beeks Buiten 2024 (zie bijlage)

In het onderzoek zijn de huidige en toekomstige verkeerssituatie in Prinsenbeek (incl. Beeks Buiten), in combinatie met de regionale (woning)bouwontwikkelingen in Etten-Leur en Moerdijk, bekeken. Tevens zijn er, uitgaande van het ontmoedigen van (regionaal) autoverkeer door Prinsenbeek, oplossingsrichtingen voor de korte en (middel)lange termijn in beeld gebracht. Dat bij de oplossingsrichtingen niet naar het faciliteren van het (regionaal) autoverkeer door Prinsenbeek is gekeken, heeft te maken met verkeersveiligheid, leefbaarheid en het ontbreken van fysiek beschikbare ruimte om te kunnen faciliteren.

Uitgangspunten (ontwikkelingen tot 2040):

- De ontwikkeling Beeks Buiten bestaat uit maximaal 1.200 woningen, binnen een iets groter plangebied, waarbij de actuele woningdifferentiatie van 30% sociale huur, 40% betaalbare koop/huur en 30% vrije segment is gehanteerd. Verder is gerekend met een buurtsupermarkt, HOED (huisartsenpost/eerste lijnszorg) en basisschool.
- Voor de gemeente Etten-Leur is gerekend met een gebiedsontwikkeling Hoge Haansberg van 1.300 woningen en een gebiedsontwikkeling Lage Vaartkant van 1.000 woningen.

- Voor de gemeente Moerdijk is gerekend met een gebiedsontwikkeling Zevenbergen Oost van 1.000 woningen.
- Voor de A58 is uitgegaan van een capaciteitsverruiming tussen knooppunt Galder en St. Annabosch naar 2x3 rijbanen.

Belangrijkste uitkomsten van het onderzoek:

- circa 50% van het verkeer op de Schutsestraat is doorgaand verkeer met geen herkomst en/of bestemming in Prinsenbeek, waarbij het verkeer van Zevenbergen naar Breda en vice versa de grootste stroom is;
- van de 6 onderzochte kruispunten binnen Prinsenbeek hebben er 3 nu en in de toekomst een goede verkeersafwikkeling/doorstroming;
- op de overige 3 (Schutsestraat-Heikantsestraat, Velsgoed-Backer en Ruebweg-Beeksestraat en de aansluiting A16 op de Backer en Ruebweg) ontstaan knelpunten met filevorming tot gevolg; Beeks Buiten zorgt voor extra belasting, maar ook zonder Beeks Buiten zijn in 2040 maatregelen op de genoemde kruispunten nodig.

Oplossingrichtingen vanuit het onderzoek:

- Om voor de korte termijn doorgaand (regionaal) verkeer door Prinsenbeek te weren, zijn spitsluiting(en) op verschillende 'inkomende wegen' in Prinsenbeek (Strijpenseweg, Langeweg en Beeksestraat) nodig. Andere maatregelen, zoals het verbeteren van de fiets- en OV-mogelijkheden kunnen in beperkte mate een bijdrage leveren.
- Op de middellange termijn kan een deel van de problematiek worden opgelost met verbetering van het (H)OV en de fietsmogelijkheden tussen Breda – Prinsenbeek – Zevenbergen - Moerdijk en Breda – Prinsenbeek – Etten-Leur.
- Om het doorgaande (regionale) verkeer in Prinsenbeek aanzienlijk te verminderen, is op lange termijn een compleet knooppunt Zonzeel noodzakelijk.

Voor de volledige rapportage verwijs ik u graag naar de bijlage.

Regionale afstemming en samenwerking

De mobiliteitsvraagstukken moeten in samenhang worden gezien met de ontwikkelingen in onze buurgemeenten en het onderlinge (ook provinciale) wegennet. Met de gemeenten Etten-Leur en Moerdijk en de provincie Noord-Brabant hebben daarom ambtelijke en bestuurlijke gesprekken plaatsgevonden, waarbij de bovengenoemde uitkomsten van de aanvullende verkeersanalyse Beeks Buiten en de mogelijke korte en (middel)lange termijn oplossingen zijn besproken. Hierbij is aangegeven dat het college van Breda ervoor kiest om het (regionale) autoverkeer door Prinsenbeek te ontmoedigen en de bovengenoemde oplossingen verder uit te gaan werken. Om in de ontwikkeling van Beeks Buiten stappen te kunnen gaan zetten, zal de korte termijn oplossing van spitsluiting(en) zo snel mogelijk worden ingevoerd.

Afgesproken is samen op te trekken in het uitwerken en vormgeven van de maatregelen. Door beide buurgemeenten is aangegeven dat zij de keuze van de gemeente Breda begrijpen en graag in gesprek blijven over het vervolg. Tevens is afgesproken dat wij onze gezamenlijke (woning)bouwontwikkelingen en de bijbehorende (regionale) mobiliteitsvraagstukken bij de vervolggesprekken betrekken. Dit om deze (toekomstige) ontwikkelingen vanuit een goed gevoeld gezamenlijk belang hoger op de regionale, provinciale en mogelijk landelijke (mobiliteits)agenda te krijgen, zodat al deze ontwikkelingen zo snel als mogelijk kunnen worden gerealiseerd.

Vervolg

Aan de exacte invulling en vormgeving van de spitsluiting(en) op verschillende 'inkomende wegen' in Prinsenbeek wordt nog gewerkt, terwijl ook nog goed moet worden gekeken of met een spitsluiting op de Langeweg, Strijpenseweg en Beeksestraat het doorgaande verkeer door Prinsenbeek kan worden afgevangen. Verder wordt er uitgegaan van een spitsluiting in zowel de ochtend- als avonden. Via een pilot, die naar verwachting in Q2 2025 van start gaat, zal meer duidelijkheid over wordt de effectiviteit van de korte termijn maatregelen ontstaan. Tijdens de pilot wordt vooral gekeken

naar de effectieve duur van de spitssluiting(en), de reikwijdte van de af te geven ontheffingen, veranderingen in de hoeveelheid verkeer (door/in Prinsenbeek) en de mate waarin ruimte ontstaat voor de (woning)bouwontwikkelingen in Prinsenbeek. Als uit de evaluatie van de pilot, naar verwachting Q1 2026, blijkt dat de genomen maatregelen effectief zijn, kunnen deze korte termijn maatregelen definitief worden ingevoerd. Parallel zullen wij gesprekken voeren met initiatiefnemers voor (tijdelijke) woningbouw in Beeks Buiten. Om te bezien hoe en wanneer zij (voor eigen rekening en risico) reeds voorbereidingen in gang kunnen zetten voor (gefaseerde) woningbouw. Onder voorbehoud vanzelfsprekend van o.a. een succesvolle uitkomst van de pilot. .

Voor het krijgen van een beeld van de korte termijn maatregelen wordt verwezen naar de inrijverboden Vianen-Lexmond die in de gemeente Vijfheerenlanden zijn genomen om een einde te maken aan het sluipverkeer tussen Vianen en Lexmond in de avondspits.

(<https://www.vijfheerenlanden.nl/inrijverboden-vianen-lexmond/>).

Wij bieden uw raad graag aan om het onderzoek en deze brief in uw raad toe te lichten via een iB en/of een beeldvormende sessie. Wij zullen u periodiek via raadsbrieven informeren over de voortgang.

Ik ga ervan uit u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.