

Beste Edwin,

Zoals gevraagd tref je onderstaand het standpunt van GroenLinks ten aanzien van de gevraagde stellingen aan. Op een heel aantal vlakken (fietsverkeer stimuleren, transferia en terugdringen van vrachtverkeer) heb je al aansluiting kunnen vinden in ons verkiezingsprogramma.

Per punt zetten wij nog onze standpunten uiteen.

1. Geen toename van het verkeer op de Zuidelijke Rondweg.

- Inzetten van transferia aan de randen van de ZRW en ook op andere plaatsen, zodat het aantrekkelijker wordt om de auto daar te stallen, bijvoorbeeld voor toeristen en dagjesmensen; gratis stallen en gratis vervoer naar het centrum hoort daar voor GroenLinks wel bij. Ook duidelijke bewegwijzering op de aanvoerroutes waarbij duidelijk wordt aangegeven dat parkeren en vervoer gratis is, zijn daarbij belangrijk
- Maatregelen gericht op bevordering fietsverkeer binnen Breda. Dit betekent vooral op meer plaatsen fietsers als hoofdgebruikers van de weg en inrichting weg. Wat GroenLinks betreft mag het fietsverkeer verder bevorderd worden door veilige fietsroutes, waarbij fietsers voorrang krijgen bij kruisingen met en zonder VRI's, en het toevoegen van extra gratis fietsstallingen. Ook de kwaliteit van de fietspaden (onveilige situaties) dient regelmatig gecontroleerd te worden
- Actiever (met concrete wijzigingen en maatregelen) inzetten op gebruik A58 als rondweg Breda. Dit houdt onder andere in verplichting tot routing vanaf Oostelijke kruispunten naar A27 en vanaf Westelijke kruispunten naar A58, met name herinrichting kruispunten Claudius Prinsenlaan en Princenhagelaan (te uitnodigend)
Een verplichte routing afdwingen is niet heel simpel. Wat misschien wel kan, zijn daar grote rotondes van maken, zoals die ook in Frankrijk gewoon op wegen met deze drukte liggen. Grote vrachtwagens houden niet van rotondes, en zullen dan eerder op de A58 blijven. Wat misschien ook zou kunnen, is kruisend verkeer van de ZRW vaker groen geven, zodat de gezamenlijke vri's op de ZRW leiden tot een doorstroomsnelheid die altijd ongunstiger is dan gewoon op de A58 via knooppunt Galder blijven, bijkomend voordeel is dat kruisend verkeer minder lang hoeft te wachten.
- Betere doorstroming van verkeer o.a. door gebruik van technische mogelijkheden. -
Integrale Verkeersafwikkelingsimpactanalyse op ontwikkelingsvisie 2040: dit lijkt ons een prima idee! Voor de ZRW is het vooral belangrijk dat A58 goed stroomt. Daarvoor zijn we afhankelijk van RWS, en ook van stikstofproblematiek. Wat ook nog een klein beetje kan helpen is een 'knip' in het Ginneken, zodat het verkeer uit Ulvenhout niet via Ginneken (via Fatimastraat of door het oude dorp) en verder over de ZRW naar A16 sluipt.

2. Verbod of terugdringen vrachtverkeer op het middengedeelte .

- Wat GroenLinks betreft worden alle mogelijkheden aangegrepen om niet-noodzakelijk vrachtverkeer te weren. Wij zijn al jaren een voorstander van Stadsdistributie- waarbij vrachtwagens de stad niet meer in mogen, maar hun vracht aan de rand van de stad overdragen aan elektrische (vracht) wagens, fietskoeriers of kleine elektrische voertuigen. Verlagen doorgang lijkt ons gevaarlijk. Het viaduct onder de Pr Hendrikstraat is nu al lager dan gebruikelijk en wordt af en toe geraakt. Met nog incurantere 'laagte' is het gevaar dat het viaduct echt regelmatig geramd wordt. Bovendien wil je toch ook gewoon toegankelijk blijven voor brandweer, verhuisauto's etc . Wat wij ons wel voor kunnen stellen is dat we

een milieuzone bepleiten, die vieze oude vrachtauto's weert, en ook een nachtelijk rijverbod voor vracht van 23:00 - 7:00 is wat ons betreft acceptabel en makkelijk handhaafbaar.

3. Terugdringen impact (in geluid, vervuiling en veiligheid) van de huidige verkeersstromen

Voorgesteld maatregelen:

-Instellen van 50 km, of beter 30 km over de gehele lengte van de Zuidelijke Rondweg, in lijn met het beleid van Breda voor wijken en wijkontsluitingswegen, inclusief snelheidsreductiemaatregelen (bv versmallingen en verspringingen, geen drempels).

GroenLinks pleit in het verkiezingsprogramma voor invoering van 30 kilometer in grote delen van Breda. De vraag is of de ZRW daar geschikt voor is.

Handhaving maar ook optische manieren om die snelheidsreductie af te dwingen horen wat ons betreft tot de mogelijkheden. We kunnen ons ook goed voorstellen dat er technische maatregelen te bedenken zijn die verhinderen dat motorrijders expres veel herrie maken in de tunnelbak.

- Herinrichting parallelwegen tot verder vergroening en realiseren geluidswerende maatregelen ingepast in deze vergroening: u zult begrijpen dat GroenLinks voor vergaande vergroening zeker te vinden is.

4. Alternatief plan: ondertunneling.

- Dit is met name vanwege de kosten en het creëren van een jarenlange bouwput wellicht niet de eerste optie voor GroenLinks. Uiteraard houden wij dit als optie wel achter de hand als bovengenoemde maatregelen niets zouden opleveren. Met name de aanzuigende werking van zo'n tunnel op juist extra (vracht)verkeer is voor GroenLinks niet wenselijk.

Uiteraard zijn wij voor nadere informatie bereikbaar.

Marieke de Nobel
Fractievoorzitter/Lijsttrekker GroenLinks Breda