

Inventarisatie van zorgpunten bewoners/omwonenden

Inleiding

Op 24 januari jl. heeft de Gemeente Breda te kennen gegeven om met de bewoners van de Mathenesestraat te overleggen over de verbetering van de verkeersveiligheid in deze straat. Daartoe werd door de Gemeente aanvankelijk de focus gelegd op de (te hoge) snelheden t.o.v. de bestaande 30km-zonering. Uit het eerste overleg kwam duidelijk naar voren dat de bewoners alsnog graag hun visie en ideeën over de verkeersveiligheid als geheel, inclusief die (te hoge) snelheden, in een vervolgoverleg op tafel wilden leggen. De Gemeente achtte het zinvol om dat overleg te hebben met enkele bewoners als 'vertegenwoordigers' van de gehele straat. Een kleine groep bewoners, hierna te noemen Bewonerscomité 'Veilig wonen in de Mathenesestraat', heeft bij alle bewoners van de Mathenesestraat aangegeven om namens hen in overleg te gaan met de Gemeente. Bij de samenstelling van deze groep is nadrukkelijk gekozen voor een onderscheid in en vertegenwoordiging van het deel van de Mathenesestraat ten oosten en westen van de Groot IJpelaardreef omdat bewoners in beide delen ook eigen specifieke aspecten van de verkeersproblematiek ervaren.

In maart '23 is <https://www.mathenesestraat.nl/> live gegaan. Daarnaast is dezelfde maand ook een flyeractie gehouden. Doel van dit document is om inzage te geven aan de verzamelde informatie.

Doelstelling

De Mathenesestraat is door de Gemeente Breda in de bestemmingsplannen en Mobiliteitsvisie Breda als woonstraat en Geschikt Wonen voor Iedereen (GWI) en wijkwerkterrein aangemerkt. Verbetering en bevordering van het woongenot en in het bijzonder van de verkeersveiligheid m.n. voor bewoners, voetgangers, fietsers (schoolgangers en recreatieve verkeersdeelnemers) en overige weggebruikers (bezoekers en dienstverlening) in de Mathenesestraat. Daarbij wordt eerst gekeken naar de vermindering van de verkeersdruk en vervolgens naar de eventueel alsnog gewenste/noodzakelijke overlast- en snelheidsbeperkende maatregelen.

Verantwoording

Het bewonerscomité vertegenwoordigt de gehele Mathenesestraat:

- 1) bewoners en bedrijven;
- 2) direct omwonenden (huizen naast/nabij de Mathenesestraat, bijv. in de zijstraten) en
- 3) bewoners van de huizen aan de Valkenierslaan (tracé Valkeniersplein – ShoeRama).

Waarbij het bovengenoemde tracé van de Valkenierslaan gezien wordt als belangrijke 'toegang' tot de Mathenesestraat en om die reden betrokken is.

In maart '23 hebben maar liefst 46 bewoners (unieke huishoudens) en 2 bedrijven gehoor gegeven aan de oproep middels website/flyeractie.

Uitkomst flyeractie

Het Bewonerscomité 'Veilig wonen in de Mathenesestraat' heeft alle bewoners wonend in of aan de Mathenesestraat gevraagd hun zorgen over de verkeersveiligheid en eventuele voorstellen ter verbetering met deze 'vertegenwoordigers' te willen delen. De resultaten zijn onderstaand verwoord.

Zorgpunten

De volgende zorgpunten zijn naar voren gekomen met de in de maart 2023 gehouden flyeractie. Onderstaande opsomming kan gezien worden als een samenvatting:

