

Reactie op concept Mobiliteitsplan Oosterhout

'Oosterhout vooruit'

Terugblik op proces

Na het bestuderen van het concept mobiliteitsplan 'Oosterhout vooruit' zijn er een aantal opmerkelijke zaken die mij opvallen.

Kosten en burgerparticipatie

Aller eerst de kosten die hiermee gemoeid zijn. € 400.000,- maar liefst. Daarnaast zijn we inmiddels drie jaar verder. Het oude mobiliteitsplan dateert van 2015. Na een evaluatie, besloot de raad dat de burgers niet genoeg betrokken waren bij het opstellen en dat er een visie-deel en uitvoerings-deel geschreven diende te worden. Daar is door het ambtenaren apparaat gehoor aan gegeven en zijn in verschillende focus-gesprekken en spiegelsessies gehouden met belangenpartijen. In het plan is dit uitgebreid te lezen. Tevens zijn er 177 burgers die hun mening hebben kenbaar gemaakt middels het invullen van een enquête. Hierbij kan je denk ik stellen, dat dit dezelfde burgers zijn geweest die me hebben gedaan in deze gesprekken. Ook zijn er maar liefst 387 scholieren in Oosterhout geconsulteerd! Ook hun bevindingen zijn verwerkt in dit concept. Je kunt natuurlijk vraagtekens zetten bij de verhouding 177/387? In hoeverre hebben scholieren hier meer zeggenschap gekregen bij het schrijven van het stuk?

Presentatie discussiestuk tijdens 'Machtvacuum'

Vervolgens werd er door de afdeling verkeer en discussiestuk in de periode rondom de verkiezingen met vier opmerkelijke tot in detail uitgewerkte plannen, die mijns inziens niet in het visie deel thuis hoorde, gepresenteerd. Dit bleek ook de mening van de aanwezige raadsleden tijdens een infoavond rondom dit stuk.

Dit ging om:

- het weghalen van de Knip op de Eikdijk,
- het verbinden van de Bredaseweg met de LMP-weg,
- de LMP-weg tot zijn maximale capaciteit te gaan benutten.
- Omtoveren van de Holtroplaan tot auto luw en fiets/OV vriendelijk gebied.

Tevens werd er door de raad aangegeven het concept inhoudelijk en voor besluitvorming, bespreekbaar te maken voor de burgers van onze stad.

Tijdens de avond ontstond er een brede discussie of een westelijk rondweg de oplossing zou zijn voor het probleem aan de zuidwest kant van Oosterhout. Twee kampen met voor en tegenstanders waren duidelijk zichtbaar.

De vier zaken hier boven genoemd, zijn niet meer direct terug te vinden in het concept. Echter ben ik er niet gerust op. Een aantal zinnen in het concept doet mij argwanen.

Zo staat er:

- dat de oplossingen niet gevonden dienen te worden in het niet uitbreiden van de bestaande wegenstructuur. (lees, geen westelijke rondweg aanleggen)

(notabene: As we speak, wordt er indirect een blokkade opgeworpen aan de westkant van de stad. De Bergsebaan die evt. een deel van de westelijk rondweg zou kunnen worden, wordt na gesprekken met verschillende groepen in Den Hout, omgetoverd tot een semi, veilig fietspad waar auto's te gast zijn. Brede stroken rood asfalt voor fietsers, met een 1 meter smalle strook voor de auto's staat in deze plannen genoemd! Om de veiligheid van de fietsers te garanderen, wil men maar liefst 8 verkeersdrempels in de weg aanleggen. Terwijl het vorige plan (uitbreiden d.m.v. verbreden van de weg) hiervoor alleen om een slechte motivatie werd afgeschoten door het gerecht. Al met al een sluwe streek/timing om zo een westelijk rondweg indirect te blokkeren.)

