adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

gemeente Oosterhout



Oosterhout Vooruit

Visie op mobiliteit in Oosterhout

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Oosterhout Vooruit

Visie op mobiliteit in Oosterhout

Datum 9 april 2019
Kenmerk 001711.20180927.R1.01

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

Documentatiepagina

Titel rapport	Oosterhout Vooruit Visie op mobiliteit in Oosterhout
Kenmerk	001711.20180927.R1.01
Datum publicatie	16 april 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Ralf van Haaf, Maurice Paulissen, Dennis van Dongen, Frank Lambregts
Projectteam Goudappel Coffeng	Sjaak Meijerink, Tineke Mateboer, Ruben Ratgers, Daphne van den Hurk, Ben Peters

Inhoud

		Pagina
1	**Inleiding**	**1**
1.1	Een actueel en adaptief mobiliteitsplan	1
1.2	Passend bij onze ambitie	2
1.3	Vertaald in een beeldend document (leeswijzer)	2
2	**Proces- verantwoording**	**4**
2.1	Het vertrekpunt	4
2.2	Totstandkoming	5
3	**Waar staan we nu?**	**7**
3.1	Mobiliteitsplan 2007 - 2015	7
3.2	Infrastructuur: weg, water en spoor	9
3.3	Gebruik: hoe en waarheen	11
3.4	Hoe staan we er voor?	14
3.5	Wat vindt de samenleving?	27
4	**Wat verwachten we voor 2030?**	**34**
4.1	Toekomstvisie Oosterhout 2030	34
4.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	37
4.3	Trends	42
4.4	Toekomstbeeld 2030	51
5	**Uitwerking: Regio en gemeentebreed**	**61**
5.1	Oosterhout in de regio	61
5.2	Oosterhout gemeentebreed	68
6	**Uitwerking: Themagebieden**	**85**
6.1	De woonomgeving	86
6.2	Bedrijventerreinen	88
6.3	Scholen	91
6.4	Winkelcentra	94
6.5	Buitengebied	97
6.6	Sport en recreatie	100
7	**Aanpakken of accepteren**	**102**
7.1	Keuzes maken	102
7.2	Onze focus	102
8	**Van visie naar uitvoering**	**108**
8.1	Oplossingen / oplossingsrichtingen	108
8.2	Monitoring	109
8.3	Financieel perspectief	113

9 Doorkijk naar uitvoeringsagenda 115
9.1 Format uitvoeringsagenda 115
9.2 Beoordeling, planning en prioritering 116

Bijlage 1 Aandachtspunten evaluatie mobiliteitsplan

Bijlage 2 Onderzoek doorgaand verkeer

Bijlage 3 Resultaten JONG

Bijlage 4 Samenvatting dialoog samenleving

Bijlage 5 Samenvatting opiniërende raadsvergadering

1

Inleiding

1.1 Een actueel en adaptief mobiliteitsplan

Oosterhout heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld tot een vitale en aantrekkelijke woon- en werkgemeente. Een grote variëteit aan woonmilieus, de groene en ruime woonomgeving, een uitnodigend buitengebied en een goede bereikbaarheid zijn daar voor een belangrijk deel bepalend bij geweest.

De opgave waar Oosterhout voor staat is om die kwaliteiten te behouden en waar mogelijk te versterken. Naast deze ruimtelijke opgave staat Oosterhout eveneens voor een duurzaamheidsopgave en een demografische opgave. Zo zal de uitstoot van CO_2 moeten worden teruggedrongen, het energieverbruik moeten worden beperkt en moeten we anticiperen op een veranderend klimaat. Ook hebben we te maken met een toenemende vergrijzing van onze bevolking enerzijds en een opgave om jongeren en jonge gezinnen aan te trekken en te behouden anderzijds.

In de toekomstvisie Oosterhout 2030 (zie ook § 4.1.) zijn zowel de ambities van als de opgaven waar Oosterhout voor staat, geconcretiseerd. In het bestuursakkoord 2018 – 2022 (“samen op weg naar 2030”) is vastgelegd hoe we daar de komende jaren invulling aan willen gaan geven.
De toekomstvisie Oosterhout 2030 en het bestuursakkoord 2018 – 2022 vormen, gezamenlijk met de evaluatie van het mobiliteitsplan 2007 - 2015 en de in 2016 vastgestelde bouwstenennotitie, het vertrekpunt voor ons mobiliteitsplan.

Het mobiliteitsplan bestaat uit een “visiedeel” en een uitvoeringsagenda.
In dit **visiedeel** zijn de ambities van en de opgaven voor Oosterhout doorvertaald naar ons verkeers- en vervoerbeleid voor de periode tot en met 2030. Dit resulteert in een aantal doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid én duurzaamheid en gezondheid en een aantal bijbehorende opgaven waar we als gemeente, gezamenlijk met andere overheden, onze maatschappelijke partners, ondernemers en onze inwoners mee aan de slag moeten.

De vertaling van de mobiliteitsopgaven naar concrete maatregelen vindt plaats in de (nog op te stellen) **uitvoeringsagenda**. Een uitvoeringsagenda die adaptief van aard zal zijn. De wereld verandert. Dat geldt zeker voor verkeer en vervoer. Allerlei innovaties en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, maken dat mobiliteit momenteel nadrukkelijk in beweging is: we zitten in een transitiefase die op termijn zal resulteren in een wezenlijk ander verkeer- en vervoersysteem. Dit betekent dat mobiliteitsopgaven en de oplossingen daarvoor in de tijd kunnen veranderen. Dit brengt kansen maar ook de nodige onzekerheid met zich mee. Vandaar dat flexibiliteit in het uitvoeringsdeel een voorwaarde is en dat periodiek dient te worden gekeken in hoeverre opgaven en bijbehorende maatregelen nog aansluiten op de actualiteit.

1.2 Passend bij onze ambitie

In dit visiedeel is vastgelegd op welke wijze we via ons verkeers- en vervoerbeleid een bijdrage willen leveren aan de ambitie van Oosterhout om ook in de toekomst een vitale en aantrekkelijke woon- en werkgemeente te blijven. Daarbij ook rekening houdend met de opgaven die er liggen op het gebied van duurzaamheid en demografie.
Dit visiedeel is kaderstellend bij nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen en bij reconstructies van bestaande wegen. Het geeft richting aan onze investeringen op het gebied van verkeer en vervoer. Dit visiedeel vormt ook de basis voor onze inzet / insteek in gemeente-overstijgende dossiers en overlegstructuren.

1.3 Vertaald in een beeldend document (leeswijzer)

Dit document is als volgt opgebouwd:

De hoofdstukken 2 tot en met 4 bevatten vooral achtergrondinformatie.
Het proces dat is doorlopen om te komen tot deze visie is beschreven in hoofdstuk 2.
Hoofdstuk 3 gaat in op de huidige situatie. Achtereenvolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vertrekpunt voor deze visie (te weten het Mobiliteitsplan 2007 – 2015 en de evaluatie daarvan) en wordt een beeld geschetst hoe Oosterhout er anno 2018 voor staat op het gebied van verkeer en vervoer. Dat doen we enerzijds op basis van cijfers (§ 3.3 en § 3.4) en anderzijds op basis van meningen (§ 3.5 wat vindt de samenleving).
In hoofdstuk 4 schetsen we een toekomstbeeld voor Oosterhout in 2030. Daartoe worden eerst de ambities van Oosterhout, voortvloeiend uit de toekomstvisie en het bestuursakkoord, belicht. Vervolgens gaan we in op een aantal lokale en regionale ontwikkelingen (§ 4.2) en autonome trends (§ 4.3) die van invloed (kunnen) zijn op de mobiliteit in Oosterhout. Op basis daarvan wordt (in § 4.4) een toekomstbeeld geschetst welke “uitdagingen” er op het gebied van verkeer en vervoer in en rond Oosterhout liggen in 2030.

In de hoofdstukken 5, 6 en 7 geven we onze visie op het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren. Dit in de vorm van een aantal doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid en gezondheid en een aantal bijbehorende mobiliteitsopgaven en prioriteiten.

Hoofdstuk 5 bevat de uitwerking op het niveau van de stad en de regio. We belichten daarbij ook een aantal gemeente-overstijgende opgaven.
In hoofdstuk 6 wordt ingezoomd en gaan we achtereenvolgens in op de thema's: bedrijventerreinen, winkelcentra, woonwijken, scholen, sport en recreatie en het buitengebied.
Uit hoofdstuk 5 en 6 vloeit een veelheid aan opgaven. Gezien de hoeveelheid opgaven zullen keuzes moeten worden gemaakt: met welke opgaven willen we aan de slag ("aanpakken") en op welke termijn en wat accepteren we (voorlopig). In hoofdstuk 7 onderbouwen we onze keuze en geven we aan welke opgaven prioriteit zouden moeten hebben en waar de focus van het verkeers- en vervoerbeleid voor de periode tot en met 2030 komt te liggen.

De vertaling van het beleid en de bijbehorende opgaven naar concrete maatregelen vindt plaats in de (nog op te stellen) uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 8 en 9 van deze visie blikken we daarop alvast vooruit.
In hoofdstuk 8 wordt in algemene zin ingegaan op de vertaling van opgaven naar oplossingsrichtingen (§ 8.1), besteden we aandacht aan monitoring (§ 8.2) en wordt het financieel perspectief geschetst (§ 8.3).
Hoofdstuk 9 bevat een toelichting op het beoogde format voor de uitvoeringsagenda (§ 9.1) en de criteria op basis waarvan we potentiële maatregelen willen beoordelen en prioriteren (§ 9.2).

2

Proces-verantwoording

2.1 Het vertrekpunt

Het mobiliteitsplan uit 2007 (“mobiliteitsplan 2007 – 2015”) vormde, gezamenlijk met het verkeersveiligheidsplan uit 2005, de basis voor het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid van Oosterhout. In 2016 is het mobiliteitsplan 2007 – 2015 geëvalueerd. Deze evaluatie was bedoeld als een eerste stap om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen. Vandaar dat bij de evaluatie ook een aantal aandachtspunten is benoemd voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan / deze visie.

Eind 2016 is door de gemeenteraad besloten tot actualisatie van het mobiliteitsplan. Daarbij is ook een aantal kaders / uitgangspunten (vastgelegd in de bouwstenennotitie) meegegeven.

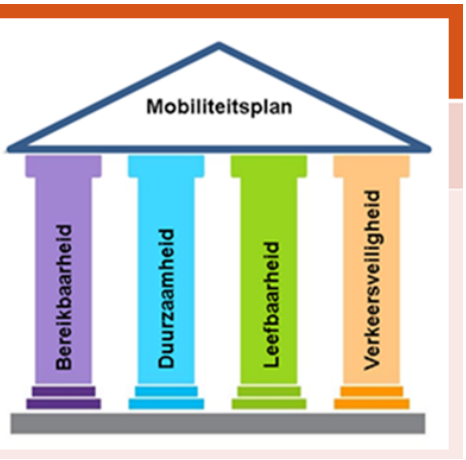
Het mobiliteitsplan uit 2007 had **bereikbaarheid** en **leefbaarheid** als belangrijkste pijlers. Bij het besluit tot actualisatie van het mobiliteitsplan is besloten dat het nieuwe plan breder van opzet dient te zijn en dat er nog twee pijlers worden toegevoegd, te weten **verkeersveiligheid** én **duurzaamheid en gezondheid**. Deze vier thema’s vormen gezamenlijk de pijlers van deze visie.

Tevens is besloten om, in lijn met de nieuwe Omgevingswet, een **gebiedsgewijze benadering** toe te passen, die er op neer komt dat niet alleen op het niveau van de hele gemeente, inclusief de kerkdorpen, wordt gekeken, maar dat binnen de gemeente ook een aantal typen gebieden wordt onderscheiden met hun eigen profiel, doelstellingen en opgaves. Immers voor een bedrijventerrein zijn andere zaken van belang dan voor de schoolomgeving.

Oosterhout "in de regio"

Oosterhout gemeentebreed

- Woonbuurten
- Bedrijventerreinen
- Winkelcentra
- Schoolomgeving
- Recreatie en sport
- Het buitengebied



2.2 Totstandkoming

Bij het besluit tot actualisatie van het mobiliteitsplan is besloten, dat het nieuwe mobiliteitsplan moet bestaan uit een "visiedeel" en een "uitvoeringsdeel", die afzonderlijk door de gemeenteraad worden vastgesteld. Deze rapportage betreft het visiedeel. Zowel op het niveau van de hele gemeente als voor de onderscheiden deelgebieden zijn ambities en opgaven geformuleerd. Dit hebben we gedaan aan de hand van de vier pijlers: bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid én duurzaamheid en gezondheid.

Verkeer en vervoer is een onderwerp dat mensen bezig houdt. We hebben er allemaal dagelijks mee te maken. Vandaar dat bij de totstandkoming van deze visie ook burgers, bedrijven en andere belanghebbenden ("de samenleving") actief zijn betrokken. De betrokkenheid lag daarbij vooral op het niveau "meedenken". Inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden zijn daarbij in de gelegenheid gesteld om: input te leveren en te reageren / reflecteren op voorgenomen keuzes en het voorgenomen beleid.

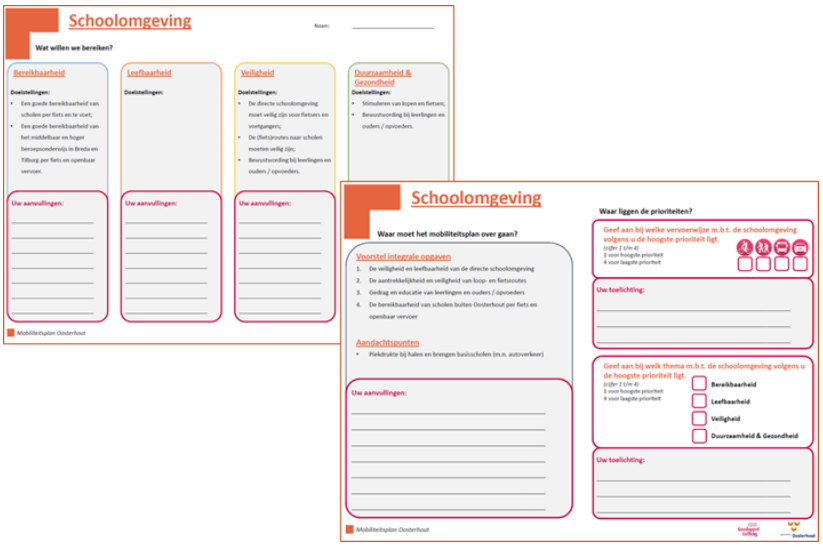
Aan het betrekken van de samenleving is op de volgende wijze invulling gegeven:

- in september 2017 IS gestart met het voeren van focusgesprekken. Per deelgebied is met een kleine groep belanghebbenden het gesprek gevoerd om een eerst beeld te krijgen wat er leeft en speelt en wat de omgeving belangrijk vindt in relatie tot het thema [input];
- om op het niveau van de stad een beeld te vormen, hoe onze burgers en bedrijven het huidige verkeers- en vervoersysteem waarderen (de kwaliteit) en wat ze belangrijk vinden (het belang) is een digitale enquête afgenomen. In totaal zijn er 177 reacties op deze enquête binnengekomen [input];
- er zijn twee openbare bijeenkomsten met de samenleving geweest. Tijdens de eerste bijeenkomst (november 2017) konden de aanwezigen input leveren en aangeven wat zij de belangrijkste doelstellingen en opgaven voor het nieuwe mobiliteitsplan vonden [input en reflectie]. Tijdens de tweede bijeenkomst (november 2018) konden de aanwezigen reageren op het voorgenomen beleid [reflectie] en aangeven welke opgaven met prioriteit zouden moeten worden opgepakt [input] en daarmee input leveren voor het nog op te stellen uitvoeringsdeel. Een samenvatting hiervan is opgenomen als bijlage 4;

- er zijn twee bijeenkomsten met de gemeenteraad geweest: een werkbijeenkomst in februari 2018 en een opiniërende bespreking van de concept mobiliteitsvisie in februari 2019. Een samenvatting van de opiniërende bespreking is opgenomen als bijlage 5;
- er zijn één op één gesprekken gevoerd met samenwerkingspartners van de gemeente zoals de provincie, de hulpdiensten, Rijkswaterstaat en het openbaar vervoerbedrijf Arriva [input];
- het beleid en de ontwikkelingen in omliggende gemeenten zijn geïnventariseerd. Daarbij is ook de vraag gesteld wat omliggende gemeenten als de belangrijkste opgaven zien waar de gemeente Oosterhout gezamenlijk met hun in zou moeten participeren [input];
- via JONG is een enquête afgenomen onder leerlingen van groep 8, middelbare scholieren en jongeren (25-). Dit om een beeld te krijgen hoe deze doelgroepen zich verplaatsen, wat ze belangrijk vinden en waar ze knelpunten ondervinden [input].

De bevindingen uit de gevoerde gesprekken, gehouden bijeenkomsten en uitgevoerde enquêtes zijn in deze rapportage verwerkt.





3

Waar staan we nu?

3.1 Mobiliteitsplan 2007 - 2015

Het mobiliteitsplan uit 2007 bevatte beleid en maatregelen gericht op het behouden en verbeteren van de bereikbaarheid van Oosterhout. Uitgangspunt daarbij was dat verbetering van de bereikbaarheid hand in hand moest gaan met de bescherming van de kwaliteit van de leefomgeving en de verkeersveiligheid.

Verkeers- en verblijfsgebieden

Om een evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid en leefbaarheid voorzag het mobiliteitsplan in een indeling van het Oosterhoutse wegennet in verkeers- en verblijfsgebieden. Voor de verkeersgebieden ligt de nadruk op de afwikkeling van het verkeer (bereikbaarheid) terwijl in de verblijfsgebieden de nadruk op de leefbaarheid / het verblijven ligt. Zowel verkeers- als verblijfsgebieden moesten duurzaam veilig worden ingericht, met bijzondere aandacht voor de overgangen tussen de verkeers- en verblijfsgebieden ("poorten"). Voor zowel de verkeers- als verblijfsgebieden gold dat doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk ontmoedigd moest worden.

Fiets en openbaar vervoer

Voor wat betreft de fiets was de ambitie van het mobiliteitsplan om fietsen zowel veiliger als aantrekkelijker te maken. Daartoe zou een aantal ontbrekende schakels moeten worden gerealiseerd en moest een kwaliteitsslag (ook op het gebied van onderhoud) worden gemaakt in het bestaande fietsnetwerk. In het masterplan fiets (2008) is e.e.a. verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

Het mobiliteitsplan voorzag in drie soorten openbaar vervoer. De basis vormde het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Dit in de vorm van de Volans (inmiddels Bravodirect), de vlotte en frequente busverbinding tussen Oosterhout en Breda en de Brabantliner, de verbinding tussen Oosterhout en Utrecht. Tussen Oosterhout en andere omliggende kernen zoals Dongen en Raamsdonksveer rijden reguliere streekbuslijnen. Binnen Oosterhout en de kerkdorpen voorziet de buurtbus in een fijnmazige ontsluiting per openbaar vervoer.

Goederenvervoer

In het mobiliteitsplan werd de potentie van het vervoer over water erkend. Om dit vervoer verder te stimuleren was de ambitie van het mobiliteitsplan om extra laad- en loscapaciteit langs het Wilhelminakanaal te creëren op de bedrijventerreinen Weststad en Vijf Eiken.
Voor het weggebonden vervoer zijn in het mobiliteitsplan een aantal wegen aangewezen, waar het vrachtverkeer richting de bedrijventerreinen gebruik van zou moeten maken.

Het mobiliteitsplan uit 2007 vormde een plan op hoofdlijnen. Het mobiliteitsplan bevatte daarbij niet alleen beleid, maar tevens een projectenlijst. Deze projecten waren met name infrastructureel van aard.
Een aantal onderdelen van het mobiliteitsplan is naderhand nog verder uitgewerkt. Dit heeft o.a. geresulteerd in het masterplan fiets (2008) en de verkeersregelstrategie voor het hoofdwegennet (2009).

Over de uitvoering van het mobiliteitsplan is periodiek (2 jaarlijks) gerapporteerd in de vorm van voortgangsrapportages.

Evaluatie 2016

Het mobiliteitsplan is in 2016 geëvalueerd. Daarbij is:

- in beeld gebracht in hoeverre uitvoering is gegeven aan het mobiliteitsplan en de projectenlijst die daarin was opgenomen;
- inzichtelijk gemaakt wat daarvan de effecten zijn geweest (op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid etc.);
- de mening van burgers, bezoekers en bedrijven in kaart gebracht over het verkeers- en vervoerbeleid.

De conclusie van de evaluatie was dat er uitvoering is gegeven aan een groot deel van de projecten en ambities uit het mobiliteitsplan. Een aantal knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid is aangepakt en er is een kwaliteitsslag gemaakt op het gebied van fiets en openbaar vervoer. Verder is de nodige aandacht gegeven aan het stimuleren van vervoer over water en “mensgerichte maatregelen” op het gebied van verkeersveiligheid en fiets.

Niet alle projecten en ambities uit het mobiliteitsplan zijn gerealiseerd. Deels is bewust afgezien van bepaalde projecten (zoals een P+R voorziening). Deels is dit het gevolg van de keuzes die moesten worden gemaakt als het gaat om beheer, onderhoud en investeringen in de infrastructuur en de financiële middelen die daarvoor beschikbaar zijn. Verder is de gemeente voor een aantal opgaven ook afhankelijk van het rijk en de provincie.

De evaluatie was bedoeld als een eerste stap om tot een nieuw mobiliteitsplan te komen. Vandaar dat bij de evaluatie ook een aantal aandachtspunten is benoemd voor het nieuw op te stellen mobiliteitsplan / deze visie. Deze aandachtspunten zijn terug te vinden in bijlage 1.

3.2 Infrastructuur: weg, water en spoor

De gemeente Oosterhout is multimodaal ontsloten middels weg, water en spoor. De modaliteiten water en spoor worden daarbij alleen gebruikt voor het goederenvervoer. Personenvervoer in Oosterhout gaat alleen via de weg.

Weg

De gemeente Oosterhout ligt gunstig aan een knooppunt van autosnelwegen (A27 en A59) en ligt in het hart van een regio die doorkruist wordt door belangrijke internationale transportroutes zoals de A16 (noord – zuid) en de A58 (oost – west). De regionale bereikbaarheid over de weg is daarmee goed.
Naast de autosnelwegen is Oosterhout eveneens via een tweetal provinciale wegen ontsloten: de N629 (Ekelstraat / Heistraat) en de N631 (Vijf Eikenweg). Door Dorst loopt verder nog de N282 (Rijksweg) die vooral een functie heeft voor het verkeer tussen Breda en Tilburg en in de praktijk vaak als alternatief voor de A58 wordt gebruikt.

De gemeente Oosterhout heeft diverse aansluitingen op de A27 en A59 waarmee de stad en de bedrijventerreinen zijn ontsloten. De belangrijkste ontsluitingswegen zijn: de Bovensteweg, de Weststadweg, de Statendamweg en de Europaweg / Vijf Eikenweg.
De wegenstructuur van Oosterhout kenmerkt zich verder door een tweetal noord – zuid gerichte assen en een ring van wegen om de binnenstad heen (de “centrumtangenten”). Enkele wegen (Abdis van Thornstraat, Van Liedekerkestraat en een gedeelte van de Bredaseweg) maken zowel deel uit van de noord – zuid gerichte assen als van de centrumtangenten en kennen daardoor een relatief hoge verkeersbelasting.

Het Oosterhoutse wegennet dateert in belangrijke mate uit jaren ’70 en ’80 van de vorige eeuw. De laatste twee decennia hebben er geen grootschalige uitbreidingen van het wegennet plaatsgevonden. Wel zijn er enkele grootschalige reconstructies (o.a. van het kruispunt Weststadweg - Bovensteweg en de Europaweg ter hoogte van de aansluiting Oosterhout Zuid) uitgevoerd waarmee lokaal de capaciteit is uitgebreid.

Fiets

Het fietsnetwerk binnen Oosterhout overlapt in belangrijke mate met de verkeersgebieden. Veel wegen die belangrijk zijn voor de afwikkeling van het autoverkeer, zijn dat eveneens voor het fietsverkeer. Waar mogelijk worden auto- en fietsverkeer daarbij fysiek gescheiden (vrijliggende fietspaden). Waar fiets- en autoverkeer elkaar kruisen, wordt vanuit het huidige mobiliteitsplan (2007) over het algemeen prioriteit gegeven aan de afwikkeling van het autoverkeer.

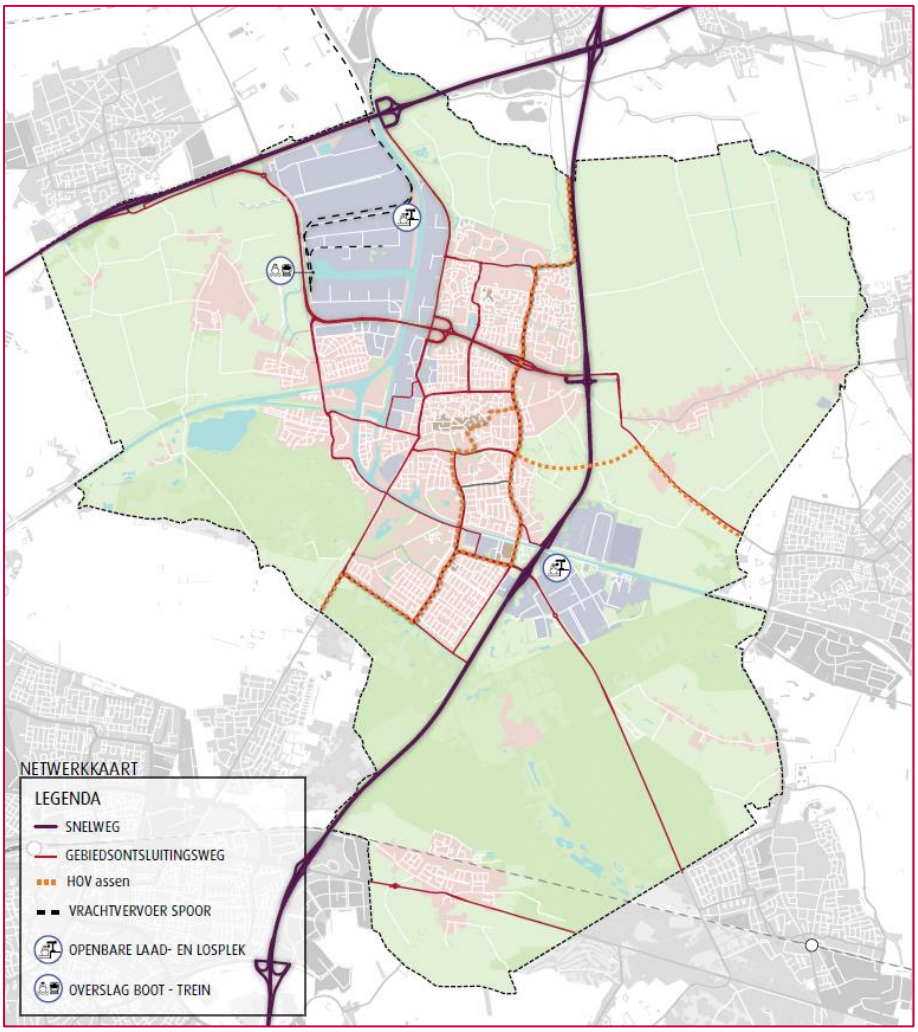
Openbaar vervoer

De verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer van, naar en binnen Oosterhout ligt bij de provincie Noord Brabant. De provincie heeft die verantwoordelijkheid in belangrijke mate doorgelegd naar het openbaar vervoerbedrijf (Arriva), dat een bepalende stem heeft inzake de busroutes en halteplaatsen. De gemeente heeft uitsluitend een adviserende rol en is verantwoordelijk voor de fysieke infrastructuur voor het openbaar vervoer, met inbegrip van de bushaltes.

De belangrijkste drager van het openbaar vervoer in Oosterhout is het HOV / Bravodirect die zorg draagt voor een snelle verbinding tussen het busstation in Oosterhout en het NS station in Breda. De Bravodirect beschikt daarbij op een deel van het traject over een eigen busbaan. Bij verkeerslichten heeft het openbaar vervoer (met uitzondering van de buurtbussen) prioriteit. Dit om een betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden.

Water

Dwars door Oosterhout loopt het Wilhelminakanaal. Via het Wilhelminakanaal staat Oosterhout in verbinding met de havens van Antwerpen en Rotterdam en de binnenvaartterminals in (o.a.) Tilburg en Waalwijk. Oosterhout beschikt over twee openbare laad- en loskades (op Vijf Eiken en Weststad). Daarnaast zijn er nog diverse bedrijven, vooral op Weststad, die over eigen laad- en loskades aan het Wilhelminakanaal beschikken.
Het Wilhelminakanaal heeft ter hoogte van de Zwaaikom een aftakking richting Breda (het Markkanaal). Het Markkanaal heeft meer een recreatieve dan een economische functie. Ter hoogte van de Zwaaikom bevindt zich de jachthaven.



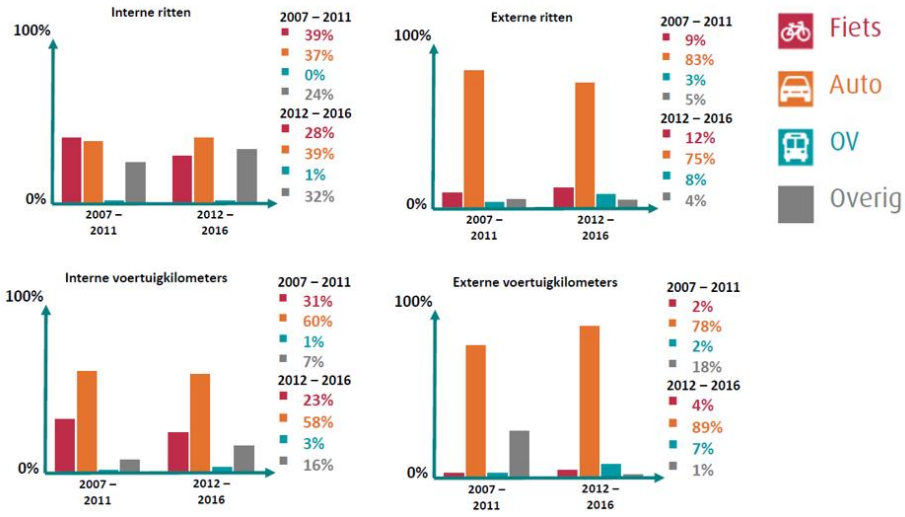
Spoor

Oosterhout heeft geen treinstation. Wel loopt de spoorlijn tussen Breda en Tilburg door Dorst. De hoge frequentie van treinen op deze spoorlijn zorgt er voor dat de spoorwegovergang in de Spoorstraat regelmatig gesloten is.

Voor het goederenvervoer is alleen de niet-geëlektrificeerde goederenspoorlijn richting bedrijventerrein Weststad nog in gebruik binnen de gemeente Oosterhout. Deze spoorlijn takt bij Lage Zwaluwe in op het landelijk spoorwegnet. Verschillende bedrijven op Weststad hebben hun eigen aansluiting op de goederenspoorlijn. Daarnaast kunnen bedrijven gebruik maken van de openbare laad- en losplaats (LaLo) op Weststad. Via de openbare laad- en losplaats is het ook mogelijk om over te slaan van water op spoor en vice versa.

3.3 Gebruik: hoe en waarheen

Inwoners van Oosterhout maken veelvuldig gebruik van de auto, zeker voor verplaatsingen naar omliggende kernen (“externe ritten”). Dit blijkt uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN); een doorlopend onderzoek naar de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Verplaatsingen binnen Oosterhout worden ook zeer regelmatig per fiets of te voet (categorie “overig”) gemaakt. Wat daarbij wel opvalt, is dat de fiets de laatste jaren terrein lijkt te hebben verloren. Voorts maken inwoners van Oosterhout in vergelijking met omliggende gemeenten relatief weinig van de fiets gebruik.



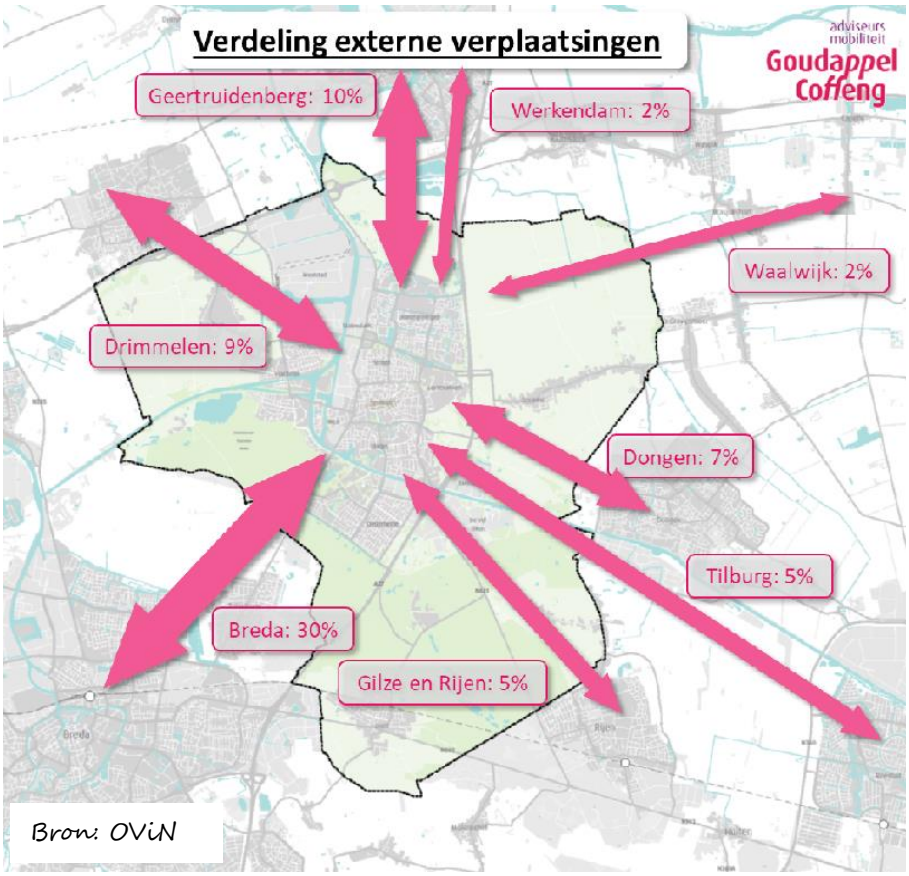
gemeentenaam	*stedelijkheid*	Auto	Trein	Bus	Fiets	Lopen
Breda	*2,0*	48%	2%	1%	28%	20%
Dongen	*3,0*	50%	1%	1%	28%	20%
Geertruidenberg	*4,0*	54%	0%	5%	26%	15%
Oosterhout	*3,0*	51%	0%	2%	24%	22%
Tilburg	*1,0*	50%	2%	1%	27%	19%
Waalwijk	*3,0*	59%	1%	1%	25%	13%

Modal split naar verplaatsingen (Bron: OViN 2012 – 2015)

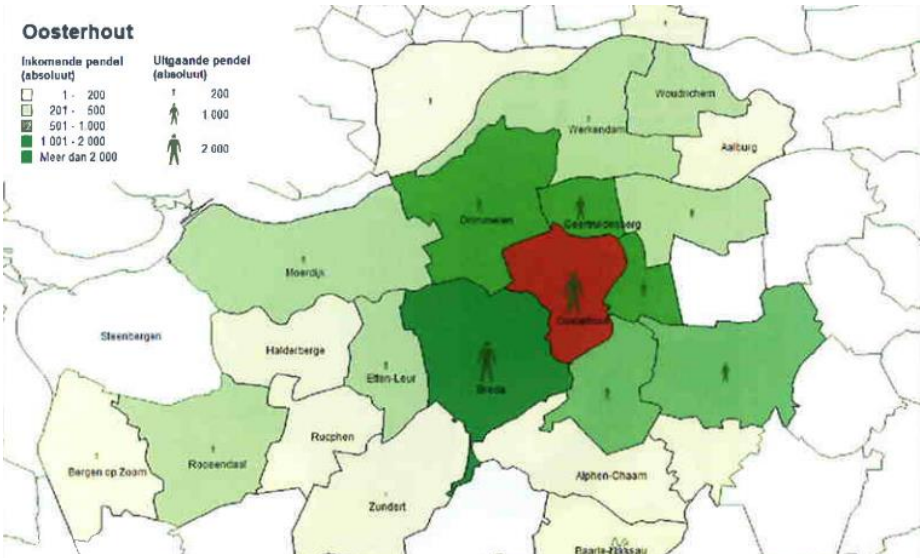
Het openbaar vervoer speelt een bescheiden rol, ook voor verplaatsingen tussen Oosterhout en omliggende kernen. Het aantal ritten en kilometers dat met het openbaar vervoer wordt gemaakt, is wel toegenomen. Aannemelijk is dat dat vooral te danken is aan de Bravodirect. Scholieren vormen daarbij de belangrijkste gebruikers [Arriva].

De meeste externe verplaatsingen vinden plaats tussen Oosterhout en omliggende kernen. De sterkste vervoersrelatie vinden we tussen Oosterhout en Breda. Er is daarbij sprake van een sterke vervoersrelatie in twee richtingen (van Oosterhout naar Breda en vice versa). Vanuit de Amerstreekgemeenten worden vooral verplaatsingen naar Oosterhout gemaakt. Deels gaat het daarbij om woonwerk-verplaatsingen, deels om sociaal-recreatieve verplaatsingen [Tordoir, 2014]. Verder is nog sprake van sterke vervoersrelaties met Dongen, Tilburg en Gilze Rijen en in mindere mate met Waalwijk en Werkendam. Overige vervoerrelaties bedragen 1% van het aantal verplaatsingen of minder.

