



**Visie op verkeer in het Markdal**  
*levend dossier*

maart 2014

Verkeerswerkgroep

Vereniging Markdal duurzaam en vitaal

## Visie op verkeer in het Markdal *levend dossier*

De *Vereniging Markdal duurzaam en vitaal* streeft naar een vitaal en duurzaam Markdal. Deze verkeersvisie is allereerst het perspectief van de Vereniging om te gebruiken bij gesprekken met andere partijen en om richtingaanwijzers te hebben bij het voorbereiden en uitwerken van uitvoeringsplannen in het Markdal. Dit gebeurt nu bijvoorbeeld bij het ontwikkelingsprogramma Strijbeek en het staat te gebeuren bij het uitvoeringsprogramma Markdal EHS – KRW, dat sturing geeft aan de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Kader Richtlijn Water (KRW) in het Markdal.

Het Markdal is een prachtig beekdal met volop mogelijkheden voor vitale natuur, duurzame en liefst grondgebonden streekeigen activiteiten en natuurbeleving door onder andere wandelen, fietsen en kanoën.

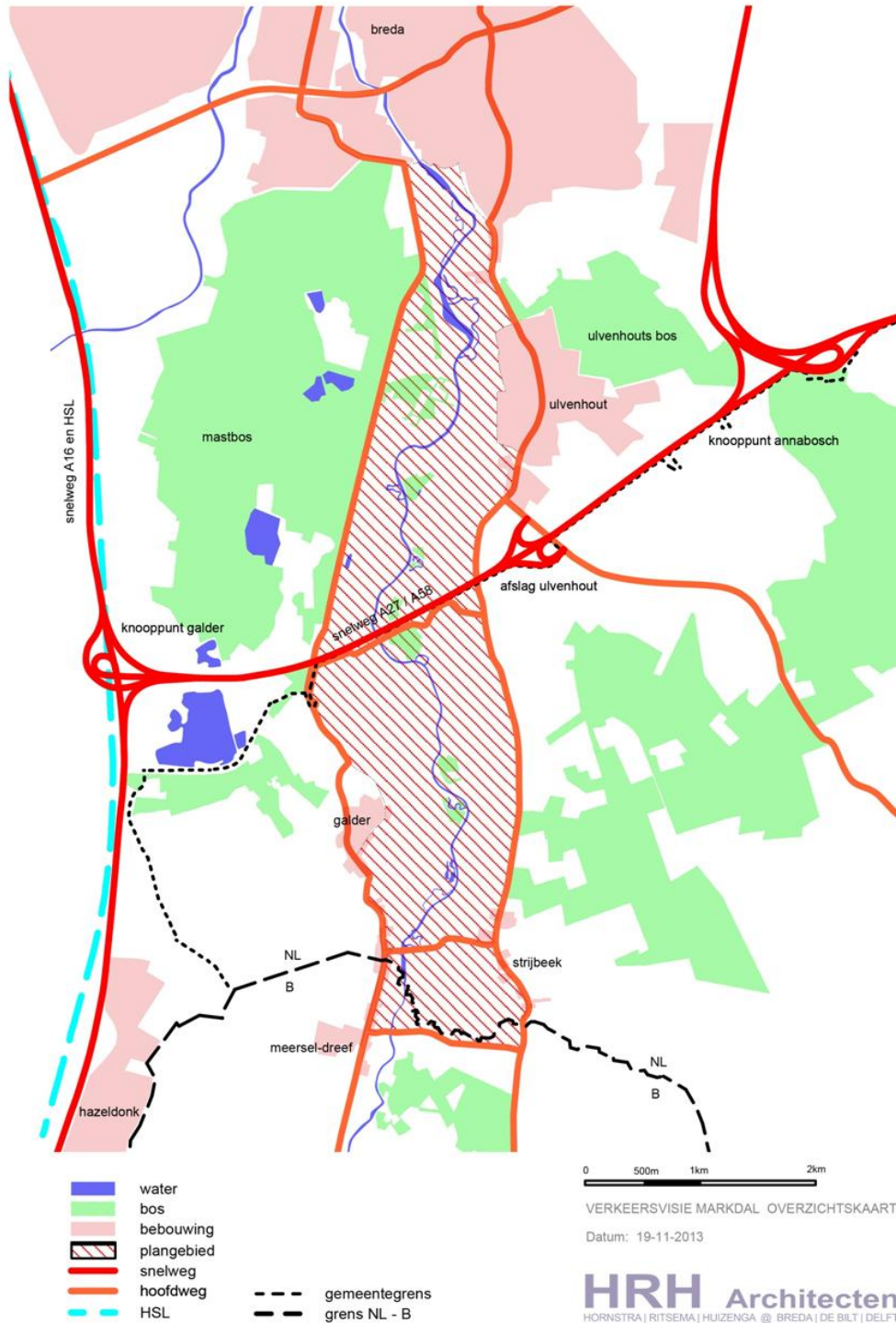
Om deze functies adequaat te kunnen laten plaatsvinden is het gewenst een zodanig verkeersbeleid voor dit gebied te ontwikkelen dat hiermee de functies van het gebied beter tot hun recht komen. Naar verwachting zal de recreatieve druk de komende jaren toenemen, hetgeen vraagt om een goed evenwicht tussen de verschillend belangen.