- Er keuzes rondom de knip gemaakt moeten worden (zonder enige fundering waarom er in het verleden deze knip tot stand is gekomen)
- De hele kwestie rond Jutzt wordt niet genoemd. De uitwerking van dit probleem zou wel eens een legitieme redenen kunnen zijn voor de gemeente om toch, omdat het een losstaand project is, de LMP via een nieuw te bouwen wijk, toch aan te sluiten op de LMP-weg. Met weinig middelen bereiken ze veel!
- De cijfers van het sluipverkeer worden in percentages weergegeven en is daarom moeilijk in te schatten voor ons, hoeveel verkeer er nu daadwerkelijk over de LMP-weg gaat. Wel wordt er goede sier gemaakt met het feit dat ruim 30% van het sluipverkeer over de Bovensteweg rijdt en daar toch ook voor probleem in de spits zorgen! Dus in feite geven ze toe dat dit verkeer vroeger via de LMP-weg ging.
- Er word wel degelijk een snelfietsverbinding aangelegd over de Holtroplan.

Vervoersstromen

Positief is dat er uit analyses de vervoersstromen in en uit Oosterhout inzichtelijk zijn gemaakt. Het meeste verkeer komt bestaat tussen Breda en onze stad. Maar liefs 30%. Het gebruik van de fiets ligt achter op het landelijke gemiddeld. Er wordt niet ingegaan op waarom dit is, maar wel gebruikt als oplossing nummer 1 middel om probleem aan te pakken. Misschien heeft het te maken met het lang gerekte karakter van Oosterhout en de ligging van de kerkdorpen?

Vervoer over water

Cijfers over het aantal vervoersbewegingen over het water zijn er niet. (we weten wel beter) Maar dat er meer gevaren gaat worden en daardoor de bruggen vaker opengaan is een feit.

Onveilig oversteeek LMP-weg Dorsvlegelpad

Fijn dat hier aandacht aan wordt besteed en aangepakt gaat worden. Echter, dit zullen ze wel moeten doen, om zo de capaciteit van de LMP-weg omhoog te kunnen krikken!

Snelheid LMP-weg

Er staat geschreven dat ook op de LMP-weg er te hard wordt gereden en dat er meer gehandhaaft moet worden. Iets waar we in het verleden om gevraagd hebben. De gemeente gaat hier niet over en uit ervaringen in het verleden hoeven we geen enkel initiatief te verwachten van de politie. Laat staan BOA's de bevoegdheid te geven op verkeer en bestuurders te kunnen beboeten. Ook daar zit een krapte qua mankracht.

Zeislaan 30 km/u weg

De Zeislaan wordt gezien als grijze weg. De aanzienlijke kosten die het met zich meebrengt om deze in te richten als 30km/u-weg wordt gezien als last en niet te nemen hobbel. Een aanpassing van de benoeming van deze weg is goedkoper en makkelijk voor de gemeente. Maar zeker niet accepteerbaar voor de wijk!

Aanleg fietspad Warandelaan

Bij de inrichting van de Warandelaan des tijds is er voor gekozen om het fietspad de status van voetpad te geven. Als gevolg hiervan moeten fietsers zich voegen in het langzame verkeer dat maar 30km/u mag rijden. Echter in de praktijk blijkt dat de snelheid, ondank de aanleg van twee rotondes en drempels, veel hoger ligt. Het echte probleem is de snelheid van de auto's die door de inrichting van de Warandelaan met zich meebrengt. Dus is het aanleggen van een fietspad, wat in mijn ogen niet haalbaar is vanwege de bomen die aan weerskanten staan, onhaalbaar.

Landbouwverkeer op de LMP-weg

Maar al te vaak wordt de LMP-weg gebruikt door sluip/landbouwverkeer. Helaas is de LMP-weg niet opgenomen in het overzicht waar landbouwverkeer is toegestaan. Dit type verkeer brengt net zoals vrachtverkeer een hoop geluidsoverlast met zich mee. Met name in de vroege en late uren van de dag. Overlast van luchtvervuiling is een tweede redenen om dit soort verkeer te verbieden op een weg dwars door twee wijken heen.

Fiestbrug Vrachelen 2/Zwaaikom

De fietsbrug wordt gezien als missing link. Ook hier worden de kosten weer naar voren gebracht om dit niet te doen. Terwijl de fiets het speerpunt is van de oplossingen. Een onderzoek naar een goedkoper alternatief wordt niet voorgesteld. Voor dit soort kapitale plannen moet gespaard worden.