Naast verplaatsingen van en naar omliggende gemeenten, vinden ook veel verplaatsingen binnen Oosterhout zelf plaats: ruim 60% van alle verplaatsingen blijft binnen onze gemeentegrenzen (“interne ritten”).



Bron: OViN



Bron: in- en uitgaande pendelstromen, SES West Brabant 2010

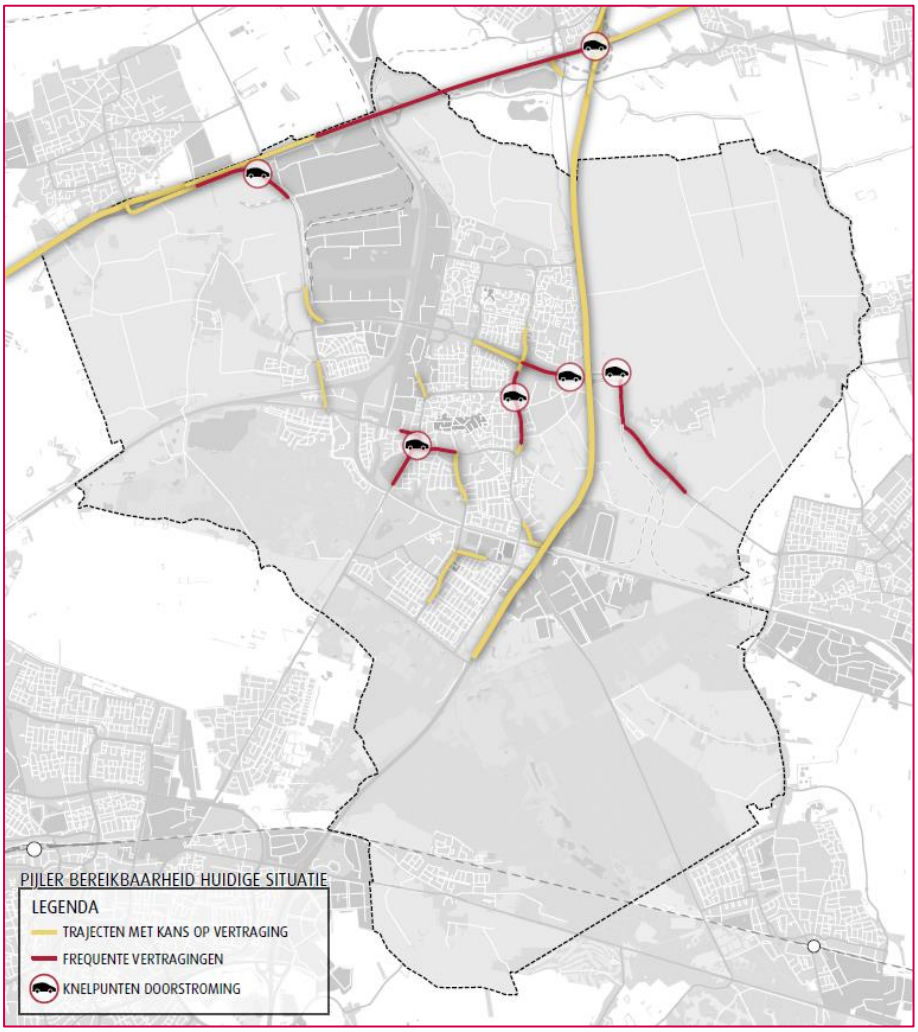
3.4 Hoe staan we er voor?

In deze paragraaf geven we een beschrijving hoe Oosterhout er anno 2017 voor staat. Dat doen we aan de hand van de vier pijlers: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid én duurzaamheid en gezondheid.

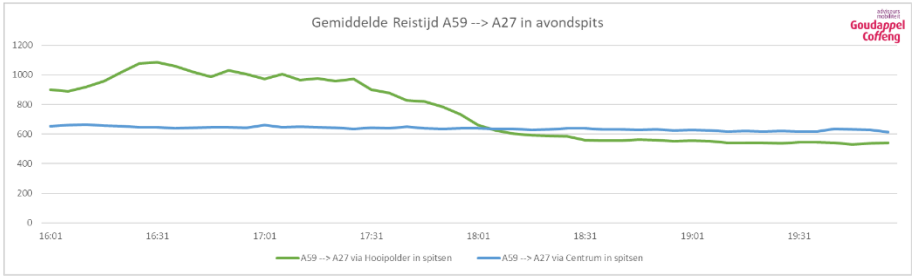
3.4.1 Bereikbaarheid

Om een beeld te krijgen hoe het met de bereikbaarheid per auto is gesteld, is in 2017 over een periode van ca. 3 maanden floating car data [= GPS gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen] geanalyseerd. Deze analyse geeft inzicht in het feitelijke gebruik van het Oosterhoutse wegennet, zowel voor wat betreft routes als reistijden.

De reistijdanalyses laten zien waar verkeer in de spits de meeste vertraging ondervindt. Het betreft delen van de centrumtangenten (Bredaseweg, Abdis van Thornstraat) en enkele invalswegen (Weststadweg, Heistraat / Ekelstraat en de Bovensteweg ter hoogte van de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27).

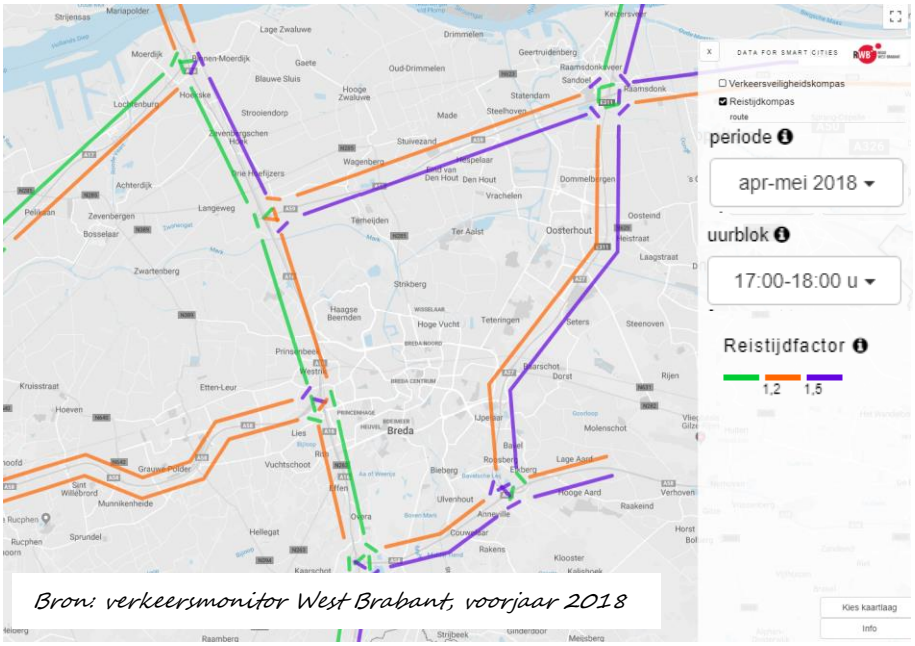


Het grootste knelpunt qua doorstroming bevindt zich net buiten onze gemeentegrenzen: knooppunt Hooipolder. Met name verkeer op de A59 ondervindt hier veel vertraging. Deze vertraging is dermate groot dat de route door Oosterhout via de Bovensteweg (blauwe lijn in onderstaande figuur) in de spits sneller is dan de route via de A59 – A27 (groene lijn in onderstaande figuur).



Bron: reistijden op basis van floating car data, najaar 2017

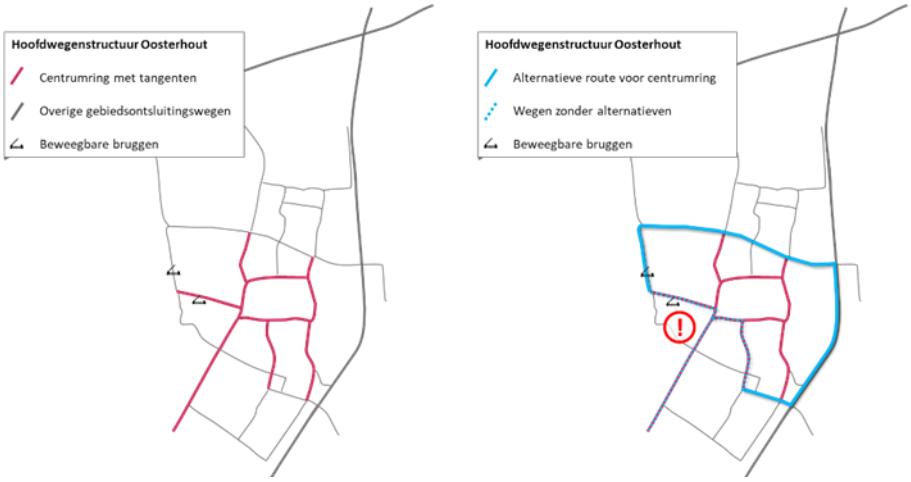
Ook op het zuidelijk deel van de A27 is steeds vaker sprake van vertraging. De omvang van deze vertragingen valt echter nog mee (in termen van frequentie en duur) in vergelijking tot de vertraging op de A59. Echter ook op de A27 tussen Breda en Oosterhout treedt met name in de avondspits met een zekere regelmaat vertraging op. Dit blijkt ook uit de meest recente verkeersmonitor (voorjaar 2018) van de Regio West Brabant.



Bron: verkeersmonitor West Brabant, voorjaar 2018

Ter toelichting: de reistijdfactor is een indicatie voor de mate waarin verkeer vertraging ondervindt. Bij een reistijdfactor van 1,5 (de paarse trajecten in de figuur) doet verkeer er in de spits minimaal 1,5x zo lang over om het traject af te leggen dan buiten de spits.

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid verdient ook de robuustheid van de wegenstructuur in Oosterhout aandacht. Dit betreft met name de zuidwestzijde van de stad. Door de manier waarop de wegenstructuur daar is opgezet, wordt het zuidwestelijk deel van de centrum-tangenten (hoek Bredaseweg – Ridderstraat) zwaar belast. Het ontbreekt momenteel aan een alternatieve route, met name voor verkeer dat gebruik maakt van de Bredaseweg. Dit in tegenstelling tot de oost- en noordzijde van de stad waar verkeer in de vorm van de A27 en de Bovensteweg wel over alternatieve routes beschikt.



Een extra belemmering voor de bereikbaarheid van de westzijde van Oosterhout is de aanwezigheid van de twee beweegbare bruggen. Er gelden op dit moment geen beperkingen voor het scheepvaartverkeer waardoor het regelmatig voorkomt dat bruggen in de spits opengaan met de nodige hinder voor het auto- en fietsverkeer tot gevolg. Uit tellingen die in 2017 zijn uitgevoerd, blijkt dat de brug over het Markkanaal (Lage Molenpolderweg) gemiddeld ruim 40 keer per week open gaat. Circa 20% van de brugopeningen vindt daarbij in de spits plaats (met als kanttekening dat het beeld nogal wisselt van week tot week, ook afhankelijk van het seizoen). Van de brug over het Wilhelmakanaal (Wilhelminalaan) zijn geen exacte cijfers over het aantal openingen voorhanden. De verwachting is echter dat deze brug vaker geopend zal zijn daar het Wilhelminakanaal drukker bevaren wordt dan het Markkanaal.

Als het gaat om de bereikbaarheid per fiets kan worden gesteld dat Oosterhout over een voldoende fijnmazig fietsnetwerk beschikt. Een verbinding die ontbreekt, is een fietsbrug via de Zwaaikom en Vrachelen 2. Met name bewoners van Vrachelen 2, Den Hout en de Zwaaikom zouden daar baat bij hebben. De voornaamste winst van een fietsbrug via de Zwaaikom zou zijn, dat fietsverkeer dan een alternatief heeft voor de beweegbare bruggen in de Lage Molenpolderweg en de Wilhelminalaan. Daar staat wel tegenover dat een aanzienlijk hoogte-verschil zou moeten worden overbrugd en dat hier een aanzienlijke investering mee is gemoeid. Gelet hierop heeft de raad In 2017 besloten dat:

- bij de verdere planuitwerking voor de Zwaaikom ruimtelijk rekening dient te worden gehouden met de mogelijke aanleg van een fietsbrug tussen Vrachelen 2 en de Zwaaikom;
- in 2022 een nieuw voorstel aan de raad dient te worden voorgelegd over de aanleg van een fietsbrug op basis van een bredere verkenning en de financiële mogelijkheden op dat moment.

Net als voor het autoverkeer geldt dat fietsverkeer oponthoud ondervindt op enkele zwaar belaste kruispunten, zoals het kruispunt Abdis van Thornstraat – Leijsenhoek, zeker als meerdere takken van het kruispunt moeten worden gekruist. Vanuit het huidige mobiliteitsplan heeft de afwikkeling van het autoverkeer daarbij prioriteit boven de afwikkeling van het fietsverkeer.
Juist om oversteekbewegingen te voorkomen, is er een tendens zichtbaar dat fietspaden in toenemende mate in twee richtingen worden gebruikt (ongeacht of dat is toegestaan of niet).



De doorstroming van het openbaar vervoer in Oosterhout is over het algemeen goed, mede omdat het openbaar vervoer (uitgezonderd de buurtbussen) prioriteit heeft op de met verkeerslichten geregelde kruispunten. Alleen op de Pasteurlaan / Abdis van Thornstraat ondervindt het openbaar vervoer enige vertraging op de kruispunten met de Strijenstraat en de Leijsenhoek / Veerseweg.

Bereikbaarheid heeft ook betrekking op de mate waarin gebieden per openbaar vervoer ontsloten zijn. Binnen Oosterhout zijn er nu gebieden die niet of maar beperkt per openbaar vervoer ontsloten worden. Het betreft de wijk Vrachelen, de bedrijventerreinen en het buitengebied.
Vrachelen heeft in beginsel voldoende potentie voor een volwaardige openbaar vervoerontsluiting. Echter de (onvoorspelbaarheid van de) beweegbare bruggen in de Wilhelminalaan en de Lage Molenpolderweg maken dat het openbaar vervoerbedrijf Vrachelen thans alleen via de Bovensteweg met een reguliere bus wil ontsluiten.
De bedrijventerreinen hebben een beperkte vervoerpotentie (ook vanwege de vaak uiteenlopende werktijden). Desalniettemin wordt het gebrek aan een vorm van openbaar of collectief vervoer door de bedrijvenverenigingen als een gemis ervaren met name voor stagiaires die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.
De kerkdorpen zijn middels buurtbuslijnen verbonden met Oosterhout. Echter meer solitaire functies verspreid in het buitengebied (waaronder enkele wat grootschaligere recreatieve voorzieningen) worden in het geheel niet per openbaar vervoer ontsloten. Daarnaast kennen buurtbuslijnen over het algemeen een wat beperkte bedieningsperiode dan het reguliere openbaar vervoer en rijden ze in het weekend en de avondperiode beperkt of niet.

Naast het reguliere openbaar vervoer kunnen mensen ook gebruik maken van de deeltaxi West Brabant. Dit is een vorm van deur tot deur vervoer die in beginsel bedoeld is voor mensen met een beperking (WMO indicatie) die niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen. Echter ook mensen zonder beperking kunnen van de deeltaxi gebruik maken. Zij betalen dan echter een ander (hoger) tarief dan mensen met een WMO indicatie (provinciaal beleid). Dit ook om te stimuleren dat mensen die dat kunnen zoveel mogelijk gebruik maken van het reguliere openbaar vervoer.
In 2017 werden met de deeltaxi ruim 4.700 ritten met herkomst en/of bestemming gemeente Oosterhout gemaakt door reizigers zonder WMO indicatie. Het ging daarbij vooral om ritten van/naar Oosterhout en in zeer beperkte mate om ritten van en naar de kerkdorpen.

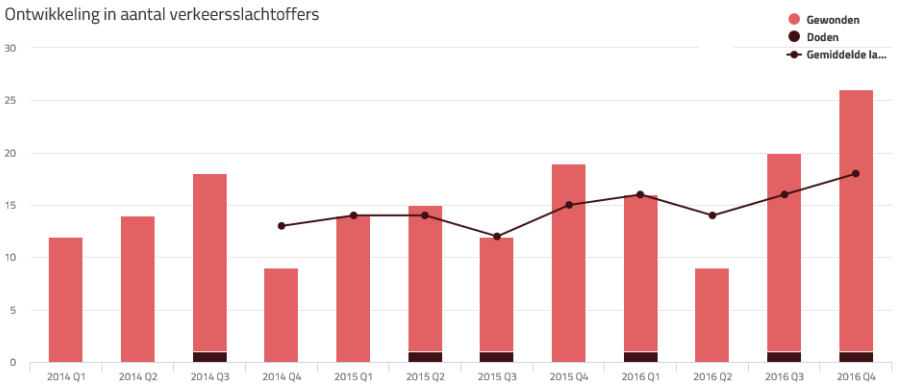
Voor goederenvervoer is Oosterhout goed bereikbaar over weg, water en spoor. Oosterhout beschikt ook over voldoende overslagfaciliteiten. In de spits ondervindt het goedervervoer via de weg hinder van enkele doorstromingsknelpunten. De belangrijkste ervan is knooppunt Hooipolder. Binnen Oosterhout vragen vooral de rotonde Bromtol en de N629 aandacht.

3.4.2 Verkeersveiligheid

Om ongevallen te voorkomen, proberen we ons wegennet zoveel mogelijk duurzaam veilig in te richten. Met de uitvoering van het vorige mobiliteitsplan zijn daarin belangrijke stappen gezet. Er is echter nog een aantal wegen waar de vormgeving nog niet in overeenstemming is met de functie en het gebruik. Dit betreft o.a. grote delen van de centrumtangenten, waar fiets- en autoverkeer niet gescheiden zijn, delen van Vrachelen en Den Hout.

Duurzaam veilig richt zich niet alleen op beperking van de kans op ongevallen, maar ook op het beperken van de gevolgen (de ernst) ervan. Wat dat betreft, is er een aantal oversteeklocaties in Oosterhout dat hetzij vanwege het uitzicht, hetzij vanwege de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse nadrukkelijk aandacht verdient vanwege de risico's die overstekende voetgangers en fietsers lopen.

Het aantal verkeersslachtoffers is lange tijd afgenomen. Echter sinds 2014 lijkt er weer sprake te zijn van een toename in Oosterhout (met als opmerking dat dit ook kan komen door een betere ongevalsregistratie en dat dit inclusief de ongevallen op de rijkswegen en provinciale wegen in Oosterhout is). Aannemelijk is dat de vergrijzing, een toenemende mobiliteit van ouderen en een toename van het smartphonegebruik daar ook debet aan zijn geweest.

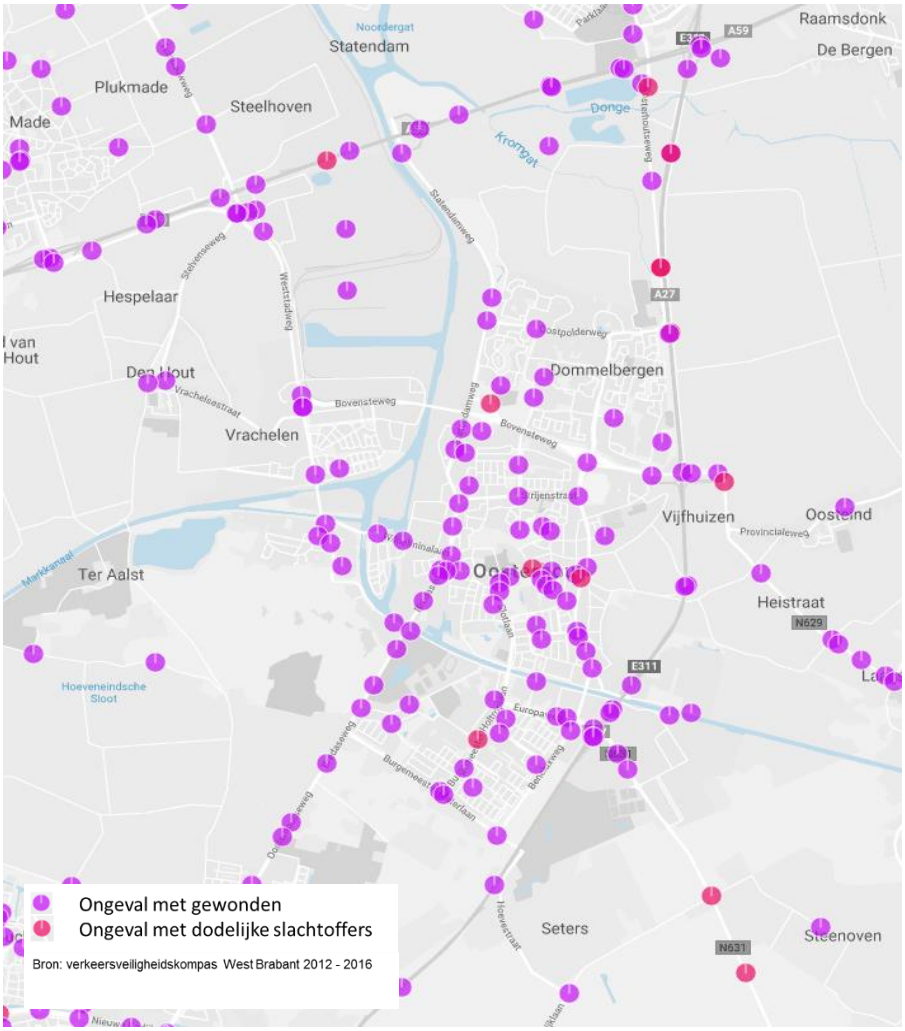


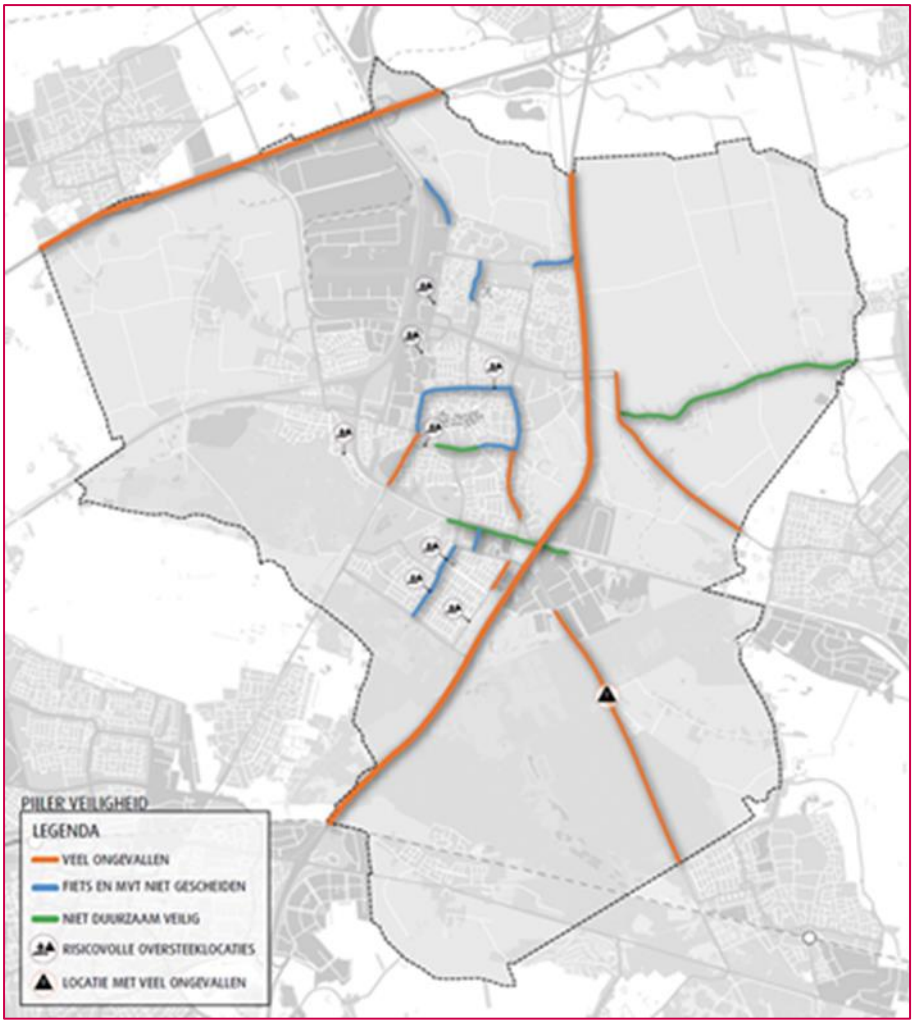
De toename van het aantal verkeersslachtoffers is een landelijk trend, vandaar dat in 2017 een groot aantal organisaties in de vorm van het verkeersveiligheidsmanifest heeft aangedrongen op hernieuwde inspanningen om het aantal verkeersslachtoffers weer naar beneden te krijgen.

De kaart op pagina 19 laat zien waar zich in de periode 2012 – 2016 slachtofferongevallen hebben voorgedaan in Oosterhout en omgeving. Het betreft daarbij zowel ongevallen met gewonden (paars) als dodelijke slachtoffers (rood). Ongevallen met uitsluitend materiele schade zijn niet opgenomen op de kaart.

De meeste (slachtoffer)ongevallen doen zich voor op de autosnelwegen A27 en A59 en de provinciale wegen N629 (Ekelstraat / Heistraat) en N631 (Vijf Eikenweg met in het bijzonder het kruispunt met de Ketenbaan / Steenovensebaan).

Op het gemeentelijke wegennet vallen vooral de Bredaseweg, de Burg. Holtroplaan en de Tilburgseweg / St. Antoniusstraat in negatieve zin op omdat hier relatief veel slachtoffer-ongevallen plaatsvinden (zij het niet specifiek op één punt, maar verspreid over de weg).
Ook de Beneluxweg behoeft aandacht. In de periode 2012 – 2016 deden hier zich vooral ongevallen met uitsluitend materiele schade voor. Echter in 2017 hebben zich hier meerdere slachtofferongevallen voorgedaan.

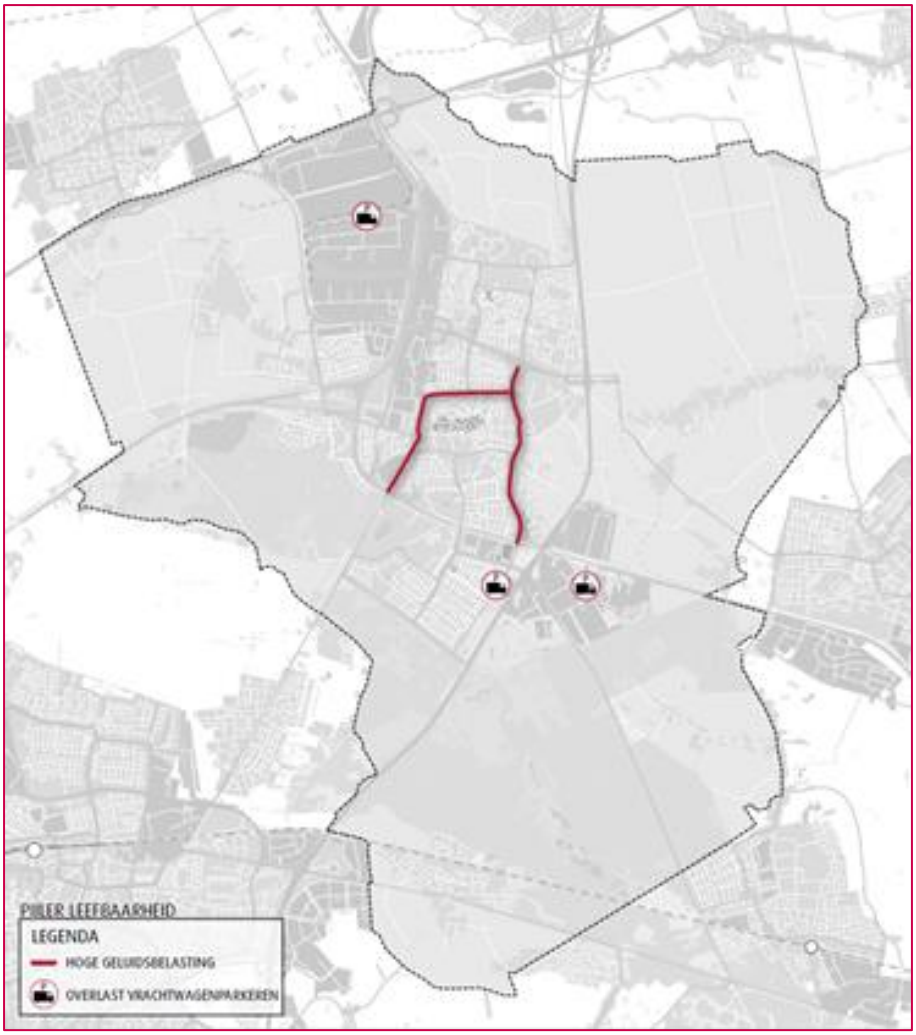




3.4.3 Leefbaarheid

Gemotoriseerd verkeer brengt overlast in de vorm van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid met zich mee en heeft daardoor een negatief effect op de leefbaarheid. Omwille van leefbaarheid (en verkeersveiligheid) hebben we ons wegennet ingedeeld in verkeers- en verblijfsgebieden. Verkeer wordt daarbij zoveel mogelijk geconcentreerd en afgewikkeld via de wegen die een verkeersfunctie hebben. Het gevolg daarvan is dat langs een aantal van die wegen de geluidbelasting op de aanliggende woningen hoog (> 60 dB) is. Dit betreft een groot deel van de centrumtangenten, de Bredaseweg, de Pasteurlaan en de St. Antoniusstraat / Tilburgseweg (zie de kaart op pagina 21). Qua luchtkwaliteit doen zich in Oosterhout geen overschrijdingen voor [NSL monitor 2017].

Een specifieke bron van hinder vormt het vrachtverkeer. Om de overlast van het vrachtverkeer te beperken, is in het verleden op een aantal wegen een verbod op doorgaand vrachtverkeer (“alleen bestemmingsverkeer”) ingevoerd. De laatste jaren vormt echter ook stilstaand vrachtverkeer in toenemende mate een probleem. Dit speelt vooral op de bedrijventerreinen waar geparkeerde vrachtauto’s en met name overnachtende chauffeurs voor overlast zorgen.



Omwille van de leefbaarheid worden wegen die zijn aangewezen als verblijfsgebied in beginsel (tenzij er geen reële alternatieve route is) alleen gebruikt door verkeer dat zijn herkomst en/of bestemming in het betreffende verblijfsgebied heeft. Doorgaand verkeer proberen we zoveel mogelijk te voorkomen.
Gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk afgewikkeld via de wegen met een verkeersfunctie. Echter ook voor verkeersgebieden geldt, dat we doorgaand verkeer zoveel mogelijk willen voorkomen. Het gaat dan om verkeer zonder herkomst en bestemming in Oosterhout (zoals bijvoorbeeld verkeer dat Hooipolder ontwijkt).

Om inzicht te krijgen in welke mate er sprake is van doorgaand verkeer is in 2017 over een periode van ca. 3 maanden floating car data [= GPS gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen] geanalyseerd. Deze analyse geeft inzicht in het feitelijke gebruik van het Oosterhoutse wegennet, zowel voor wat betreft routes als reistijden.

De resultaten van het onderzoek zijn terug te vinden in bijlage 2. Onderstaand worden de belangrijkste bevindingen toegelicht.

Specifiek is gekeken naar twee zaken:

1) (doorgaand) verkeer vanuit Breda / Teteringen via de Bredaseweg
2) doorgaand verkeer tussen de aansluitingen op A27 en de A59

Ad 1)

Hoewel het beleid (van zowel de gemeente Oosterhout als de gemeente Breda) er op gericht is om verkeer tussen Oosterhout en Breda zoveel mogelijk af te wikkelen via de A27 blijkt er in de praktijk toch sprake te zijn van een forse verkeersstroom via de Bredaseweg. Op een gemiddelde werkdag gaat het om een verkeersstroom van orde grootte 12.000 motorvoertuigen [telling 2016] op het wegvak tussen de komgrens en de Burg. Materlaan. De ingaande (richting Oosterhout) en uitgaande (richting Teteringen) verkeersstroom zijn daarbij nagenoeg even groot.

Onderzocht is hoe dit verkeer zich in de spitsperioden verdeelt over het Oosterhoutse wegennet.

In de ochtendspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom tussen de Bredaseweg en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27, via de Burg. Materlaan en de Beneluxweg. Het betreft vooral verkeer dat vanuit Teteringen richting de A27 rijdt. De doorgaande stroom in tegengestelde richting is beduidend kleiner. Daarnaast is er eveneens sprake van doorgaand verkeer van / naar de A59 (aansluitingen Made / Weststad en Statendamweg). De relatie met de A59 is echter beduidend minder sterk (omgerekend enkele tientallen auto's in de spits) dan de relatie met de A27.

Het overgrote deel van het ingaande (81%) en uitgaande (93%) verkeer op de Bredaseweg heeft een herkomst of bestemming in Oosterhout.



Ter toelichting: de afbeelding op pagina 22 laat zien hoe het verkeer dat 's ochtends via de Bredaseweg Oosterhout in rijdt zich verdeelt. De percentages laten zien, welk deel van dat verkeer op het volgende meetpunt (de bolletjes) is waargenomen. Het percentage van 20% op De Burg. Materlaan / Beneluxweg betekent dus, dat 20% van het verkeer dat via de Bredaseweg Oosterhout in rijdt, via de Burg. Materlaan en Beneluxweg naar het kruispunt Europaweg – Beneluxweg rijdt.

De avondspits laat eenzelfde beeld zien. Ook dan is er met name sprake van doorgaand verkeer van / naar de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27. Het betreft dan vooral verkeer dat richting Teteringen rijdt. Aannemelijk is dat dit veelal forensen zijn die in Teteringen wonen. Daarnaast er ook sprake van doorgaand verkeer vanaf de A59 richting Teteringen, zij het in beperkte mate (3%).
Het overgrote deel van het ingaande (94%) en uitgaande (83%) verkeer op de Bredaseweg heeft een herkomst of bestemming in Oosterhout.

Wat verder opvalt, is dat een relatief groot deel (orde grootte 20%) van het verkeer dat via de Bredaseweg van / naar Teteringen en Breda rijdt, via het kruispunt Trommelen rijdt. Het betreft overwegend verkeer dat een herkomst of bestemming in Oosterhout heeft en in beperkte mate verkeer richting de A59.

Ad 2)
Onderzocht is in welke mate er sprake is van doorgaand verkeer tussen de aansluitingen op de A59[1] en de A27 via het Oosterhoutse wegennet.

In de ochtendspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom zichtbaar tussen de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 via de Bovensteweg. Daarbij is zowel sprake van een verkeersstroom van de A59 naar de A27 als omgekeerd (ondanks dat met name verkeer op A59 vertraging ondervindt in de richting van Hooipolder). Omgerekend naar absolute aantallen gaat het om orde grootte 250 auto's in de ochtendspits die via de route Weststadweg – Bovensteweg het knooppunt Hooipolder vermijden.
Van doorgaand verkeer van de A59 richting de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27 is maar in zeer beperkte mate (1%) sprake.

Ook in de avondspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom zichtbaar tussen de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 via de Bovensteweg. Ook dan is sprake van een doorgaande stroom in twee richtingen: zowel van de A59 naar de A27 als omgekeerd (waarbij de verkeersstroom van de A59 naar de A27 wel beduidend groter is). De hoeveelheid doorgaand verkeer die via de Bovensteweg rijdt, is groter dan in de ochtendspits (omgerekend naar absolute aantallen: orde grootte 500 auto's). Ook hier ligt de relatie met het knooppunt Hooipolder -waar de filedruk in de avondspits hoger is dan in de ochtendspits- voor de hand.

[1] De analyse is toegespitst op de aansluiting Made / Weststad op de A59 omdat de ervaring leert dat het verkeer dat Hooipolder wil vermijden hier de A59 al verlaat.



Ter toelichting: de afbeelding zien hoe het verkeer dat 's ochtends via de Weststadweg Oosterhout in rijdt zich verdeelt. De percentages laten zien welk deel van dat verkeer op het volgende meetpunt (de bolletjes) is waargenomen. Het percentage van 11% op de Bovensteweg tussen de aansluiting op de Pasteurlaan en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 betekent dus, dat 11% van het verkeer dat via de Weststadweg Oosterhout in rijdt, via de Bovensteweg naar de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 (of verder) rijdt.