Verantwoordelijke instanties zijn: het Waterschap Brabantse Delta, de gemeente Breda, de gemeente Alphen-Chaam, het Provinciaal bestuur en de terreinbeherende organisaties (Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Brabants Landschap en de Federatie Particulier Grondbezit Brabant)

Met deze notitie doen wij een beroep op hen om - zo nodig gezamenlijk - verantwoordelijkheid te nemen voor en uitvoering te geven aan de zaken die in deze notitie zijn aangegeven.



Het gebied waar het om gaat wordt begrensd door de Duivelsbruglaan in het noorden, de Ulvenhoutselaan en de Strijbeekseweg in het oosten, de Belgische grens in het zuiden en de Galderseweg in het westen (overzichtskaart).



Overzichtskaart Verkeersvisie Markdal

## Uitgangspunten van de *Vereniging Markdal duurzaam en vitaal* voor het verkeersbeleid in dit gebied:

- De Vereniging maakt een duidelijke keuze voor **stille recreatie en de natuur** en wenst de natuurlijke beleving van het Markdal te optimaliseren door het zoveel mogelijk beperken van gemotoriseerd verkeer.
- De **verkeersveiligheid** laat in een aantal gevallen te wensen over. Verhogen van de veiligheid is urgent; zeker met de toenemende recreatiedruk in het Markdal.
- Op enkele plaatsen bestaat er overlast door **geparkeerde auto's**.
- Het is gewenst om het Markdal aangewezen te krijgen als **Stiltegebied**. In de huidige situatie is op een aantal plaatsen sprake van ernstige geluidhinder door het verkeer. Maatregelen daarvoor zijn noodzakelijk. Ook is hier en daar sprake van visuele hinder die om aanpassingen vraagt.
- De **bebording** in het Markdal laat te wensen over. Bebording dient ondersteunend te zijn aan de functies van het gebied, gericht op stille recreatie. Daarbij is ook een passend handhavingsniveau gewenst.
- Verschillende vormen van recreatie kunnen elkaar hinderen. Een **evenwichtige afweging** is daarvoor gewenst, met waar mogelijk maatregelen om deze hinder tot een minimum te beperken.

De onderwerpen verkeersveiligheid, parkeren, geluidhinder en visuele hinder, bebording en evenwichtige afweging van recreatie worden hieronder verder uitgewerkt.



© Hans Simons

## Verkeersveiligheid

De belangrijkste knelpunten die op het terrein van verkeersveiligheid om maatregelen vragen zijn:

- Op Bouvignelaan en Galderseweg geldt een **snelheidsbeperking** van 60 km. Gelet op de vele voorzieningen langs deze wegen (3x horeca, waarvan 1 met CBR, schaatsbaan, Bouvigne, Waterschap, hockeyclub, Heyacker, De Vliet, Blauwe Kamer, Visio) en te verwachten flinke toename van het verkeer van en naar de Klokkenberg, alsmede de toename van overstekende reeën is betere beïnvloeding en/of handhaving van deze snelheid gewenst. Daarbij kan gedacht worden aan zebra-achtige oversteekplaatsen op de drukke punten langs de Galderseweg (ook van en naar routes in het Mastbos, met name ook bij de aansluiting bij de Reeptiend en de Klokkenberg, een waarschuwingsbord voor overstekend wild en een aanbeveling/verplichting om licht te voeren (deelkaart 1, punten 1!).



- De **Daesdonckseweg** is erg onveilig (deelkaart 2, punt 3!). De verbinding tussen de in/uitgang van de fietstunnel onder de A58 en het vervolg van het fietspad aan de westzijde van de Mark na de Scheele brug, de onoverzichtelijke opeenvolgende bochten en de bomen vlak langs de weg vormen de knelpunten. De *Vereniging Markdal duurzaam en vitaal* vindt het geen oplossing om de bomen te rooien. Het verkeer dient zich aan te passen aan de natuurlijke omgeving in plaats van andersom. Een optie om die veiligheid te vergroten zou een vrijliggend fietspad achter de bomen langs de Daesdonckseweg (aan de noord- of zuidzijde) kunnen zijn. Tevens zou onderzocht kunnen worden of het mogelijk is van de bestaande weg fietspad te

maken en de weg zelf dichtert tegen de snelweg aan te leggen. Daarnaast zijn maatregelen nodig die de snelheid beperken en sluisverkeer (met name het vrachtverkeer) tegengaan.