1. Hardrijden van gemotoriseerd verkeer;
2. Toegenomen verkeersintensiviteit:
 - a. Aantal bewegingen gemotoriseerd verkeer in het algemeen;
 - b. Aantal koeriers, vrachtwagens, etc.;
3. Zorgen om kwetsbaarheid fietsers/scholieren;
4. Inrichting oostflank (tracé Doenradestraat – Loevensteinstraat):
 - a. Parkeren op rijbaan gaat ten koste van overzicht en verkeersveiligheid;
 - b. Uitrit flatgebouw ongelukkig ontworpen. Geen zicht op trottoir/verkeer;
 - c. Parkeren op rijbaan brengt onoverzichtelijkheid;
5. Mathenesestraat niet ingericht als 30km/u zone;
6. Te weinig snelheid reducerende middelen;
7. Trottoir en oversteekplaatsen in slechte conditie c.q. onveilig voor ouderen;
8. Ruimtegebruik haaks parkeren i.c.m. parkeren in lengterichting overzijde;
9. Combinatie haakse parkeervakken en parkeren in lengterichting op hetzelfde stuk levert problemen op;
10. Obstakels op trottoir (deelscooters, auto's):
 - a. Als hindernis voor auto's die in/uitparkeren bij haaks parkeren;
 - b. Als hindernis voor voetgangers;
11. Geluidsoverlast gemotoriseerd verkeer, scooters, motoren, etc.;
12. Trillingen drempels/plateau's merkbaar in huizen.

Verbetersuggesties

De volgende suggesties zijn door bewoners/omwonenden ingediend (ongefilterd):

- a. Fietsstroken aanleggen;
- b. Belijning in het midden v/d weg;
- c. Versmallingen realiseren;
- d. Meer drempels/plateaus;
- e. Borden, signalering, etc. verbeteren/meer plaatsen;
- f. Bloembakken c.q. chicanes creëren voor het afremmen van verkeer;
- g. Eenrichtingsverkeer instellen;
- h. Gele streep op stoeprand (parkeren verboden);
- i. Trottoir opnieuw straten;
- j. Oversteekplaatsen/zebrapaden creëren;
- k. Meer toezicht/handhaving;
- l. Afspraken met VvE's;
- m. Extra parkeerplaatsen genereren:
 - a. Op groenstrook noordzijde Mathenesestraat West;
 - b. In lengterichting aan noordzijde Mathenesestraat West;
 - c. Op locaties Mathenesestraat Oost waar nu trottoir aanwezig is;
- n. Flitspalen aanbrengen;

VvE-zaken

Diverse reacties van bewoners vallen direct of indirect onder de zeggenschap van de VvE's (4x). Het gaat dan met name over de uit-/inritten van parkeerkelders en/of achterliggende hofjes. In voorkomend geval dient met de betrokken VvE-besturen te worden samengewerkt.

Verbetersuggesties (uitwerking door bewonerscomité)

Benadering

De aangeleverde voorstellen zijn verzameld en uitgewerkt in volgorde van veronderstelde wenselijkheid *zoals die leeft bij de bewoners*.

Het comité hecht veel waarde aan het treffen van zo effectief en zinvol mogelijke maatregelen. Daartoe treedt het graag in nader overleg met Gemeente Breda voor nadere verkenning/prioritering van mogelijk te ondernemen wijzigingen.

Daar waar twijfel over bestaat over de effectiviteit van een maatregel, bestaat de mogelijkheid om d.m.v. tijdelijke maatregelen een proef te doen. Of anderszins onderzoek te doen voor betere onderbouwing van de te ondernemen maatregelen. Hiertoe is het comité meer dan bereid om met de Gemeente Breda over mee te denken.

Verbetervoorstellen ter bevordering van de verkeersveiligheid

De bewoners van de Mathenesestraat denken primair verbetering te bereiken door het gebruik van de Mathenesestraat voor m.n. het '**doorgaand verkeer**' te verminderen, te ontmoedigen. Daarnaast wordt het aantrekkelijker maken van de omliggende **wijkontsluitingswegen** 'gestimuleerd'. En de huidige functie als **woonstraat** dient nadrukkelijker tot uitdrukking te komen in de verbetering van de inrichting ervan.

De voorstellen zijn in de hier volgende tekst 'opgedeeld' in drie achtereenvolgende perspectieven. Van straatniveau naar wijkniveau.