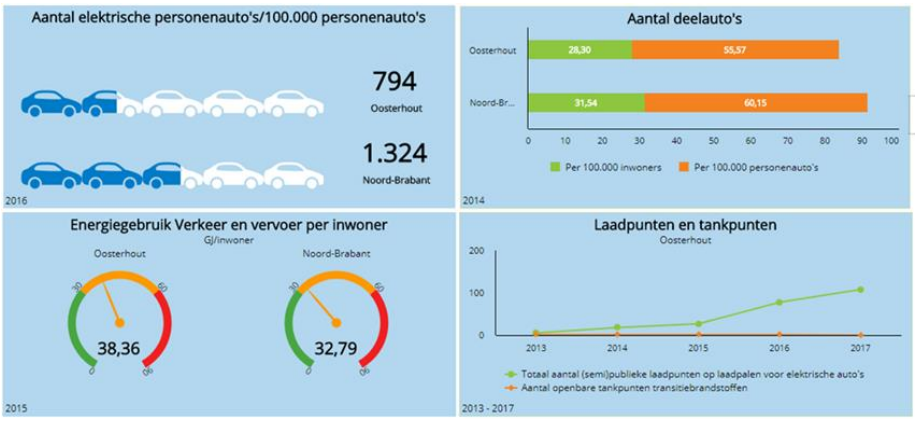
De uitgevoerde analyses laten verder zien dat:

- de aansluiting Made / Weststad op de A59 verder vooral gebruikt wordt door verkeer met een herkomst / bestemming op het bedrijventerrein Weststad en de wijk Vrachelen.
- er in beperkte mate sprake is van verkeer van / naar de A59 met een herkomst / bestemming in Oosterhout Zuid dat via de Lage Molenpolderweg rijdt;
- de Lage Molenpolderweg ook (meer) gebruikt wordt door verkeer uit Vrachelen om van / naar de A27 (aansluiting Oosterhout Zuid) te rijden;
- de aansluiting Oosterhout Zuid vooral gebruikt wordt door mensen die wonen / werken ten zuiden van het Wilhelminakanaal (ruim 60% van de herkomsten / bestemmingen ligt in dat gebied);
- de aansluiting Oosterhout Zuid voorts gebruikt wordt door verkeer met een herkomst / bestemming in de wijk Slotjes en het bedrijventerrein Everdenberg en in beperkte mate door verkeer van / naar het centrum.

3.4.4 Duurzaamheid en gezondheid

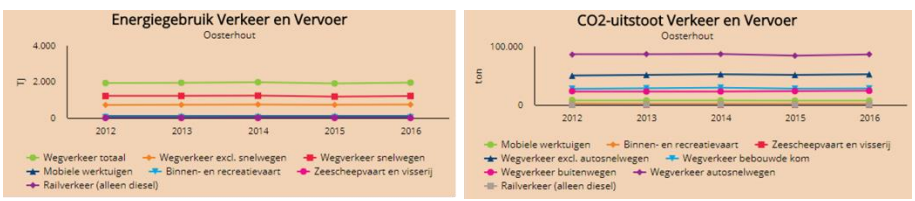
Oosterhout wil een duurzame gemeente zijn en een actieve bijdrage leveren aan een schone, veilige en duurzame leefomgeving. Daartoe heeft Oosterhout zich tot doel gesteld de uitstoot van CO_2 te reduceren en het energieverbruik te verminderen (zie ook § 4.1). Ook verkeer en vervoer kan daar een bijdrage aan leveren.

Qua duurzaamheid scoort Oosterhout op het gebied van verkeer en vervoer momenteel onder het gemiddelde (zowel nationaal als provinciaal gezien). Dit blijkt uit de landelijke klimaat-monitor die onder andere inzicht geeft in de samenstelling van het voertuigpark binnen de gemeente, het energiegebruik en de uitstoot van CO2 door het verkeer en vervoer. In vergelijking met andere gemeenten zijn er in Oosterhout relatief weinig elektrische auto's (ondanks dat de afgelopen 2 jaar een aanzienlijk aantal laadpalen is geplaatst) en deelauto's. Daarnaast ligt de uitstoot van CO2 door het verkeer en vervoer boven het gemiddelde.



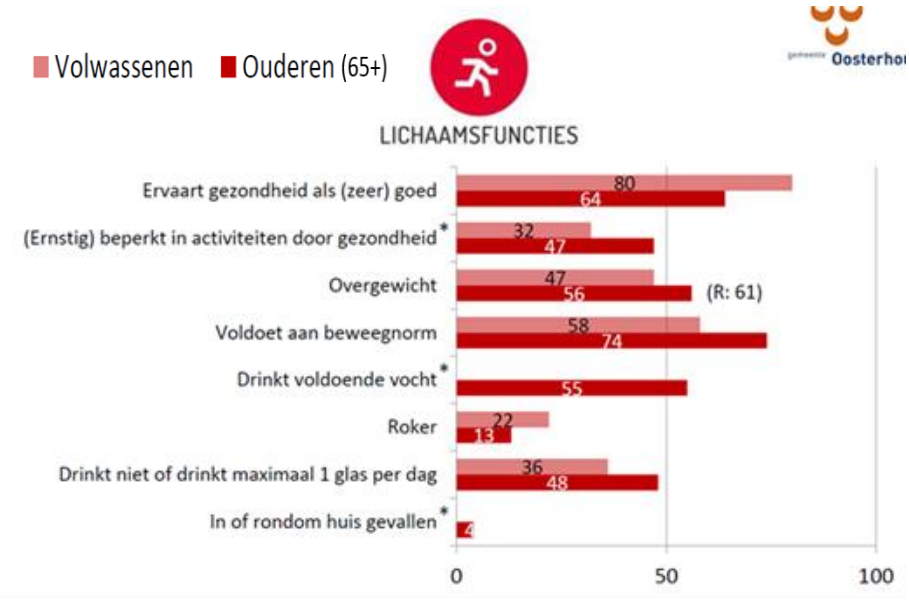
Benchmark CO2-emissie					
Gebouwde Omgeving ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant	Industrie ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant
	3,48	3,29		2,12	2,24
Woningen ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant	Landbouw, bosbouw en visserij ton/inwoner 2014	Oosterhout	Noord-Brabant
	1,83	1,82		0,27	0,48
Commerciële dienstverlening ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant	Verkeer en vervoer ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant
	1,16	0,94		2,71	2,32
Publieke dienstverlening ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant	Wegverkeer ton/inwoner 2015	Oosterhout	Noord-Brabant
	0,49	0,53		2,52	2,05

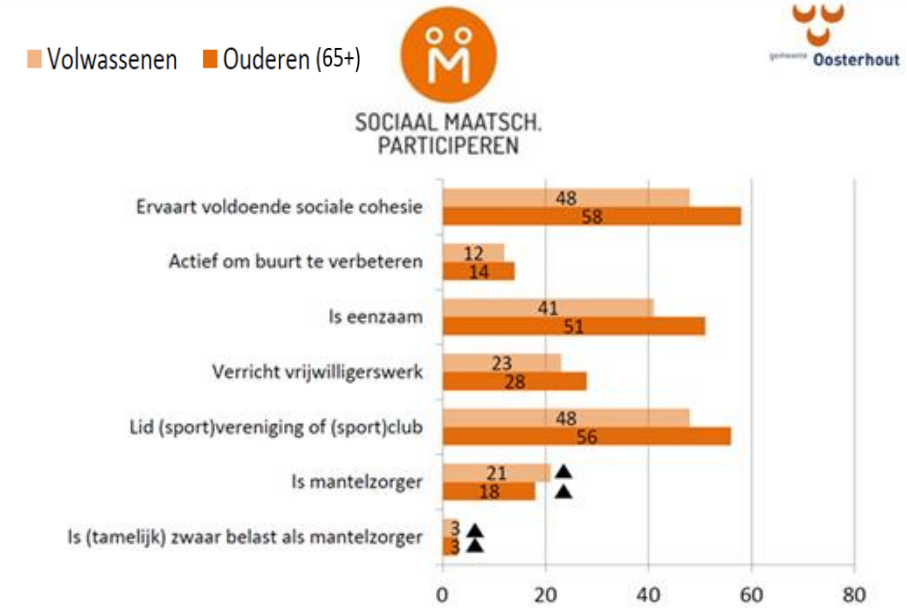
Ten aanzien van de cijfers dient wel te worden opgemerkt, dat in de cijfers van het energie-gebruik en de uitstoot van CO2 ook het verkeer op de snelwegen op Oosterhouts grondgebied en de binnenvaart zijn meegenomen. Als dat wordt uitgesplitst dan blijkt dat met name het verkeer op de autosnelwegen een groot deel van het energiegebruik en de uitstoot voor haar rekening neemt.



Het gemeentelijke beleid op het gebied van gezondheid is er (o.a.) op gericht dat onze inwoners meer moeten bewegen. Voorts moet eenieder deel kunnen nemen aan maatschappelijke activiteiten (“meedoen”). Dit is vastgelegd in de lokale gezondheidsnota.

In 2016 is door de GGD een grootschalig onderzoek uitgevoerd naar de gezondheid van de inwoners van West Brabant. Uit dit onderzoek (“de gezondheidsmonitor”) blijkt dat bijna de helft van alle volwassenen in Oosterhout te zwaar is. In de groep 65+-ers ligt dit percentage nog hoger. Voorts blijkt ruim 40% van de volwassen in Oosterhout onvoldoende te bewegen. In relatie tot het thema maatschappelijke participatie blijkt dat 40% van de inwoners van Oosterhout zich eenzaam voelt. Voor de 65+-ers ligt dit percentage zelfs boven de 50%.





3.5 Wat vindt de samenleving?

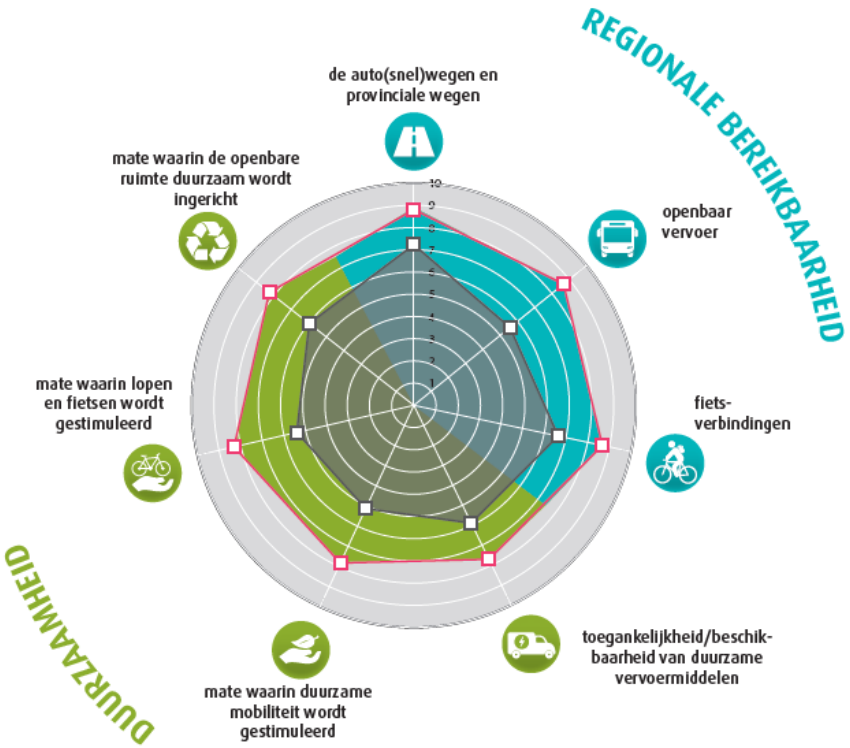
In de voorgaande paragraaf is aangegeven hoe Oosterhout er anno 2017 voor staat op het gebied van verkeer en vervoer. Naast deze cijfers is ook in beeld gebracht hoe het verkeers- en vervoersysteem in Oosterhout door onze burgers en bedrijven beoordeeld worden.

Digitale enquête

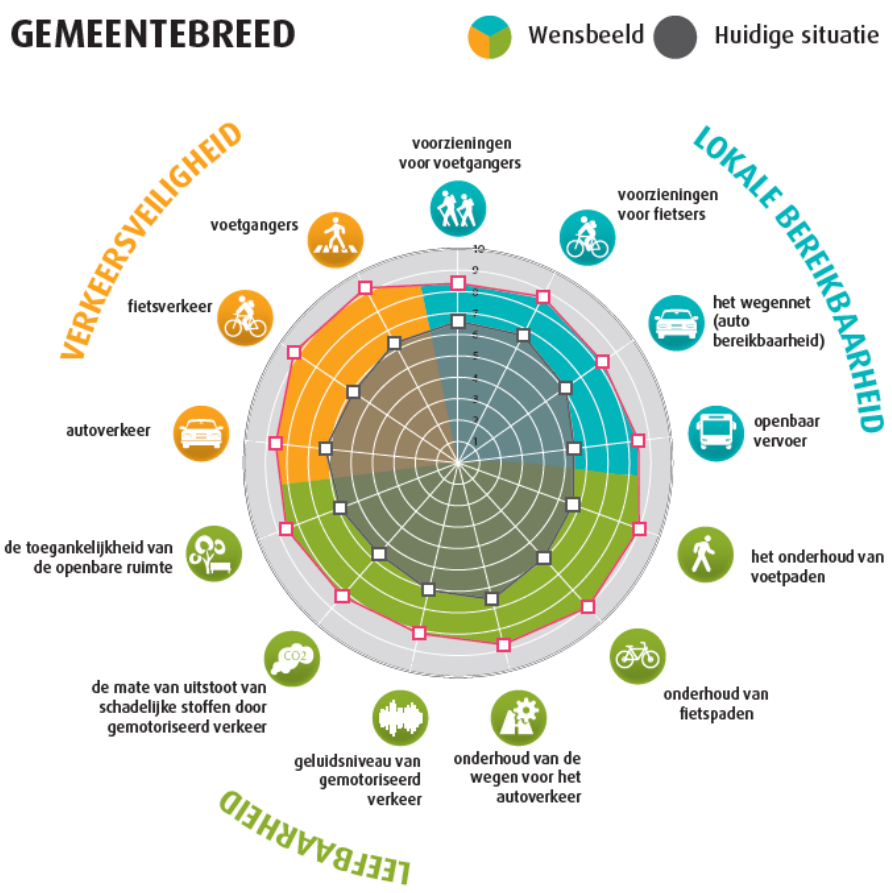
Via een digitale enquête konden inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden hun mening geven over ons verkeers- en vervoersysteem. Daarbij is zowel gevraagd om een oordeel te geven over het belang (hoe belangrijk) als de kwaliteit (hoe goed). Voorts konden mensen aangeven welke knelpunten ze momenteel ervaren en wat ze als de belangrijkste opgave(n) voor de toekomst zien.

Er zijn 177 volledig ingevulde enquêtes retour ontvangen. Op basis van de postcodes, leeftijd en geslacht van de respondenten kan worden gesteld dat de enquête een representatief beeld geeft.

In onderstaande grafieken zijn de resultaten samengevat. De buitenste (rode) contour geeft daarbij aan hoe belangrijk een bepaald aspect wordt gevonden en de binnenste (grijze) contour geeft aan hoe geoordeeld wordt over de huidige kwaliteit. Naarmate het verschil tussen de contouren groter is, behoeft het aspect meer aandacht.



TOP 5 - Meest belangrijk
1. Verkeersveiligheid
2. Leefbaarheid
3. Lokale bereikbaarheid
4. Duurzaamheid en gezondheid
5. Regionale bereikbaarheid

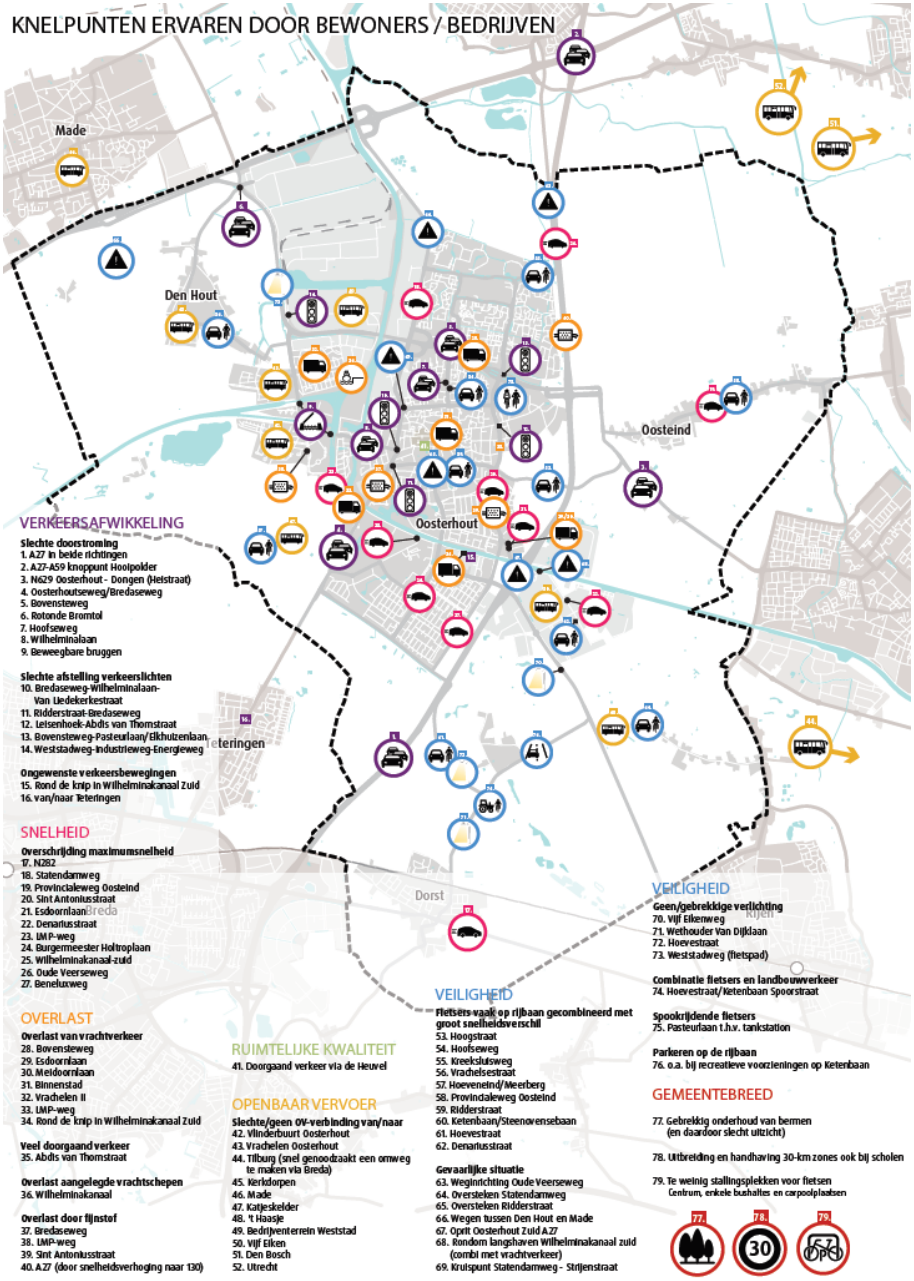


De mensen die de enquête hebben ingevuld, vinden verkeersveiligheid en leefbaarheid de belangrijkste thema's. Dit zijn ook de onderwerpen waar we de grootste verschillen aantreffen tussen het belang en de huidige kwaliteit. Het gaat dan met name om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en het onderhoud van fiets- en voetpaden (onderdeel van het thema leefbaarheid).

Qua bereikbaarheid scoort vooral de bereikbaarheid per openbaar vervoer laag. De ervaring leert echter dat het oordeel over de bereikbaarheid per openbaar vervoer sterk afhankelijk is van waar men woont in Oosterhout (zie ook de monitor leefbaarheid en veiligheid).

Knelpuntenkaart

Deelnemers aan de enquête konden ook aangeven waar en welke knelpunten ze ervaren. De resultaten daarvan zijn samengevat op een “knelpuntenkaart”. Op deze knelpuntenkaart zijn ook de knelpunten opgenomen die zijn ingebracht tijdens de focusgesprekken, de eerste bijeenkomst met de samenleving (november 2017) en via de gemeentelijke facebookpagina. De meeste knelpunten die zijn benoemd, hebben betrekking op de thema’s bereikbaarheid (verkeersafwikkeling en openbaar vervoer) en verkeersveiligheid (snelheid en veiligheid).



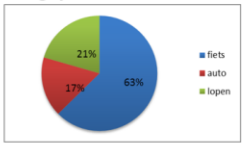
JONG

Via JONG zijn basisscholieren (groep 8), middelbare scholieren en jongeren (17 tot 25 jaar) geënquêteerd. Deze groepen is onder andere gevraagd hoe ze naar school gaan, waar zij knelpunten ondervinden en wat zij belangrijk vinden als het gaat om verkeer en vervoer. Aan de enquête hebben zeven basisscholen (waarvan twee in de kerkdorpen) en vier middelbare scholen deelgenomen. In het totaal hebben 378 scholieren en jongeren de enquête ingevuld.

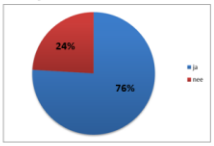
Per groep leidt dat tot het volgende resultaat[2]:

Leerlingen groep 8

Hoe ga je naar school?



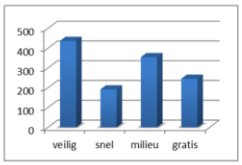
Vind je Oosterhout verkeersveilig?



Welk plek vind je gevaarlijk?

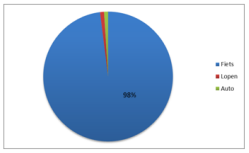
1. kruispunt Trommelen / Jumbo
2. rondom de Pionier
3. oversteek bij sporthal Oosterheide
4. oversteek bij Woods / bocht richting de Warande
5. kruispunt bij Emté
6. oversteek bij de Torenschouw

Wat vind je belangrijk?

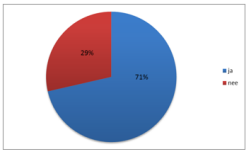


Middelbare scholieren

Hoe ga je naar school?



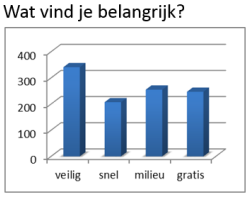
Vind je Oosterhout verkeersveilig?



Welk plek vind je gevaarlijk?

1. kruispunt Trommelen / Jumbo
2. Ridderstraat
3. kruispunt Ridderstraat – Slotlaan
4. Warandelaan
5. Beneluxweg
6. Bredaseweg / Oosterhoutseweg
7. Hoogstraat
8. toegangsweg Frenckencollege
9. Vijf Eikenweg

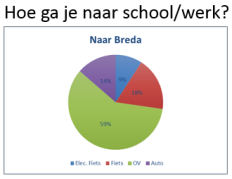
Wat vind je belangrijk?

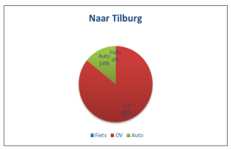


[2] De volledige resultaten van het onderzoek van JONG zijn opgenomen in bijlage 3

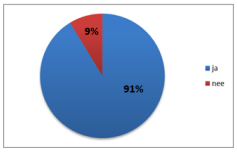
Jongeren (17 – 25 jaar)

Hoe ga je naar school/werk?

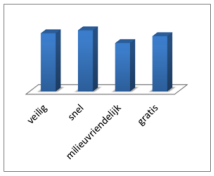




Vind je Oosterhout verkeersveilig?



Wat vind je belangrijk?



Welk plek vind je gevaarlijk?

1. kruispunt Trommelen / Jumbo
2. Ridderstraat (kruispunt Slotlaan)
3. Vijf Eikenweg
4. Mathildastraat
5. Vrachelsestraat
6. het buitengebied
7. Hoogstraat
8. korte invoegstrook A27
9. Oude Veerseweg

Bij de basisscholen valt op dat een relatief groot deel (17%) van de leerlingen van groep 8 aangeeft nog met de auto naar school te worden gebracht (terwijl van de middelbare scholieren 98% met de fiets gaat).

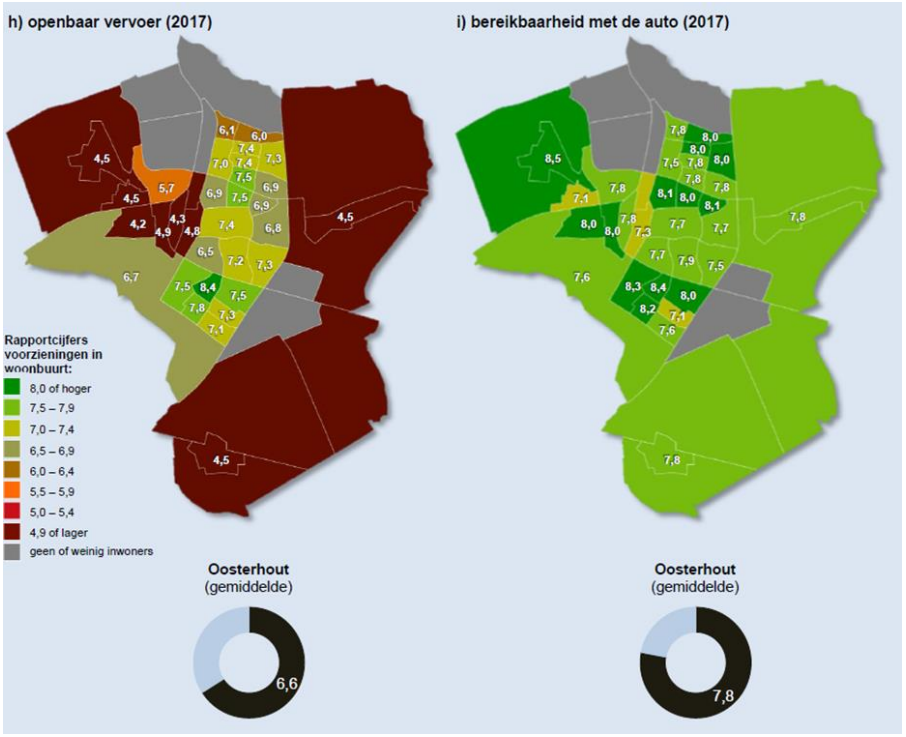
Leerlingen van groep 8 vinden vooral verkeersveiligheid belangrijk. Hetzelfde geldt voor de middelbare scholieren. Bereikbaarheid (snelheid) vinden beide groepen het minst belangrijk. Jongeren daarentegen vinden bereikbaarheid (snelheid) wel belangrijk, echter het verschil t.o.v. de andere thema's is bij deze groep klein. Deze groep oordeelt ook beduidend positiever over de verkeersveiligheid in Oosterhout dan de leerlingen van de basisscholen en middelbare scholen.

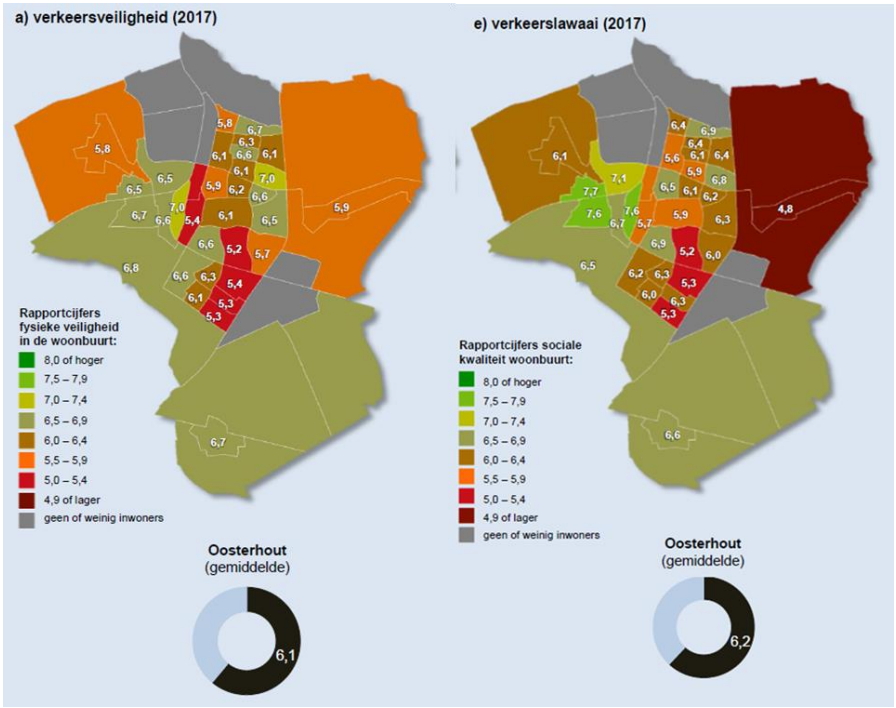
Opvallend is dat het kruispunt Trommelen door zowel scholieren als jongeren als het grootste knelpunt qua verkeersveiligheid in Oosterhout wordt benoemd. Dit heeft met name te maken met de beperkte opstelruimte voor het fietsverkeer en de verkeersdrukte ("onoverzichtelijk"). De overige knelpunten die door de leerlingen van de basisscholen worden aangedragen bevinden zich vooral in de directe omgeving van de betreffende scholen en op de loop- / fietsroutes daar naar toe.
De knelpunten die door de middelbare scholieren en jongeren worden benoemd, komen deels overeen. Naast het kruispunt Trommelen scoren de Ridderstraat (met name het kruispunt met de Slotlaan), de Hoogstraat en de Vijf Eikenweg hoog.

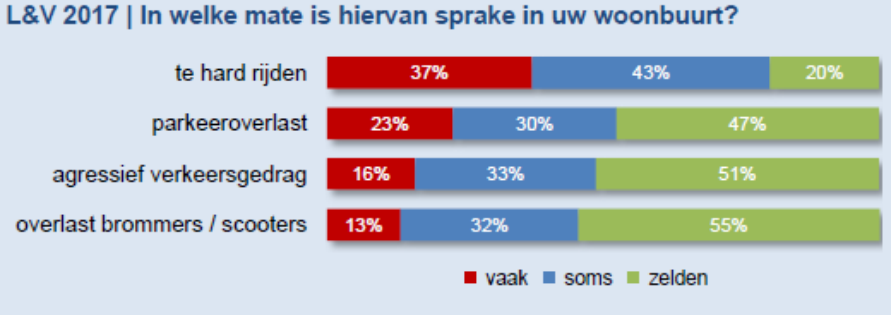
Monitor leefbaarheid en veiligheid

Periodiek wordt in Oosterhout de buurt- en dorpsenquête afgenomen. Een vast onderdeel daarvan is de monitor leefbaarheid en veiligheid. Deze laat zien hoe inwoners van Oosterhout aankijken tegen de leefbaarheid en veiligheid in hun eigen woonbuurt.

Uit de meest recente monitor (2017) blijkt dat inwoners van Oosterhout over het algemeen zeer tevreden zijn over de bereikbaarheid per auto. Het oordeel over de bereikbaarheid per openbaar vervoer verschilt sterk van buurt tot buurt. Duidelijk zichtbaar is dat in wijken / buurten die hoofdzakelijk per buurtbus ontsloten worden (zoals de kerkendorpen en grote delen van Vrachelen), het oordeel beduidend lager is dan in de wijken / buurten waar de reguliere buslijnen komen.


h) openbaar vervoer (2017)
Rapportcijfers voorzieningen in woonbuurt:
8,0 of hoger
7,5 – 7,9
7,0 – 7,4
6,5 – 6,9
6,0 – 6,4
5,5 – 5,9
5,0 – 5,4
4,9 of lager
geen of weinig inwoners
Oosterhout (gemiddelde)
6,6
i) bereikbaarheid met de auto (2017)
Oosterhout (gemiddelde)
7,8


a) verkeersveiligheid (2017)
Rapportcijfers fysieke veiligheid in de woonbuurt:
8,0 of hoger
7,5 – 7,9
7,0 – 7,4
6,5 – 6,9
6,0 – 6,4
5,5 – 5,9
5,0 – 5,4
4,9 of lager
geen of weinig inwoners
Oosterhout (gemiddelde)
6,1
e) verkeerslawaai (2017)
Rapportcijfers sociale kwaliteit woonbuurt:
8,0 of hoger
7,5 – 7,9
7,0 – 7,4
6,5 – 6,9
6,0 – 6,4
5,5 – 5,9
5,0 – 5,4
4,9 of lager
geen of weinig inwoners
Oosterhout (gemiddelde)
6,2



Op het gebied van verkeer en vervoer scoort het onderdeel verkeersveiligheid gemiddeld het slechtst. Ten opzichte van de vorige monitor leefbaarheid en veiligheid (2013) is de score ook aanzienlijk afgenomen. Een belangrijke oorzaak voor de lage score op het onderdeel verkeers-veiligheid lijkt te zijn dat veel mensen ervaren dat er in de directe woonomgeving te hard wordt gereden. 37% van de respondenten geeft aan dat vaak te hard wordt gereden in de buurt (en bij slechts 20% van de respondenten is dat zelden het geval).
Ook verkeerslawaai scoort relatief slecht in de monitor leefbaarheid en veiligheid. Vooral Oosteind valt daarbij in negatieve zin op. Aannemelijk is dat de leefbaarheidsproblematiek van de N629 (Heistraat – Ekelstraat) ook van invloed is op de lage score.

Rode draad

Op het eerste gezicht laten de uitgevoerde onderzoeken en gesprekken een erg wisselend beeld zien. Desalniettemin valt er een aantal thema's / onderwerpen uit te herleiden dat volgens onze inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden extra aandacht behoeft.

Meer aandacht voor de fietser en voetganger. Verkeersveiligheid en het onderhoud van fiets- en voetpaden zijn daarbij de belangrijkste aandachtspunten. Voorts is het beeld dat het huidige verkeers- en vervoerbeleid wel erg gefocust is op de auto. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en duurzaam en gezondheid zou er meer aandacht moeten zijn om juist fietsen en lopen te stimuleren.
Bereikbaarheid per auto is ook belangrijk. Ondanks dat fietsen en lopen belangrijk wordt geacht, wordt ook de bereikbaarheid per auto belangrijk gevonden. Dit vooral in relatie tot de bedrijventerreinen en de winkelcentra (waaronder de binnenstad).
Bereikbaarheid per openbaar vervoer: Belangrijkste aandachtspunten daarbij zijn het ontbreken van openbaar vervoer richting de bedrijventerreinen, de ontsluiting van Vrachelen per openbaar vervoer en de bediening van de kerkdorpen.
Te hard rijden: een terugkerend onderwerp in vrijwel alle onderzoeken en gesprekken. Bewoners en bedrijven zijn van mening dat er meer werk moet worden gemaakt van het aanpakken en tegen gaan van te hard rijden in verkeers- én verblijfsgebieden. Dit zowel vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid als leefbaarheid.
Duurzaamheid en klimaatverandering: kijk vooruit. Met het oog op de toekomst worden duurzaamheid en klimaatverandering als belangrijke opgaven gezien waar ook via het verkeers- en vervoerbeleid een bijdrage aan geleverd zou kunnen worden.

4

Wat verwachten we voor 2030?

4.1 Toekomstvisie Oosterhout 2030

In 2017 is gestart met een proces om tot een nieuwe toekomstvisie voor Oosterhout te komen. Een proces waarbij ook inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en raadsleden nauw betrokken waren. Dat proces heeft geresulteerd in twee producten:

De staat van Oosterhout

De staat van Oosterhout vormt het vertrekpunt voor de toekomstvisie. In de staat van Oosterhout wordt beschreven, wat het DNA van Oosterhout is. Wat maakt Oosterhout nu typisch Oosterhout, waar zijn we goed in en wat zou beter kunnen en wat onderscheid Oosterhout van andere gemeenten in de regio?

Uit de staat van Oosterhout blijkt, dat de gunstige ligging van Oosterhout in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van de stad en ook nu nog kenmerkend is voor Oosterhout. Het gaat dan met name om:

- *de ligging van Oosterhout nabij de autosnelwegen A27 en A59 en aan het Wilhelminakanaal.* Daardoor is Oosterhout goed bereikbaar en daarmee aantrekkelijk voor mensen en bedrijven om zich in Oosterhout te vestigen;
- *de ligging van Oosterhout op korte afstand van Breda.* Breda biedt diverse voorzieningen, zoals HBO-onderwijs, die een gemeente met de schaal van Oosterhout niet (meer) kan bieden. De nabijheid van Breda maakt dat onze inwoners van dergelijke voorzieningen gebruik kunnen maken zonder dat ze daarvoor hoeven te verhuizen;
- *de ligging van Oosterhout in het groen.* Oosterhout ligt in een groene omgeving met bosgebieden aan de zuid- en westzijde van de stad die door veel inwoners worden gebruikt om te recreëren. Ook de aanwezigheid van groen binnen de woongebieden wordt als kenmerkend voor Oosterhout beschouwd en positief voor de leefbaarheid van de stad ervaren.

In de staat van Oosterhout worden ook de uitdagingen geschetst waar de stad de komende jaren voor komt te staan. De belangrijkste daarvan (in relatie tot dit mobiliteitsplan) zijn:

- *hoe houden we Oosterhout ook in de toekomst bereikbaar?* Zeker voor de bedrijventerreinen wordt dit als belangrijk aandachtpunt gezien aangezien een goede bereikbaarheid daarvoor essentieel is;

- *de duurzaamheids- en klimaatopgave.* De opgave waar de stad voor staat, is om op andere wijze in haar energievoorziening te voorzien en het energieverbruik en de uitstoot van CO2 te beperken. Daarnaast moet Oosterhout gaan anticiperen op een veranderend klimaat met meer neerslag en meer hitte;
- *vergrijzing.* Het aandeel 65-plussers is in Oosterhout bovengemiddeld, ook in vergelijking met omliggende gemeenten. Het aandeel 65-plussers zal de komende jaren verder toenemen. Voor de inrichting van het openbaar gebied en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen moet daar rekening mee worden gehouden.
- *hoe houden we het voorzieningenniveau op peil?* Misschien wel de belangrijkste opgave waar Oosterhout voor staat. Om het voorzieningenniveau op peil te houden, moet Oosterhout ook in de toekomst een aantrekkelijke gemeente voor jongeren en gezinnen blijven en daarvoor ook een aantrekkelijk woon- en werkklimaat bieden.

In de staat van Oosterhout wordt tot slot ook een aantal trends belicht die belangrijk (kunnen) zijn voor de toekomst van Oosterhout. Hierop wordt in paragraaf 4.3. ingegaan.

