



Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid in Zandberg-Oost

Sinds vorig jaar is een werkgroep in Zandberg-Oost druk bezig met het bedenken van maatregelen om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk te verbeteren. Hierbij hoort ook het zoeken naar oplossingen voor de toenemende parkeeroverlast. Veel bewoners beleven leefbaarheid vooral vanuit hun eigen straat of buurt en minder op het niveau van de hele wijk. Oplossingen voor de problemen van de ene groep kunnen daarom problemen geven bij een andere groep. Dat is precies het geval in onze autorijke wijk. De discussie hierover is dan ook niet simpel. Onlangs heeft de werkgroep over deze problematiek een rapport gemaakt, waaruit we de belangrijkste bevindingen graag met u delen.

Hieronder vind u een terugblik en de uitkomsten van de werkgroep. Aan u, als wijkbewoner van Zandberg Oost, doen wij de oproep om met een constructieve bijdrage te komen in de vorm van voorbeelden van verkeersonveilige situaties uit uw eigen woonomgeving met daarbij een voorstel voor verbetering(en), gefundeerde commentaren te leveren op de bevindingen van de werkgroep en een voldoende alternatief te bedenken voor betaald parkeren in de wijk dat we als werkgroep over het hoofd hebben gezien. De blauwe zone is overigens geen bespreekbaar alternatief in het overleg met de gemeente.

Indien u van mening bent dat de werkgroep iets over het hoofd heeft gezien, meldt dan uw bijdrage aan de werkgroep via email adres: parkeren.zandberg@gmail.com

Wat is er tot nu toe gebeurd?

Diverse onderzoeken
Sinds de invoering van betaald parkeren in Wilhelminapark-Noord in 1999 benutten veel bezoekers van en werknemers in de binnenstad

de ruimte in Zandberg-Oost als gratis parkeer-voorziening. Daardoor is het steeds lastiger voor de bewoners om parkeer ruimte te vinden bij hun woning. Daarbij is ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid steeds meer onder druk gekomen, doordat de infrastructuur rondom het park het toelaat dat automobilisten er (te) hard kunnen rijden.

Er zijn in de loop der jaren door gemeente en wijkraad diverse onderzoeken onder de bewoners gehouden om de leefbaarheid te peilen. Steeds kwam naar voren dat maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren wenselijk waren, maar dat er binnen de wijk geen overeenstemming was over het invoeren van betaald parkeren. De wijkraad vindt dat een oplossing wijkbreed moet worden gedragen en dat er goed moet worden gekeken naar de gevolgen ervan. Een oplossing voor een deel van de wijk kan immers inhouden dat juist andere groepen een probleem ervaren.

In 2015 verzochten bewoners van het Wilhelminapark e.o. de gemeente om hun klachten serieus te nemen en ze meenden dat invoering van betaald parkeren de ultieme oplossing daarvoor



is. Sinds enkele jaren is het daar ingevoerd.

In mei 2016 heeft de Gemeente Breda in het OLV-gebouw voor Zandberg-Oost en Sportpark I een informatieavond georganiseerd over de invoering van betaald parkeren. Op deze bijeenkomst bleek er veel weerstand tegen het invoeren van betaald parkeren. Vervolgens is er een werkgroep gevormd van gemeenteambtenaren, bewoners en een wijkraadslid als onafhankelijk deelnemer. Deze werkgroep had als opdracht om tot een gezamenlijke oplossing te komen voor de parkeeroverlast in Zandberg-Oost en Sportpark I. Binnen de werkgroep, en dus binnen de wijk, bleek het lastig solidariteit te vinden bij het oplossen van een probleem dat ervaren wordt door bewoners aan de randen van de wijk. Voor hen betreft het vooral parkeerdruk veroorzaakt door 'vreemdparkeerders'. In het centrale gebied van de wijk gaat het veelal om het toegenomen autobezit van de bewoners die extra parkeerdruk oplevert. Daarbij komt dat het zoeken naar parkeergelegenheid en verkeersveiligheid elkaar op piekmomenten negatief beïnvloeden. Al met al een behoorlijk complex probleem om tot een gezamenlijk standpunt te komen. Waar wel overeenstemming over is bereikt, is dat het parkeren in de wijk de leefbaarheid en verkeersveiligheid sterk beïnvloedt. De wijkmanager Zuid van de Gemeente Breda belooft daarop dat de problematiek op een andere wijze onderwerp van gesprek zou worden.