Ook pleit de *Vereniging Markdal duurzaam en vitaal* voor herstel van de Daesdocksedreef, onder of over de A58, voor fietsers en wandelaars, mogelijk als onderdeel van de aanstaande verbreding van deze snelweg, alsmede herstel van de overige lanen en dreven op het landgoed Daesdonck. Voorwaarde voor de exacte vormgeving zal overleg met de eigenaren moeten zijn.

- Snelheidsbeperkende maatregelen zijn ook aan te bevelen ter hoogte van de oversteek op de Markweg, terwijl ook een alternatief fietspad tussen de Mark en de Strijbeekseweg de veiligheid zou kunnen verhogen (deelkaart 3, punt 4!).

## Parkeren

- Over de **parkeerproblemen** op de **Bouvignedreef en Bouvignelaan**, verband houdende met medewerkers en bezoekers van het Waterschap, restaurant Bouvigne Paradijs en bezoekers Mastbos is overleg gaande (deelkaart 1, punt 2!). Gedegen voorstellen, die nu worden uitgewerkt, betreffen onder andere uitbreiding van parkeerplaatsen op eigen terrein van Waterschap en restaurant, maar in de EHS. Ondanks het feit dat hiervoor stukken EHS moeten worden opgeofferd kan de Vereniging de voorgestelde maatregelen steunen onder de volgende voorwaarden:
  - a. De garantie dat daarna geen uitbreiding van parkeervoorzieningen meer plaats vindt
  - b. Maatregelen en handhaving daarvan om parkeren op ongewenste plaatsen tegen te gaan.
  - c. Compensatie van de EHS ten behoeve van versterking van een duurzaam en vitaal Markdal (conform Bidbook) door middel van een royale en ontmoedigende afkoopsom

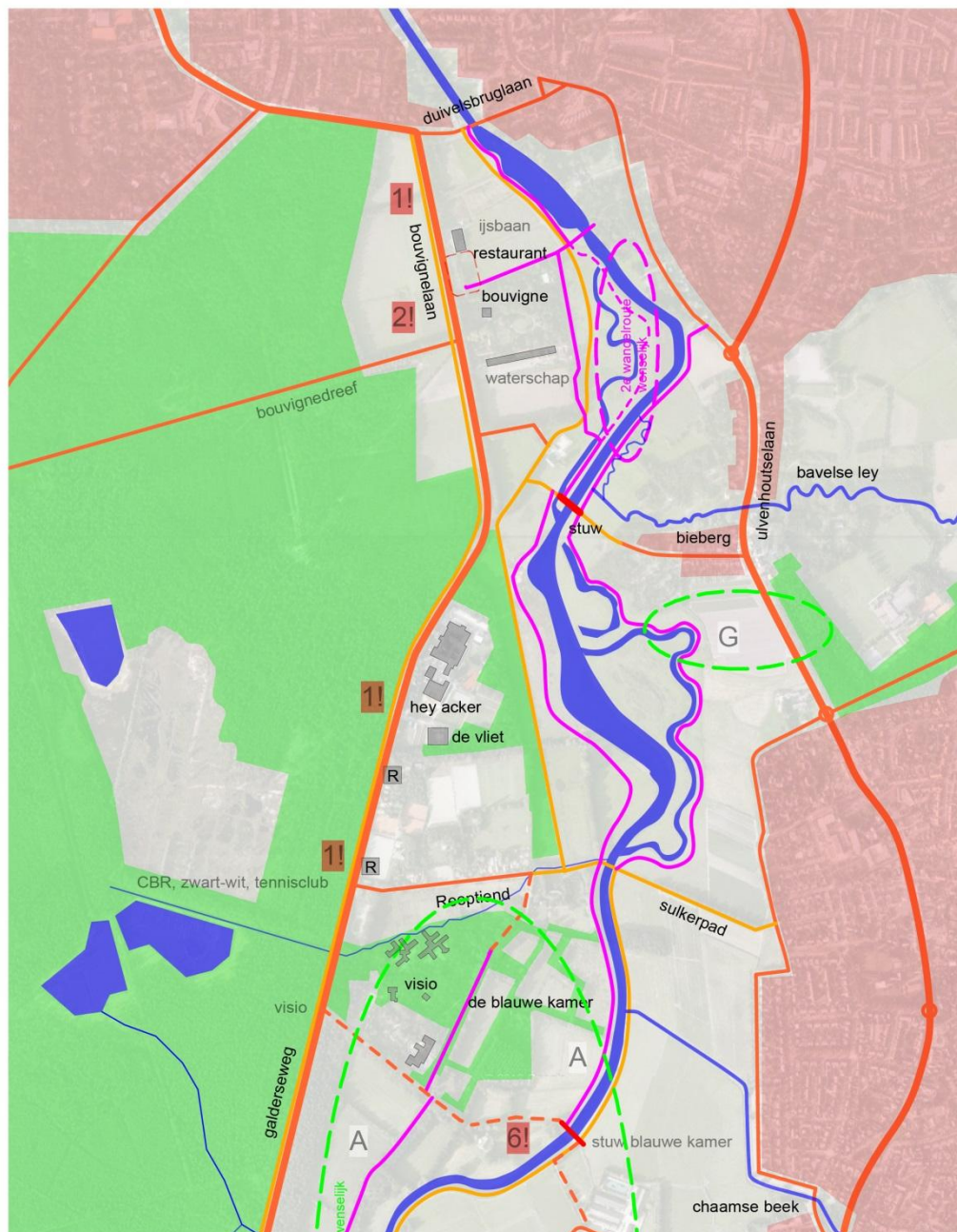
waarin ook de waarde­stij­ging van het vast­goed­ob­ject van­we­ge de toe­ge­voeg­de bestem­ming schaarse en kostbare parkeer­plaatsen (voorheen bestem­ming natuur) wordt mee­ge­no­men.