Oosterhout 2030: een vooruitblik naar de toekomst van Oosterhout

Oosterhout 2030 schetst een mogelijk toekomstbeeld voor Oosterhout. Het geeft de richting aan waarin de stad zich wil bewegen in de vorm van een wenkend toekomstperspectief. In Oosterhout 2030 wordt een toekomstbeeld geschetst van Oosterhout dat zich kenmerkt door:

- *een groene en ruime leefomgeving*, waarbij het aanwezige groen in en rond de stad wordt gekoesterd en versterkt. Dit vanuit het oogpunt van leefbaarheid en om tegenwicht te bieden aan de gevolgen van klimaatverandering;
- *een stad waar +/- 2.700 woningen zijn bijgebouwd.* Deze opgave is gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied op diverse locaties verspreid over de stad. Een belangrijke doelgroep voor de nieuwe woningen vormen jongeren en gezinnen daar zij essentieel zijn om het voorzieningenniveau op pijl te houden;
- *een stad die goed bereikbaar is*, niet alleen per auto, maar juist ook per openbaar vervoer en per fiets. Er is werk gemaakt van de snelfietsroutes richting Breda en Tilburg en de HOV / Bravodirect is doorontwikkeld tot een elektrische zelfrijdende tram. Via het water vindt niet alleen goederenvervoer plaats, maar ook personenvervoer;
- *een gezonde en duurzame gemeente,* waar lopen en fietsen actief gestimuleerd wordt. Het netwerk van fietspaden en wandelpaden is aanzienlijk uitgebreid waardoor verplaatsingen binnen Oosterhout veel meer dan nu per (elektrische) fiets worden gemaakt. Mede daardoor is ook de overlast van het gemotoriseerd verkeer in de woonomgeving afgenomen;
- *een vernieuwde binnenstad* die ook per fiets en openbaar vervoer goed bereikbaar is;
- *het uitnutten van de nabijheid van Breda* en de voorzieningen die Breda biedt (zoals een aansluiting op het internationale spoorwegnet);
- *een aantrekkelijk buitengebied* met een toegenomen diversiteit aan (recreatieve) functies en waar ruim baan wordt gegeven aan fietsers en voetgangers;
- *een openbaar vervoersysteem dat, naast het traditionele openbaar vervoer, ook ruimte biedt voor maatwerkoplossingen* richting de bedrijventerreinen en de kerkdorpen en waaraan ook de inwoners en bedrijven hun bijdrage leveren;
- *een stad die verkeersproblemen oplost door toepassing van (nieuwe) technologie* in plaats van de aanleg van nieuwe wegen. Die aanpak beperkt zich niet alleen tot de stad zelf, maar biedt wellicht ook voor de A27 kansen als pilot voor zelfrijdende auto's.

In Oosterhout 2030 wordt mobiliteit nadrukkelijk vanuit een breder perspectief bekeken dan alleen bereikbaarheid. Juist om de stad aantrekkelijk en leefbaar te houden, dient ook te worden ingezet op alternatieven voor de auto. Omdat ruimte en financiële middelen schaars zijn en technologische ontwikkelingen snel gaan, moeten oplossingen voor verkeers-problemen niet alleen worden gezocht in uitbreiding van de infrastructuur. De bestaande infrastructuur beter benutten door het inzetten van nieuwe technologie biedt kansen op dit vlak. Niet alleen de gemeente zelf staat hiervoor aan de lat; ook inwoners, bedrijven en (recreatie-) ondernemers zullen hun steentje moeten bijdragen om de stad in de toekomst leefbaar en bereikbaar en daarmee aantrekkelijk te houden.

Bestuursakkoord 2018 – 2022: samen op weg naar 2030

In het bestuursakkoord 2018 – 2022 is opgenomen hoe de coalitie de komende jaren naar Oosterhout 2030 wil toewerken. Dit aan de hand van een aantal thema's.

Met betrekking tot het thema mobiliteit is in het bestuursakkoord opgenomen dat:

- het voor de regionale bereikbaarheid van Oosterhout belangrijk is dat Hooipolder voort-varend wordt aangepakt en ook het zuidelijk deel van de A27 moet worden verbreed (lobby). Voorts moet worden gekeken naar een alternatief voor een spoorlijn Breda – Oosterhout – Gorinchem – Utrecht, nu deze spoorlijn op dit moment geen haalbare kaart is, en moet werk worden gemaakt van de snelfietsroutes richting Breda en Tilburg;
- er voor de bereikbaarheid binnen Oosterhout vooral aan de westzijde van de stad een opgave ligt. Bij oplossingen daarvoor dient ook over de gemeentegrenzen heen te worden gekeken. Het is daarbij gewenst dat ook wordt nagedacht over het inzetten van nieuwe technologieën (smart mobility) om verkeersstromen te beïnvloeden.
- ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets aandacht verdient. Het openbaar vervoer richting de bedrijventerreinen, Vrachelen en de kerkdorpen behoeft verbetering. In het fietsnetwerk moet een kwaliteitsslag worden gemaakt onder andere door de aanleg van ontbrekende schakels;
- verkeersveiligheid vooral een aandachtspunt rondom scholen is;
- het voor de leefbaarheid belangrijk is om alternatieve vormen van kleinschalig vervoer (zoals de deeltaxi en het Automaatje; zie het kader op pagina 37) te blijven onder-steunen, maar dat er tegelijkertijd naar dient te worden gestreefd dat zoveel mogelijk mensen gebruik (kunnen) maken van het reguliere openbaar vervoer;
- de overlast van het parkeren van vrachtwagens nabij woonwijken dient te worden terug gedrongen vanuit het oogpunt van leefbaarheid;
- vanuit het oogpunt van leefbaarheid ook de overlast van de spoorlijn door Dorst dient te worden aangepakt. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij Prorail;
- het met name voor ouderen belangrijk is dat voorzieningen binnen de wijk via goede looproutes toegankelijk / bereikbaar zijn (leefbaarheid);
- de verduurzaming van het wagenpark binnen de gemeente Oosterhout moet worden gefaciliteerd / gestimuleerd door een gemeentebrede dekking met laadpalen. Ook voor elektrische fietsen moeten er laadpalen komen;
- door de inrichting van de openbare ruimte bewegen moet worden gestimuleerd (gezondheid);

Het Automaatje

Het Automaatje is een initiatief waarbij vrijwilligers met een eigen auto minder mobiele plaatsgenoten tegen een geringe vergoeding vervoeren. Het initiatief wordt gefaciliteerd door de ANWB en inmiddels kan er in diverse gemeenten, waaronder Oosterhout, gebruik van worden gemaakt.

Het initiatief is ontstaan vanuit de behoefte aan flexibele en betaalbare mobiliteits-oplossingen en het vergroten van het sociaal netwerk van gebruikers. Het doel van dit initiatief is om mensen zo lang mogelijk mobiel te houden en te laten deelnemen aan het sociaal maatschappelijk verkeer (en daarmee ook het voorkomen van vereenzaming).

Oosterhoutvoorelkaar (Surplus Welzijn) zorgt voor de uitvoering.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Wonen

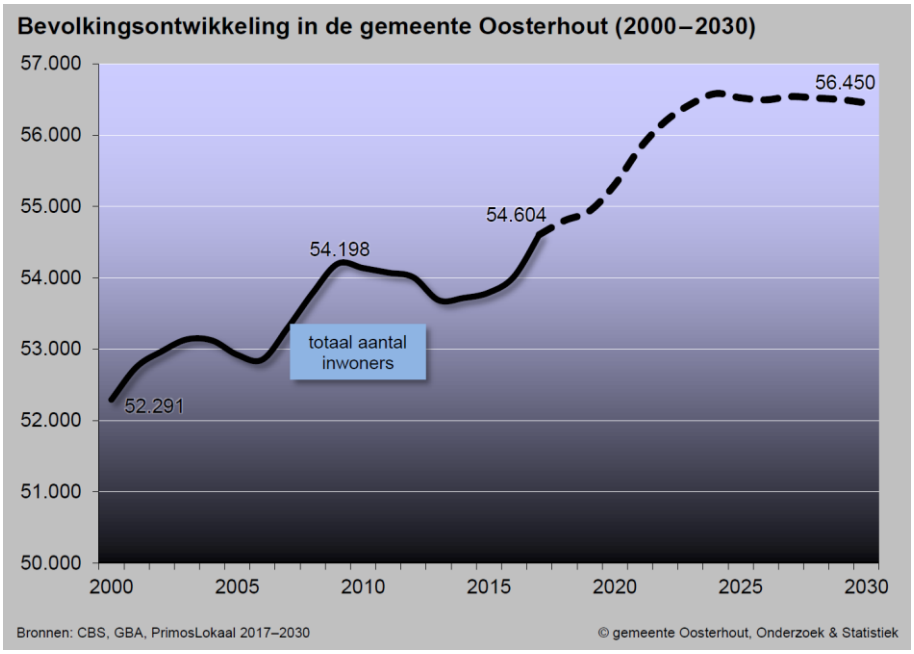
Op 31 december 2017 telde de gemeente Oosterhout circa 55.000 inwoners. Het merendeel daarvan woont in de kern Oosterhout. De verwachting is dat het aantal inwoners in 2030 zal toenemen tot circa 56.500 inwoners [Trendrapport Oosterhout 2018 – 2030].

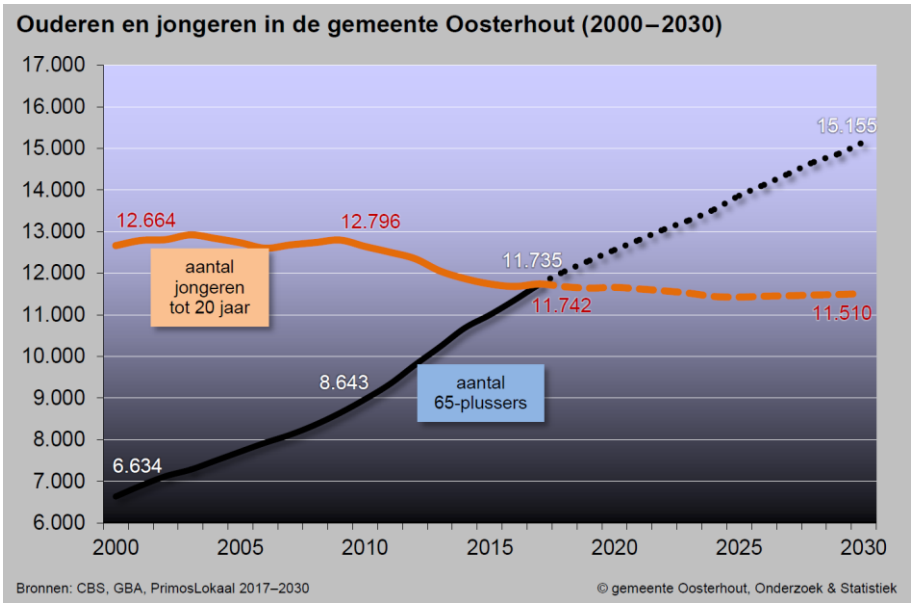
De toename van het aantal inwoners is het gevolg van een uitbreiding van het aantal woningen in Oosterhout[3]. Voorzien is dat tot en met 2030 er orde grootte 2.700 woningen zullen worden bijgebouwd. De grootste nieuwe woningbouwlocaties betreffen de Zwaaikom (500 woningen) en Wilhelminahaven (230 woningen). Daarnaast zijn er ook diverse locaties in en rond de binnenstad waar woningbouw is voorzien. Het betreft het Arendsplein e.o., het Santrijngebied, de Keiweg (twee locaties), Slotjesveld (voormalige brandweerkazerne) en diverse kleinere woningbouwinitiatieven verspreid over de binnenstad.

Ook de bevolkingssamenstelling verandert. De vergrijzing van Oosterhout zet in de toekomst verder door, waardoor er in 2030 naar verwachting ruim 15.000 65-plussers in Oosterhout wonen. Het aandeel jongeren (< 20 jaar) neemt af tot ca. 11.500 in 2030.

Qua huishoudenssamenstelling is er trend zichtbaar dat huishoudens gemiddeld steeds kleiner worden (“verdunning”). Vooral het aantal éénpersoonshuishoudens is de afgelopen jaren toegenomen en de verwachting is dat die trend ook de komende jaren door zal zetten. Het aantal huishoudens in Oosterhout zal daardoor toenemen van ruim 24.000 huishoudens per 31 december 2017 tot ruim 26.000 huishoudens in 2030.

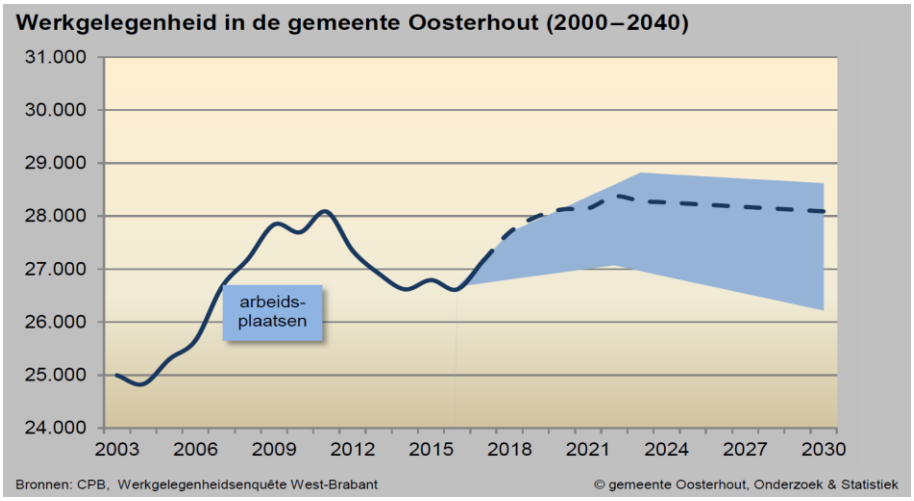
[3] Oosterhout heeft sinds 2013 een negatief geboortesaldo; ook in de toekomst zal het aantal inwoners alleen toenemen als gevolg van uitbreiding van het aantal woningen.





Werken

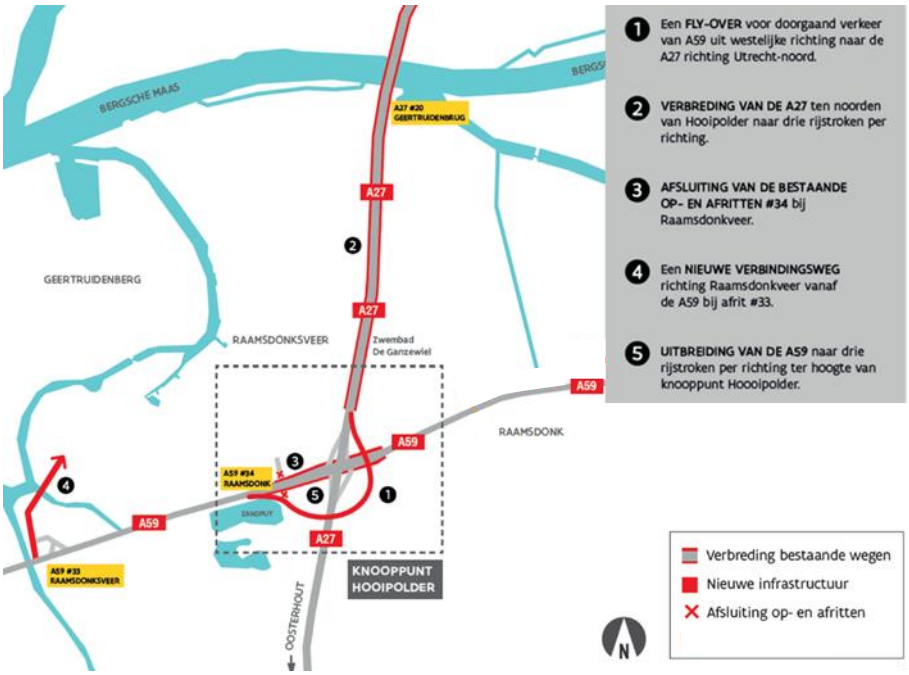
In de periode 2018 – 2030 wordt een beperkte toename van het aantal arbeidsplaatsen in Oosterhout verwacht. Dit deels als gevolg van de algehele economische ontwikkeling, deels als gevolg van de uitbreiding van bedrijventerreinen. De voornaamste uitbreiding betreft de ontwikkeling van het bedrijventerrein Everdenberg Oost. Hier komt ca. 16 hectare nieuw bedrijventerrein beschikbaar. Daarnaast wordt gekeken of middels herverkaveling nog ruimte kan worden gevonden voor uitbreiding van bedrijvigheid op bedrijventerrein Weststad.



Wegen

In de wegenstructuur in / rond Oosterhout is een aantal wijzigingen voorzien die in de periode tot en met 2030 worden gerealiseerd.

Als onderdeel van de verbreding van de A27 tussen Hooipolder en Houten wordt het knooppunt Hooipolder gedeeltelijk gereconstrueerd. De meest ingrijpende aanpassing aan het knooppunt is een fly-over voor verkeer vanaf de A59 uit westelijke richting, naar de A27, richting Utrecht. Daarnaast is voorzien in nog een aantal aanvullende, kleinschalige aanpassingen (o.a. vrije rechtsaffers op twee richtingen en het benutten van de ruimte die vrijkomt op de A59 als gevolg van de nieuwe fly-over). Met deze maatregelen kan de verkeersafwikkeling op het knooppunt aanzienlijk worden verbeterd.



Vanwege de aanpassing van het knooppunt Hooipolder komt de aansluiting Raamsdonksveer op de A59 te vervallen. Om het vervallen van deze aansluiting te compenseren, is voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg aan de noordwestzijde van de A59 waarmee Raamdonksveer wordt aangesloten op de aansluiting Oosterhout (Statendamweg) op de A59. De aanpassingen hebben ook gevolgen voor de verbinding tussen Oosterhout en Raamsdonksveer/A59. De Oude Veerseweg blijft beschikbaar als route naar Raamsdonksveer, maar niet meer richting de A59. De Statendamweg zal deze functie deels over nemen en ook de nieuwe verbinding vormen richting Geertruidenberg.

Aan de oostzijde van Oosterhout zal een nieuwe provinciale weg N629 richting Dongen worden aangelegd. Het Provinciaal InpassingsPlan dat aanleg van de nieuwe N629 mogelijk moet maken, is in september 2018 vastgesteld door Provinciale Staten. De nieuwe N629 gaat ook het bedrijventerrein Everdenberg Oost ontsluiten.

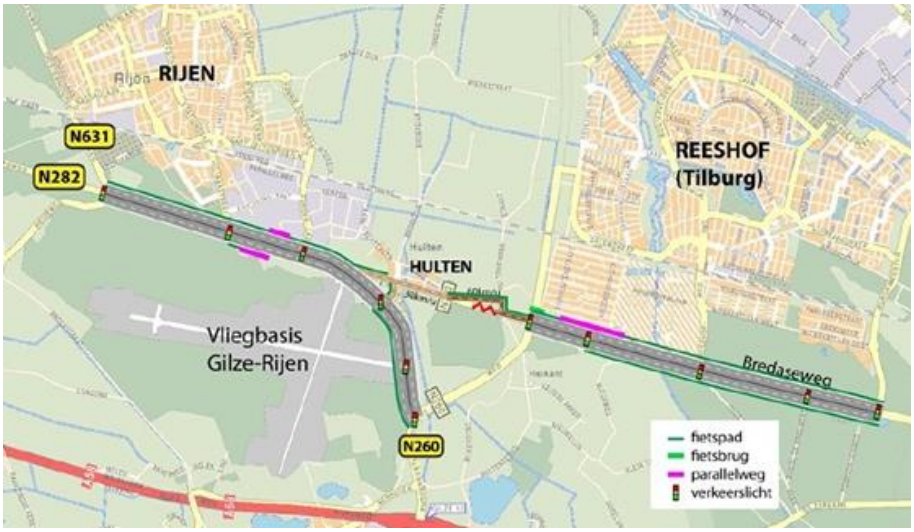


De aanleg van de nieuwe N629 heeft ook gevolgen voor de ontsluiting van Oosteind. De aansluiting van de Hoogstraat op de (nieuwe) N629 komt te vervallen. Voor fietsverkeer blijft de route via de Hoogstraat wel in stand; hiervoor wordt een fietstunnel onder de nieuwe N629 aangelegd. Voor auto- en landbouwverkeer wordt voorzien in een parallelstructuur waarmee het westelijk deel van de Hoogstraat via Ter Horst wordt aangesloten op het kruispunt N629 -

Provincialeweg. Daardoor blijft de route tussen Oosterhout en Oosteind voor gemotoriseerd verkeer via de Hoogstraat in stand, zij het via een beperkte omweg.
Aanleg van de nieuwe N629 betekent ook dat een groot deel van de huidige provinciale weg tussen Oosterhout en Dongen (Ekelstraat / Heistraat) haar (verkeers)functie verliest.

De provinciale weg N282 tussen Breda en Tilburg wordt gefaseerd gereconstrueerd. Het gedeelte van de N282 door Dorst is in 2017 aangepakt. Ter hoogte van de Broekstraat wordt nog een extra kruispunt aangelegd waarmee Dorst een tweede ontsluiting op de N282 krijgt.

Het gedeelte van de N282 ten oosten van de Vijf Eikenweg wordt de komende jaren nog aangepast. Ter hoogte van Rijen en Tilburg wordt de N282 verbreed tot 2x2 rijstroken. Ter hoogte van Hulten buigt de N282 in zuidelijke richting af om aan te sluiten op de N260. Het gedeelte van de N282 door Hulten wordt autoluw gemaakt om doorgaand verkeer tussen Breda en Tilburg via de N282 zoveel mogelijk te ontmoedigen.

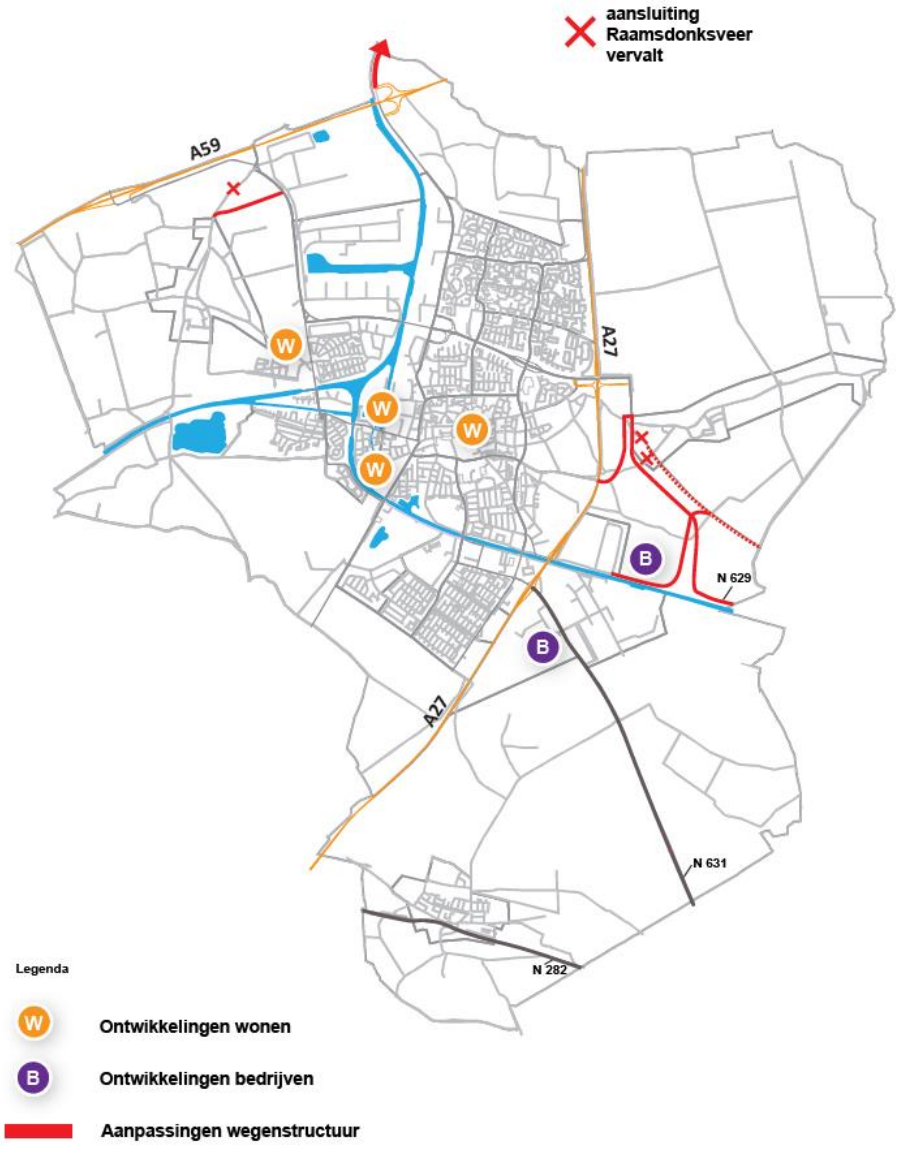


Ook de provinciale weg N631 (Vijf Eikenweg) tussen Oosterhout en Rijen wordt aangepakt. Hiervoor loopt momenteel een planstudie. Maatregelen moeten met name leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt ook gekeken naar oplossingen voor de spoorkruising in Rijen die als gevolg van het intensieve treinverkeer tussen Breda en Tilburg zeer frequent gesloten is.

Binnen Oosterhout is een aanpassing van de wegenstructuur ter hoogte van bedrijventerrein Weststad en Den Hout voorzien. Het bedrijventerrein krijgt in het verlengde van de Logistiekweg een extra aansluiting op de Weststadweg. Op het nieuwe kruispunt van de Weststadweg en Logistiekweg wordt ook de verlegde Stelvenseweg aangesloten. De aansluiting van de Stelvenseweg op de rotonde Bromtol komt te vervallen.

Bij de aansluiting van de Haasdijk en de fietsoversteek op de Weststadweg, nabij de oprit naar de A59 bij aansluiting Made, zijn eind 2018 al verkeerslichten geplaatst om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.

Alle geplande aanpassingen aan de wegenstructuur in de gemeente staan weergegeven in onderstaande afbeelding.



4.3 Trends

Los van de (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rond Oosterhout is er een aantal landelijke of zelfs internationale trends of ontwikkelingen die van invloed (kunnen) zijn op de mobiliteit in Oosterhout. In deze paragraaf besteden we daar aandacht aan.

De trends zijn ingedeeld in vier categorieën:

- Mens/gedrag
- Voertuigen
- Infrastructuur
- Na 2030

Mens/gedrag



Oosterhout verwacht een toenemende vergrijzing in haar bevolkingssamenstelling. Dit houdt in dat er meer rekening gehouden moet worden met de mobiliteitseisen en –wensen van ouderen. Dit vormt vooral voor de pijlers leefbaarheid en verkeersveiligheid een aandachtspunt. Bij leefbaarheid gaat het dan om de inrichting en toegankelijkheid van de openbare ruimte (ook voor scootmobielen e.d.) en om mensen in staat te stellen om deel te blijven nemen aan de samenleving. Qua verkeersveiligheid vraagt vooral de kwetsbaarheid van de doelgroep (groter ongevalsrisico) in combinatie met een toenemende mobiliteit (meer verplaatsingen o.a. vanwege de opkomst van de elektrische fiets) van ouderen aandacht.



Een toenemende aandacht voor het aspect gezondheid is een trend die van belang is voor de mobiliteit in Oosterhout. Enerzijds gaat het daarbij om het belang van een gezonde woon- en leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid). Anderzijds gaat het om de mate waarin onze inwoners (voldoende) bewegen.



Een bredere focus op (blijven) bewegen draagt bij aan de vitaliteit van Oosterhout. Stimuleren van fietsen en lopen (o.a. door de inrichting van de openbare ruimte) op de korte afstanden draagt hieraan bij. Echter ook de aanwezigheid van aantrekkelijke recreatieve fiets- en wandelroutes in de directe woonomgeving en de beschikbaarheid van goede stallings-voorzieningen heeft een positief effect op mate waarin mensen bewegen.



Het centrale doel van het Klimaatakkoord (uitvoering begint in 2019) is het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland in 2030 met 49% ten opzichte van 1990.[4] Bij minder stedelijke gemeenten zoals Oosterhout veroorzaakt het verkeer een relatief groot deel van de CO2-emissie. Via het mobiliteitsbeleid kan derhalve een bijdrage worden geleverd om de klimaatdoelen te halen door het gebruik van schone vervoerswijzen te stimuleren of voertuigkilometers te minderen.

[4] https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2018/02/23/kabinet-geeft-startschot-voor-klimaatakkoord

Een veranderend klimaat is ook nadrukkelijk een aandachtspunt voor de inrichting van de openbare ruimte. Daarbij dient rekening te worden gehouden met zowel een toename van de hoeveelheid neerslag als de temperatuur (hittestress).

Het klimaat verandert

De temperatuur stijgt en de hoeveelheid neerslag neemt toe. De winters worden zachter, de zomers droger en heter. Het weer wordt extremer; we krijgen in de toekomst te maken met meer zware buien en meer hittegolven. Ook neemt de kans op overstromingen toe.
Een belangrijke oorzaak van de klimaatverandering is de uitstoot van CO2. Nederland heeft zich tot doel gesteld om de uitstoot van CO2 fors terug te dringen. Ook om daarmee te voldoen aan het internationale klimaatakkoord van Parijs.

Klimaatverandering heeft een aantal raakvlakken met het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid.

Verkeer en vervoer is een belangrijke bron van de uitstoot van CO2. Dit betekent dat via het verkeers- en vervoerbeleid een bijdrage geleverd kan worden aan het terugdringen van de uitstoot van CO2. Dit kan door het autogebruik te beperken (minder verplaatsingen) en alternatieven voor het gebruik van de eigen auto (zoals de fiets en autodelen) en het gebruik van elektrische auto's te stimuleren.

Tegelijkertijd moeten we ons realiseren dat de klimaatverandering onomkeerbaar is en dat dat ook gevolgen kan hebben voor ons verkeers- en vervoerssysteem.
Extreme regenval kan gevolgen hebben voor de bruikbaarheid van het kanaal door de scheepvaart. Het kan er ook toe leiden dat delen van ons wegennet onder water komen te staan. Derhalve dienen op termijn keuzes te worden gemaakt, welke delen van ons wegennet zo lang mogelijk beschikbaar dienen te zijn voor hulpdiensten of evacuaties (en waar we eventueel accepteren dat wegen tijdelijk niet bruikbaar zijn). Bij de inrichting van de openbare ruimte vormt dit een punt van aandacht.
Ook droogte en hitte kunnen gevolgen hebben voor ons verkeers- en vervoersysteem. Zo leidde de hitte in de zomer van 2018 tot beperkingen voor de scheepvaart op diverse kanalen en zijn ook beweegbare bruggen kwetsbaar (klemmende brugopeningen). Het risico op uitzetting en vervorming (en dientengevolge disfunctioneren van voorzieningen) vormt ook een aandachtspunt bij het type voorzieningen en de materiaalkeuze ervan.



De afgelopen jaren heeft internetwinkelen, waarbij goederen online worden aangeschaft en vervolgens worden thuisbezorgd, een sterke groei doormaakt. Deze groei zal voorlopig nog aanhouden. Naar verwachting zal hierdoor een grotere scheiding ontstaan tussen doelgerichte, functionele verplaatsingen ("boodschappen doen") en recreatieve verplaatsingen (dagje uit, winkelen, sociaal bezoek) naar stads- en winkelcentra.

De binnenstad en winkelcentra (Arkendonk en Zuiderhout) in Oosterhout moeten het in belangrijke mate hebben van doelgerichte aankopen en ondervinden derhalve in toenemende mate concurrentie van internetwinkels. Om die concurrentie het hoofd te kunnen bieden, is een goede bereikbaarheid van de winkelcentra en gemak voor de consument belangrijk. Als gevolg van de toename van internetwinkelen neemt ook het bezorgend verkeer in de woonomgeving toe. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is dat een aandachtspunt.



Het smartphonebezit is hard gegroeid en het gebruik gaat in de toekomst nog verder toenemen. Smartphone bezit en gebruik heeft zowel positieve als negatieve effecten. De smartphone kan ons snel van informatie voorzien, waardoor we makkelijker van andere modaliteiten of routes gebruik kunnen maken. Dit kan een positief effect hebben op de bereikbaarheid van de gemeente, maar betekent tegelijkertijd ook dat mensen zich op een andere wijze laten sturen in hun routekeuze. Voorts zorgt smartphone gebruik er ook voor dat mensen in toenemende mate afgeleid raken in het verkeer. Dit zorgt voor onveilige verkeerssituaties en een toename van het aantal verkeersongevallen.



Handhaving is nodig om het gewenste verkeersgedrag te bereiken. Handhaving van de verkeersregels is voorbehouden aan de politie[5]. De politie heeft hiervoor maar beperkt capaciteit beschikbaar. De verwachting is dat dat in de toekomst niet anders gaat worden. Dit betekent dat via het voertuig en de inrichting van de openbare ruimte het gewenste verkeersgedrag zo veel mogelijk moet worden afgedwongen.
Gezien de beperkte capaciteit bij de politie voor verkeershandhaving binnen gemeentes is vanuit de VNG verzocht om de bevoegdheden van gemeentelijke Boa's te verruimen en om lichtere verkeersovertredingen via een bestuurlijke boete te mogen afdoen.



Wanneer mensen thuiswerken wordt de arbeid op afstand van de werk- of opdrachtgever uitgevoerd met behulp van informatie- en communicatietechnologie. Thuiswerken leidt tot minder ritten op het wegennet en meer mogelijkheden om ritten te spreiden over de dag. Deze trend heeft daarmee een positief effect op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Onzeker is of er in de toekomst meer of minder thuis gaat worden gewerkt.

[5] Gemeentelijke toezichthouders / Boa's mogen (afhankelijk van hun taak en opleiding) op een beperkt aantal verkeersregels handhaven.

Voertuigen



In eerste instantie was de elektrische fiets vooral populair bij ouderen, maar tegenwoordig maken veel meer doelgroepen gebruik van dit transportmiddel. Steeds meer forensen en studenten maken gebruik van de elektrische fiets voor de langere afstand. Voor afstanden tussen de 10 en 15 kilometer kan de elektrische fiets goed concurreren met de auto. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid. Daar staat tegenover dat vanwege de hogere snelheid het ongevalsrisico toeneemt (zowel tussen fietsers onderling als tussen elektrische fietsen en andere verkeersdeelnemers).



De komst van nieuwe modaliteiten zorgt voor een grotere diversiteit aan vervoer op de weg. Naast traditionele vervoerwijzen zoals de (vracht)auto, fiets en voetgangers ontstaan allerlei tussenvormen zoals de speed pedelec (snelle elektrische fiets) en de segway (elektrisch aangedreven, zelfbalancerend éénpersoons vervoermiddel). Ook nemen de verschillen in massa (bijvoorbeeld de LZV's; Langere en Zwaardere Vrachtwagencombinatie) en snelheid toe. Niet alleen de diversiteit aan voertuigen neemt toe, maar ook de diversiteit aan vervoersdiensten (zie ook de trend Mobility as a Service) wat met name consequenties heeft voor het traditionele openbaar vervoer.



De huidige ontwikkeling naar slimme voertuigen en slimme verkeerssystemen (zoals verkeerslichten) maakt communicatie tussen voertuigen onderling, het voertuig en het verkeerssysteem of tussen verkeersystemen onderling mogelijk. Dit heeft onder andere een positief effect op de verkeersveiligheid en de doorstroming en de verkeersafwikkeling.



Schonere voertuigen dragen bij aan een schoner klimaat en een gezonde stad. Voertuigen zijn de afgelopen jaren beduidend schoner geworden en de verwachting is dat deze trend ook in de toekomst doorzet met de opkomst van elektrische voertuigen. Voor de leefbaarheid en gezondheid is dat positief. Daarnaast zijn er ook instrumenten beschikbaar gekomen (zoals de milieuzone) om vervuilende voertuigen te weren uit steden.



Bijna alle autofabrikanten werken aan auto's met rijtaakondersteuning. Dit varieert van adaptive cruise control (waarbij de auto zelf zorgt voor voldoende afstand tot de voorganger) tot automatische rijbaanassistentie en zelfstandig inparkeren. Op termijn zal dit resulteren in volledig zelfrijdende auto's. Het aantal auto's dat voorzien is van een vorm van rijtaakondersteuning neemt de komende jaren verder toe, wat een positief effect op de verkeersveiligheid heeft.



Toenemend belang van Multimodaliteit in de bereikbaarheid van bedrijven en personenvervoer. Wanneer locaties met verschillende vervoerwijzen (multimodaal) bereikbaar zijn kan een keuze worden gemaakt in de vervoerwijze van personen en goederen. Vooral voor bedrijventerreinen en voorzieningen die veel bezoekers aantrekken, is multimodaliteit een belangrijk aspect voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Infrastructuur



Intelligente verkeerssystemen: Als gevolg van technologische ontwikkelingen en de beschikbaarheid van steeds meer data worden verkeerssystemen steeds intelligenter waardoor ze ook beter kunnen anticiperen op het actuele verkeersaanbod. Een voorbeeld hiervan zijn i-VRI's, verkeerslichten die op basis van de data die ze ontvangen uit voertuigen en smartphones hun regeling kunnen aanpassen waardoor het verkeer beter kan worden afgewikkeld. Andersom geven de verkeerslichten informatie door aan de voertuigen, waardoor deze de snelheid kunnen aanpassen om daarmee niet te hoeven stoppen voor verkeerslichten. Voor zowel de bereikbaarheid als leefbaarheid is dit een positieve ontwikkeling waar de gemeente zich op kan voorbereiden.