Betaald parkeren afdwingen met raadsbesluit
De gemeente heeft al langer de visie om betaald parkeren in te voeren in alle wijken die in een ring rondom het stadscentrum liggen. Tijdens een commissievergadering in april 2017 stuurt wethouder Boaz Adank aan op een 'aanwijzingsbesluit'. Dat betekent dat hij de mogelijkheid heeft om - zonder enige vorm van bewonersparticipatie - de wijken Zandberg en Sportpark aan te wijzen voor betaald parkeren. Hij vindt dit op basis van een eerder uitgevoerd parkeeronderzoek een bewezen instrument om de klachten afdoende te verhelpen. Dit onderzoek toont aan dat de parkeerdruk in grote delen van de wijken onacceptabel hoog is,

dat veel geparkeerde voertuigen van buiten de wijk komen en dat andere maatregelen de problemen niet afdoende op zullen lossen. De wethouder acht verdere discussie met wijkraad en bewoners niet zinvol. Echter, de meeste fracties hebben reserve bij het gebruikmaken van een eenzijdig aanwijzingsbesluit door de wethouder. Hij stelt de wijk daarom eenmalig in de gelegenheid om met een wijkplanproces zelf met voorstellen te komen. Dit besteedt aandacht aan het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, en het komt met alternatieven voor betaald parkeren. Als deze voorstellen onvoldoende effectief worden bevonden, zal de wethouder alsnog gebruikmaken van zijn recht om Zandberg-Oost, Zandberg-West en Sportpark I aan te wijzen voor betaald parkeren. De deadline is eind maart 2018.

Inhoudelijke verschillen
Met name in Wilhelminapark-Zuid geven bewoners aan dat het lastig is om voldoende parkeergelegenheid in de buurt van de eigen woning te vinden. Zoals gezegd, vanwege bezoekers en werknemers in de binnenstad. Ook binnenstadbewoners die geen parkeervergunning willen of geen parkeervoorziening hebben, maken gebruik van deze openbare ruimte. De leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt negatief beïnvloed door de grote hoeveelheid auto's in de straten. In dit gebied verwacht men veel voorstanders van het invoeren van betaald parkeren. In Zandberg Centraal wordt dit probleem gevarieerder ervaren. Enerzijds zijn het vooral de bewoners zelf die de parkeerdruk veroorzaken door de dichte stedelijke bebouwing en het gemiddeld hoge aantal auto's per huishouden. Doorgaans lost men de parkeerdruk onderling op. Hier verwacht men dat bewoners niet snel met het invoeren van betaald parkeren zullen instemmen. Wel is nabij het winkelgebied Ginnekenweg (driehoek Zandberglaan-Minister Nelissenstraat-Eerste Muntstraat) sprake van extra hoge parkeerdruk. Dit wordt veroorzaakt door bezoekers en bewoners van de Ginnekenweg, waar betaald parkeren geldt en waar geen parkeervergunningen worden uitgegeven. Bewoners constateren dat handhaving onvoldoende is.

Andere problemen door betaald parkeren

Een gevolg van betaald parkeren is het bekende ‘waterbed-effect’, waarbij de parkeerdruk zich naar andere delen van de wijk verplaatst als het systeem voor een deel van de wijk wordt ingevoerd. Automobilisten zijn bereid steeds verder de woonwijk in te rijden op zoek naar een gratis plek. Extra druk ontstaat in de wijk door de uitbreiding van Amphia en Avans, waar de parkeerfaciliteiten op eigen terrein onvoldoende of niet gratis zijn.