- d. Aan­pas­sing van de Pro­vin­ci­ale Ver­or­de­ning Ruimte om ook de vast­goed waarde­stij­ging in de com­pen­sa­tie mee te ne­men.

Daarnaast blijft de Ver­e­ning Markdal een be­roep doen op de me­de­wer­kers en directie van het Waterschap om het in­di­vi­du­eel au­to­ge­bruik om het kantoor te be­rei­ken, te be­per­ken en naar duurzame al­ter­na­tie­ven te bli­ven zoeken.



- Ook over de **parkeerproblemen** bij horecagelegenheid de **Zeven Heuveltjes** wordt over­legd. Een goede oplossing zou kunnen zijn om de parkeerruimte bij opvang­centrum de Vliet te ge­bruiken.
- De aanleg van nieuwe **parkeer­ter­reinen** dient vermeden te worden door optimalisatie en dubbel­ge­bruik van bestaande terreinen. Bestaande parkeer­plaatsen moeten goed inge­past worden, bij­voor­beeld door omzoming met hoge hagen ter voorkoming van visuele hinder.



- |  |           |  |                          |
|--|-----------|--|--------------------------|
|  | water     |  | fietspad                 |
|  | bos       |  | voetpad                  |
|  | bebouwing |  | voetpad (projectie)      |
|  | snelweg   |  | paardenpad (projectie)   |
|  | hoofdweg  |  | mountainbike (projectie) |
|  | weg       |  | gemeentegrens            |
|  | onverhard |  | grens NL - B             |
|  | kneipunt  |  | codering paden           |