Perspectief 1 – Op straatniveau (CONCEPT)

Beschouwing

De Mathenesestraat sluit aan de westzijde aan op de Valkenierslaan, nabij het kruispunt/Valkeniersplein. In oostelijke richting gaan er twee kruisingen (Croystraat en Groot IJpelaardreef) en meerdere straten van rechts. Overal geldt dat verkeer van rechts voorrang dient te worden verleend.

In het oosten sluit de Mathenesestraat aan op de Loevesteinstraat. De Mathenesestraat is, naast woonstraat ook aangemerkt als ‘wijkwerkterrein’. Deze werkterreinen bevinden zich aan de noordelijke zijde van de straat. Aan deze zijde wordt op de rijbaan (Mathenesestraat-west) geparkeerd (werknemers), vaak een aaneengesloten rij vormend. De bestaande parkeervakken en aan de noordzijde noordelijke straatzijde van de Mathenesestraat-oost worden voornamelijk door de werknemers van de bedrijven en de commerciële ruimten in beslag genomen. De klanten voor de commerciële ruimten parkeren dus noodzaak aan de zuidzijde van de straat (geen parkeerverbod tussen Groot IJpelaardreef en Doenradestraat).

Het sluipverkeer via de Mathenesestraat leidt in de ochtendspits tot ‘filerijden’ naar het aansluitingspunt Mathenesestraat/Loevesteinstraat en in de avondspits in omgekeerde richting op de kruising Mathenesestraat/Groot IJpelaardreef. Samen met vooral de bevoorrading van de winkels op het Valkeniersplein geeft het (zware) bevoorradersverkeer (gestuurd door Google Maps) extra verkeersdruk op de Mathenesestraat in beide richtingen.

Verbetervoorstel

Mathenesestraat minder uitnodigend maken voor sluipverkeer en hardrijders door gebruik te maken van een slimme combinatie van maatregelen. Doordat de gehele Mathenesestraat beschouwd wordt, kan voorkomen worden dat het een ratjetoe aan maatregelen/historie wordt, waardoor het aanzicht c.q. de uitstraling verbetert. Door de parkeerproblematiek aan westelijke zijde van de Mathenesestraat mee te nemen in het formuleren van een oplossing kunnen we een slimme oplossing treffen, waardoor een win-win-win situatie ontstaat. Zeker wanneer ook duurzaamheid en groen meegenomen wordt in de uitwerking van een oplossing (bijv. toepassen grasbetontegels i.p.v. beton/tegels, meer laadpalen, meer bomen/struiken).

Motivatie/uitwerking:

Autoverkeer:

- a. Inrijverbod voor vrachtverkeer (uitsluitend bestemmingsverkeer) en/of
- b. Aanleg van drempels/plateaus westelijke zijde van de Mathenesestraat en/of
- c. Bord met ‘smilies’ (bewustwording) en/of
- d. Flitspalen plaatsen en/of
- e. Uitnodiging voor hoge snelheid (‘west’) verminderen, en/of
- f. Eenrichtingsverkeer vanaf de Doenradestraat in de richting van de Loevesteinstraat (dit betekent het opheffen/ annuleren van de uitvoegstrook vanaf de Loevesteinstraat en omrijden voor bewoners van de Doenradestraat) en/of

- g. Het opheffen van de recentelijk aangebrachte parkeervakken aan de oostflank en/of
- h. Eénrichtingsverkeer in de straat

Fietsers:

- i. Fietsstroken aan beide zijden van de straat en/of
- j. Herinrichting van de gehele Mathenesestraat als fietsstraat ('automobilisten welkom' m.u.v. vrachtverkeer).

Parkeren:

- k. **Parkeerverbod** op de rijbaan aan de zuidzijde van de Mathenesestraat m.n. tegenover bestaande haakse parkeervakken en/of
- l. **Parkeerverbod** (mede i.v.m. vrijhouden doorgang noodhulpdiensten en vuilniswagens) aan weerszijden van/op de in- en uitritten t.b.v. achterliggende woningen aan de noordzijde van de straat,
- m. Extra parkeergelegenheid aanleggen ten behoeve van het voorkomen van foutparkeren c.q. ongewenst gedrag. Bijvoorbeeld:
 - 1. Parkeerhavens creëren op Mathenesestraat (zuidzijde) ter hoogte Moermondstraat 15, Tellingestraat 15 en Doenradestraat 149.
 - a) Zeker minimaal 7 plaatsen haalbaar zonder zichtverlies van deelnemers op straten van rechts,
 - b) Vermindering van ergernissen (gapen, geluid en stank) van parkeren voor woonhuizen en uitritten',
 - 2. Parkeerhavens op groenstrook noordzijde Mathenesestraat tussen Groot IJpelaardreef en Croystraat;
 - 3. Parkeerplaatsen op 'verloren' stukken trottoir t.h.v. Amstenradestraat, Wolfraadstraat en Mathenesestraat 7 (Villa Kakelbont);
 - 4. Parkeerhavens op een zo eenduidig mogelijke wijze uitvoeren over de gehele Mathenesestraat (herkenbaarheid, eenduidigheid en overzicht verbeteren veiligheid);
- n. Verbetering van veilig gebruik van overige in- en uitritten die aansluiten op de Mathenesestraat door het beperken/verwijderen van (te) dichtbijgelegen parkeergelegenheid en/of

Verbetering zicht op weggebruikers:

- o. Goed zicht op verkeer uit de zijstraten en/of
- p. Uitritten met goed zicht op verkeer rijbaan en trottoir en/of
- q. Uitrijspiegels plaatsen

Ter bevordering van het woongenot, persoonlijke veiligheid bij gebruik van en verblijf in de Mathenesestraat (GWI):

- r. Vrijhouden van trottoirs (geparkeerde voertuigen) voor voetgangers (alle leeftijden)
- s. Aanbrengen van oversteekplaatsen/zebrapaden, ook bij ontbrekende trottoirs (ook op de Groot IJpelaardreef?)

- t. Verharding ter hoogte Mathenesestraat 154 en Uitrit Mathenesehof wijzigen van bestrating in asfalt gelijkwaardig aan andere straatdelen, waardoor
 - 1. Vermindering van schades en ergernissen door trillingen en geluid bij zwaar verkeer (vrachtwagens, bussen, etc.).
 - 2. Vermindering verzakkingen welke afwatering richting putten belemmeren
- u. Mooie laan van de straat maken (uitstraling)

Ter aanvulling/versterking van de maatregelen:

Toepasselijke verkeersborden, (tijdvak-/aanduidingen, belijningen, kruisen op trottoirs, gele stoepranden, (betonnen) hindernissen/blokkades etc.) om de verkeersdeelnemers te wijzen op de bestaande 30 km- zone en de veranderde/nieuwe verkeerssituaties in en rondom de Mathenesestraat.

Perspectief 2 – Op wijkniveau (CONCEPT)

Beschouwing

In de wijk IJpelaar waren er voor het verkeer in oost/west-richtingen drie routes, t.w.: de Zwijnsbergenstraat, Mathenesestraat en de Valkenierslaan. De Valkenierslaan als oost-westverbinding is afgefallen omdat inmiddels de Gemeente ‘ontmoedigende’ verkeersmaatregelen heeft aangebracht, zoals obstakels in de straat en alsnog de aansluiting met de Loevesteinstraat gedeeltelijk alsnog af te sluiten door het opheffen van de middenberm op de Loevesteinstraat. Daardoor werd de capaciteit van het kruispunt min of meer gehalveerd. De in 1996 al uitgesproken vrees van de bewoners van de Mathenesestraat-oost voor de verplaatsing van het probleem naar hun straat blijkt nu helaas bewaarheid.

Bij de Zwijnsbergenstraat, gekwalificeerd als ‘wijkontsluitingsweg’, wordt de verkeersafhandeling vertraagd wegens de aanwezigheid van een verkeersregelinstallatie in de aansluiting van de Zwijnsbergenstraat op de Loevesteinstraat en nog eens door de aanwezigheid van vier oversteekplaatsen en drie aansluitingen nabij het winkelcentrum De Burcht.