Actuele reisinformatie is steeds breder beschikbaar. Voor de benutting van het wegennet en de bereikbaarheid is dat positief, aangezien informatie over vertragingen voor elke weggebruiker specifiek kan worden gemaakt afhankelijk van de herkomst en bestemming (persoonlijk reisadvies). De leefbaarheid daarentegen is daar niet altijd bij gebaat daar verkeer zich hierdoor steeds minder laat sturen en daardoor ook minder gewenste routes weet te vinden. Het plaatsen van borden is dan niet meer voldoende om het verkeer te sturen.



In het landelijk regeerakkoord 2017 - 2021 is opgenomen dat een kilometerheffing voor vrachtverkeer wordt ingevoerd. Afhankelijk van de uitvoering (alleen op snelwegen of ook op lokale wegen) heeft dit gevolgen voor de routekeuze van het vrachtverkeer, bijvoorbeeld doordat verkeer minder lang gebruik maakt van de autosnelwegen (en meer van lokale wegen). Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid kan dit positief zijn omdat een kilometerheffing tot een verlaging van het aantal vrachtwagenritten kan leiden en een stimulans kan betekenen voor goederenvervoer over water en spoor.

Na 2030



Fossiele brandstoffen zijn een belangrijke bron van CO2-emissie en luchtverontreiniging. Vandaar dat in het landelijk regeer-akkoord 2017 – 2021 is opgenomen dat vanaf 2030 alle nieuw verkochte auto's geen vervuilende stoffen mogen uitstoten. Voor zowel de leefbaarheid als de gezondheid is dat positief. Dit vraagt wel om aanpassingen t.a.v. tankstations en de beschikbaarheid van alternatieven voor fossiele brandstoffen, zoals elektrische oplaadpunten en waterstof.



Drones worden tot op heden vooral recreatief gebruikt. In beperkte mate wordt geëxperimenteerd met het vervoer van goederen per drone. Echter de regelgeving en praktische bezwaren staan grootschaligere toepassingen van drones voor vervoersactiviteiten in de weg. Nog onzeker is in hoeverre drones in de toekomst een rol van betekenis gaan spelen in goederen- en personenvervoer of dat dit beperkt blijft tot een niche (vergelijkbaar met helikoptervluchten); mogelijk ontstaan er meer kansen.

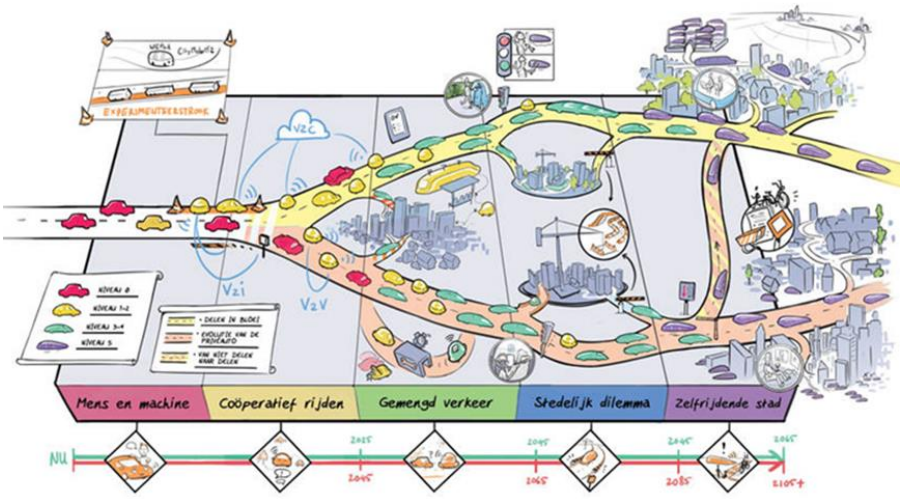


Autonome voertuigen kunnen een traject afleggen zonder tussenkomst van een bestuurder. Als autonome voertuigen hun intrede doen op de markt, heeft dit effect op zowel de stedelijke omgeving, het gedrag van mensen als de inrichting van de openbare ruimte. De invoering van autonoom rijden gaat gefaseerd. Waar nu al de overgang zichtbaar is naar het overnemen van specifieke rijtaken, komt de komende jaren een transitie op gang naar volledig autonoom rijden. Daardoor is naar verwachting op termijn minder ruimte nodig voor de afwikkeling van het autoverkeer dan nu het geval is. In het mobiliteitsbeleid van Oosterhout moet de ruimte worden geboden om op deze ontwikkelingen te anticiperen, aangezien exacte effecten en randvoorwaarden nog niet zijn te bepalen.

Autonoom rijden (zelfrijdende auto's)

Auto's nemen geleidelijk steeds meer taken van de bestuurder over. Op termijn kan dit resulteren in volledig autonome (zelfrijdende) auto's. Of en op welke termijn deze ontwikkeling zich gaat voltrekken, is echter nog door veel onzekerheden omgeven.

In "paden naar een zelfrijdende toekomst" [KiM, 2017] schetst het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid een vijftal fases. De verwachting daarbij is dat autonoom rijden zich in eerste instantie zal beperken tot de autosnelwegen en provinciale wegen. Het KiM verwacht dat pas op de lange termijn (> 2045) zelfrijdende auto's ook in stedelijk gebied hun opwachting zullen maken.



Bepalend voor het tempo en de mate waarin zelfrijdende auto's hun intrede zullen doen, zijn enerzijds de ontwikkeling van de techniek en regelgeving. Anderzijds wordt de maatschappelijke acceptatie (de mate waarin mensen accepteren dat de auto hun taken overneemt) als een bepalende factor gezien.

Mocht autonoom rijden gemeengoed worden, dan heeft dat naar verwachting een aantal gevolgen:

Bereikbaarheid

Communicatie tussen zelfrijdende voertuigen onderling en tussen de voertuigen en de omgeving (verkeerssystemen en infrastructuur) maakt dat de capaciteit van wegen efficiënter benut kan worden dan nu het geval is. Per saldo kunnen er daardoor meer voertuigen worden afgewikkeld, hetgeen positief is voor de bereikbaarheid. Daar staat echter tegenover dat autonoom rijden ook tot een toename van het autogebruik kan leiden (m.n. ten koste van het openbaar vervoer). Enerzijds omdat zelfrijdende auto's ook gebruikt kunnen worden door mensen die nu nog geen gebruik kunnen maken van de auto (bijvoorbeeld omdat ze geen rijbewijs hebben). Anderzijds omdat autonoom rijden naar verwachting goedkoper, makkelijker en comfortabeler wordt, waardoor mensen sneller geneigd zullen zijn de auto te pakken.
Of autonoom rijden een positief dan wel negatief effect gaat hebben op de bereikbaarheid zal ook in belangrijke mate worden bepaald door de ontwikkeling van het eigen autobezit en -gebruik. Naarmate de bereidheid tot autodelen toeneemt en (auto)mobiliteit meer een vorm van dienstverlening wordt (MaaS) dan een vorm van bezit, is het te verwachten effect op de bereikbaarheid positief.

Leefbaarheid

De verwachting is dat autonoom rijden tot allerlei nieuwe vervoerconcepten zal leiden (zoals bijvoorbeeld zelfrijdende taxi's). Dat zal ten koste gaan van het openbaar vervoer en in het bijzonder de "dunnere" lijnen. Desalniettemin is het de verwachting dat door autonoom rijden

de beschikbaarheid van vervoer wordt vergroot waardoor ook dunner bevolkte gebieden (zoals het buitengebied) beter en goedkoper kunnen worden ontsloten en de maatschappelijke participatie van specifieke doelgroepen (zoals ouderen en mensen met een beperking) kan worden verhoogd.
Autonoom rijden kan ook een positief effect hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte. Afhankelijk van de ontwikkeling van het eigen autobezit zal de behoefte aan parkeercapaciteit afnemen en kunnen voertuigen in toenemende mate buiten de stad worden gestald op het moment dat ze niet gebruikt worden. De (geparkeerde) auto zal daardoor veel minder dominant worden in het straatbeeld en een deel van de huidige parkeercapaciteit kan daardoor op termijn worden omgevormd naar andere functies.

Veiligheid

Autonoom rijden zal een positief effect op de verkeersveiligheid hebben. De verwachting is dat het aantal ongevallen met auto's substantieel zal afnemen. De interactie tussen autonome voertuigen en "onvoorspelbare" verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers behoeft vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid echter nadrukkelijk aandacht omdat autonome voertuigen daar in veel mindere mate mee kunnen communiceren / op anticiperen.

Duurzaamheid en gezondheid

Autonoom rijden maakt autorijden naar verwachting goedkoper, makkelijker en comfortabeler dan nu het geval is. Mensen zullen daardoor sneller geneigd zijn om de auto te pakken. Dit kan ten koste gaan van gezonde vervoerwijzen zoals de fiets.

Aangrijpingspunten voor beleid

De ontwikkeling naar autonoom rijden is nog door veel onzekerheden omgeven. Dit maakt het lastig voor lokale overheden om hierop te anticiperen. Een studie die in 2018 door TNO en Arcadis is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord Holland en de vervoerregio Amsterdam biedt een aantal handvatten:

- beheer en onderhoud infrastructuur op orde: voor het kunnen functioneren van autonome voertuigen is een goede onderhoudstoestand van de infrastructuur (o.a. belijning en bebording) van groot belang gezien de (visuele) oriëntatie van autonome voertuigen;
- scheiden van gemotoriseerd en langzaam verkeer: ook (of juist) bij autonoom rijden behoeft de positie van de fietser en voetganger aandacht vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Aanbevolen wordt om autoverkeer en langzaam verkeer zoveel mogelijk te scheiden en (kruis)punten waar deze verkeersdeelnemers samen komen zoveel mogelijk te regelen;
- investeer in intelligente verkeerssystemen: autonoom rijden vergt goede communicatie tussen het voertuig en zijn omgeving. Dit betekent dat wegkant-systemen, zoals verkeerslichten, geschikt moeten worden gemaakt voor communicatie (in twee richtingen) met autonome voertuigen;
- maak eigen autobezit en –gebruik minder vanzelfsprekend: om te voorkomen dat autonoom rijden leidt tot een (forse) toename van het autogebruik is het wenselijk dat overheden nu al actie ondernemen om eigen autobezit en -gebruik minder vanzelfsprekend te maken (bijvoorbeeld door autodelen actief te gaan stimuleren).



Er is een trend zichtbaar van een overgang van eigendom naar gebruik. Producten en diensten worden steeds meer gedeeld. Ook in de mobiliteitsmarkt doet dit fenomeen geleidelijk zijn intrede en maken mensen steeds meer gebruik van deelauto's**.** Deelauto's hebben een positief effect op het milieu en de parkeerdruk (en daarmee het beslag op de openbare ruimte). Deelnemers aan deelauto-concepten maken vaak bewuster en gerichter gebruik van de auto wat vanuit het oogpunt van leefbaarheid en duurzaamheid positief is.

Deelauto's worden zowel aangeboden door professionele partijen als via particuliere platforms (zoals bijvoorbeeld Mywheels en Snappcar). Of deelauto's een noemenswaardige rol gaan spelen in het dagelijkse verkeers- en vervoersysteem gaat de komende jaren blijken. Vooralsnog is de rol van de deelauto in gemeentes als Oosterhout beperkt (een pilot in Slotjes midden is in voorbereiding) en gaat het voornamelijk effect hebben op de aanschaf van een tweede auto.



Het concept Mobility as a Service (MaaS) gaat nog een stap verder dan de deelauto. Bij MaaS sluiten gebruikers een abonnement af bij een partij die het vervoer vervolgens organiseert. Afhankelijk van de reis wordt de vrijheid geboden een zo goed mogelijk passende modaliteit te kiezen. Veelal bestaat het abonnement uit het gebruik van deelauto's, taxidiensten, (elektrische) fietsen en openbaar vervoer. Het product wordt in toenemende mate geïntroduceerd bij grootschalige nieuwbouwontwikkelingen.

Onzeker, maar wel voorbereid op de toekomst

De geschetste trends zullen invloed uitoefenen op het toekomstige reisgedrag. In welke mate en in welke richting is bij een aantal trends nog onzeker en is in een aantal gevallen ook afhankelijk van beleidsmatige keuzes om juist wel of niet te anticiperen op een bepaalde ontwikkeling. Bij het toekomstbeeld 2030 gaan we daar nader op in.

4.4 Toekomstbeeld 2030

In deze paragraaf schetsen we per pijler een toekomstbeeld richting 2030.

Bereikbaarheid

De verkeersdruk op het wegennet in en rond Oosterhout zal in de periode tot en met 2030 verder toenemen. Dit deels als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen (zowel binnen als buiten Oosterhout), deels als gevolg van de economische ontwikkeling. De toenemende vergrijzing heeft tot gevolg dat het aantal sociaal-recreatieve verplaatsingen toeneemt, daarnaast is er meer flexibiliteit in werktijden (door thuiswerken) waardoor ook buiten de reguliere spitsen de verkeersdruk toeneemt.

Er treedt ook een verschuiving van verkeersstromen op. De voorziene aanpassingen aan het knooppunt Hooipolder en de A27 richting Utrecht zullen leiden tot een aanzienlijke afname van de vertraging op de A59. Dat gaat een positief effect hebben op de mate waarin de Bovensteweg wordt gebruikt door doorgaand verkeer tussen de A27 en de A59. Aan de andere kant gaat de verkeersdruk op het zuidelijk deel van de A27 tussen Hooipolder en St. Annabossch toenemen.
Het vervallen van de aansluiting Raamsdonksveer op de A59 leidt tot een verschuiving van verkeersstromen in Oosterhout Noord. De Statendamweg, Burg. Elkhuizenlaan en het oostelijke deel van de Bovensteweg worden daardoor zwaarder belast. De hoeveelheid verkeer via de Oude Veerseweg gaat daarentegen fors afnemen.

De aanleg van de nieuwe N629 gaat de Hoogstraat en de Heistraat / Ekelstraat ontlasten. Wel wordt het drukker rond de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 en ontstaat via bedrijventerrein Everdenberg / Everdenberg Oost een nieuwe route langs het kanaal richting de aansluitingen Oosterhout Oost (en Zuid) op de A27.

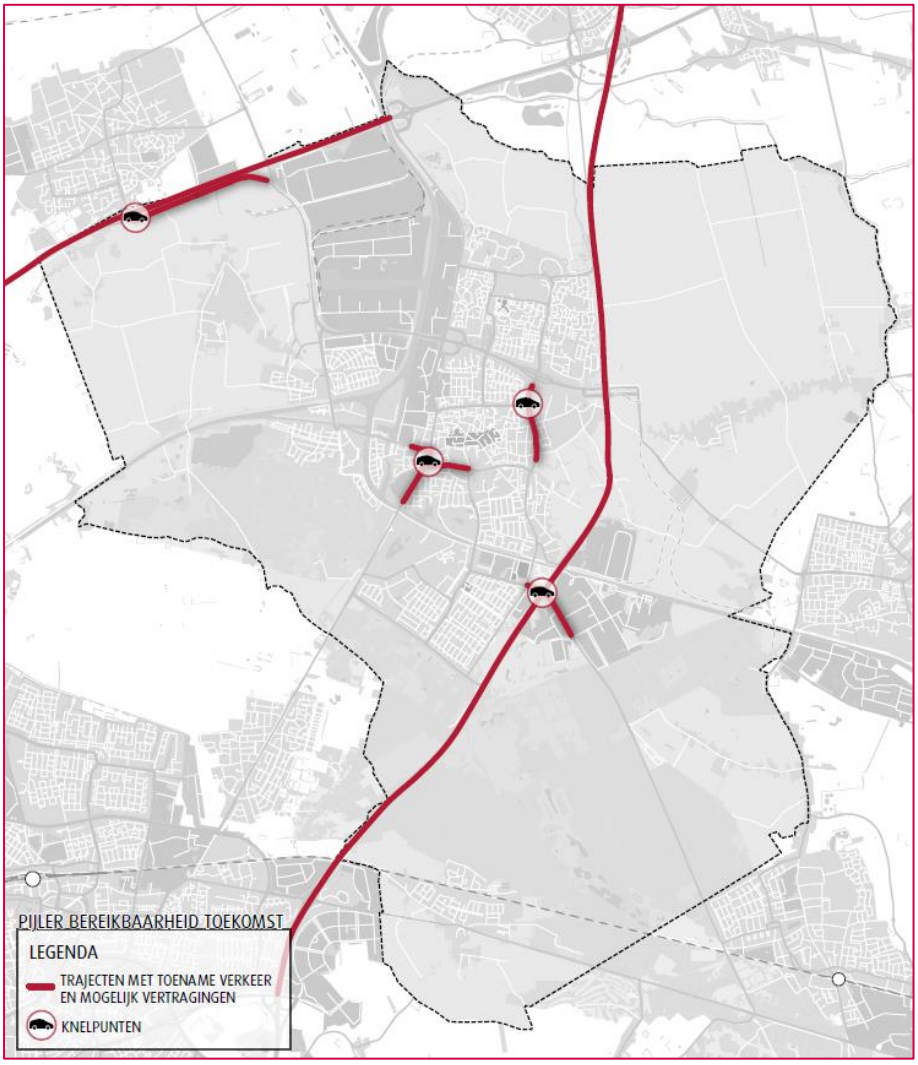
Niet alleen ontwikkelingen binnen Oosterhout zelf zijn van invloed op de verkeersdruk op het wegennet in en rond Oosterhout. Ook ontwikkelingen buiten Oosterhout (zowel op ruimtelijk als infrastructureel vlak) kunnen daarop van invloed zijn. Vandaar dat met behulp van het regionale verkeersmodel[6] het toekomstbeeld 2030 (zie pagina 53) is bepaald.

Uit de doorrekening met het regionale verkeersmodel 2030 blijkt dat:

- de infrastructurele aanpassingen die voorzien zijn aan de N629 (inclusief de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27) en de rotonde bromtol een positief effect hebben op de afwikkeling van het verkeer. Het verkeersmodel laat hier in de toekomst geen doorstromingsproblemen meer zien;
- de voorziene aanpassingen aan het knooppunt Hooipolder een positief effect hebben op de doorstroming en de wachtrijen op de A59. Echter een deel van de verkeerslichten op het knooppunt blijft gehandhaafd, waardoor het knooppunt kwetsbaar blijft. Dit zowel vanwege het hoge ongevalsrisico als dat bij onverwachte verstoringen[7] elders op het autosnelwegennet in de regio het verkeer bij Hooipolder niet goed verwerkt kan worden. Vandaar dat Hooipolder ook in de toekomst een belangrijk aandachtspunt blijft voor de bereikbaarheid van Oosterhout en de regio;
- de verkeersdruk op het zuidelijk deel van de A27 verder toeneemt. De A27 ten zuiden van Hooipolder laat in 2030 een slechte verkeersafwikkeling (te hoge I/C-verhouding) zien. Daarbij is nog geen rekening gehouden met de effecten van een toekomstige verbreding van de A58 tussen Breda en Tilburg. Gezien het belang van de A27 zuid voor de bereikbaarheid van Oosterhout en de verbinding met Breda is dit een belangrijk aandachtspunt;
- de verkeersdruk op het gemeentelijk wegennet verder toeneemt. Vooral de centrumring verdient aandacht daar de doorstroming daar op enkele punten (Bredaseweg, Abdis

[6] Er is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel 2010 – 2030 van de regio West Brabant. Dit model wordt momenteel geactualiseerd. Voor het doorrekenen van het effect van mogelijke maatregelen in de uitvoeringsagenda zal gebruik worden gemaakt van het nieuwe model.
[7] Bij op voorhand bekende verstoringen zoals wegwerkzaamheden en grootschalige evenementen kan worden geanticipeerd op veranderende verkeersstromen door een aangepaste verkeersregeling (een zogenaamd regelscenario).

van Thornstraat) thans al te wensen overlaat. Daarnaast kunnen in de toekomst ook doorstromingsproblemen ontstaan ter hoogte van de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27.



Voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer zien we in de toekomst de volgende aandachtspunten:

Het traditionele openbaar vervoer komt als gevolg van de opkomst van allerlei nieuwe mobiliteitsdiensten steeds meer onder druk te staan. In de nieuwe Brabantse openbaar vervoervisie “Gedeelde mobiliteit is maatwerk”, die eind 2018 is vastgesteld door PS, wordt deze ontwikkeling nadrukkelijk onderkend. De nieuwe openbaar vervoer visie gaat er vanuit dat het traditionele, lijngebonden openbaar vervoer in de toekomst vooral nog wordt ingezet op de grote stromen (zoals de Bravodirect lijnen). Op locaties en tijden met een mindere vervoersvraag wordt ook naar andere, meer flexibele vervoersvormen en – diensten gekeken of combinaties daarvan. Daarbij wil de provincie ook meer ruimte laten aan de markt / nieuwe mobiliteitsaanbieders en nog meer gaan samenwerken met gemeenten en andere partners.

Specifiek voor de bereikbaarheid van Oosterhout zien we de volgende ruimtelijke en infrastructurele aandachtspunten:

- De Brabantliners die de verbinding tussen Utrecht enerzijds en Breda en Oosterhout anderzijds onderhouden mogen bij files op de A27 gebruik maken van de vluchtstrook. Echter bij de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder worden de vluchtstroken langs een deel van het tracé omgebouwd tot spitsstroken. Dit betekent dat in de toekomst de doorstroming van de Brabantliners dus niet langer gegarandeerd kan worden;
- De reconstructie van de N629 heeft gevolgen voor de lijnvoering van lijn 327 en 328 tussen Oosterhout en Dongen. De huidige route kan niet in stand worden gehouden. Bij de uitwerking op het niveau regio en stad (in § 5.1.2.) gaan we daar nader op in;
- De doorstroming aan de oostzijde van de centrumring: gezien de ligging van het busstation rijdt een fors aantal buslijnen via de Abdis van Thornstraat. In de toekomst neemt de verkeersdruk hier verder toe waardoor ook het openbaar vervoer vertraging ondervindt. Het betreft dan zowel het kruispunt met de Strijenstraat als het kruispunt met de Leijsenhoek / Veerseweg;
- De keuze die in de toekomstvisie Oosterhout 2030 wordt gemaakt om vooral binnenstedelijk te bouwen, leidt tot een groter vervoerpotentieel en is daarmee positief voor het draagvlak voor het openbaar vervoer. Wat wel een aandachtspunt is, is dat er relatief veel gebouwd wordt aan de westzijde van de stad, waar het aanbod aan openbaar vervoer juist beperkt is.



De fiets biedt potentie. Veel verplaatsingen worden binnen Oosterhout en tussen Oosterhout en omliggende kernen gemaakt en zijn daarmee “befietsbaar”. Zeker op langere afstanden kan de (elektrische) fiets in toenemende mate concurreren met de auto. Willen we de potentie van de fiets benutten, dan zullen ook beleidsmatig keuzes moeten worden gemaakt. Het realiseren van goede en directe fietsroutes op de regionale verbindingen en deze routes goed aansluiten op de fietsroutes binnen de gemeente, levert hierin een grote bijdrage.

Belangrijkste aandachtspunten richting de toekomst zijn de beweegbare bruggen aan de westzijde van de stad. Fietsers moeten bij een brugopening lang wachten en hebben geen alternatief voor deze route. Ook de doorstroming op de kruispunten op de centrumring bij de Bredaseweg en Abdis van Thornstraat zijn aandachtspunten. Een toename van de verkeersdruk op deze punten heeft ook zijn weerslag op de wachttijden voor het fietsverkeer.



Multimodaliteit wordt in de toekomst nog belangrijker. Via het spoor en het water zijn de bedrijventerreinen in Oosterhout over het algemeen goed ontsloten. Richting de toekomst worden geen knelpunten verwacht voor het goederenvervoer via het water en spoor. De opgave is vooral om de overslagfaciliteiten die er zijn beter te benutten.
Voor de bereikbaarheid over de weg is vooral de doorstroming op de A27 en de A59 van belang. De aansluitingen Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27 verdienen daarbij ook aandacht, daar hier in de toekomst afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan en dit belangrijke aansluitingen zijn voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen.

Samengevat leidt dat tot het volgende toekomstbeeld 2030 voor bereikbaarheid:

- de verkeersdruk op het wegennet in en rond Oosterhout neemt (voorlopig) nog toe. Deels verschuiven verkeersstromen als gevolg van voorziene infrastructurele ingrepen;
- ondanks dat door een aantal aanpassingen aan Hooipolder de files op de A59 aanzienlijk zullen afnemen, blijft dit ook in de toekomst een belangrijk aandachtspunt voor de bereikbaarheid van Oosterhout en de regio. Dit omdat een deel van de verkeerslichten op het knooppunt gehandhaafd wordt, waardoor het knooppunt kwetsbaar blijft;
- de A27 ten zuiden van Hooipolder heeft in 2030 een te grote verkeersdruk (te hoge I/C-verhouding), waardoor de bereikbaarheid per auto tussen Breda en Oosterhout verder onder druk komt te staan;
- binnenstedelijk verdienen vooral de centrumring (in het bijzonder de kruispunten met de Bredaseweg en de Abdis van Thornstraat) en de wegenstructuur aan de zuidwestzijde van de stad aandacht. De verkeersdruk neemt toe en de wegenstructuur aan de zuidwestzijde van de stad is kwetsbaar (geen alternatieve route, beweegbare bruggen). Daarnaast kunnen in de toekomst doorstromingsproblemen ontstaan ter hoogte van de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27;
- voor het openbaar vervoer moet aandacht worden besteed aan de verbinding richting Utrecht (vervallen vluchtstroken, waardoor de Brabantliner geen vrije baan meer heeft in de spits) en aan de doorstroming aan de oostzijde van het centrum. Daarnaast krijgt het openbaar vervoer in toenemende mate te maken met concurrentie van nieuwe vervoersinitiatieven. Dit kan consequenties hebben voor de buurtbus, maar biedt tegelijkertijd ook kansen;
- de (elektrische) fiets heeft potentie. Veel verplaatsingen worden binnen Oosterhout en tussen Oosterhout en omliggende kernen gemaakt en zijn daarmee “befietsbaar”. En op langere afstanden kan de (elektrische) fiets in toenemende mate concurreren met de auto;
- voor het goederenvervoer via het water en spoor worden geen knelpunten verwacht. De opgave zal vooral zijn om de overslagfaciliteiten die er zijn beter te benutten. Voor het goederenvervoer via de weg liggen de knelpunten op de rijkswegen A27 en A59 inclusief een tweetal aansluitingen daarop.

Een kanttekening is nog wel op zijn plaats als het gaat om de ontwikkeling van de verkeersdruk. De verwachting is namelijk dat **na 2030** de verkeersdruk zal gaan afnemen. Enerzijds als gevolg van de verdere ontwikkeling van in-car systemen en autonoom rijden. Naarmate voertuigen steeds meer taken zelfstandig kunnen uitvoeren en ook de communicatie tussen voertuigen onderling en voertuigen en verkeerssystemen zich verder ontwikkelt, kunnen naar verwachting via de huidige infrastructuur meer voertuigen worden afgewikkeld. Anderzijds omdat het eigen autobezit en –gebruik in de toekomst zal afnemen en dat andere vormen van vervoer en dienstverlening (zoals MaaS) hiervoor in de plaats komen.

Dat voorgenoemde ontwikkelingen zich zullen voordoen en dat ze een substantiële invloed zullen hebben op de verkeersafwikkeling is zeker (met als kanttekening dat er ook voor de overheid een taak ligt om eigen autobezit en -gebruik minder vanzelfsprekend te maken). De onzekerheid zit hem net name in de termijn waarop de effecten merkbaar worden en wanneer hier ook in het stedelijk gebied op geanticipeerd moet worden.

Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren lijkt het aantal slachtofferongevallen in Oosterhout weer te zijn toegenomen. Ook landelijk is dit een trend. Diverse ontwikkelingen maken dat als hier niet op geanticipeerd wordt, deze trend zich in de toekomst doorzet. De belangrijkste ontwikkelingen die kunnen leiden tot een toename van het ongevalsrisico in het verkeer en daarmee een afname van de verkeersveiligheid zijn:

- verkeersdeelnemers (automobilisten, fietsers én voetgangers) worden in toenemende mate bloot gesteld aan afleiding in het verkeer. Met name het toegenomen smartphone-bezit en -gebruik is daar debet aan;
- de toenemende vergrijzing: het aantal ouderen in het verkeer neemt toe en mensen blijven ook tot op steeds latere leeftijd aan het verkeer deelnemen. Zowel de kans op ongelukken (langere reactietijd) als een ernstige afloop daarvan (kwetsbaarheid) neemt daardoor toe;
- een toenemende diversiteit aan voertuigen en daardoor toenemende verschillen in snelheid en massa. De discussie over de regels en de positie op de weg (rijbaan of fietspad) van de speedpedelec, een elektrische fiets met een maximumsnelheid van 45 km/h, is daarvoor illustratief;

Nieuw soort stoplicht speciaal voor de smartphonegebruiker, Bodegraven heeft de primeur



BODEGRAVEN - De gemeente Bodegraven heeft de primeur met een nieuw soort stoplicht, de +Lichtlijn. Dit is een verlichte strip op de grond die rood of groen wordt. De strip is speciaal bedoeld voor smartphonegebruikers, die kijken namelijk altijd richting de grond.

Het is een beetje de omgekeerde wereld, vindt ook Mark Hofman van HIG Traffic Systems, dat het systeem ontwikkelde. 'Maar smartphonegebruik door voetgangers en fietsers is een groot probleem. Zo moeten trams in Den Haag regelmatig een noodstop maken omdat iemand op zijn smartphone kijkt in plaats van naar verkeerslicht.'

Wethouder Kees Oskam: 'Bij deelname aan het verkeer laten mensen zich steeds vaker afleiden door de smartphone. De aantrekkingskracht van social media, games en WhatsApp is groot. Als overheid kunnen we deze trend waarschijnlijk niet gemakkelijk keren, maar we willen er wel op anticiperen.'

Daartegenover staat, dat auto's steeds veiliger worden als gevolg van allerlei nieuwe technologieën. De zwakste schakel blijft echter (het gedrag van) de chauffeur. Ontwikkelingen in de autotechniek nemen steeds meer rijtaken over, maar vergroten veelal de veiligheid van de personen in de auto.

'In 2050 gaat niemand meer dood bij auto-ongeluk'

De auto-industrie belooft dat in 2050 niemand nog overlijdt door een ongeval met een auto. Slimme technieken moeten ervoor zorgen dat de auto's bijna nooit meer op elkaar klappen of iemand aanrijden.

Ton Voermans 15-06-18, 16:31



Binnen de Europese Unie kwamen vorig jaar 25.000 mensen om het leven door een verkeersongeluk. Dat is enorm veel, maar rond de eeuwwisseling waren er jaarlijks nog 50.000 verkeersslachtoffers.

Auto's zijn al veel veiliger dan vroeger. Zo zit in elke auto sinds 2014 verplicht een ESP (Elektrisch Stabiliteits Programma) dat voorkomt dat auto's bij een onverwachte manoeuvre slippen. Wie nu de macht over het stuur kwijt wil raken, moet het wel heel bont maken. Alleen al ESP (een uitvinding van Anton van Zanten, een Nederlandse techneut die bij Bosch werkte) redde in Europa bijna 10.000 levens, becijferde Bosch. Na de veiligheidsgordel is ESP de succesvolste veiligheidsvoorziening ooit.

De Europese Unie wil het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen naar nul in 2050. De Europese autofabrikanten verenigd in de ACEA scharen zich samen met toeleverende technische bedrijven als Bosch en automobielclubs zoals de ANWB achter die doelstelling.

Dagrijverlichting

Volgens onderzoek van de RAI en de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn auto's de afgelopen tien jaar al zo'n 40 procent veiliger geworden. Behalve ESP droeg ook de dagrijverlichting (verplicht op alle nieuwe auto's vanaf 2011) daaraan bij.

Autofabrikanten gaan tot 2030 tal van veiligheidsmaatregelen standaard in auto's bouwen. Ook zal de auto tegen die tijd grotendeels autonoom rijden en communiceren met andere voertuigen. Een auto gaat gemiddeld 17 jaar mee, zodat tegen 2050 geen ouderwetse, onveilige auto's meer rondrijden en het doel van nul verkeersslachtoffers in beeld komt.

Uitzetten

„Er zijn al veel veiligheidsvoorzieningen in nieuwe auto's. Bij lane-keeping blijft de auto keurig in het midden van de rijstrook. Maar mensen zetten het nu vaak uit omdat ze het irritant vinden. Op den duur kan dat niet meer. Bij emergency brake, waarbij een auto zelf hard remt bij een dreigende botsing, is dat al het geval", zegt Floris Liebrand van de RAI Vereniging.

Het probleem bij de huidige rijtaakondersteunende systemen is dat veel bestuurders de systemen niet gebruiken omdat ze domweg niet weten dat ze in de auto zitten. Autoverkopers gaan hun klanten veel beter voorlichten over de veiligheid. Ook rijschoolhouders leren hun cursisten hoe de systemen werken. De rijhulpen mogen ook al gebruikt worden bij het rij-examen.

Middels de inrichting van de openbare ruimte kan de verkeersveiligheid worden verbeterd. Echter de gedragscomponent moet niet worden onderschat, vandaar dat naast de fysieke inrichting ook voorlichting, communicatie en handhaving van belang zijn. Handhaving is daarbij een aandachtspunt. De politie heeft maar beperkt capaciteit beschikbaar om te handhaven op de naleving van verkeersregels. De verwachting is dat dat in de toekomst niet anders gaat worden (eerder minder dan meer). De mogelijkheden die de gemeente zelf heeft om hierop te handhaven zijn vooralsnog beperkt. Op het gebied van communicatie en educatie heeft de gemeente meer mogelijkheden om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden, als is de effectiviteit hiervan vaak kleiner.

Ook hier is een kanttekening op zijn plaats. De verwachting is dat **na 2030** het aantal verkeersongevallen sterk gaat afnemen. Naarmate voertuigen steeds meer taken zelfstandig kunnen uitvoeren en ook de communicatie tussen voertuigen onderling en voertuigen en verkeerssystemen zich verder ontwikkelt, neemt daarmee de invloed van (het gedrag van) de bestuurder en daarmee ook het ongevalsrisico fors af.

De interactie tussen autonome voertuigen en “onvoorspelbare” verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers behoeft vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid echter nadrukkelijk aandacht omdat autonome voertuigen daar in veel mindere mate mee kunnen communiceren / op anticiperen.

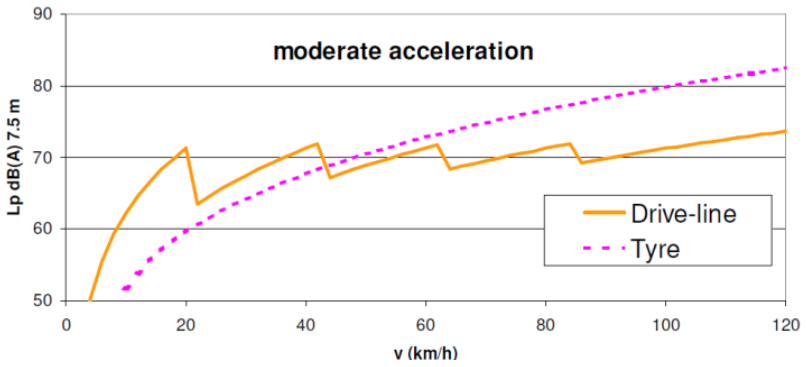
Leefbaarheid

De verwachting is dat als gevolg van autonome ontwikkelingen de overlast van gemotoriseerd verkeer over het algemeen afneemt ten opzichte van de huidige situatie.

De grootste verbetering valt te verwachten op het gebied van luchtkwaliteit (en met name de uitstoot van CO2). Voertuigen op fossiele brandstoffen worden steeds schoner en het aandeel voertuigen op niet-fossiele brandstoffen (elektrisch, waterstof) neemt toe. Deze trend gaat zich richting 2030 verder doorzetten, bijvoorbeeld doordat vanaf 2030 alleen nog maar niet vervuilende nieuwe auto’s mogen worden verkocht. Voor de luchtkwaliteit is dat positief.

Een toename van het aandeel elektrische voertuigen is tevens positief voor de geluidhinder. Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat op termijn elektrische rijden de geluid-hinder in stedelijk gebied met een derde doet verminderen [PBL, 2012]. Deze “winst” doet zich vooral op gemeentelijke wegen voor, daar het motorgeluid veelal bepalend is voor het geluidniveau bij een snelheid tot ca. 50 km/h. Omdat de geluidbelasting op provinciale wegen en autosnelwegen voornamelijk ontstaat door het band-wegdekgeluid zal elektrisch rijden op dergelijke wegen niet tot nauwelijks leiden tot een afname van het verkeersgeluid.

In welke mate autonome ontwikkelingen bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid in Oosterhout is zowel afhankelijk van beleidsmatige keuzes (vooral in welke mate je als gemeente het gebruik van niet-fossiele brandstoffen en emissieloze motorvoertuigen stimuleert) als de ontwikkeling van de automobiliteit / verkeersdruk.



Verhouding tussen motorgeluid en band-wegdekgeluid (matige acceleratie van een auto met benzinemotor op dicht asfalt). Bron: Kortbeek et al. 2000

Onder leefbaarheid valt ook het voorkomen van ongewenste verkeersstromen door de stad en door woongebieden. Uit een analyse van mobiele data (zie § 3.4.3.) blijkt dat er met name via de Weststadweg / Bovensteweg sprake is van doorgaand verkeer dat het knooppunt Hooipolder wil vermijden. De aanpassingen die aan het knooppunt voorzien zijn, gaan voor een afname van de files op de A59 zorgen en verwacht mag worden dat dit zich ook zal vertalen naar een afname van het doorgaand verkeer via de Weststadweg / Bovensteweg. Ook het plaatsen van extra verkeerslichten op de Weststadweg (ter hoogte van de aansluiting van de Haasdijk en bij het nieuwe kruispunt met de Logistiekweg) maakt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Aanleg van de nieuwe N629 en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Everdenberg Oost hebben tot gevolg dat er via de N629 en de ontsluitingsweg voor Everdenberg Oost een nieuwe route ontstaat richting de aansluitingen Oosterhout Oost en Zuid op de A27. Het risico is dat daar doorgaand verkeer vanuit Dongen en Tilburg naar de A27 (en v.v.) mee wordt gefaciliteerd. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is dat ongewenst te meer daar deze route deels via de St. Antoniusstraat zou komen te lopen.