0 500m

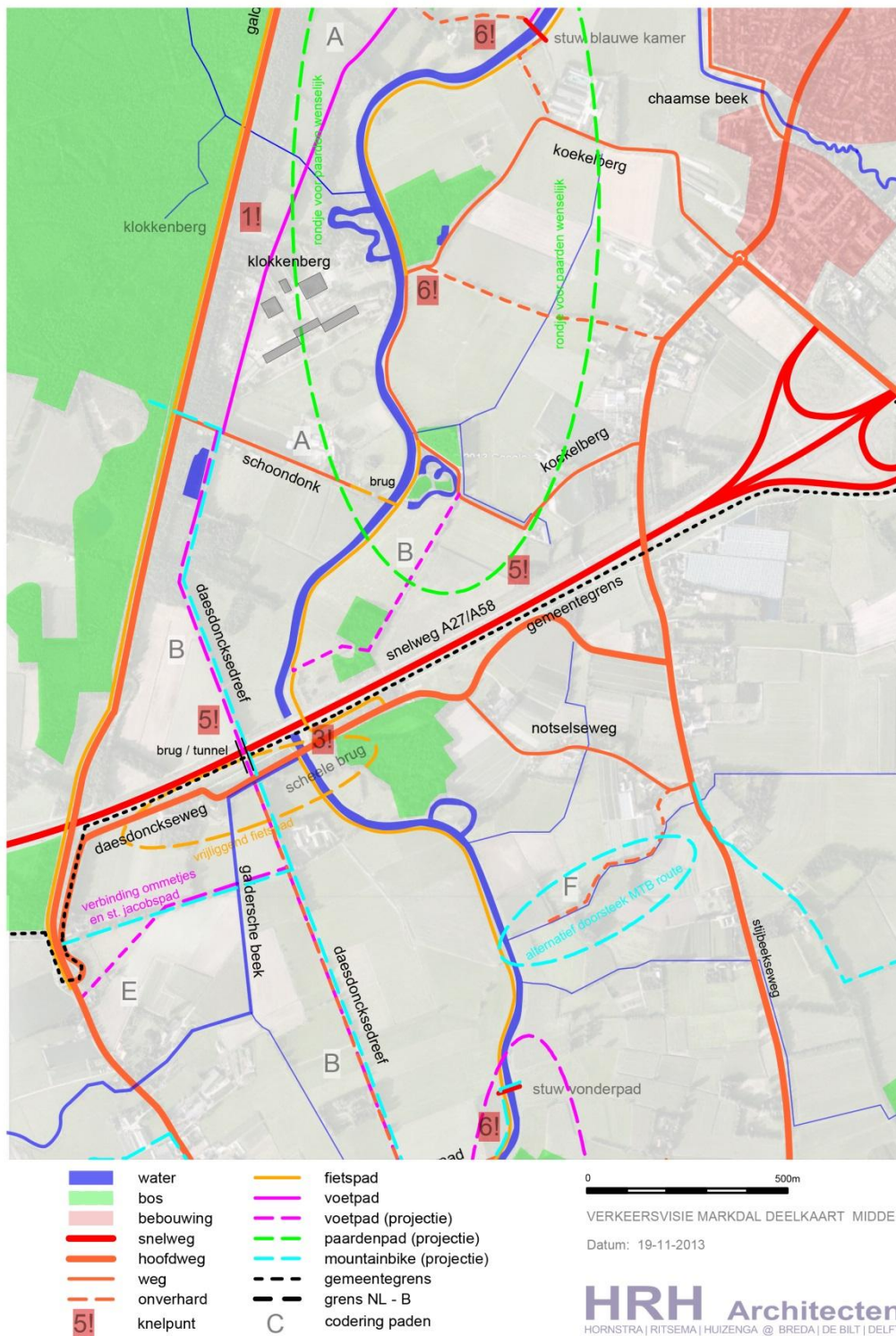
VERKEERSVISIE MARKDAL DEELKAART NOORD

Datum: 19-11-2013

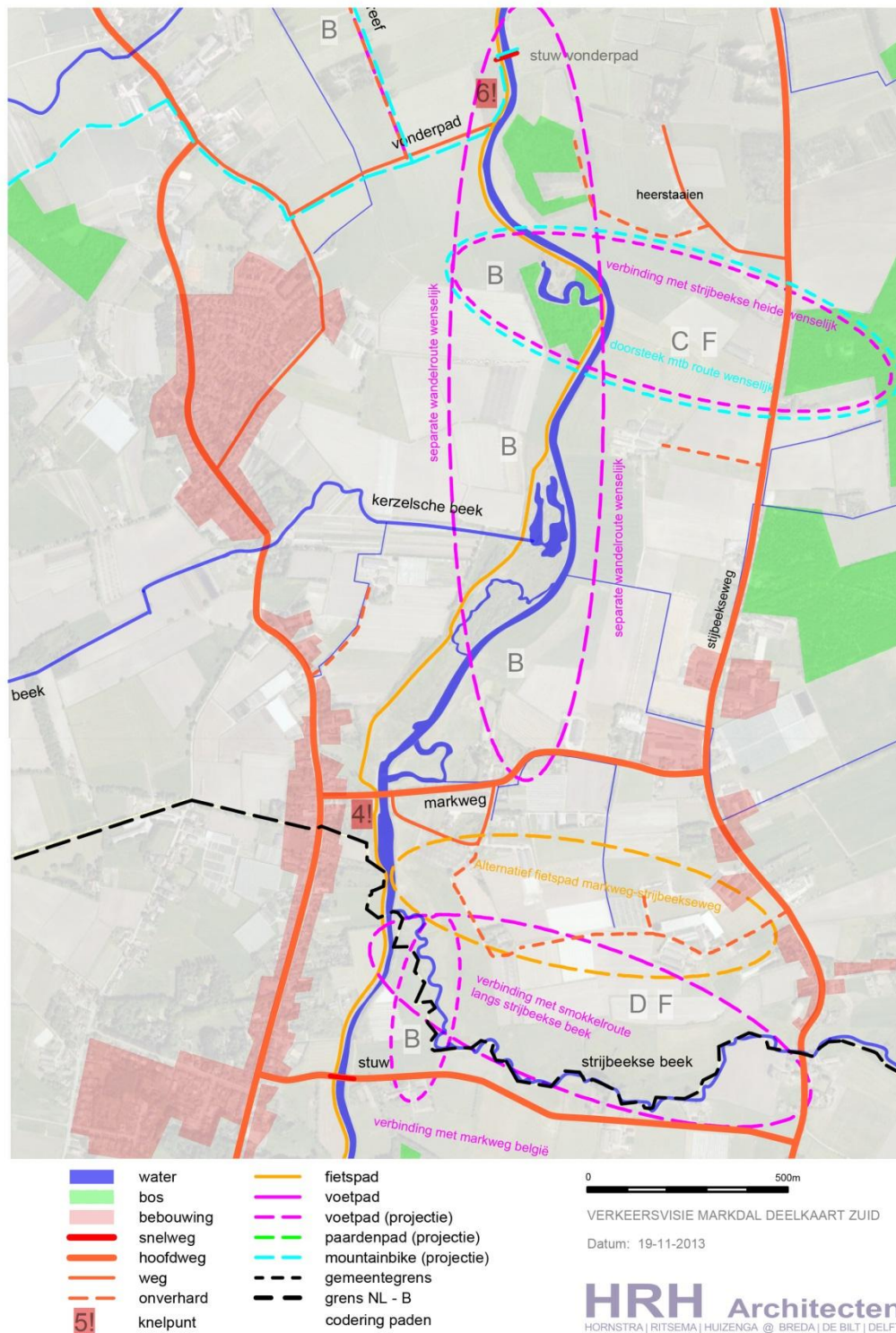
**HRH Architecten**  
 HORNSTRA | RITSEMA | HUIZENGA @ BREDA | DE BILT | DELFT