Door deze ‘beperkingen’ voor het verkeer ligt het voor de hand dat de verkeersintensiteit in de Mathenesestraat toeneemt (waterbed-effect):

De beschreven verkeerssituatie en effecten leiden tot de conclusie, dat ook de omliggende verkeersbewegingen op de wijkontsluitingswegen meespelen in de problematiek (verkeersintensiteit) en dus ook bij het zoeken naar eventuele verbeteringen voor de verkeersveiligheid in de wijk IJpelaar en de Mathenesestraat.

Verbetervoorstel

Op wijkniveau de inrichting van de wijkontsluitingswegen Groot IJpelaardreef en Loevesteinstraat aanpassen waardoor het aantal (doorgaande) verkeersbewegingen voor verkeer dat geen bestemming heeft in het woongebied IJpelaar en in het bijzonder in de Mathenesestraat afneemt.

Motivatie

Het (eventueel als beproeving met tijdelijke voorzieningen) blokkeren van de kruisingen van de Mathenesestraat en Ter Merwestraat/Neubourgstraat met de Groot IJpelaardreef, zodat alleen overstekende fietsers de kruising kunnen gebruiken. Het doorgaande vracht-/autoverkeer wordt op deze wijze ontmoedigd vanaf en naar de aansluiting met de Loevesteinstraat gebruik te maken van de Mathenesestraat. Zij zullen dan de route via de Zwijnsbergenstraat kunnen/gaan nemen. Dit betekent voor de (overige) gebruikers in de situatie ter plaatse van de ‘blokkades’:

- a. Voor de voetgangers (met kinderwagens/rollators etc.) dient ook een goede doorsteek door de middenbermen te worden aangelegd of vrij van obstakels worden gehouden.

- b. Aan beide zijden van de Groot IJpelaardreef) rijden fietsers nu tegen het verkeer in of over de stoep. Ter hoogte van de Geisterenstraat dient in de groene middenberm een doorsteek voor fietsers te worden gecreëerd.
- c. Deze blokkades betekenen in concreto dat de middenberm van de Groot IJpelaardreef als een soort (langgerekt) verkeersplein gaat functioneren waardoor zij
 1. Komende uit het westelijk deel van het woongebied IJpelaar (Neubourgstraat of Mathenesestraat) resp. vanaf Groot IJpelaardreef (westzijde) gaande naar het oostelijk deel van het woongebied IJpelaar gebruik kunnen maken van de keerlus in de middenberm van de Groot IJpelaardreef aan de zijde van de Zwijnsbergenstraat, en
 2. Komende uit het oostelijk deel van de IJpelaar (Mathenesestraat/Ter Merwestraat) resp. vanaf Groot IJpelaardreef (oostzijde) gaande naar het westelijk deel van het woongebied IJpelaar een u-bocht kunnen maken om de middenberm van de Groot IJpelaardreef aan de zijde van de Valkenierslaan om alsnog hun bestemming ('west') te bereiken;
- d. De situatie bij de aansluiting van de Mathenesestraat met de wijkontsluitingsweg Loevesteinstraat is complex en daardoor (herhaaldelijk) onveilig (gebleken) voor de weggebruikers door de aanwezige fietspaden komende uit drie richtingen. Vooral in de spitsuren ontstaan hierdoor lange rijen stilstaand verkeer zowel op de uitvoegstrook van de Loevesteinstraat als vanuit de Mathenesestraat waardoor de onveiligheid en vertraging van de doorstroom ter plaatse toeneemt. Herinrichting van deze aansluiting wordt zéér nadrukkelijk voorgesteld.

Perspectief 3 – op stadsdeelniveau (CONCEPT)

Beschouwing

De Verlengde Poolseweg ligt ten noorden van en evenwijdig aan de zuidelijke rondweg en sluit aan de oostzijde aan op de Claudius Prinsenlaan, nabij de aansluitingen op de rondweg naar Tilburg (A58) en Utrecht (A27). De Verlengde Poolseweg is gelijktijdig met de vernieuwing en uitbreiding van het Amphia-ziekenhuis verbeterd en ruim opgezet. De Verlengde Poolseweg is momenteel slechts in gebruik voor het openbaar vervoer en doet dienst als aankomst en vertrek voor het ziekenhuispersoneel, ambulancediensten en het personeel voor de aanliggende kantoren, school en bedrijven vanaf de Claudius Prinsenlaan.