Ten aanzien van het voorkomen van ongewenste verkeersstromen dient in z'n algemeenheid te worden opgemerkt dat de mogelijkheden om hierop te sturen via traditionele maatregelen, zoals bebording, in de toekomst steeds beperkter worden. De steeds grotere beschikbaarheid van actuele verkeersdata maakt dat de weggebruiker zijn eigen route bepaalt. Ongewenst gebruik van wegen moet derhalve fysiek worden tegengegaan.

De verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen van (de overlast van) het vrachtverkeer zijn onzeker. Invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer kan een stimulans zijn om meer gebruik te maken van vervoer via water en spoor dan wel ladingen te bundelen. Echter afhankelijk van de wijze waarop de kilometerheffing wordt ingevoerd (alleen op snelwegen of ook op lokale wegen) kan dit ook van invloed zijn op de routekeuze van het vrachtverkeer en kan dit ertoe leiden dat vrachtverkeer meer gebruik gaat maken van lokale wegen.

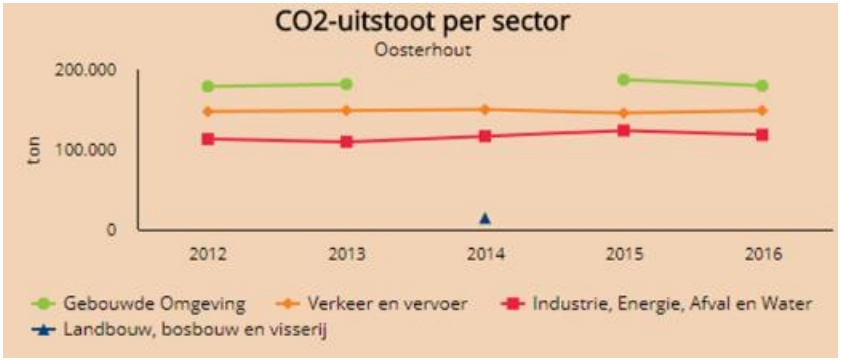
Duurzaamheid en gezondheid

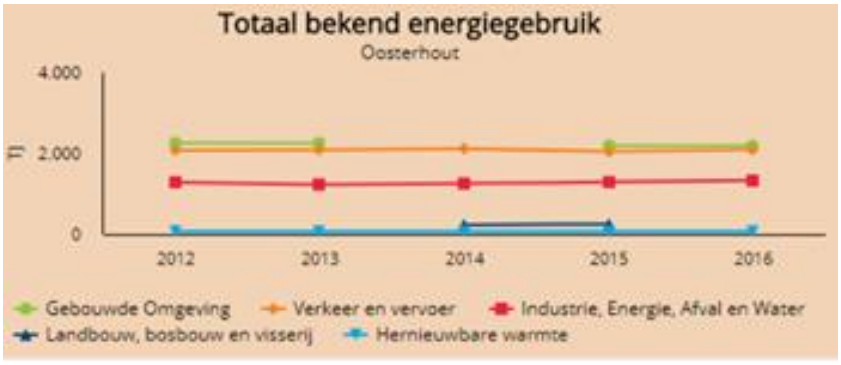
Met het klimaatakkoord (2015) en de daaruit voortvloeiende klimaatwet (2018) heeft de regering zich tot doel gesteld om de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO2) aanzienlijk terug te dringen en daarmee bij te dragen aan een gezonde en duurzame leefomgeving. Deels moet dat worden bereikt met landelijke regelgeving en maatregelen (zoals de verplichting dat vanaf 2030 alleen nog meer emissieloze auto's mogen worden verkocht). Echter ook van lokale overheden wordt een bijdrage verwacht aan de doelstellingen van het klimaatakkoord.

Dat hier ook voor Oosterhout een opgave ligt, wordt in toekomstvisie Oosterhout 2030 erkend. Naast een andere wijze van energievoorziening zal het energieverbruik moeten worden teruggedrongen en de uitstoot van CO2 moeten worden beperkt. Daarnaast moet Oosterhout gaan anticiperen op een veranderend klimaat met meer neerslag en meer hitte.

De focus van de gemeente als het gaat om duurzaamheid ligt in eerste instantie op de gebouwde omgeving. Uitgaande van de informatie uit de landelijke klimaatmonitor is daar het energiegebruik en de uitstoot van CO2 het hoogst. Verkeer en vervoer is echter een goede tweede, met als kanttekening dat ook het verkeer via de autosnelwegen daaraan een substantiële bijdrage levert (zie ook § 3.4.4.).

Op het gebied van verkeer en vervoer zijn in relatie tot het klimaat geen concrete doelstellingen opgenomen in het bestuursakkoord 2018-2022, buiten dat moet worden gewerkt aan een gemeentebreed dekkingsplan met laadpalen voor elektrische auto's en fietsen.





5

Uitwerking: Regio en gemeentebreed

In de vorige hoofdstukken hebben we een beeld geschetst hoe Oosterhout er qua verkeer en vervoer voor staat anno 2018, welke ontwikkelingen we de komende jaren verwachten, wat onze ambities als stad zijn en wat we verwachten voor 2030 bij ongewijzigd beleid. Gezamenlijk vormt dat het vertrekpunt voor ons toekomstig verkeers- en vervoerbeleid dat we in dit hoofdstuk en hoofdstuk 6 vertalen naar doelstellingen en opgaven. De doelstellingen benaderen we daarbij vanuit de vier pijlers (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid én duurzaamheid en gezondheid). Voor de opgaven passen we een gekantelde benadering toe; die steken we in vanuit de modaliteiten (auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer en goederenvervoer). Daarmee sluiten we aan op de opzet van het mobiliteitsplan 2007 – 2015 dat ook langs deze lijn (modaliteiten) was opgebouwd.

In het eerste deel van dit hoofdstuk (§ 5.1) zijn de doelen en opgaven uitgewerkt voor Oosterhout in de regio. In het tweede deel (§ 5.2) focussen we ons op de gemeentebrede doelstellingen en opgaven.

5.1 Oosterhout in de regio

5.1.1 Doelstellingen

De gunstige ligging van Oosterhout (op een kruispunt van autosnelwegen en aan het kanaal) en daarmee de goede bereikbaarheid heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de ontwikkeling van de stad. Om een aantrekkelijke vestigingsplaats te blijven voor bewoners en bedrijven is het belangrijk dat Oosterhout ook in de toekomst goed bereikbaar blijft via weg, water en (goederen)spoor. De bereikbaarheid via de weg heeft daarbij niet alleen betrekking op autoverkeer, maar ook op de fiets en het openbaar vervoer.

Bijzondere aandacht verdienen de verbindingen tussen Oosterhout en Breda. Via Breda heeft Oosterhout haar aansluiting op het spoorwegnet. Daarnaast biedt Breda diverse voorzieningen, zoals HBO onderwijs, die een gemeente met de schaal van Oosterhout niet (meer) kan bieden, maar die voor onze (toekomstige) inwoners wel belangrijk zijn. Derhalve zijn goede verbindingen tussen Oosterhout en Breda per auto, fiets en openbaar vervoer voor Oosterhout zeer belangrijk. Voor het autoverkeer tussen Oosterhout en Breda is de A27 de aangewezen route. Voor het fietsverkeer en het (hoogwaardig) openbaar vervoer de

Bredaseweg / Oosterhoutseweg. Doorgaand autoverkeer via de Bredaseweg / Oosterhoutseweg willen we (Oosterhout én Breda) zoveel mogelijk voorkomen.

Regio: wat willen we bereiken

Bereikbaarheid	Leefbaarheid	Veiligheid	Duurzaamheid & Gezondheid
Regionaal bereikbaar: • Oosterhout is goed bereikbaar via weg, water en (goederen-)spoor; • Oosterhout is goed bereikbaar per auto, fiets en openbaar vervoer; • Breda is goed bereikbaar vanuit Oosterhout.			

5.1.2 Opgaven

De centrale doelstelling is dat Oosterhout ook in de toekomst goed bereikbaar moet blijven. In relatie tot de doelstellingen zien we een drietal opgaves. Deze opgaves zijn deels ingegeven vanuit (toekomstige) knelpunten, deels vanuit kansen.

Doorstroming Hooipolder en A27 Zuid

Voor de bereikbaarheid van de stad is dé opgave het verbeteren van de doorstroming op het knooppunt Hooipolder en het meest zuidelijke deel van de A27 (Hooipolder – St. Annabosch).



Hooipolder: de aanpassingen die voorzien zijn aan het knooppunt Hooipolder (zie § 4.2) zullen een positief effect hebben op de doorstroming op de A59. Echter omdat een deel van de verkeerslichten op het knooppunt gehandhaafd wordt, blijft het knooppunt kwetsbaar. Dit zowel vanwege het hoge ongevalsrisico als dat bij onverwachte verstoringen elders op het

autosnelwegennet in de regio het verkeer bij Hooipolder niet goed verwerkt kan worden. Vandaar dat Hooipolder, ondanks de voorziene aanpassingen, ook in de toekomst een belangrijk aandachtspunt blijft voor de bereikbaarheid van Oosterhout. De inzet daarbij is een volwaardig knooppunt zonder verkeerslichten.

A27 Zuid: de doorstroming op de A27 zuid is op dit moment niet optimaal. In de toekomst zal de doorstroming verder verslechteren onder andere omdat capaciteitsuitbreiding op de aangrenzende delen van de A27 en A58 tot een verdere toename van het verkeer via de A27 Zuid zal leiden. Een goede doorstroming van het verkeer op de A27 is niet alleen voor de bereikbaarheid van Oosterhout van belang, maar ook voor de afwikkeling van het verkeer tussen Oosterhout en Breda.

A27

Voor de bereikbaarheid van Oosterhout is een goede doorstroming op de A27 van groot belang. Een verbreding van de A27 ten noorden van het knooppunt Hooipolder is voorzien. Naar verwachting wordt hiermee in 2022 gestart. Als onderdeel van de verbreding van dit deel van de A27 wordt ook het knooppunt Hooipolder gedeeltelijk aangepast (zie paragraaf 4.2.).

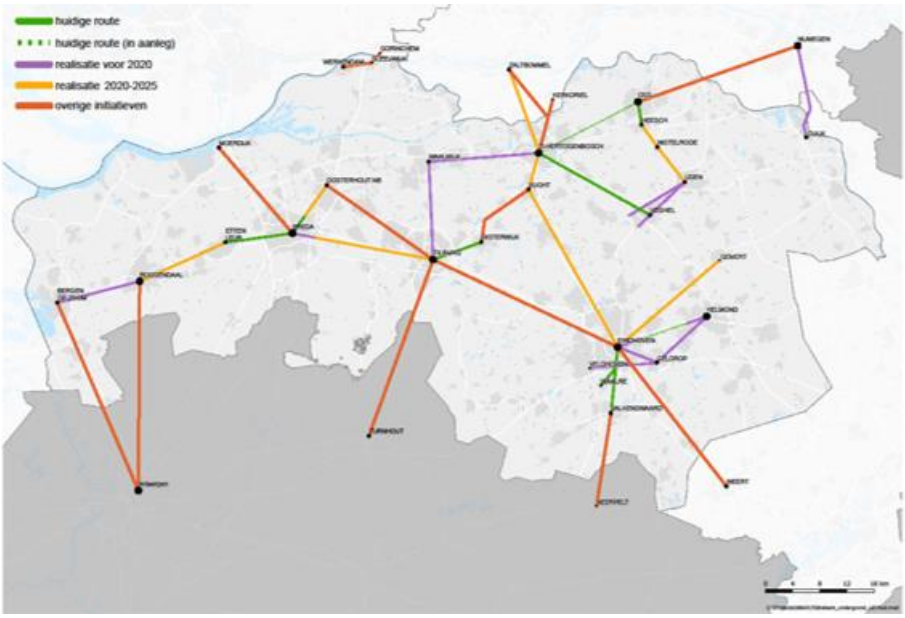
Ook het gedeelte van de A27 tussen de knooppunten Hooipolder en St. Annabosch zou op termijn moeten worden verbreed naar 2 x 3 rijstroken. Deze ambitie is opgenomen in StructuurVisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het rijk.

Om te bepalen waar en wanneer geïnvesteerd moet worden in de rijksinfrastructuur wordt periodiek de Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) uitgevoerd. Uit de meest recente NMCA (2017) blijkt dat er volgens de criteria die het rijk hanteert tot en met 2040 geen sprake is van een knelpunt op de A27 tussen Hooipolder en St. Annabosch. Derhalve is in de meerjareninvesteringsprogramma van het rijk, het MIRT , geen rekening gehouden met een eventuele verbreding van dit deel van de A27. Het MIRT wordt jaarlijks geactualiseerd. Het huidige MIRT heeft een doorlooptijd tot en met 2028.



Snelfietsroutes

De fiets kan in toenemende mate concurreren met de auto, ook op wat langere afstanden. Door de provincie is onderzocht op welke relaties de meeste potenties voor de fiets liggen. Dit heeft geresulteerd in het aanwijzen van een aantal potentiële snelfietsroutes. Dit betreft o.a. de routes **Oosterhout - Breda** en **Oosterhout - Dongen - Tilburg**.



Gezien het aantal verplaatsingen tussen Oosterhout enerzijds en Breda en Dongen / Tilburg anderzijds en ook gezien de aanwezige onderwijsinstellingen in Breda en Tilburg zien wij nadrukkelijk kansen voor de fiets en daarmee een opgave voor het mobiliteitsplan.

Snelfietsroutes eindigen niet bij de gemeentegrenzen. Voor de snelfietsroute Oosterhout – Breda lijkt binnen Oosterhout een route via de Burg. Materlaan, de Burg. Holtroplaan en de Slotlaan het meest logisch. We kiezen voor deze route (in plaats van een route langs de Bredaseweg) vanwege de beschikbare ruimte en de aansluiting op de fietsroutes naar en door de binnenstad, zodat ook lokaal fietsverkeer hier zoveel mogelijk baat bij heeft. Voor de snelfietsroute Oosterhout – Dongen – Tilburg ligt een tracé langs het Wilhelminakanaal voor de hand. Via de wijk Slotjes Midden en het nieuwe fietspad bij het Mgr. Frenckencollege kan dit tracé worden aangetakt op de Slotlaan. Een aftakking van het Wilhelminakanaal Noord richting het Hanzecollege valt te overwegen, zodat deze school net als het Mgr. Frencken College rechtstreeks wordt aangesloten op het snelfietsroutenetwerk.

Voor de realisatie van snelfietsroutes is cofinanciering vanuit de provincie beschikbaar. Om daarvoor in aanmerking te komen, moeten snelfietsroutes aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen (zie intermezzo snelfietsroutes). Bij de verdere uitwerking zal moeten blijken in welke mate hieraan kan worden voldaan.

Naast de snelfietsroutes vanuit Oosterhout richting Breda en Tilburg, is ook voorzien in een **snelfietsroute tussen Breda en Tilburg**. De aanleg van die snelfietsroute wordt reeds voorbereid. Deze snelfietsroute komt via Dorst, langs de Rijksweg / N282, te lopen.

Snelfietsroutes

De provincie Noord Brabant heeft zich tot doel gesteld om samen met haar partners het fietsgebruik te stimuleren om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden) de leefbaarheid en gezondheid. In de provinciale visie “fiets in de versnelling” is opgenomen hoe de provincie dat wil bereiken.

De fiets heeft ook op langere afstanden potentie en in fiets in de versnelling is een aantal potentiele snelfietsroutes benoemd, waaronder de snelfietsroutes Oosterhout – Breda, Oosterhout – Tilburg en Breda – Tilburg (via Dorst).

De ambitie is dat deze snelfietsroutes in 2030 gerealiseerd zijn. Dit wil de provincie gezamenlijk met de betrokken gemeenten voor elkaar krijgen. Om deze ambitie te realiseren, zijn ook financiële middelen beschikbaar bij de provincie. De provincie gaat uit van 50% cofinanciering over de gehele snelfietsroute. Aanvullende cofinanciering stelt de provincie beschikbaar voor extra kwaliteit, innovaties en kunstwerken. De omvang van deze cofinanciering is een kwestie van maatwerk en bedraagt maximaal 80% in het geval van noodzakelijke kunstwerken.
Om voor cofinanciering in aanmerking te komen, moeten snelfietsroutes wel aan een aantal eisen (op het gebied van functionaliteit, vormgeving en maatvoering) voldoen.

de snelfietsroute is bedoeld om grote aantallen fietsers met grotere snelheidsverschillen te kunnen afwikkelen;

de snelfietsroute verbindt kernen of economische toplocaties met elkaar;

de snelfietsroute is gericht op langere afstanden;

de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk wordt voorzien van effectieve uniforme markering en bewegwijzering;

de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk wordt herkenbaar als snelfietsroute door het gebruik van een uniform beeldmerk;

de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk wordt voorzien van effectieve verlichting, tenzij er sprake is van verstoring van de natuur;

de snelfietsroute of het snelfietsroutedeel krijgt zo min mogelijk stops voor de fietser;

de snelfietsroute of het snelfietsroutedeel geeft zo veel mogelijk voorrang en prioriteit aan de fietser of bevat ongelijkvloerse kruisingen;

de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk, bevat zo min mogelijk obstakels op of direct naast het fietspad;

het fietspad van de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk wordt vrijliggend, tenzij het fietspad een fietsstraat betreft;

de breedte van het fietspad van de snelfietsroute, het snelfietsroutedeel of het kunstwerk wordt:

1°. ten minste 3,0 meter bij een eenrichtingsfietspad;

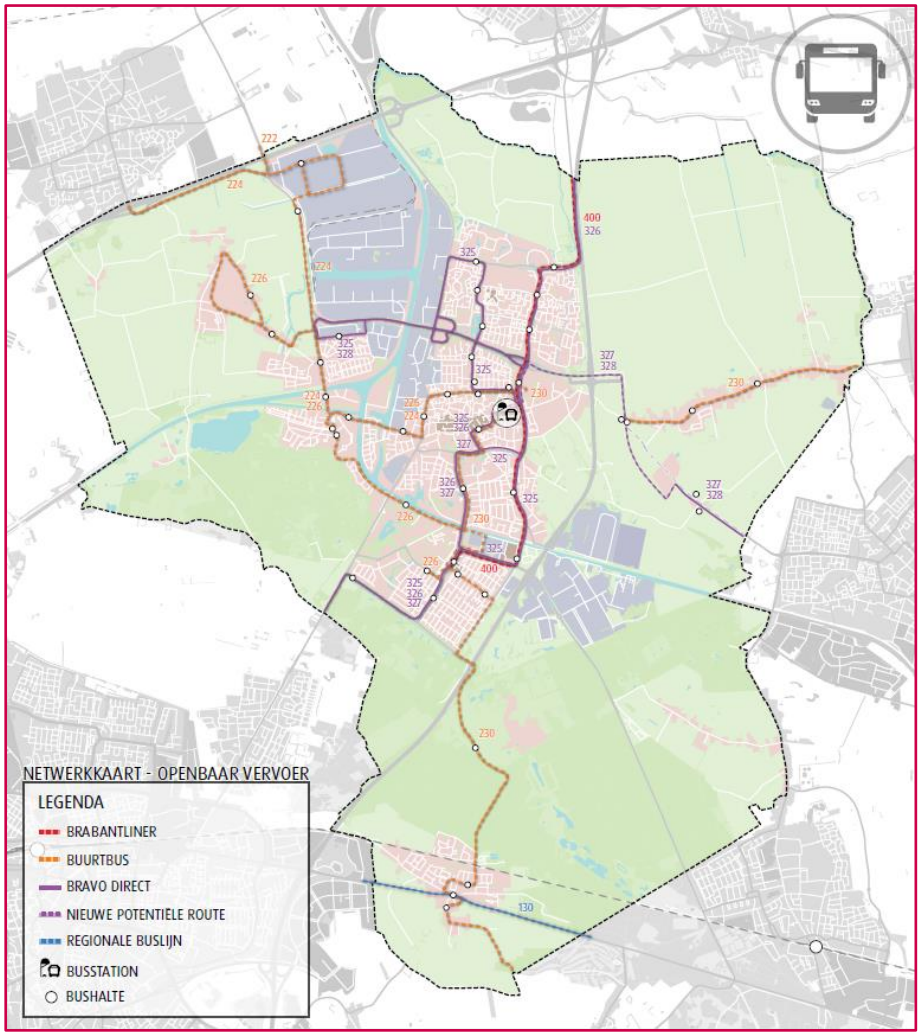
2°. ten minste 4,0 meter bij een tweerichtingsfietspad;

Handhaven / versterken (H)OV

Via een aantal (H)OV lijnen en buurtbuslijnen is Oosterhout met omliggende gemeenten verbonden.

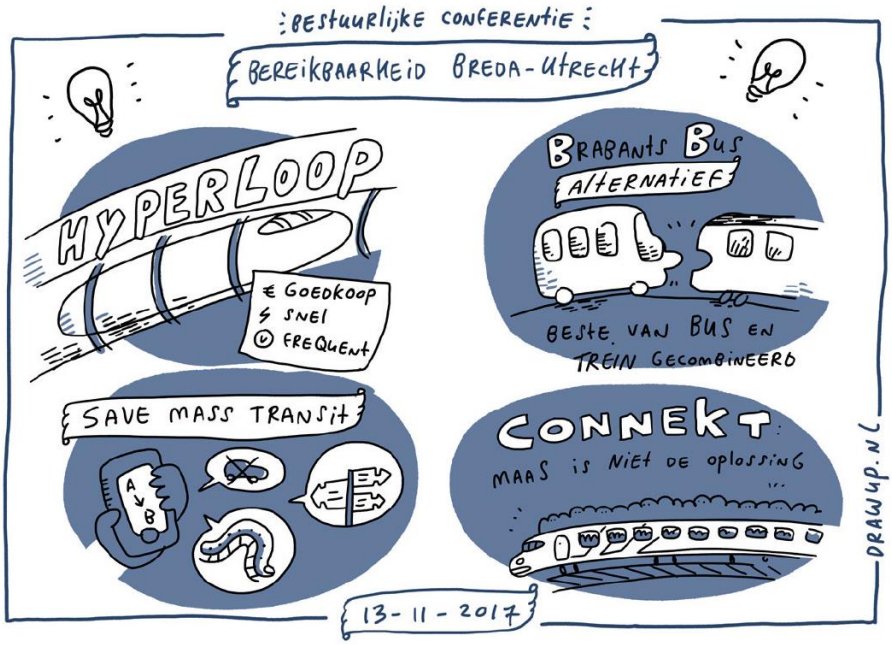
De zwaarste vervoerrelatie ligt tussen Oosterhout en Breda, ook als het gaat om openbaar vervoer. Met de Bravodirect (lijn 325, 326 en 327) wordt een snelle en frequente verbinding geboden richting het NS station in Breda en een aantal onderwijsinstellingen. Het is zaak deze kwaliteit in de toekomst te behouden. Een snellere openbaar vervoerverbinding richting Tilburg (lijn 327 en 328) en de daar aanwezige onderwijsinstellingen is wenselijk.

Als gevolg van de reconstructie van de N629 (Ekelstraat / Heistraat) zal de route van lijn 327 en 328 (Oosterhout – Dongen – Tilburg) moeten worden aangepast. Om de gewenste HOV kwaliteit te kunnen garanderen, heeft een route via de Ekelstraat – Bovensteweg – Pasteurlaan de voorkeur. De bus rijdt dan niet langer via de Hoogstraat. Om dit te compenseren, zou de route van buurtbuslijn 206 kunnen worden aangepast, waarbij de route vanaf de Provincialeweg, via de nieuwe verbindingsweg richting de Hoogstraat wordt geleid.



Via de Brabantliner (lijn 400) is Oosterhout met Utrecht verbonden. Voor de openbaar vervoerverbinding met Utrecht zien we zowel een kans als een knelpunt.

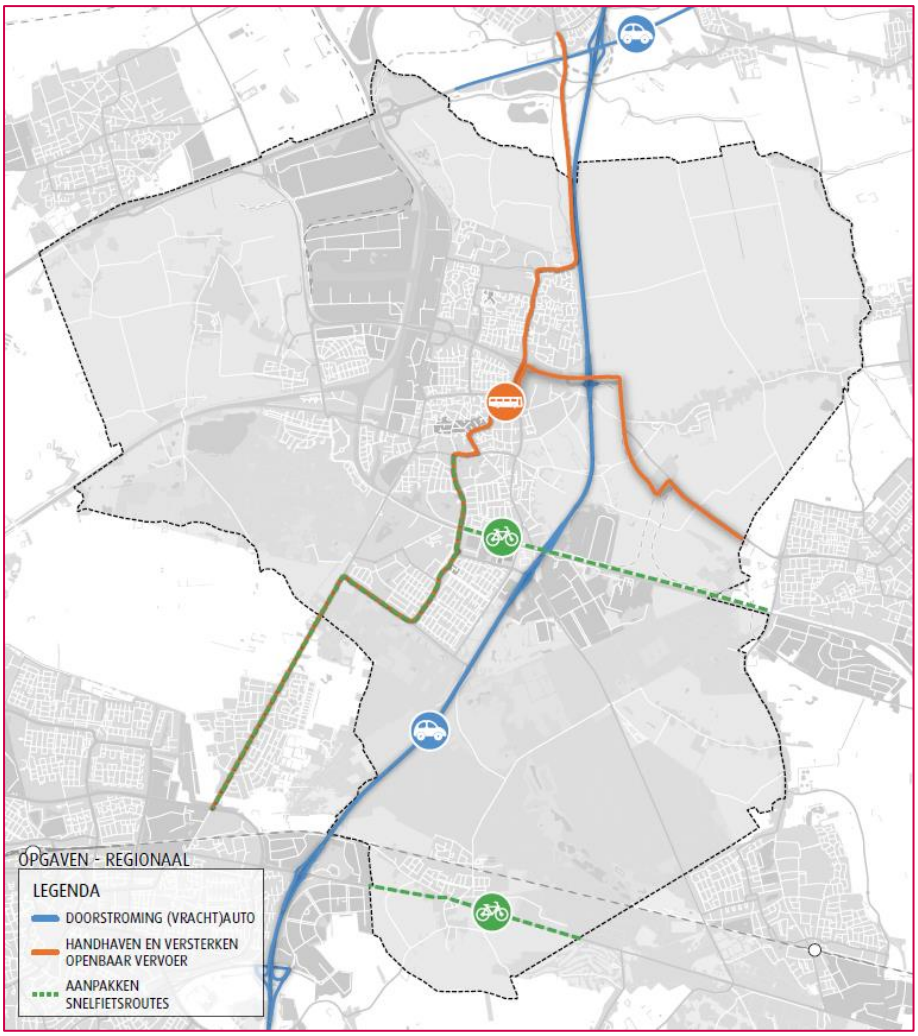
In 2017 is een verkenning uitgevoerd hoe de bereikbaarheid per openbaar vervoer tussen Breda en Utrecht verbeterd zou kunnen worden. Daartoe zijn naast overheden ook marktpartijen en kennisinstellingen benaderd.
De conclusie van deze verkenning is dat er voor een spoorlijn tussen Breda en Utrecht op dit moment onvoldoende potentie is. Wel liggen er kansen voor een verbetering van het weggebonden openbaar vervoer in de corridor Breda – Utrecht. Geadviseerd wordt om het idee voor een innovatieve, elektrische bus ("treinbus") met een eigen baan verder uit te werken.
Vanuit de samenwerking die is opgebouwd rond de verbinding Breda – Utrecht worden de mogelijkheden daarvan verder verkend ook in relatie tot de voorziene verbreding van de A27 tussen Hooipolder en Houten.



Tegenover deze kans staat ook een knelpunt. De Brabantliner mag nu bij files op de A27 gebruik maken van de vluchtstrook. Echter bij de verbreding van de A27 tussen Houten en Hooipolder worden de vluchtstroken langs een deel van het tracé omgebouwd tot spitsstroken. Dit betekent dat in de toekomst de doorstroming van de Brabantliners dus niet langer gegarandeerd kan worden.

Uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod met een nieuwe verbinding via het water achten we vervoerkundig niet kansrijk. Qua snelheid (ook gezien de aanwezige sluizen en bruggen) kan een verbinding via water niet concurreren met bestaande modaliteiten.

In deze paragraaf zijn de opgaven benoemd om Oosterhout ook in de toekomst bereikbaar te houden. In onderstaand kaartbeeld zijn deze samengevat.



5.2 Oosterhout gemeentebreed

5.2.1 Doelstellingen

Bereikbaarheid

Ook voor voorzieningen binnen de gemeente Oosterhout is een goede bereikbaarheid belangrijk. Dit geldt zeker voor economisch belangrijke locaties zoals de bedrijventerreinen en de winkelcentra. Enige vertraging in de spits achten wij daarbij wel acceptabel.
Afhankelijk van het type functie (zie de uitwerking van de themagebieden in hoofdstuk 6) ligt de nadruk daarbij op de bereikbaarheid per auto, fiets en / of openbaar vervoer.

Bereikbaarheid betreft niet alleen de doorstroming van het verkeer, maar ook een robuust wegennet en fietsnetwerk, waarbij het verkeer beschikking heeft over alternatieve routes. Met name de zuidwestzijde van de stad verdient daarbij aandacht. Het ontbreekt momenteel aan een alternatieve route, met name voor verkeer dat gebruik maakt van de Bredaseweg. En ook de aanwezigheid van een tweetal beweegbare bruggen maakt dat de wegen- en fietsstructuur aan de zuidwestzijde van de stad relatief kwetsbaar is.

Voor verplaatsingen binnen de gemeente Oosterhout is de fiets een goed alternatief. Het aanwezige fietsnetwerk is voldoende fijnmazig. Willen we een impuls geven aan het gebruik van de fiets dan is het belangrijk dat het fietsnetwerk in Oosterhout kwalitatief goed en veilig is. Goede en veilige fietspaden leiden tot meer fietsbewegingen. Bijzondere aandacht daarbij verdienen de fietsverbindingen tussen de stad en de kerkdorpen.

Voor de bereikbaarheid binnen de gemeente Oosterhout is ook een goed dekkend openbaar vervoernetwerk van belang. Het huidige netwerk dient gehandhaafd en waar mogelijk versterkt te worden. Verbetermogelijkheden zien we met name voor de wijk Vrachelen, de bedrijventerreinen en de kerkdorpen.

Leefbaarheid

Voor een goed woon- en verblijfsklimaat is het wenselijk om zo min mogelijk extern doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst en bestemming in Oosterhout) op het lokale wegennet te hebben.
Omwille van leefbaarheid maken we binnen Oosterhout onderscheid in verkeers- en verblijfsgebieden. In verblijfsgebieden is de afwikkeling van het verkeer ondergeschikt aan de aanwezige woon- en verblijfsfuncties. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid zijn verblijfsgebieden bij voorkeur zo groot mogelijk.

We voldoen aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. De overlast als gevolg van (rijdend en geparkeerd) vrachtverkeer proberen we zoveel mogelijk te beperken.

De gemeente moet leefbaar zijn voor iedereen. Dit betekent dat het openbaar gebied en het openbaar vervoer goed toegankelijk moeten zijn en voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn. Ook het aanbieden van een vervoersalternatief voor mensen die niet van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken, maakt hier onderdeel van uit.

Veiligheid

Het wegennet in Oosterhout is duurzaam veilig. Dit uit zich onder andere door een eenduidige inrichting en regels. De functie, inrichting en het gebruik (waar onder de snelheid) dienen in overeenstemming te zijn.
Om de verkeersveiligheid te waarborgen moet het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk gescheiden worden van het langzaam verkeer en dienen er zo min mogelijk conflictpunten te zijn. De kans op en de ernst van (éénzijdige) ongevallen proberen we daarmee zoveel mogelijk te beperken.

Duurzaamheid & gezondheid

Oosterhout staat voor de taak om het energieverbruik en de uitstoot te verminderen en de stad klimaatbestendiger te maken. Vanuit verkeer en vervoer leveren we daar een bijdrage

aan door het stimuleren van alternatieven voor de (vracht)auto. Ook een vermindering tot de noodzaak tot (vracht)autogebruik kan hieraan bijdragen.
Door het stimuleren van het gebruik van elektrische auto's (of andere vormen van niet fossiele brandstoffen) proberen we het wagenpark in Oosterhout te vergroenen.

Duurzaamheid betreft niet alleen de wijze van verplaatsen, maar ook een klimaatbestendige inrichting van de openbare ruimt. Indien mogelijk wordt daarbij ook gebruik gemaakt van duurzame materialen.

Via ons verkeers- en vervoerbeleid dragen we bij aan de gezondheid van onze inwoners. Niet alleen door de leefbaarheid te verbeteren, maar ook door beweging te stimuleren. Fietsen en lopen maken we aantrekkelijk en ook door de inrichting van de openbare ruimte stimuleren we bewegen.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen



5.2.2 Opgaven auto: bereikbaarheid is goed, maar staat onder druk

Bereikbaarheid

- Verbeteren bereikbaarheid stad en bedrijventerreinen:
  - aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid (A27)
- Verminderen kwetsbaarheid wegennet zuidwestzijde stad:
  - vergroten robuustheid door bieden alternatieve route
  - beperken verstoring door beweegbare bruggen
- Verbeteren functioneren centrumtangenten:
  - doorstroming zuidwest- en noordoostzijde centrumring;
  - biedt alternatieve route voor verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn:

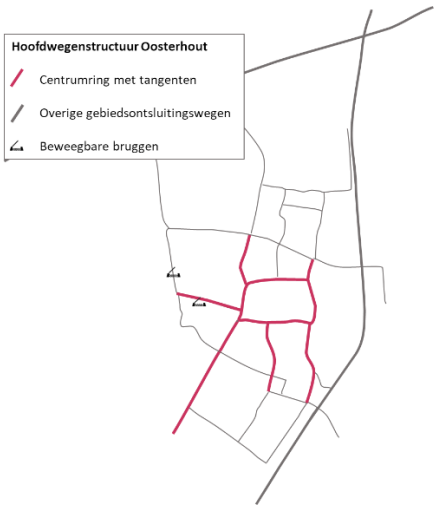
Verbeteren bereikbaarheid stad en bedrijventerreinen

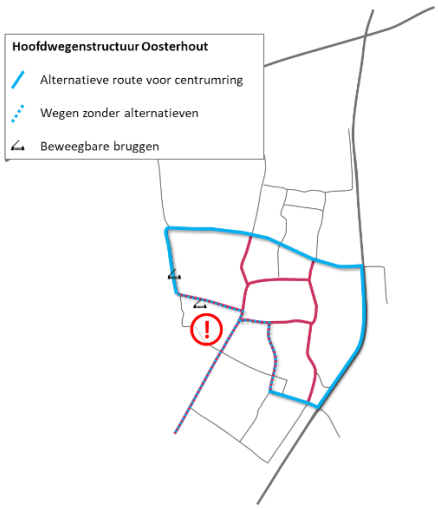
De aansluitingen op de autosnelwegen vormen de schakels tussen het snelwegennet en het stedelijk wegennet. Juist op deze schakels een is goede afwikkeling van het verkeer van belang. Richting de toekomst verdienen de aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid (A27) aandacht. Deze zijn niet alleen voor de ontsluiting van de stad van belang, maar ontsluiten tevens de belangrijkste bedrijventerreinen in Oosterhout. De

aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid zullen in de toekomst zwaarder belast worden waardoor hier afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan. Voor de aansluiting Oosterhout Zuid geldt voorts dat ook de korte invoegstrook op de A27 een negatief effect heeft op de verkeersafwikkeling en –veiligheid.

Verminderen kwetsbaarheid wegennet zuidwestzijde stad

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid verdient de robuustheid van de wegenstructuur aan zuidwestzijde van de stad aandacht. Door de manier waarop de wegenstructuur daar is opgezet, is de wegenstructuur is daar nu relatief kwetsbaar. Het ontbreekt momenteel aan een alternatieve route, met name voor verkeer dat gebruik maakt van de Bredaseweg.
Een extra belemmering voor de bereikbaarheid (voor auto- en fietsverkeer) aan de zuidwestzijde van Oosterhout is de aanwezigheid van de twee beweegbare bruggen. Met name brugopeningen in de spits verstoren de verkeersafwikkeling aanzienlijk.





Verbeteren functioneren centrumtangenten

De wegenstructuur van Oosterhout kenmerkt zich door een tweetal noord – zuid gerichte assen en een ring van wegen om de binnenstad heen (de “centrumtangenten”). Enkele wegen (Abdis van Thornstraat, Van Liedekerkestraat en een gedeelte van de Bredaseweg) maken zowel deel uit van de noord – zuid gerichte assen als van de centrumtangenten en kennen daardoor een hoge verkeersbelasting. Deze verkeersbelasting zal in de toekomst alleen maar verder toenemen.
Gezien de positie van die wegen in het stedelijk wegennet is een goede doorstroming van het autoverkeer op deze locaties van groot belang. Knelpunten bevinden zich aan de zuidwestzijde (Bredaseweg) en de noordoostzijde (Pasteurlaan / Abdis van Thornstraat).