Deelkaart 1 – Verkeersvisie Markdal deelkaart noord





Deelkaart 2 – Verkeersvisie Markdal deelkaart midden



Deelkaart 3 – Verkeersvisie Markdal deelkaart zuid

## Geluidhinder en visuele hinder

### Stilte

- Het Markdal is een gebied waar stilte belangrijk is. Aanwijzing tot Stiltegebied past daarbij.
- De A58 is in dit opzicht de grootste storende factor in het Markdal. Voor de korte termijn pleit de Vereniging dan ook voor een snelheidsbeperking van knooppunt Galder tot knooppunt Sint Annabosch (deelkaart 2, punten5!), een maatregel die niet alleen voor minder geluidsoverlast zou zorgen maar ook voor minder fijnstof, een betere doorstroming van het verkeer en minder onderhoud aan de weg. Daarnaast zouden betere geluidswerende maatregelen genomen moeten worden waarmee tevens het verkeer meer aan het gezicht zou kunnen worden onttrokken.
- Met het oog op plannen tot verbreding van de A58 dringen we er op aan om in deze fase van studies en verkenningen daarvoor een onderzoek uit te voeren naar de kosten en haalbaarheid van een tunnel onder het Markdal. Op de lange termijn is dat de enige oplossing om alle nadelige effecten van de weg te neutraliseren. Bij realisatie hiervan zou een pleidooi voor de volgende punten overbodig worden:
  - het eerder genoemde herstel van de Daesdoncksedreef voor voetgangers en fietsers, onder of over de snelweg
  - het behoud van de monumentale eik in de middenberm bij Anneville
  - compensatie van natuur die bij een eventuele verbreding verloren gaat in het Markdal.
- Voor het waterverkeer op de Mark zelf is een restrictief beleid gewenst: alleen fluisterboten, kanoën en roeien toestaan. Om de oevers te beschermen is voor fluisterboten een snelheidslimiet gewenst.



## Visuele hinder

- Verspreid geparkeerde auto's vormen op veel plaatsen een aantasting van het landschap en het uitzicht. Vooral vissers parkeren vaak op plaatsen waar dit niet is toegestaan of wenselijk is. Dit vraagt om begeleidende maatregelen of afsluiting (deelkaarten 1, 2 en 3, punten 6!). Voorbeelden zijn bij de Markweg (in NL) vlakbij de grens en bij de Koekelberg en op de brug langs de Mark tussen de brug en het zandpad. Deze laatste knelpunten vragen om een afsluiting.
  - Wat de Koekelberg betreft zou het beste idee zijn om het helemaal fietspad te maken of een oplossing te zoeken waarbij alleen aanwonenden hun bestemming kunnen bereiken. De afsluitingen ten zuiden van het bosje dat ter hoogte van de Klokkenberg ligt en verderop bij de oude arm, waar de Koekelberg en het fietspad weer splitsen, zijn niet altijd volledig, waardoor regelmatig auto's het fietspad langs de Mark oprijden om daar te gaan vissen en kamperen, vaak met achterlating van heel veel afval.