Het gebruik van de (Verlengde) Poolseweg weg voor het verkeer komende vanuit het westen (Poolseweg/wijk Sportpark) met bestemmingen A58/A27 is nu niet mogelijk. De aanwezigheid van de busluis in de (Verlengde) Poolseweg werd (1996) en wordt nu nog steeds gezien als een van de oorzaken van het sluipverkeer vanuit de wijken Sportwijk en Blauwe Kei door de Mathenesestraat naar en van de Loevesteinstraat.

De route naar de oostelijke aansluitingen vanuit de wijk Sportpark/Poolseweg via de De La Reijweg/Claudius Prinsenlaan is tijdens de spitsen nu al 'hinderlijk' (verkeer van en naar A16, kruisend verkeer bij Generaal Maczekstraat/De La Reijweg, verkeerslichten bij Kazerne/Hogeschool en aansluiting met Claudius Prinsenlaan). Dit betekent dat de automobilist vanaf/via de Poolseweg 'automatisch' kiest voor de 'sluiproute Mathenesestraat', de snellere route met de minste 'hindernissen'.

Verbetervoorstel

Uitbalanceren verkeer oost-westverbindingen zuid-oost Breda.

Wegnemen busluis Verlengde Poolseweg.

Motivatie

In een Raadsvoorstel van 1996 werd al gesteld, dat er van met name het Ignatiusziekenhuis, de ambulancedienst, de politie (voormalig Bureau Keiweg) en enkele (voormalige) bedrijven meerdere verzoeken binnengekomen waren om de busluis te verwijderen. Het Raadsvoorstel van 1996 bevat het voorstel om na het inrichten van de voorgestelde 30 km/u zone met name in de wijk Sportpark, een onderzoek te verrichten naar het *opheffen van de busluis, zodat daardoor de buurtontsluiting van de buurt Blauwe Kei, richting Claudius Prinsenlaan, in de vorm van de Verlengde Poolseweg tot stand komt. Met name het Ignatiusziekenhuis, de politie en de overige hulpdiensten pleiten al jaren voor het verwijderen van de busluis.* Mede gelet op de sindsdien gewijzigde verkeersomstandigheden (aantal verkeersbewegingen) en verbetering van de Verlengde Poolseweg wordt ook nu weer voorgesteld om de busluis alsnog op te heffen en de Verlengde Poolseweg vanaf de huidige locatie van de busluis nu als wijkontsluitingsweg richting Claudius Prinsenlaan voor de wijken Blauwe Kei en Sportpark te kwalificeren.

Algehele constatering vanuit de werkgroep

Hoewel de door het bewonerscomité voorgestelde verbeter suggesties met zekerheid een positieve bijdrage kunnen leveren in relatie tot de veiligheidsproblematiek, is zij van mening dat een meer duurzame oplossing naar verwachting gevonden zal moeten worden vanuit een breder perspectief op wijkniveau. Gezien de actuele verkeerssituatie in de Breda zuid, (mogelijk) toekomstige veranderingen en andere factoren welke invloed uitoefenen op het gebruik van de Mathenesestraat.

Informatie/bronnen:

De geïnterviewde zorgen en verbeter suggesties van alle bewoners zijn in een overzicht geplaatst en bijgevoegd

Daarnaast heeft het Bewonerscomité kennisgenomen en gebruikt bij het opstellen en formuleren van de verbeter suggesties van diverse gemeentelijke beleidsdocumenten en archiefstukken, waaronder:

- Bestemmingsplan Breda/IJpelaar
- Mobiliteitsvisie Breda
- Besluit van de gemeenteraad van de gemeente Breda houdende regels omtrent de normen aan auto-en fietsparkeerplaatsen ('Geldend van 11-06-2021 t/m heden')
- Raadsvoorstel 1996/266

Bijlagen:

- Verbetersuggesties visueel versie 2023-06-16.pdf