Sociaal veilige fiets/voetpaden

Goed punt. Laten we beginnen een voetpad aan te leggen naast het onverlichte fietspad aan Wilhelminakanaal zuid. Dit fietspad wordt erg intensief gebruikt door sporters van en naar de verschillende clubs en recreanten in de zomer. Veelvuldig komen groep

hardlopers in de knoei met fietsers die naar de clubs fietsen. Ook is er geen aansluiting op het voetpad dat eindigt in Vrachelen 1. In de winter is dit fietspad erg donker en niet verlicht. Onlangs is de weg voorzien van nieuwe led-verlichting. Wellicht is daardoor het fietspad niet meer voldoende verlicht.

Sport en recreatie

In het concept wordt vooral gefocust op verkeer richting sportclubs. Nergens worden de verschillende recreatie plekken in onze stad zoals Bergvliet en de Houtse meren genoemd. Deze hebben een sterke aantrekkingskracht op toeristen, waardoor de verkeersdruk ook daar toeneemt. De panhuisstraat komt uit op de LMP-weg. deze wordt vaak gebruikt door sluipverkeer richting Den Hout en recreatie gelegenheden.

Openbaar vervoer Vrachelen

Fijn dat nu is opgeschreven dat er potentie is voor openbaar vervoer aan de westkant, maar ook hier ligt het initiatief bij de busvervoerder of deze potentie benut gaat worden.

Bredaseweg en Kruispunt Trommelen

Het aanpassen van de verkeerslichten gaat de oplossing worden. Dit is het verschuiven van de problemen naar de zijwegen van die Bredasweg. Er wordt vooral de nadruk gelegd op het feit dat er geen financieel middelen zijn om zaken grootschalig aan te pakken en dat we maar voor lief moeten nemen dat we in de spits op verschillende punten in de file staan.

Plannen van provincie en rijk voeren de boventoon

Te snel wordt er achter plannen van het rijk en provincie aangelopen. Achterstand op dit soort projecten heb je hierdoor zelf niet in de hand. Er wordt op geen enkelen manier initiatief getoond, dan slechts een lobby in stand te houden, om samen met rijk en provincie naar de probleem in en rondom Oosterhout op te kijken en op te lossen.

Toekomstvisie en bestuurdersakkoord

Er wordt selectief geciteerd uit de beide stukken. Er wordt nergens gerept over een totaaloplossing die een westelijk rondweg zou kunnen zijn.

Conclusie

Ja, er is geluisterd naar de burger, ja, er moeten keuzes gemaakt worden, maar een echt plan waar we iets mee kunnen om de verkeersproblemen in Oosterhout op te lossen is het niet! Keuzes worden n.a.v. aannames en onderzoeken niet gemaakt en of tactisch, op hoop van zege, uitgesteld. Op slinkse wijze zijn de vier tot in detail uitgewerkte plannen in het discussiestuk omgevormd door in dit concept andere minder concrete bewoordingen te kiezen. Een uitvoering visie die om de twee jaar wordt opgesteld zal niet heel veel veranderen aan de werkwijze van nu. Dus blijft het zaak om continu alert te blijven op de uitvoeringsplannen!

Oplossingen die al in de planning staan zoals de bromtol, verbeteren bruggen bij sluizen, snelfietspad Breda-Tilburg en stoplichten aanpassing Bredaseweg worden al uitgevoerd en hebben eigenlijk niks met de visie richting 2030 te maken.

Het niet willen uitbreiden van het Oosterhoutse wegennetwerk terwijl er nog steeds gebouwd (2700 woningen) wordt en of het niet verbeteren van de situatie op de LMP-weg is opmerkelijk. Keuzes maken is 1, ze uitvoeren met voldoende draagkracht in de samenleving is 2! Als je geen langetermijnvisie hebt, kun je hiervoor ook niet de financiering (lees sparen) regelen!

Initiatief richting 2030

Het zou in mijn ogen nuttig zijn om eens met alle belangengroepen zoals LMP-club, Houthaven, Den Hout en de 380KV-club te praten en verkennen om ons gezamenlijk probleem dat er is te analyseren en zo tot een eenduidige visie te komen voor DE oplossing aan de zuidwest kant van Oosterhout.