- Op het onverhard pad ten zuiden van de Blauwe Kamer, de toegang tot Visio en twee woonboerderijen, zijn twee slagbomen, één net na de ingang naar Visio en één vlak voor de brug over de stuw. Deze staan bijna altijd open zodat het mogelijk is om via het zandpad na de stuw en de Koekelberg de doorsteek te maken naar de rotonde aan de Strijbeekseweg. Afsluiten daarvan, voor gemotoriseerd verkeer, is dus wenselijk.

- Het Vonderpad bij Galder is vrij toegankelijk voor auto's waardoor langs het fietspad, op het stuk tussen de aansluiting met Vonderpad en de stuw, vaak auto's geparkeerd staan. Er staat nu geen enkele aanduiding. Een bord aan het begin dat aangeeft dat de weg doodloopt, behalve voor fietsers, en vanaf de splitsing naar de woonboerderij enkel fietspad in combinatie met paaltjes ligt voor de hand. Er dient wel rekening te worden gehouden met vissers die lichamelijk niet in staat zijn om anders dan met de auto dicht bij een visplaats te komen. Bij het Vonderpad zou een geschikte locatie zijn om enkele parkeerplaatsen voor invaliden te realiseren (deelkaart 3, punt 6!).

## Bebording

- De bebording laat in het Markdal te wensen over. Deze zou ondersteunend moeten zijn aan de functies van het gebied maar is niet eenduidig en soms overdadig. Afspraken tussen de verschillende verantwoordelijke overheden zijn gewenst. Een stofkamactie lijkt zinvol.
- Het verdient aanbeveling om in het hele Markdal borden te plaatsen die aangeven dat het onverplicht fietspad is en er dus echt alleen maar gefietst mag worden. Dit zou de rust, het milieu en de duidelijkheid voor zowel gebruikers als handhavers zeer ten goede komen .
- In het gebied tussen de Duivelsbruglaan en de Reeptiend is door middel van het rechthoekige blauwe bord met het opschrift "fietspad" duidelijk bij alle paden aangegeven dat het hier zogenaamde onverplichte fietspaden betreft. Dit houdt in dat er alleen gefietst mag worden en dat ook snorfietsen daar alleen met uitgeschakelde benzinemotor gebruik van mogen maken. Vooral wat betreft de snorfietsen bestaat hierover nogal veel misverstand. Het zou niet overbodig zijn dit extra aan te geven.
- Vanaf de Reeptiend tot de grens is de bebording zeer divers en onduidelijk:
  - Vanaf de (onlangs geplaatste) paaltjes op het eind van de Reeptiend en aan het begin van het Sulkerpad in Ulvenhout staat aangegeven dat zowel fietsers als brommers van deze route gebruik mogen maken.
  - Bij het vervolg van het fietspad na de brug bij de Reeptiend staat geen enkel bord.
  - Na de stuw bij de Blauwe Kamer staat het ronde blauwe bord met witte fiets (verplicht fietspad), dat aangeeft dat fietsers en ook snorfietser er gebruik van mogen maken.
  - Na de aansluiting met de Koekelberg aan het einde van het bosje bij de Klokkenberg staat geen bord, wat zou inhouden dat hier ook brommers weer mogen rijden omdat bij het begin van de Koekelberg aan de rotonde bij de Strijbeekseweg een bord dit aangeeft.
  - Bij de Daesdonckseweg staat richting Breda het ronde bord "verplicht fietspad", terwijl bij het vervolg aan de andere kant van de Schele brug richting België weer geen bord staat.
  - Bij de Markweg, vlakbij de grens staat richting Breda weer wel een rechthoekig bord "onverplicht fietspad".
  - Op dit moment mogen ruiters gebruik maken van de berm naast de fietspaden. Dit staat echter niet aangegeven.