Voor wat betreft het knelpunt aan de zuidwestzijde (Bredaseweg) ligt er ook een relatie met de vorige opgave. Door de manier waarop de wegenstructuur aan de zuidwestzijde van Oosterhout is opgezet, wordt het zuidwestelijk deel van de centrumtangenten (hoek Bredaseweg – Ridderstraat) zwaar belast ook met verkeer dat niet in het centrum hoeft te zijn. Voor dit verkeer is nu geen echt alternatief voorhanden.

Leefbaarheid

- Beperken extern doorgaand verkeer
  - voorkomen doorgaand verkeer via Everdenberg (Oost)
- Beperken verkeer door woongebieden

Beperken extern doorgaand verkeer

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid willen we extern doorgaand verkeer (= verkeer zonder herkomst en bestemming in Oosterhout) zoveel mogelijk beperken. Met name de slechte doorstroming bij knooppunt Hooipolder maakt nu dat verkeer via ons lokale wegennet een route tussen de A27 en A59 zoekt. Vandaar dat het verbeteren van de doorstroming bij Hooipolder (zie § 5.1.2.) niet alleen een bereikbaarheidsopgave, maar tevens een leefbaarheidsopgave is.

De reconstructie van de N629 en de ontwikkeling van het bedrijventerrein Everdenberg Oost maakt dat er in de toekomst een verbinding ontstaat tussen de N629 en de aansluitingen Oosterhout Oost en Zuid op de A27. Daarmee ontstaat dus een nieuwe route voor verkeer vanuit Dongen en Tilburg richting de A27. De opgave is om te voorkomen dat verkeer vanuit Dongen en Tilburg straks via de (nieuwe) N629 en de ontsluitingsweg Everdenberg Oost naar de aansluitingen Oosterhout Oost en Oosterhout Zuid op de A27 gaat rijden. Dit ook omdat de St. Antoniusstraat / Beneluxweg en de aansluiting Oosterhout Zuid al relatief zwaar belast worden en het dus ook vanuit het oogpunt van bereikbaarheid niet wenselijk is dat hier extern doorgaand verkeer gebruik van gaat maken.

Beperken verkeer door woongebieden

Omwille van leefbaarheid (en verkeersveiligheid) maken we binnen Oosterhout onderscheid in verkeers- en verblijfsgebieden. In verblijfsgebieden is de afwikkeling van het verkeer ondergeschikt aan de aanwezige woon- en verblijfsfuncties. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid zijn verblijfsgebieden bij voorkeur zo groot mogelijk, waarbij we gemotoriseerd verkeer door verblijfsgebieden zoveel mogelijk proberen te voorkomen.

Veiligheid

- Verminderen kans op en ernst van ongevallen: aanpakken te hard rijden
- Aanpakken ongevalsconcentraties
- Keuzes maken t.a.v. grijze wegen (wegen waar functie, vormgeving en gebruik nog niet met elkaar in overeenstemming zijn)

Verminderen kans op en ernst van ongevallen: aanpakken te hard rijden;

Als het gaat om verkeersveiligheid vormt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer / te hard rijden nadrukkelijk punt van aandacht. Uit de enquêtes die zijn afgenomen en tijdens de bijeenkomsten die er zijn geweest met belanghebbenden blijkt dit een terugkerend punt van zorg te zijn dat ook in relatie tot alle themagebieden benoemd is. Te hard rijden vergroot zowel de kans op ongevallen als de ernst ervan.

Hoewel het iets is dat gemeentebreed leeft / speelt (“generieke opgave”), zijn er wel enkele wegen die er uit springen, te weten de Statendamweg, de Beneluxweg, de Burg. Holtroplaan en de Vijf Eikenweg. Ook in relatie tot verblijfsgebieden (30 km/u zones) is te hard rijden vaak als aandachtspunt benoemd te meer daar er in het recente verleden vaak voor een sobere inrichting (met beperkte snelheidsremmende maatregelen) van verblijfsgebieden is gekozen.

Aanpakken van ongevalsconcentraties

Het aanpakken van locaties waar veel ongevallen gebeuren, heeft daarnaast prioriteit. Locaties die daarbij in negatieve zin opvallen zijn de N631 / Vijf Eikenweg (en met name het kruispunt met de Ketenbaan) de N629 (Ekelstraat / Heistraat) en de A27, in het bijzonder ter hoogte van de aansluiting Oosterhout Zuid. Op het gemeentelijke wegennet zijn de laatste jaren relatief veel ongelukken gebeurd op de Beneluxweg, de Bredaseweg, de Burgemeester Holtroplaan en de St. Antoniusstraat.

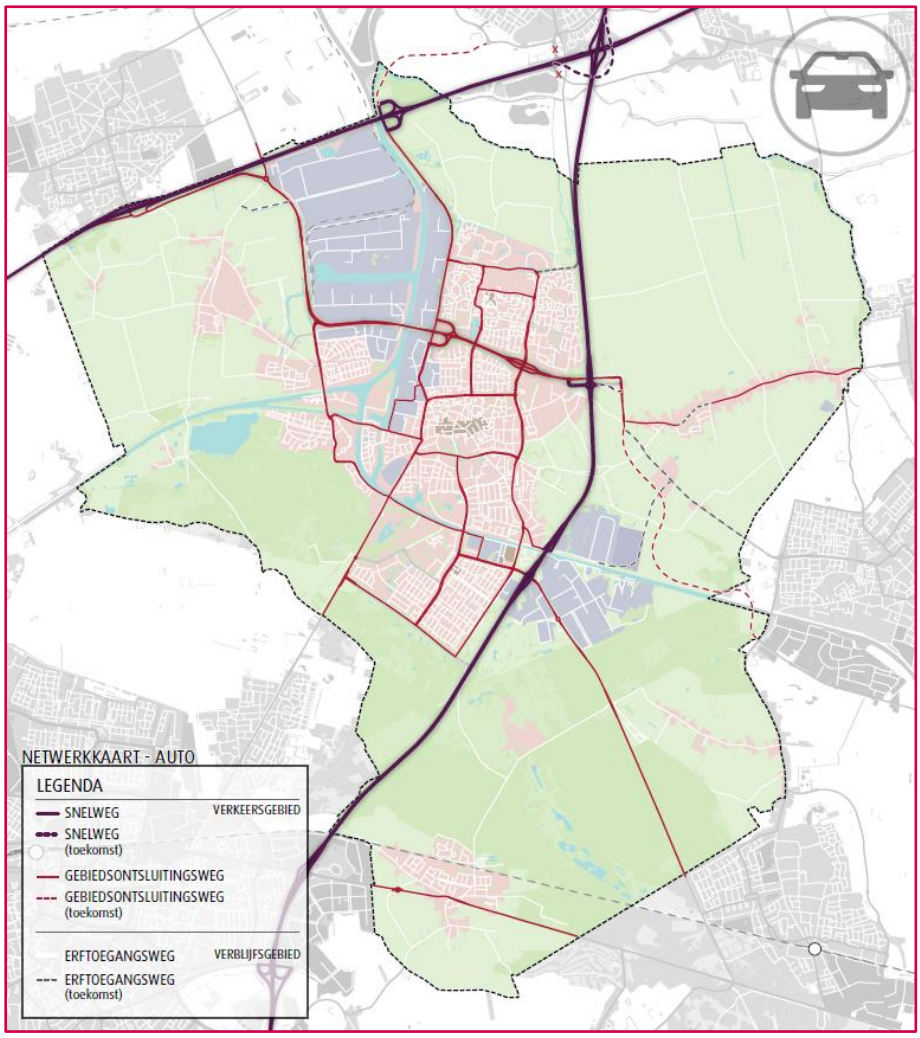
Keuzes maken t.a.v. grijze wegen

Om ongevallen te voorkomen, proberen we ons wegennet zoveel mogelijk duurzaam veilig in te richten. Met de uitvoering van het vorige mobiliteitsplan zijn daarin belangrijke stappen gezet. Er is echter nog een aantal wegen waar functie, vormgeving en gebruik nog niet met elkaar in overeenstemming zijn ("grijze wegen") en die daardoor nog niet duurzaam veilig zijn. Deels betreft het wegen waarvan de functie niet ter discussie staat, maar waar het aanpassen van de vormgeving tot aanzienlijke kosten leidt (zoals de Keiweg / Mathildastraat). Deels betreft het wegen waarvan de functie in het kader van deze visie opnieuw is bezien. Het gaat dan om:

- De Provincialeweg Oosteind: deze weg heeft nu de status van verkeersgebied (50 km/u), maar kan vanwege de beperkte fysieke ruimte niet als zodanig worden ingericht.
  Een status (en inrichting) als verblijfsgebied (30 km/u) ligt voor delen van de Provincialeweg (in ieder geval het deel in het dorpshart) meer voor de hand. Daarmee wordt aangesloten op de wegcategorisering in 's–Gravenmoer en het ontmoedigt doorgaand verkeer vanuit Dongen via de Provincialeweg. Ook voor de veiligheid van het fietsverkeer en de leefbaarheid (m.n. geluid) voor de omwonenden is dit positief. Gezien de verscheidenheid aan functies en gebruikers (w.o. landbouwverkeer) en de beperkte beschikbaar ruimte vraagt dit om maatwerk.
- De Oude Veerseweg / Oosterhoutseweg: deze weg heeft nu de status van verkeersgebied (80 km/u). Met het vervallen van de aansluiting Raamsdonksveer op de A59 in te toekomst (en daardoor een lagere verkeersintensiteit) is het de vraag of de Oude Veerseweg / Oosterhoutseweg deze functie dient te behouden.
  Een functie (en inrichting) als verblijfsgebied (60 km/u) ligt meer voor de hand. Daarmee kan de Oude Veerseweg / Oosterhoutseweg veiliger en aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsverkeer tussen Oosterhout en Raamsdonksveer. Daar staat wel tegenover dat een "afwaardering" van de Oude Veerseweg / Oosterhoutseweg een negatief effect zal hebben op de doorstroming van het openbaar vervoer (lijn 326 en de Brabantliner);
- De Van Oldeneellaan / St. Paulusweg: deze weg heeft nu de status van verblijfsgebied (30 km/u), maar is nog niet als zodanig ingericht.
  Als gekeken wordt naar de opbouw van de wijk Slotjes Midden, dan is de woningbouw geconcentreerd aan de zuidzijde van de weg, terwijl de maatschappelijke en recreatieve functies (zoals de scholen, het buurthuis en de sportvoorzieningen) zich aan de noordzijde bevinden. Voor de leefbaarheid van de wijk is het belangrijk dat die voorzieningen goed te bereiken zijn vanuit de wijk en de weg goed oversteekbaar is. Derhalve ligt de functie van verblijfsgebied voor de hand. Wat daarbij wel belangrijk is (vanuit het oogpunt van robuustheid van het wegennet), is dat de Van Oldeneellaan / St. Paulusweg ook in de toekomst nog als alternatieve route voor de Ridderstraat moet kunnen functioneren (bijvoorbeeld in het geval van wegwerkzaamheden, ongevallen of evenementen).

- De Dommelbergenweg: deze weg heeft nu de status van verblijfsgebied (30 km/u), maar is nog niet als zodanig ingericht.
  Via de Dommelbergenweg wordt het winkelcentrum Arkendonk ontsloten en bevoorraad. Er staan geen woningen direct langs de weg (geen erfaansluitingen) en de weg heeft een beperkt aantal aansluitingen en oversteekpunten, ook vanwege de aanwezige waterlopen. De functie en het karakter van de Dommelbergenweg maken dat een verkeerfunctie (50 km/u) meer voor de hand ligt dan de huidige classificatie als verblijfsgebied.

Op basis hiervan komen we tot de volgende indeling in verkeers- en verblijfsgebieden.



In bovenstaande afbeelding zijn ook enkele aanpassingen in de wegcategorisering verwerkt waarover afgelopen jaren al besluiten zijn genomen. Het betreft:

- De Heistraat / Ekelstraat (gedeeltelijk): als gevolg van de aanleg van de nieuwe N629 vervalt de verkeersfunctie van de Heistraat en een gedeelte van de Ekelstraat. Met de provincie is overeengekomen dat de Heistraat / Ekelstraat na aanleg van de nieuwe N629 wordt afgewaardeerd tot verblijfsgebied (60 km/h);

- Wilhelminakanaal Oost en Kanaalstraat: oorspronkelijk was voorzien dat de wegen in de omgeving van de Zwaaikom allemaal de status van verblijfsgebied zouden krijgen. In 2017 is echter besloten dat Wilhelminakanaal Oost en de Kanaalstraat hun verkeersfunctie behouden, ook om daarmee een alternatief te bieden voor de route via kruispunt Trommelen. Via het Wilhelminakanaal Oost en de Kanaalstraat wordt ook de gemeentelijke milieustraat ontsloten.

Duurzaamheid & gezondheid

- Stimuleren alternatieven voor de eigen auto
- Stimuleren gebruik elektrische auto's en niet fossiele brandstoffen

Stimuleren alternatieven voor de eigen auto

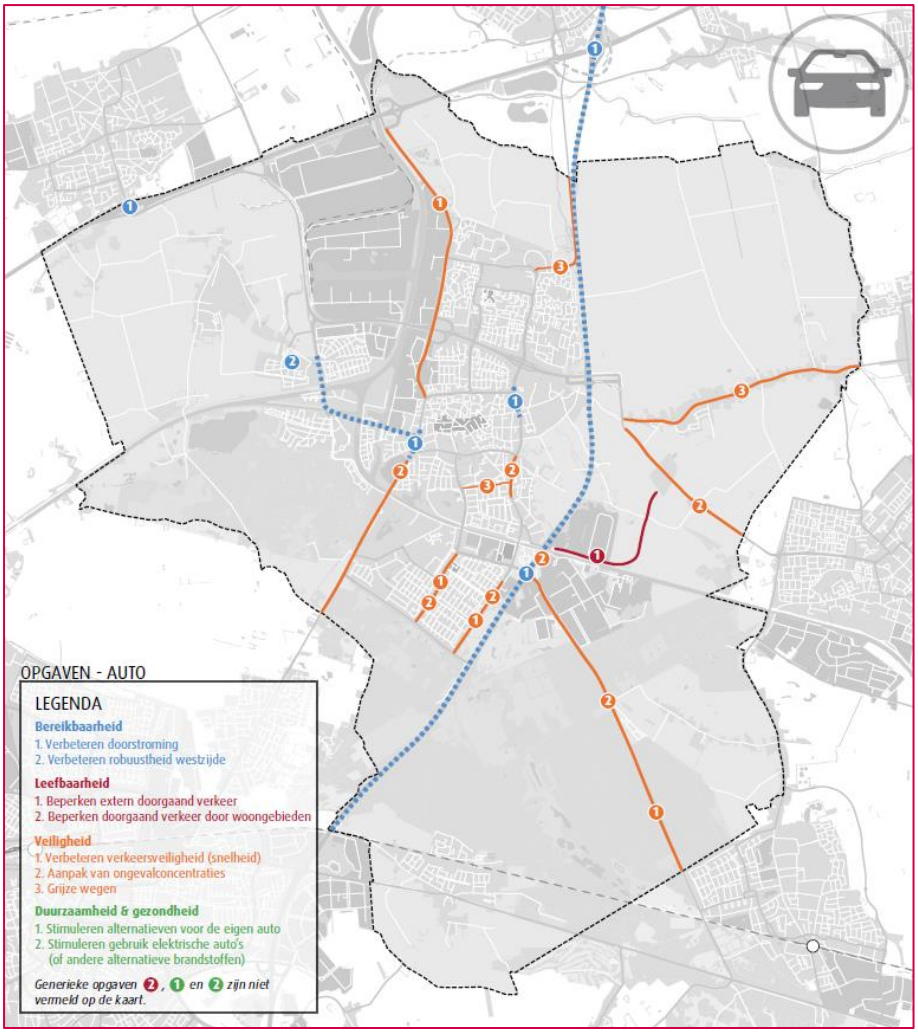
Het verduurzamen van Oosterhout en het terugdringen van het energiegebruik is één van de ambities van de gemeentelijke toekomstvisie. In relatie tot automobiliteit is de opgave om alternatieven voor het gebruik van de eigen auto te stimuleren. Dat kan de fiets zijn, maar bijvoorbeeld ook deelautosystemen zouden hier een bijdrage aan kunnen leveren. Ook met het oog op de toekomst is het belangrijk om eigen autogebruik en –bezit minder vanzelfsprekend te maken.

Stimuleren gebruik elektrische auto's en niet fossiele brandstoffen

Voorts ligt er een opgave om het autobestand te "vergroenen", door elektrisch rijden en het gebruik van alternatieve (niet fossiele) brandstoffen te stimuleren. Hieraan kan een bijdrage worden geleverd door uitbreiding van het aantal oplaadpunten en de ontwikkeling van een multifuel tankstation.

Samenvattend: opgaven auto

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



5.2.3 Opgaven openbaar vervoer: behouden en versterken

Bereikbaarheid

- Verbeteren doorstroming oostzijde centrum
- Verbeteren ontsluiting van Vrachelen en de bedrijventerreinen
- Verbeteren stallings-en parkeervoorzieningen bij haltes

Verbetering doorstroming oostzijde centrum

Gezien de ligging van het busstation rijdt een fors aantal buslijnen via de Abdis van Thornstraat. De doorstroming op de Pasteurlaan / Abdis van Thornstraat laat momenteel al te wensen over en zal in de toekomst verder verslechteren waardoor ook de buslijnen vertraging gaan ondervinden. Te meer daar in de toekomst ook lijn 327 en 328 (zie § 5.1.2.) via deze route gaan rijden, ligt hier een opgave om de doorstroming voor het openbaar vervoer aan de oostzijde van het centrum te verbeteren. Deze opgave betreft zowel het kruispunt met de Strijenstraat als het kruispunt met de Leijsenhoek / Veerseweg.

Verbeteren ontsluiting van Vrachelen en de bedrijventerreinen

Binnen Oosterhout zijn er nu gebieden die niet of maar beperkt per openbaar vervoer ontsloten worden. Het betreft de wijk Vrachelen en de bedrijventerreinen. Vrachelen heeft in beginsel voldoende potentie voor een volwaardige openbaar vervoerontsluiting. Echter de (onvoorspelbaarheid van de) beweegbare bruggen in de Wilhelminalaan en de Lage Molenpolderweg maakt dat het openbaar vervoerbedrijf Vrachelen thans alleen via de Bovensteweg met een reguliere bus wil ontsluiten.

Bedrijventerreinen lenen zich minder voor ontsluiting met het reguliere openbaar vervoer (ook gezien de vaak uiteenlopende werktijden en ligging aan de rand van de stad). Hier ligt een vorm van collectief vervoer, of een combinatie van openbaar vervoer en fiets, meer voor de hand om de ontsluiting te verbeteren.

Verbeteren stallings-en parkeervoorzieningen bij haltes

Bij de lijnvoering van het openbaar vervoer dient een afweging te worden gemaakt tussen snelheid en ontsluiting. Dit betekent dat bushaltes lang niet altijd op loopafstand gelegen zijn. Een deel van de openbaar vervoergebruikers is aangewezen op de fiets of auto als voor- of natransport. Derhalve dienen, zeker bij HOV haltes, ook voldoende stallings- en parkeervoorzieningen te zijn. Met name in Dommelbergen zien wij daar nog een opgave daar het in Dommelbergen in tegenstelling tot Oosterheide (haltes Zuiderhout en Oosterheidehal) en het centrum (busstation) aan een centrale, volwaardige haltevoorziening ontbreekt.

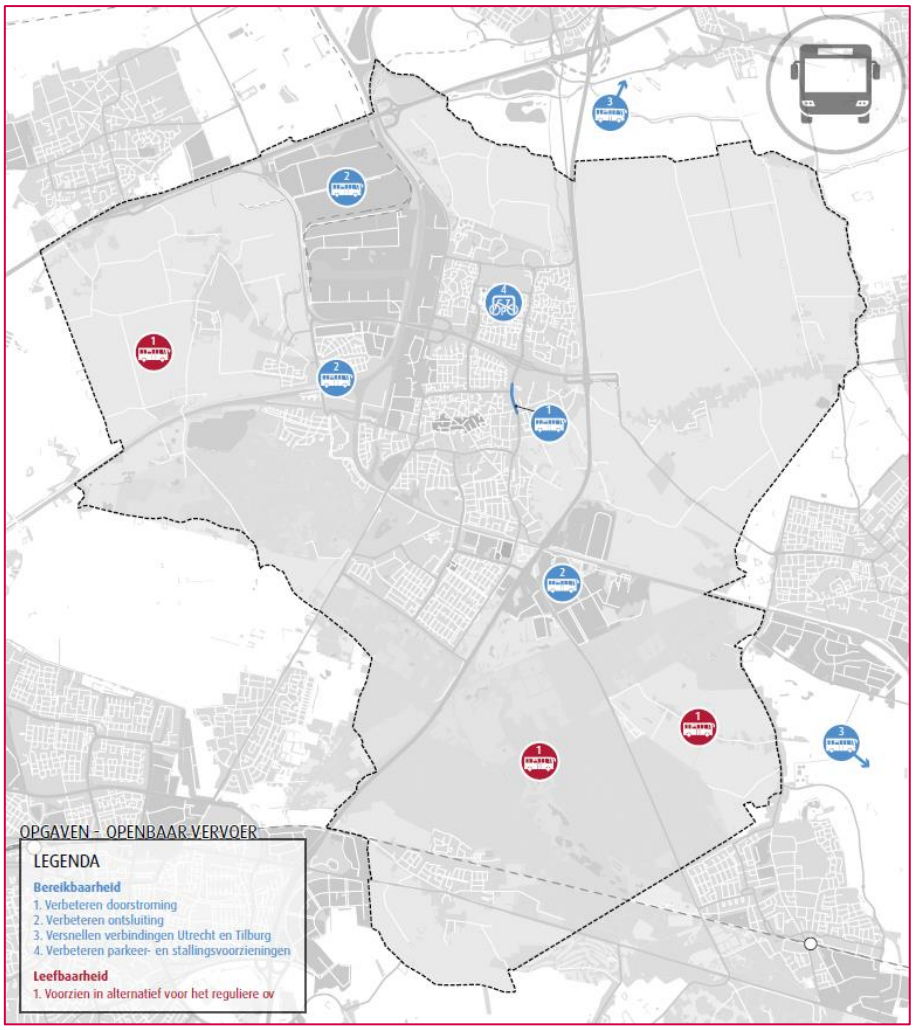
Leefbaarheid

- Voorzien in een alternatief voor het reguliere OV

Bepaalde delen van Oosterhout (m.n. het buitengebied) lenen zich vanwege het beperkte vervoerpotentieel (lage dichtheid) niet voor ontsluiting met het reguliere openbaar vervoer. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid is het belangrijk dat een ieder kan deelnemen aan de maatschappij. Mobiliteit speelt daarin een belangrijke rol. De opgave is om ook voor die gebieden en doelgroepen die om andere redenen geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer een alternatief, collectief vervoersysteem te bieden.

Samenvattend: opgaven openbaar vervoer

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



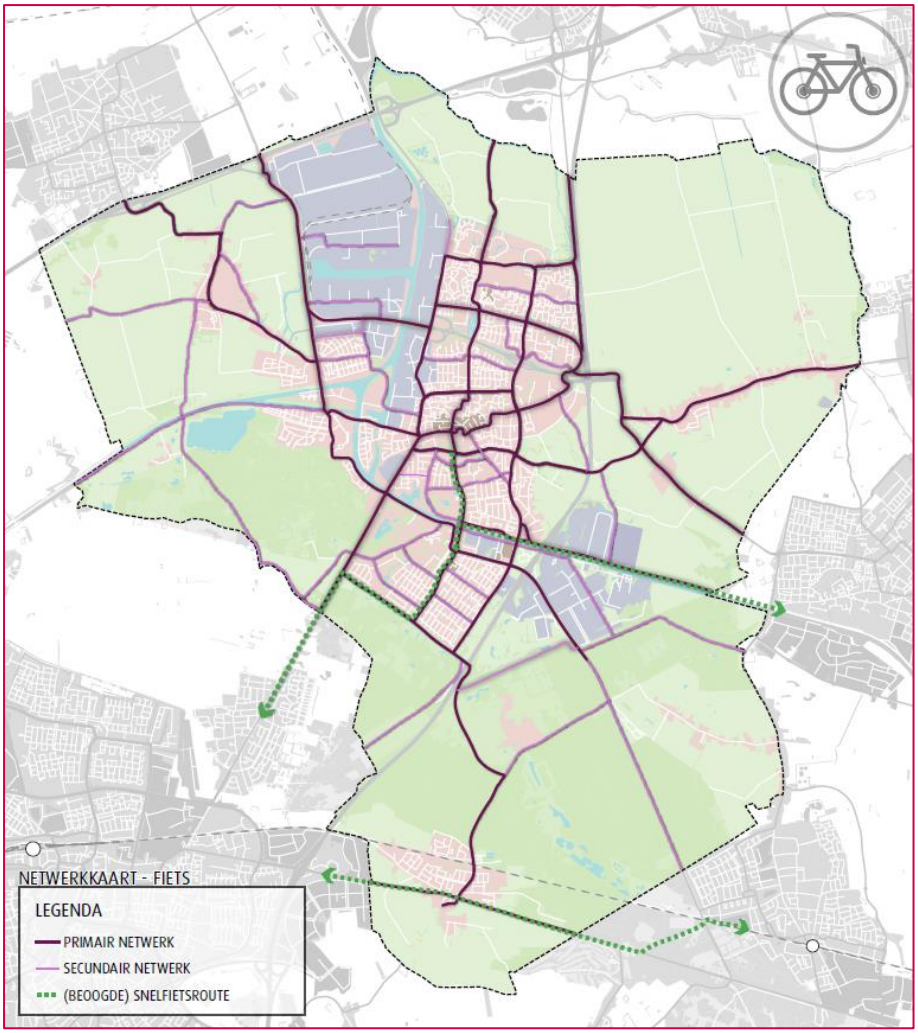
5.2.4 Opgaven langzaam verkeer: potenties fiets benutten

Bereikbaarheid

- Verbeteren kwaliteit fietsnetwerk (ruimte, herkenbaarheid, wachttijd)

Veel verplaatsingen worden binnen Oosterhout gemaakt en zijn daarmee “befietsbaar”. Om mensen ook daadwerkelijk op de fiets te krijgen, is een goed en veilig fietsnetwerk een randvoorwaarde.

Als het gaat om de bereikbaarheid per fiets kan worden gesteld dat Oosterhout over een voldoende fijnmazig fietsnetwerk beschikt. Langs een gedeelte van de Statendamweg ontbreekt nog een fietspad waardoor enkele bedrijven niet / nauwelijks per fiets bereikbaar zijn. Ook een fietsbrug via de Zwaaikom en Vrachelen 2 ontbreekt. Bij de verdere plan-uitwerking voor de Zwaaikom wordt ruimtelijk rekening gehouden met de mogelijke aanleg van deze fietsbrug en in 2022 zal een nieuw voorstel aan de raad worden voorgelegd op basis van een bredere verkenning en de financiële mogelijkheden op dat moment (zie pagina 16).



De opgave is om de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk te verbeteren. Daarbij gaat het zowel om de beschikbare fysieke ruimte voor het fietsverkeer, de herkenbaar van fietsroutes (met name de fietsroutes door het centrum) en de wachttijden bij verkeerslichten.
Een belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de beweegbare bruggen aan de westzijde van de stad. Fietsers moeten bij een brugopening lang wachten en hebben geen alternatief (lange omrijdafstand) voor deze route. Ook de doorstroming op de kruispunten op de centrumring bij de Bredaseweg en de Abdis van Thornstraat is een aandachtspunt. Een toename van de verkeersdruk op deze punten heeft ook zijn weerslag op de wachttijden voor het fietsverkeer.

Leefbaarheid

Ten behoeve van het verbeteren van de leefbaarheid in de stad, is de volgende opgave geformuleerd voor het langzaam verkeer:

- Vergroten toegankelijkheid openbaar gebied

Om eenieder in staat te stellen deel te nemen aan het maatschappelijke leven, dient het openbaar gebied goed toegankelijk te zijn, ook voor mensen met een beperking. Gezien de vergrijzing van Oosterhout is dit iets dat in toenemende mate aandacht behoeft. De bereikbaarheid en toegankelijkheid voor langzaam verkeer (fietsers én voetgangers) is met name van belang voor de woonomgeving en voorzieningen zoals de winkelcentra.

Veiligheid

Ten behoeve van het verbeteren van de veiligheid in de stad, zijn de volgende opgaven geformuleerd voor het langzaam verkeer:

- Zoveel mogelijk scheiden autoverkeer en langzaam verkeer
  - aanleg vrijliggende fietsvoorzieningen
- Beperken snelheidsverschillen
- Verbeteren veiligheid oversteekplaatsen
- Verbeteren sociale veiligheid (verlichting)

Zoveel mogelijk scheiden autoverkeer en langzaam verkeer

Fietsers en voetgangers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Willen we fietsen (en lopen) echt stimuleren in Oosterhout dan zal ook in de veiligheid van deze verkeersdeelnemers moeten worden geïnvesteerd. Dit geldt in het bijzonder voor fietsroutes naar sportvoorzieningen en scholen en in de directe omgeving van scholen.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te scheiden in verkeersgebieden. Langs een aantal wegen ontbreekt het echter nog aan vrijliggende fietspaden. Dit betreft onder andere een groot deel van de centrumring, een groot deel van de Burg. Holtroplaan en het Wilhelminakanaal Zuid (vanaf het Paterserf). Hier ligt nog een aanzienlijke opgave.

Lang niet in alle gevallen zal het mogelijk zijn om vrijliggende fietspaden en/of voetpaden te realiseren. Dan zal gekeken moeten worden naar alternatieve routes of maatregelen die het snelheidsverschil (en daarmee de kans op en ernst van ongevallen) beperken.

Beperken snelheidsverschillen

Als de fysieke ruimte voor fiets- en/of voetpaden ontbreekt, of er anderszins zwaarwegende belangen spelen, kan de veiligheid voor het langzaam verkeer worden verbeterd door andersoortige maatregelen te treffen, met name gericht op het terugbrengen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Dit geldt bijvoorbeeld voor wegen in het buitengebied, zoals de Bergsebaan en de Ketenbaan / Steenovensebaan en wegen zoals de Provincialeweg door Oosteind, de Oude Veerseweg / Oosterhoutseweg en de Warandelaan (ook gezien de aanwezige sportvoorzieningen en het St. Oelbert Gymnasium).

Verbeteren veiligheid oversteekplaatsen

Bijzondere aandacht vragen die locaties waar langzaam verkeer ongeregeld of middels zebrapaden wegen met een verkeersfunctie moet kruisen. Zeker in combinatie met het gegeven dat op een aantal van die wegen (te) hard wordt gereden, brengt dat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid risico's met zich mee (er gebeuren er in de praktijk ook de nodige ongevallen).

Bij de geregelde kruispunten worden de met verkeerslichten geregelde kruispunten op de Ridderstraat vaak als knelpunt benoemd. Verkeer vanuit de zijwegen wordt hier middels deelconflicten (waarbij verkeer vanuit de zijstraten gelijktijdig groen krijgt) geregeld hetgeen

door met name fietsers als onveilig wordt ervaren. Dit in combinatie met het gegeven dat op een deel van de Ridderstraat ook het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer wordt gemengd, maakt dat hier qua verkeersveiligheid een opgave ligt.

Verbeteren sociale veiligheid (verlichting)
Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het wenselijk dat fietspaden voldoende verlicht worden. Ook voor oversteekplaatsen is dit een punt van aandacht.

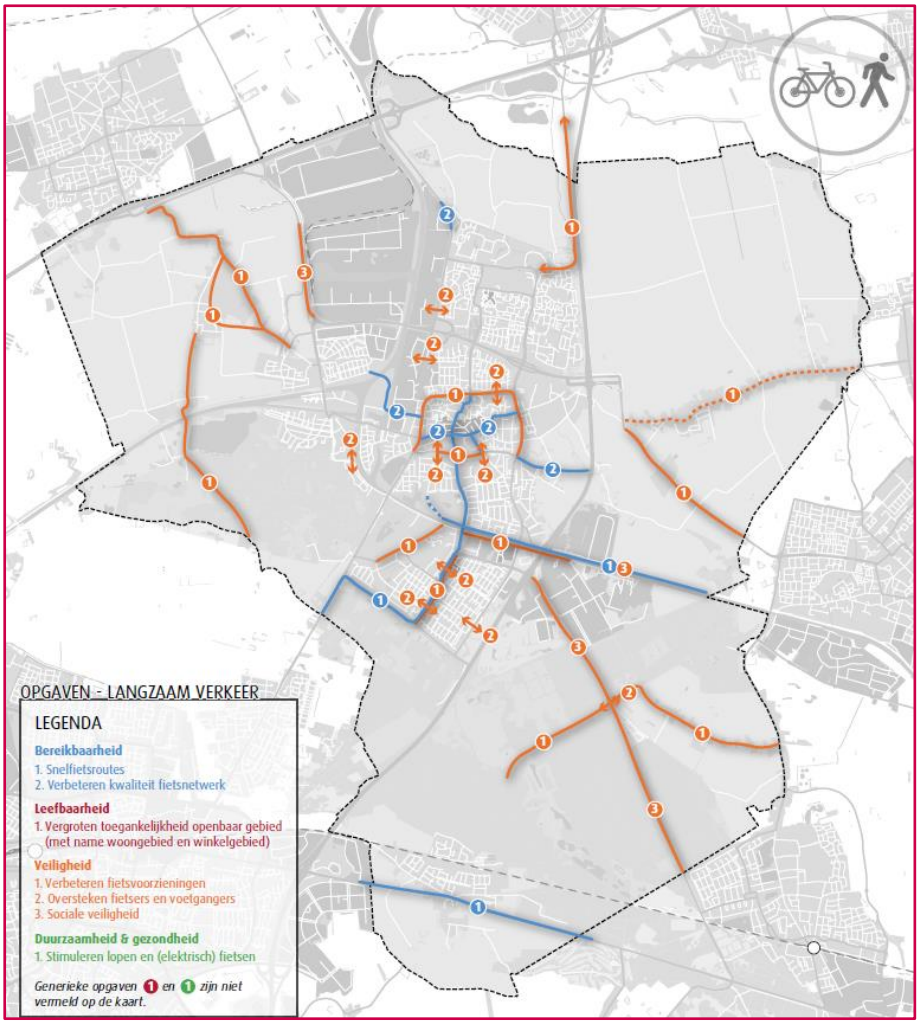
Duurzaamheid & gezondheid

- Stimuleren lopen en fietsen

Lopen en fietsen is duurzaam en gezond. Vandaar dat we lopen en fietsen zoveel mogelijk stimuleren. Dit betekent onder meer dat bij publieksaantrekkende voorzieningen ook voldoende stallingsplaatsen moeten zijn. Gezien de opkomst van de elektrische fiets zouden ook hiervoor oplaadpunten moeten worden gerealiseerd.

Om ervoor te zorgen dat onze inwoners voldoende bewegen is het belangrijk dat er juist in de directe woonomgeving voldoende mogelijkheden om te wandelen zijn. Waar mogelijk proberen we middels de inrichting van de openbare ruimte te stimuleren dat onze inwoners meer bewegen.

Samenvattend: opgaven langzaam verkeer
Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



5.2.5 Opgaven goederenvervoer: multimodaliteit uitnutten

Bereikbaarheid

- Doorstroming op A27 Zuid en bij Hooipolder
- Aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid (A27)

Doorstroming op A27 Zuid en bij Hooipolder

In relatie tot de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen en het goederenvervoer via de weg ligt de belangrijkste opgave buiten de gemeentegrenzen. Dat betreft namelijk het verbeteren van de doorstroming bij het knooppunt Hooipolder. Ook het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk deel van de A27 is in relatie tot het goederenvervoer een punt dat op de agenda van het rijk moet komen.

Aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid (A27)

Nadat de rotonde Bromtol is aangepakt, is een belangrijk knelpunt op het gemeentelijke wegennet weggenomen. De doorstroming bij de aansluitingen Made / Weststad (A59) en Oosterhout Zuid (A27) behoeft aandacht richting de toekomst.

Leefbaarheid

- Verminderen overlast vrachtverkeer
  - concentreren op wegen van / naar bedrijventerreinen; elders zoveel mogelijk weren
- Verminderen overlast geparkeerde vrachtauto's

Verminderen overlast vrachtverkeer

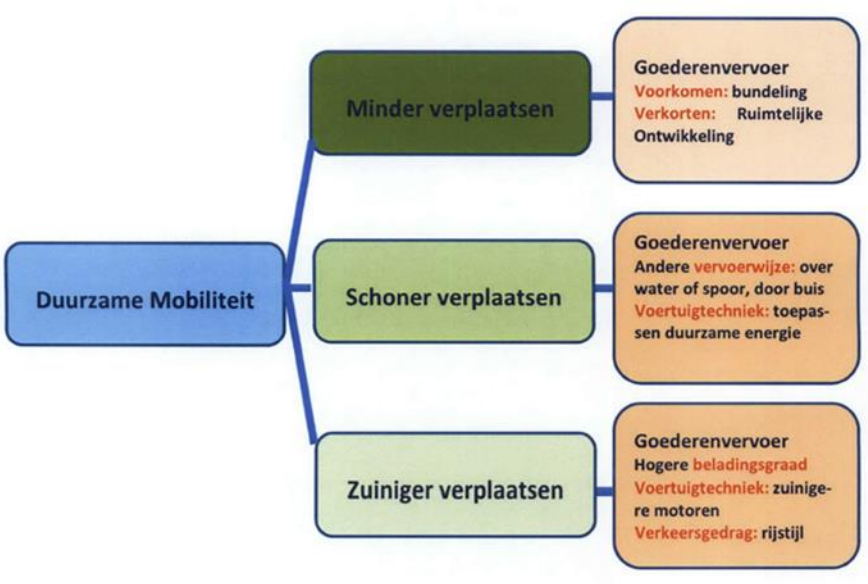
Vrachtverkeer leidt tot hinder en overlast. Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken, dient vrachtverkeer zoveel mogelijk te worden geconcentreerd op de wegen van en naar de bedrijventerreinen. Het betreft de Weststadweg, Statendamweg, Bovensteweg, Vijf Eikenweg / Europaweg, Wilhelminakanaal Noord en de nieuwe N629. Op alle overige wegen dient vrachtverkeer (niet zijnde bestemmingsverkeer) vanuit het oogpunt van leefbaarheid zoveel mogelijk te worden beperkt. Dit geldt in het bijzonder voor de centrumring -waarbij bevoorradend verkeer dat in de binnenstad moet zijn vanzelfsprekend wel mogelijk moet blijven-, de Bredaseweg en de St. Antoniusstraat / Tilburgseweg.