De weerstand tegen betaald parkeren zit verder in de onbekendheid met het parkeerbeleid en in de rigide spelregels. Door maatregelen zoals het aanbrengen van gemarkeerde parkeervakken en strenge handhaving op het correct parkeren in de vakken neemt de beschikbare parkeercapaciteit af. Ook het feit dat de vergunningen (voor de eerste auto per huishouden) niet gegarandeerd zijn, maakt dat veel bewoners vrezen hun auto niet meer in de nabijheid van hun woning te kunnen parkeren. Het parkeerbeleid spreekt over maatwerk. Dit is echter beperkt tot het tijdstip waarop het regime eindigt (18.00 of 22.00 uur) en wel of niet op zondag.



Straks ook in Zandberg-Oost?

Vergroten parkeercapaciteit

Om meer parkeerruimte te creëren wordt bekeken of het voormalige DELA-terrein beschikbaar kan komen als parkeerterrein voor werknemers/ bewoners van de binnenstad en wijk. Ook andere braakliggende terreinen kunnen voor deze functie worden aangewend.

Snelheidsmaatregelen Helenastraat

Bewoners van de Helenastraat ervaren naast het parkeerprobleem de snelheid van de auto's in hun straat als te hoog. Hier zijn al twee verkeersdrempels aangebracht. Voorstel is om de parkeerplaatsen te laten verspringen halverwege de rijbaan (chicane-effect) om het verkeer te vertragen en daarmee de leefbaarheid te vergroten. Essentieel is dat de speelgelegenheid tussen beide rijbanen in stand blijft.

Snelheidsmaatregelen Koninginnestraat

Ook in de Koninginnestraat is de snelheid van het verkeer te hoog. Voorgestelde maatregelen zijn: de straat versmallen, andere bestrating en dwars parkeren mogelijk maken.



Herinrichten Koninginnestraat?

Betaald parkeren, mits...

Stand van zaken

Begin 2018 luidt de conclusie dat de pogingen om gezamenlijk tot een oplossing te komen gestrand zijn, doordat de meningen over het probleem dan wel de oplossingsmiddelen te ver uiteen liggen tussen verschillende groepen bewoners. Daarmee lijkt invoering van betaald parkeren onontkoombaar. De werkgroep is echter van mening dat invoering onder de huidige condities onaanvaardbaar is. Die dienen zodanig te worden aangepast dat het parkeren voor alle bewoners van de wijk Zandberg niet wordt gehinderd (maatwerk!). Hierdoor zal de weerstand tegen betaald parkeren vanuit de bewoners minder groot zijn, verwacht men.

Maatregelen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen

Kern van de maatwerkaanpak is dat de ruimtelijke en verkeerstechnische situatie in Zandberg-Oost sterk verbeterd kan worden door de volgende maatregelen:

Inrichten woonwijk als 30 km-zone

Er is nu veel ‘zoekverkeer’ en vaak te hard rijdend doorgaand verkeer in de wijk. Door snelheidverlagende maatregelen, meer en betere drempels, en invoering van eenrichtingsverkeer wordt het voor parkeerders van buiten de wijk een stuk minder interessant om in Zandberg-Oost te parkeren of er snel doorheen te rijden.

Snelheidsmaatregelen Wilhelminapark

Door in Wilhelminapark-Noord de rijbaan te versmallen en de parkeervakken op 45 graden van de rijbaan te realiseren, ontstaat een vertragend effect op de snelheid en tevens levert dit meer parkeervakken op. Bied aan bewoners van Wilhelminapark-Zuid e.o. de mogelijkheid hier een parkeervergunning te verkrijgen.



Onoverzichtelijke verkeerssituatie

Handhaven inrijverbod Minister Nelissenstraat

In de Minister Nelissenstraat is vanuit twee richtingen een inrijverbod ingesteld. Echter, vanuit de Zandberglaan wordt vaak het inrijverbod genegeerd om verderop in de Minister



Aasfalt vervangen door klinkers



De hele wijk een 30-km zone?

Een andere maatregel is om dit gebied aan het betaald parkeren te onttrekken, waardoor er veel gratis parkeerruimte ontstaat en de druk op andere straten afneemt. Doordat hier nauwelijks woningen zijn, heeft dit geen consequenties voor omwonenden.