## Spanningen tussen verschillende groepen recreatiegebruikers

Op drukke zomerse dagen neemt het aantal recreanten toe. Op het fietspad vanuit Breda ontstaan irritaties tussen wandelaars en fietsers en tussen recreatieve en sportieve fietsers. Wandelaars lopen op het fietspad en mountainbikers gaan soms over het wandelpad. Veel wandelaars weten nauwelijks dat er een apart wandelpad is (overigens ook toegankelijk voor fietsers). In natte tijden is het wandelpad aan de westzijde van de Mark te nat om te wandelen. Strikte scheiding van de verschillende gebruikersgroepen is mogelijk noch wenselijk maar de volgende maatregelen zouden voor verbetering kunnen zorgen:

- waar nodig het bestaande fietspad verbeteren en verbreden
- wandelaars attenderen op het vrij liggende wandelpad.
- waar nodig het wandelpad verhogen (tegennatuurlijk) of vlonders aan leggen, zodat ook in natte tijden wandelaars droge voeten houden. Belangrijkste knelpunten zijn bij de Vrijlantbrug en het pad halverwege de Bieberglaan en de Reeptiend. Vooral over het laatste bereiken ons erg veel klachten van wandelaars. Het ideaal is een (kostbaar) vlonderpad zoals ook in andere natuurgebieden van Staatsbosbeheer bestaat. Anderszins zou een indicatie over de "waterstand" bij de toegangshekken inzicht geven over wat te verwachten is (misschien goed voor een stageopdracht?). Staatsbosbeheer ziet voorlopig als enige oplossing een waarschuwingsbord.



- extra mogelijkheden creëren voor wandelaars, fietsers en ruiters. Een aantal voorstellen hiervoor zijn:
  - A. pad aanleggen tussen Reeptiend en nieuwe geplande brug bij Schoondonk aan de westzijde van de Mark
  - B. ten zuiden van Schoondonk één of meer aparte wandelroutes creëren, gebruik makend van bestaande historische lanen, zoals de Daesdonckse Dreef

- C. aansluiting zoeken op de wandelroutes op de Strijbeekseheide door middel van een doorsteek naar de Strijbeekseweg
- D. aansluiting zoeken op de Smokkelaarsroute door een verbinding langs de Strijbeekse beek
- E. aansluiting zoeken op de Ommetjes Balleman en Sint Jacobskapel door een verbinding via de historische laan langs hoeve De Drie Zwaantjes
- F. in het algemeen zijn ook dwarsverbindingen via Markdal van bijvoorbeeld Mastbos naar Ulvenhoutse Bos en Strijbeekse Heide voor de samenhang van belang
- G. aparte ruiterroutes aanleggen, waarbij een nieuwe verbinding tussen het Ulvenhoutsebos en het Mastbos prioriteit heeft; een mogelijk optie is een route via een nieuwe in te richten ecologische zone op de akker tussen de Bieberglaan en Ulvenhout
- H. een route voor mountainbikers creëren dwars door het Markdal die voor een aansluiting zorgt op bestaande of nog te realiseren routes buiten het Markdal (waarbij een route in het Mastbos voor Staatsbosbeheer geen optie is)

Op de begeleidende kaarten is te zien waar nieuwe wandel-, fiets- en ruiterroutes wellicht zouden kunnen worden gerealiseerd (deelkaarten 1, 2 en 3; gebieden A t/m H).



## De verkeersdeelnemers zelf

De verkeersdeelnemers (wandelaars, fietsers, vissers, automobilisten, enzovoorts) kunnen zelf ook bijdragen aan behoud en onderhoud van Markdal en Mastbos. Zelfwerkzaamheid bestaat al en kan versterkt worden. Zo zijn er zwerfvuilprikkers die trajecten adopteren, vrijwilligers die een brug poetsen en schilderen en buurtverenigingen die hun groen opknappen. De horeca voelt zich maatschappelijk verantwoordelijk voor de kwaliteit van Markdal en Mastbos. Bijdragen van bezoekers door tijd of materieel zijn heel goed denkbaar. Te denken valt aan (vrijwillige) bijdragen bij gebruik van parkeerplaatsen, wandelroutes (ook via downloaden), toegang tot de natuur, enzovoorts en het meedoen aan schoonmaakacties, knotten van wilgen, boomonderhoud, bewegwijzering van routes en dergelijke.



## Tot slot

Er is werk aan de winkel. Deze verkeersvisie is bij de komende uitvoeringsprogramma's voor de *Vereniging Markdal duurzaam en vitaal* een leidraad. Zij geeft richting aan de manier waarop met het verkeer in het Markdal wordt omgegaan. Realisatie vindt plaats in nauwe samenwerking met het Waterschap, de gemeenten, Provincie, de terreinbeheerders en andere partijen.

*Deze visie is tot stand gekomen na overleg met vertegenwoordigers van de horeca, ANWB, wandelvereniging Wiego, de Fietsersbond, mountainbikers en Staatsbosbeheer.*

De meest recente versie van dit 'levend dossier' is te vinden op [www.verenigingmarkdal.nl](http://www.verenigingmarkdal.nl).