Faciliteren lang parkeren

Laat werkgevers goedkope parkeeralternatieven aanbieden aan ‘vreemdparkerders’ die werkzaam zijn in de binnenstad. Met de gemeente worden afspraken gemaakt om een gereduceerd abonnement aan te bieden in openbare parkeerruimtes of parkeergarages. Hierdoor neemt naar verwachting een groot deel van het parkeerprobleem in Wilhelminapark-Zuid af en treedt het ‘waterbedeffect’ in Zandberg Centraal minder op.

Ontmoedigen sluipverkeer Wilhelminapark

Om het sluipverkeer tegen te gaan krijgt de Vijverstraat vanuit Wilhelminapark-Noord een inrijverbod. Door een inrijverbod in de Vijverstraat vanaf de Wilhelminasingel kan sluipverkeer niet meer via Wilhelminapark-Noord naar de Generaal Maczekstraat.



Hoge autodichtheid in de wijk

Nelissenstraat te parkeren. Ook worden auto's dicht op de hoek geparkeerd. Hierdoor ontstaat voor voetgangers en fietsers een verkeersonveilige situatie. Vanuit de bewoners ligt in deze straat de vraag om het asfalt te vervangen door klinkers zoals eerder is uitgevoerd in de Wethouder Romboutsstraat. Dit sluit ook aan bij de gemeentelijke visie om voldoende waterafvoerende maatregelen te realiseren bij toenemende wateroverlast in de toekomst. Ook wordt het rioleringsstelsel minder belast als hemelwater door de open bestrating in de bodem kan vloeien.



Verkeersdrempel aanpassen



In overleg met de bewoners van de Vijverstraat wordt een woonerf gerealiseerd, zodat deze woonstraat weer leefbaar wordt.

Verbetering verkeersafwikkeling

Op de kruising Parkstraat – Wilhelminapark wordt een rotonde gerealiseerd om de snelheid van het verkeer te verlagen en meer overzicht te creëren. Dit is een gebied waar hard wordt gereden en de verkeerssituatie tamelijk onduidelijk is voor de diverse weggebruikers. Oversteken is moeilijk door de hoge snelheid van het autoverkeer, de brede wegbanen en het ontbreken van oversteekplaatsen.



Aanleg van een rotonde?

Snelheidverlagende maatregelen Wethouder Romboutsstraat

De Wethouder Romboutsstraat heeft sinds 2016 een vernieuwd wegdek en de rijbaan is versmald. Doordat de Minister Nelissenstraat van twee zijden een inrijverbod heeft, vormt de Wethouder Romboutsstraat voor alle bewoners van de Anjelierstraat – Zonnebloemstraat – Mimosastraat - Pioenroosstraat - Minister Nelissenstraat en Ranonkelstraat de enige toegangsroute. Ook in deze straat ervaart men de snelheid van het verkeer als een leefbaarheidsprobleem. Een nieuw verkeersplan zou de verkeersstromen in deze twee hoofdstraten beter op elkaar moeten afstemmen. Ter hoogte van het kruisvlak met het Hyacintplein worden, om de rijsnelheid te verlagen, de verkeersdrempels anders ingericht om als echte verkeersdrempel te fungeren. Een overweging is om met grote bloembakken halverwege de rijbaan een chicane-effect te creëren dat de snelheid omlaag brengt.

Parkeerbeleid op maat

Indien er een systeem van betaald parkeren in de wijk komt, worden er geen extra parkeervakken aangebracht. In het hele gebied parkeren bewoners nu al intensief buiten de vakken om, zonder dat dit de leefbaarheid en verkeersveiligheid negatief beïnvloedt. Het handhaven op correct parkeren in vakken leidt ertoe dat de totale parkeercapaciteit afneemt. Dit geldt speciaal voor delen van de wijk waar een woonerf of dichte bebouwing is, zoals Tulpenstraat, Saksen Weimarstraat, Rustlandstraat, Dahliastraat, Anjelierstraat, Klimopstraat, Hortensiastraat, Mimosastraat en Ranonkelstraat. Daarom moet er goed worden gekeken naar de voorwaarden van het parkeerregime die leiden tot vergroting van het probleem in plaats van bijdragen aan een oplossing. Alleen dan kan er als laatste redmiddel worden overgegaan tot het invoeren van betaald parkeren (‘voor wat hoort wat’).