Verminderen overlast geparkeerde vrachtauto's

Overlast van geparkeerde vrachtauto's en overnachtende chauffeurs doet zich voor aan de rand van woonwijken en op de bedrijventerreinen zelf. Hier dient een balans te worden gevonden tussen handhaven en faciliteren. Net als Oosterhout worstelen ook veel andere gemeenten hiermee. Vandaar dat aanpak van deze opgave ook op regionaal niveau aan de orde is, ook om te voorkomen dat problemen zich verplaatsen van de ene naar de andere gemeente. Op 20 september 2018 is hiertoe ook een regionale intentieovereenkomst gesloten met de provincie, gemeenten in West Brabant, de politie en een aantal vertegenwoordigers van de transportbranche en het bedrijfsleven.

Duurzaamheid & gezondheid

- Verduurzaming goederenvervoer door:
  - vermindering vervoersbewegingen
  - modal shift: andere vervoerwijze

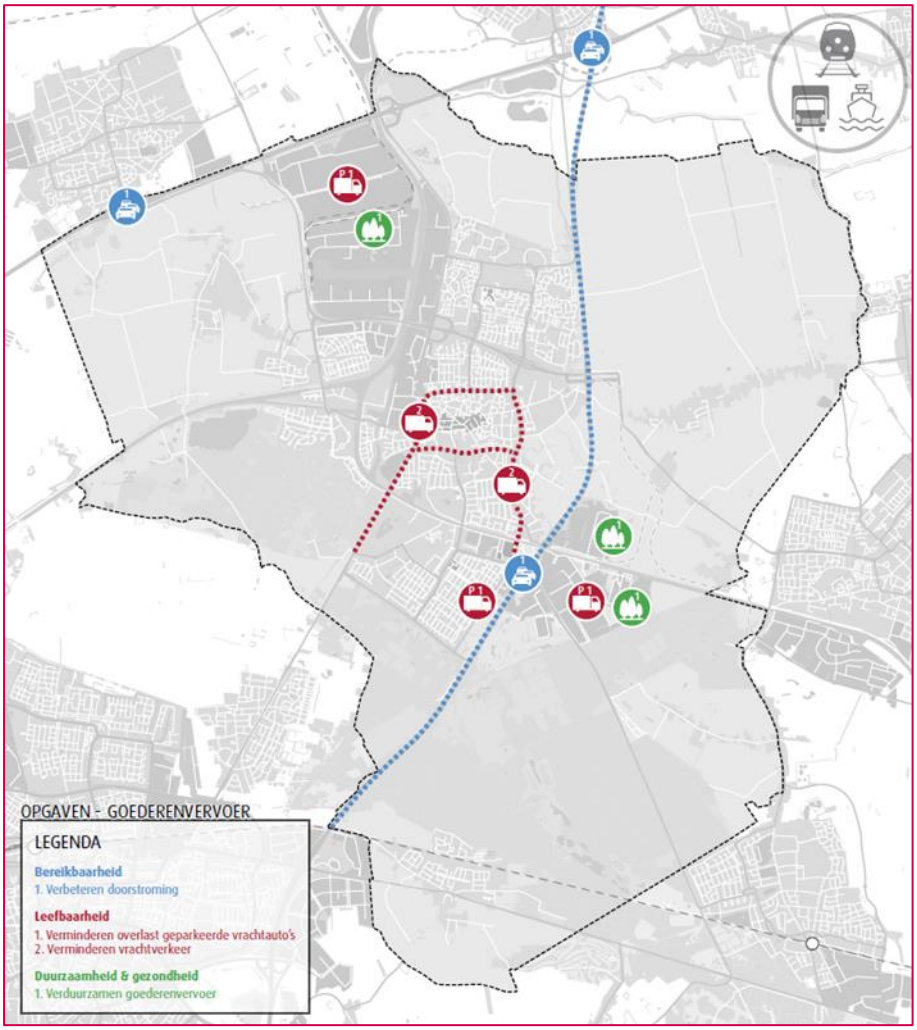


Verduurzaming goederenvervoer

Met het goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen zijn aanzienlijk volumes en daarmee een aanzienlijk aantal transportbewegingen gemoeid. Qua duurzaamheid kan juist hier winst worden geboekt. De grootste winst wordt bereikt als het aantal transportbewegingen kan worden verminderd, bijvoorbeeld door transporten van / naar verschillende bedrijven te bundelen. Ook het “verschonen” van verplaatsingen lijkt voor Oosterhout een kansrijke optie. Met de openbare laad- en losplaats (LaLo) en de openbare waterterminals op Weststad en Vijf Eiken beschikt Oosterhout over de faciliteiten om goederenvervoer via het spoor en water af te wikkelen in plaats van via de weg. De opgave waar we voor staan, is om te stimuleren dat die faciliteiten meer gebruikt gaan worden; de capaciteit is er.

Samenvattend: opgaven goederenvervoer

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



6

Uitwerking: Themagebieden

Naast de doelstellingen en opgaven voor de gehele gemeente (omschreven in hoofdstuk 5) zijn er ook gebieden in de gemeente waarvoor specifiek beleid van toepassing is.

We onderscheiden de volgende zes themagebieden:

- De woonomgeving: de wijken en de kerkdorpen in de gemeente waar de focus ligt op wonen. Naar aanleiding van het Mobiliteitsplan 2007 – 2015 specifiek aangeduid en (grotendeels) ingericht als verblijfsgebieden, herkenbaar aan de “poorten”.
- Bedrijventerreinen: de gebieden waar de focus ligt op werken; op de bedrijventerreinen zijn commerciële bedrijven gevestigd in de vorm van kantoren, distributie, groothandel en productieomgevingen.
- Scholen: de locaties waar, verspreid over de gemeente, zowel basisscholen als voortgezet onderwijs is gehuisvest. Voor het middelbaar en hoger beroepsonderwijs zijn scholieren aangewezen op locaties buiten Oosterhout.
- Het buitengebied: het gebied buiten de bebouwde kom, met uitzondering van de snelwegen en provinciale wegen. Hier hebben we te maken met een mix van wonen, werken en recreëren in een groene omgeving.
- Recreatie- en sportvoorzieningen: de locaties in de gemeente waar wordt gerecreëerd of gesport, waar op specifieke momenten een grote concentratie van gebruikers en bezoekers aanwezig kan zijn.
- Winkelcentra: de drie grotere winkelgebieden in Oosterhout: Arkendonk, Zuiderhout en het stadscentrum. Naast winkels zijn hier ook diverse maatschappelijke en recreatieve (horeca) voorzieningen aanwezig.

Per themagebied zijn doelstellingen geformuleerd over wat we willen bereiken en waar de focus ligt. Het gaat hierbij om specifieke doelen en opgaven die op een themagebied van toepassing zijn, of uitzonderingen ten opzichte van de gemeentebrede doelstellingen en opgaven. In het algemeen zijn de gemeentebrede doelstellingen en opgaven ook van toepassing op de themagebieden, in dit hoofdstuk gaat het specifiek om de verbijzonderingen.

De doelen / opgaven per themagebied zijn gekoppeld aan de vier pijlers, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid & gezondheid.

6.1 De woonomgeving

Aangenaam verblijven

6.1.1 Doelstellingen

In de woonomgeving ligt de prioriteit op het verblijven van mensen. De afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer is hieraan ondergeschikt. De woonwijken en kerkdorpen zijn als voortvloeisel uit het mobiliteitsplan 2007 - 2015 grotendeels ingericht als verblijfsgebieden.

In de woonomgeving heeft de bereikbaarheid voor en de veiligheid van de fietser en voetganger prioriteit ten opzichte van het overige verkeer.

Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid zorgen we voor goede en toegankelijke voorzieningen voor fietsers en voetgangers in de woonomgeving en vanuit de woonwijken en kerkdorpen richting andere functies, zoals de winkelcentra en bedrijventerreinen. Bijzondere aandacht daarbij verdienen de fietsverbindingen tussen de stad en de kerkdorpen.
Haltes voor het openbaar vervoer, meestal gelegen aan de rand van woongebieden, dienen vanuit woongebieden goed en veilig bereikbaar te zijn per fiets en te voet. Omdat haltes niet altijd op loopafstand gelegen zijn, dienen er voldoende en goede (diefstalveilige) stallingsvoorzieningen voor fietsers te zijn.

De leefbaarheid binnen woongebieden is gebaat bij een prettig verblijfsklimaat en zo min mogelijk (overlast van) verkeer. Vandaar dat doorgaand verkeer en vrachtverkeer in woongebieden zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Daarnaast leiden aankopen via internet tot een toename van bezorgend verkeer. Dat willen we beperken[8].

Omwille van verkeersveiligheid streven we naar zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden. Verblijfsgebieden dienen ook zodanig te worden ingericht dat de toegestane snelheid (30 km/h) zoveel mogelijk via de inrichting wordt afgedwongen. In woongebieden heeft de veiligheid van de fietser en voetganger prioriteit; de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer is hieraan ondergeschikt.

Vanuit het oogpunt van duurzaamheid en gezondheid willen we fietsen en lopen zoveel mogelijk stimuleren. Dat begint al in de woonomgeving. Door lopen en fietsen daar aantrekkelijk te maken, moeten mensen gestimuleerd worden om niet automatisch de auto te pakken. Belangrijk is ook dat er in de directe woonomgeving voldoende mogelijkheden om te fietsen en te lopen zijn (om zodoende ook beweging te stimuleren).

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:

[8] In een aantal gemeenten, waaronder Breda en Tilburg, loopt momenteel een proef met zogenaamde pakket- en briefautomaten. Deze kunnen worden gebruikt voor zowel het verzenden als ontvangen van pakketten en brieven. Per saldo zou dit moeten leiden tot meer gemak voor de consument en minder bezorgverkeer (omdat pakketten op één centrale locatie in de wijk worden opgehaald en afgeleverd).



6.1.2 Opgaven

De opgave voor de woonomgeving betreft vooral een (her)inrichtingsopgave. De prioriteit ligt daarbij op het voorzien in goede en veilige voorzieningen voor de fiets en de voetganger. Ook dient door middel van de inrichting van verblijfsgebieden doorgaand verkeer te worden ontmoedigd en de gewenste rijsnelheid zoveel mogelijk te worden afgedwongen. In de kerkdorpen dient daarbij rekening te worden gehouden met het landbouwverkeer.
De woonwijken en kerkdorpen zijn als voortvloeisel uit het mobiliteitsplan 2007 - 2015 al grotendeels ingericht als verblijfsgebieden. Echter voor delen van Vrachelen en Den Hout ligt hier nog een opgave.

Een specifiek aandachtspunt voor de (inrichting van de) woonomgeving vormt de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Als gevolg van de hoge parkeerdruk en dientengevolge voertuigen die buiten de daartoe aangewezen locaties geparkeerd worden, ondervinden hulpdiensten (met name de brandweer) juist binnen de woonwijken de grootste knelpunten qua bereikbaarheid.

Ook de verwachte toename van laadpalen in de woonomgeving vormt een aandachtspunt. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid is dat een goede ontwikkeling. Echter het aantal gebruikers is vooralsnog beperkt waardoor openbare parkeerplaatsen bij laadpalen in de praktijk maar door een beperkte groep gebruikt kunnen worden. Vandaar dat de insteek blijft dat laadpalen in de woonomgeving in eerste instantie op eigen terrein worden geplaatst of anders op centrale plaatsen in de wijk ten einde de beschikbare parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te kunnen benutten.

Daar we lopen en fietsen en daarmee beweging zoveel mogelijk willen stimuleren, willen we autogebruik minder vanzelfsprekend maken. Dit betekent ook dat we zeer terughoudend zijn ten aanzien van de aanleg van extra parkeerplaatsen in bestaande wijken, te meer daar dit vaak ook ten koste gaat van andere functies, zoals het openbaar groen. Andersoortige initiatieven die een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de parkeerdruk in bestaande wijken, zoals autodelen, juichen we ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid toe en proberen we voor zover noodzakelijk te faciliteren.

6.2 Bedrijventerreinen

Goed en multimodaal bereikbaar

6.2.1 Doelstellingen

De goede bereikbaarheid van Oosterhout, gelegen nabij de autosnelwegen A27 en A59 en aan het Wilhelminakanaal maakt Oosterhout voor veel bedrijven een aantrekkelijke vestigingsplaats. De opgave is om de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen ook in de toekomst te borgen.

Voor bedrijventerreinen is het zaak dat deze multimodaal bereikbaar zijn: via de (autosnel)-weg, het water en het goederenspoor. Een goede doorstroming op de wegen waarmee de bedrijventerreinen op het autosnelwegennet zijn aangesloten is daarbij ook belangrijk.
Binnen Oosterhout is het vooral belangrijk dat de bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn per auto en fiets.
Waar het momenteel aan ontbreekt, is een ontsluiting van de bedrijventerreinen per openbaar of collectief vervoer. We willen hierin voorzien, al dan niet in combinatie met de fiets.

Qua leefbaarheid moet de overlast van het parkeren van vrachtauto's op de openbare weg worden teruggedrongen.

Veiligheid betreft met name het fietsverkeer. Willen we fietsen stimuleren, dan dient voorzien te worden in (sociaal) veilige fietsroutes naar de bedrijventerreinen.

Met het goederenvervoer van en naar bedrijventerreinen zijn aanzienlijk volumes en daarmee een aanzienlijk aantal transportbewegingen gemoeid. Op het gebied van duurzaamheid kan juist hier winst worden geboekt. De grootste winst wordt bereikt als het aantal transportbewegingen kan worden verminderd, bijvoorbeeld door transporten van / naar verschillende bedrijven te bundelen. Ook het "verschonen" (meer via water en spoor in plaats van via de weg) van verplaatsingen lijkt voor Oosterhout een kansrijke optie.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:



Goed en multimodaal bereikbaar

6.2.2 Opgaven

De opgaven die er liggen voor wat betreft de bedrijventerreinen komen in belangrijke mate overeen met de opgaven op het niveau van de stad (zie hoofdstuk 5).

Voor wat betreft de bereikbaarheid ligt er vooral op regionaal niveau een opgave. Het gaat daarbij om (het verbeteren van) de doorstroming op knooppunt Hooipolder en het zuidelijk deel van de A27.

Voor de lokale bereikbaarheid is het belangrijk dat bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn per auto en fiets.
De bedrijventerreinen Weststad en Statendam zijn tweezijdig per auto bereikbaar via de Bovensteweg en respectievelijk de Weststadweg en Statendamweg. Ook Everdenberg krijgt een tweezijdige ontsluiting als via de ontwikkeling van Everdenberg Oost een aansluiting op de nieuwe N629 wordt gerealiseerd. Wat daarbij wel voorkomen moet worden is dat verkeer van / naar Dongen en Tilburg via de nieuwe ontsluitingsweg richting de A27 gaat rijden.

Voor de bedrijventerreinen Vijf Eiken en Hoevestein zien wij nog wel een opgave als het gaat om de bereikbaarheid per (personen)auto. De knip die is aangebracht in het Wilhelminakanaal Zuid beïnvloedt de bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen in negatieve zin. De knip verstoort de verkeersafwikkeling op de Europaweg (als gevolg van verkeer dat omrijdt via de Meerstoel) en leidt ook tot onveilige situaties op het kruispunt van de Meerstoel en de Europaweg. Daarnaast wordt de aansluiting Oosterhout Zuid hierdoor extra belast.

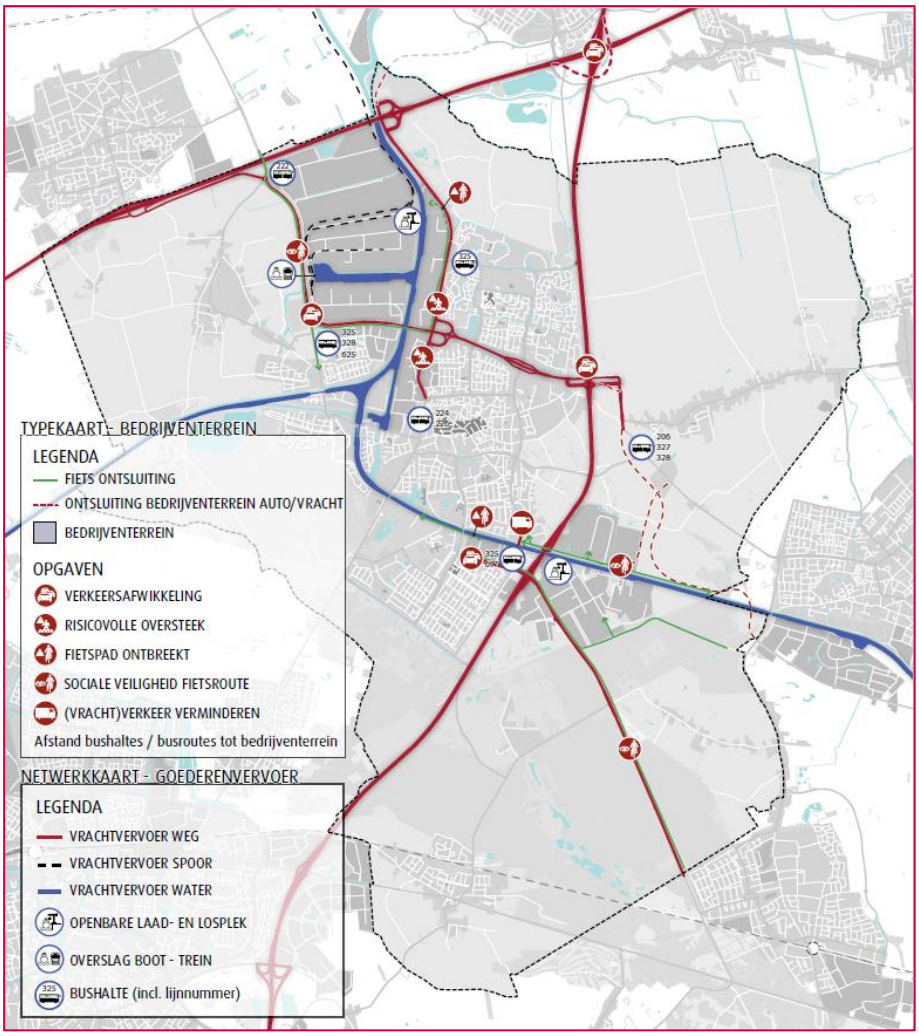
Qua leefbaarheid ligt er enerzijds een opgave op de bedrijventerreinen zelf in de zin van het aanpakken van de overlast van geparkeerde vrachtauto's. Anderzijds moet omwille van leefbaarheid vrachtverkeer zoveel mogelijk beperkt worden tot de wegen die de bedrijventerreinen ontsluiten. Nu constateren we dat als gevolg van de halve aansluiting van Everdenberg op de A27 (vracht)verkeer van en naar dit bedrijventerrein ook via de Tilburgseweg rijdt, wat vanuit het oogpunt van leefbaarheid ongewenst is. Hiervoor is nu nog geen alternatief, maar in de toekomst wel via de nieuwe ontsluiting op de N629.

De opgave op het gebied van veiligheid betreft vooral het fietsverkeer. Daarbij gaat het zowel om de sociale veiligheid als verkeersveiligheid. Voornaamste aandachtspunten die wij daarbij zien, zijn de Statendamweg (oversteekpunten) en het Wilhelminakanaal Zuid (geen fietsvoorzieningen vanaf de aansluiting van het Paterserf).

Om het fietsverkeer van / naar bedrijventerreinen te stimuleren, kunnen ook bedrijven zelf hun steentje bijdragen. Bedrijven kunnen werknemers via specifieke regelingen stimuleren om met de fiets naar het werk te gaan.
Ook als het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen per openbaar of collectief vervoer verwachten we vanuit de bedrijven een bijdrage.

Als het gaat om het verduurzamen van het vervoer zien wij vooral in relatie tot de bedrijventerreinen kansen, gezien het aantal vervoersbewegingen van en naar de bedrijventerreinen. De faciliteiten voor een "modal shift" van weg naar water en spoor zijn beschikbaar; de opgave is om ervoor te zorgen dat deze ook beter benut worden. Mogelijk heeft de voorziene invoering van een tolheffing voor het vrachtverkeer hier een positief effect op.

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



6.3 Scholen

Op voeten en fietsen veilig naar school

6.3.1 Doelstellingen

Oosterhout beschikt over een groot aantal scholen voor basis- en middelbaar onderwijs. Kenmerkend daarvoor is dat er dagelijks op een aantal specifieke momenten heel veel verkeer bij elkaar komt. Bij de basisscholen zijn dit ouders die kinderen met de auto, fiets of lopend naar school brengen of ophalen en kinderen die zelf te voet en met de fiets naar school gaan. Bij het voortgezet onderwijs in Oosterhout zijn dat grote groepen scholieren die voor het overgrote deel per fiets arriveren of vertrekken.

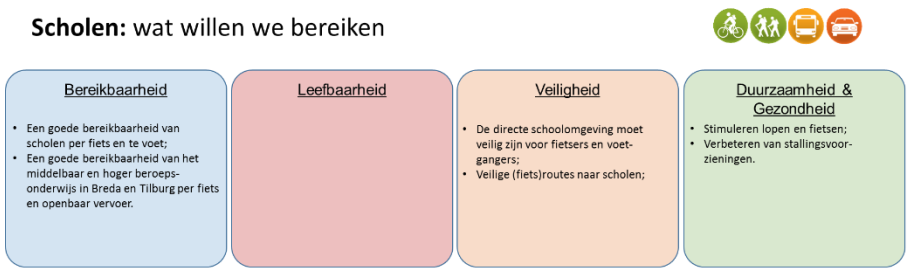
Omdat we te maken hebben met een kwetsbare doelgroep in het verkeer is voor dit themagebied vooral de pijler verkeersveiligheid van groot belang. Dit betreft zowel de schoolomgeving zelf als de loop- en fietsroutes naar scholen.

Voor de basisscholen ligt de focus op een veilige inrichting van de directe omgeving van de school. De prioriteit ligt hier op het faciliteren van de fietser en de voetganger; de auto is ondergeschikt. Juist door autoverkeer in de directe omgeving van de school te beperken, kan een bijdrage aan de verkeersveiligheid worden geleverd.
Via veilige loop- en fietsroutes van en naar scholen willen we stimuleren dat zoveel mogelijk van deze modaliteiten gebruik wordt gemaakt. Het stimuleren van lopen en fietsen komt ook de leefbaarheid in de omgeving van de scholen en de gezondheid van de leerlingen ten goede.

Voor de middelbare scholen zijn de fietsers de belangrijkste doelgroep. Scholieren moeten vanuit heel Oosterhout en de omliggende dorpen veilig naar school kunnen fietsen.

Voor het middelbaar en hoger beroepsonderwijs gaan jongeren uit Oosterhout voor een groot deel naar Breda en Tilburg. Daarvoor is een goede verbinding met het openbaar vervoer belangrijk. Richting Breda rijden de bussen vanuit Oosterhout hoogfrequent via het NS-station door naar de belangrijkste onderwijslocaties. Richting Tilburg rijden ook rechtstreekse bussen, maar de reistijd richting onderwijsinstellingen is relatief lang.
De (elektrische) fiets is het alternatief. Ook scholieren en studenten zouden baat hebben bij de aanleg van snelfietsroutes richting Breda en Tilburg.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:



Op voeten en fietsen veilig naar school

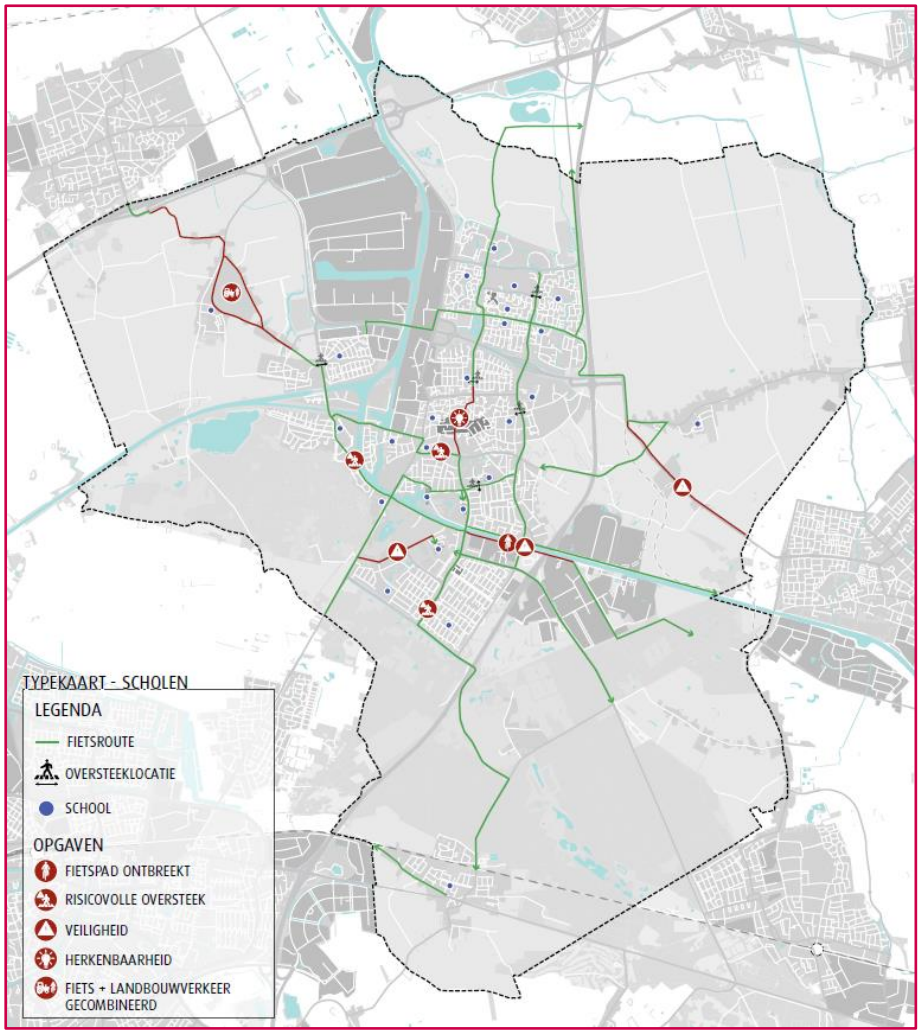
6.3.2 Opgaven

De voornaamste opgave betreft het zorg dragen voor een veilige schoolomgeving voor de fietser en voetganger. Daarmee willen we ook stimuleren dat er zoveel mogelijk wordt gelopen en gefietst naar scholen. Deels betreft dit een inrichtingsopgave, deels een bewustwordingsopgave. Voor veel (groot)ouders is het nu nog een automatisme dat ze hun kinderen met de auto naar school brengen. Auto's in de schoolomgeving hebben echter een negatieve invloed op de verkeersveiligheid.

Ook de routes van en naar basisscholen en middelbare scholen verdienen aandacht. Via JONG hebben we inzicht gekregen in wat de scholieren zelf als belangrijkste knelpunten ervaren (zie § 3.5). Met name een aantal oversteeklocaties en kruispunten verdienen daarbij aandacht. Daarnaast dienen er bij scholen zelf voldoende en goede stallingsvoorzieningen te zijn.

Voor de bereikbaarheid van het middelbaar en hoger beroepsonderwijs in Breda en Tilburg zijn vooral het openbaar vervoer en de fiets van belang. Qua openbaar vervoer laat de bereikbaarheid van onderwijsinstellingen in Tilburg te wensen over. Qua fiets biedt de aanleg van snelfietsroutes richting Breda en Tilburg kansen.

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:


TYPEKAART - SCHOLEN
LEGENDA
FIETSROUTE
OVERSTEEKLOCATIE
SCHOOL
OPGAVEN
FIETSPAD ONTBREEKT
RISICOVOLLE OVERSTEEK
VEILIGHEID
HERKENBAARHEID
FIETS + LANDBOUWVERKEER GECOMBINEERD

6.4 Winkelcentra

Gemak en gastvrijheid voor de bezoeker

In de gemeente Oosterhout zijn drie winkelcentra. De winkelcentra Arkendonk en Zuiderhout hebben vooral een lokale functie voor de direct omliggende gebieden in het noorden en zuiden van Oosterhout. Het stadscentrum heeft naast een lokale ook een regionale functie voor de gehele gemeente Oosterhout en omliggende gemeenten.
In de winkelcentra zijn naast winkels ook diverse maatschappelijke en recreatieve voorzieningen (horeca) aanwezig.

Naast de drie winkelcentra beschikt Oosterhout ook nog over de meubelboulevard. Daar bevinden zich hoofdzakelijk winkels in grootschalige detailhandel.

6.4.1 Doelstellingen

Het functioneren van de winkelcentra in Oosterhout (en met name de binnenstad) staat onder druk. Dit onder andere vanwege de toename van online verkopen. De winkelcentra moeten zich onderscheiden door het bieden van beleving, gemak en kwaliteit.

Voor de winkelcentra zijn een goede bereikbaarheid (per auto, fiets en te voet) en voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen bij winkelcentra belangrijk. Dit draagt bij aan het gemak en de gastvrijheid voor de bezoeker. Daarnaast draagt ook een aantrekkelijk verblijfsklimaat in de winkelcentra bij aan de aantrekkingskracht van winkelcentra.

Gezien de lokale functie van de winkelcentra (waardoor ook een groot deel van de bezoekers van de drie winkelcentra te voet en met de fiets komt) en de aldaar aanwezige voorzieningen zijn veilige en goed toegankelijke loop- en fietsroutes richting omliggende woongebieden van belang. Dit geldt in mindere mate voor de woonboulevard waar bezoekers veel meer op de auto zijn aangewezen.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:



Gemak en gastvrijheid voor de bezoeker

6.4.2 Opgaven

Voor de winkelcentra zijn vooral een goede bereikbaarheid en voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen van belang.

Als het gaat om de bereikbaarheid per auto verdient de bereikbaarheid van de binnenstad aandacht. De doorstroming van het verkeer op delen van de centrumtangenten staat onder druk.
De bereikbaarheid per fiets en te voet van winkelcentra is over het algemeen goed. De verkeersveiligheid is wel een aandachtspunt. Dit betreft met name een aantal oversteek-locaties in de nabijheid van de binnenstad en bij winkelcentrum Zuiderhout. Daarnaast dient de herkenbaarheid van de fietsroutes door de binnenstad te worden verbeterd.

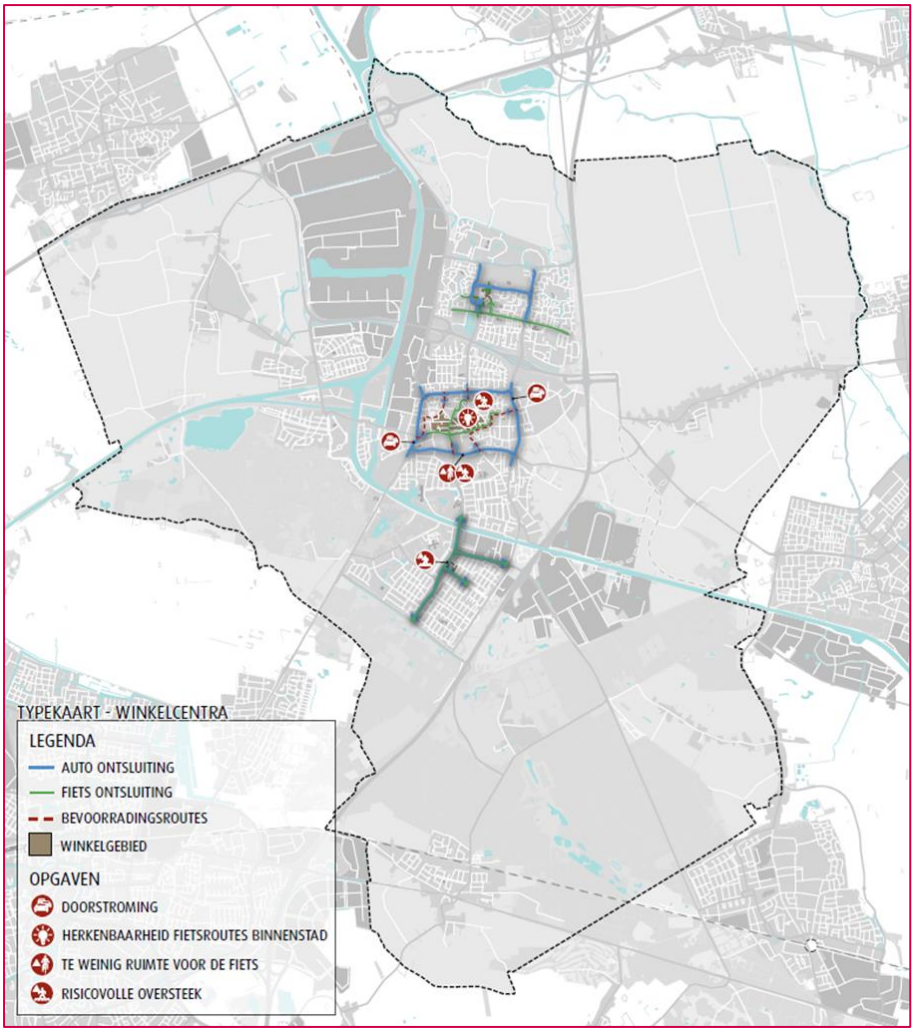
De winkelcentra zelf zijn compact vormgegeven waardoor dit aantrekkelijke gebieden zijn voor voetgangers. In de winkelcentra krijgen voetgangers alle ruimte waarbij er ook voldoende aandacht voor de toegankelijkheid moet zijn.

Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en duurzaamheid zou overwogen kunnen worden om nadere eisen (type, moment, routes) te stellen aan bevoorradend verkeer in de binnenstad. Wij kiezen daar echter niet voor juist omdat het functioneren van de binnenstad al onder druk staat. De huidige beperkingen als het gaat om bevoorrading blijven wel van kracht.

Qua duurzaamheid is het wenselijk dat bij publieksaantrekkende voorzieningen zoals de winkelcentra voorzien wordt in oplaadpunten voor de auto én fiets.

In relatie tot de binnenstad is duurzaamheid en gezondheid wel een aandachtspunt. Vanwege de bebouwing en verharding van de binnenstad ligt hier een opgave als het gaat om het “klimaatbestendig” maken van de binnenstad. Daarbij gaat het met name om het voorkomen van hittestress en wateroverlast. De uitdaging zal zijn om maatregelen te zoeken die zowel gunstig zijn voor het klimaat als voor het leefklimaat in / de aantrekkelijkheid van de binnenstad. Die opgave overstijgt echter de scope van dit mobiliteitsplan.

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:


TYPEKAART - WINKELCENTRA
LEGENDA
AUTO ONTSLUITING
FIETS ONTSLUITING
BEVOORRADINGSROUTES
WINKELGEBIED
OPGAVEN
DOORSTROMING
HERKENBAARHEID FIETSROUTES BINNENSTAD
TE WEINIG RUIMTE VOOR DE FIETS
RISICOVOLLE OVERSTEEK

6.5 Buitengebied

Auto te gast

In het buitengebied hebben we te maken met een grote variëteit aan functies op het gebied van wonen, werken (veelal agrarisch), recreatie en natuur. Dit resultaat in een grote diversiteit aan verkeersdeelnemers in het buitengebied met uiteenlopende motieven en belangen.

6.5.1 Doelstellingen

In het buitengebied wordt, net als binnen de bebouwde kom, een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verkeers- en verblijfsgebieden. De verkeersgebieden zijn de belangrijkste doorgaande verbindingen waar de bereikbaarheid per auto voorop staat. In de verblijfsgebieden is de afwikkeling van het autoverkeer ondergeschikt. De verblijfskwaliteit staat daar voorop. Doorgaand verkeer via verblijfsgebieden dient zoveel mogelijk beperkt te worden.
In de verblijfsgebieden geven we prioriteit aan het langzaam verkeer. Het gaat dan om fietsers, voetgangers en landbouwverkeer. De auto is te gast.

Vanwege de grote diversiteit aan verkeersdeelnemers verdient met name de verkeersveiligheid in het buitengebied aandacht. Er dient gezorgd te worden voor (sociaal) veilige routes voor fietsers. Waar mogelijk worden routes voor fiets- en landbouwverkeer ontvlecht.

Een aantal aanpassingen in het wegennet heeft consequenties voor met name het landbouwverkeer. Dit betreft de aanleg van de nieuwe N629 en de doortrekking van de Statendamweg.
Als gevolg van de aanleg van de nieuwe N629 wijzigt een aantal routes. Dat heeft tot gevolg dat landbouwverkeer (en fietsverkeer) op bepaalde relaties moet omrijden. Bekeken wordt of dit middels kavelruil gemitigeerd kan worden. De doortrekking van de Statendamweg is juist positief voor het landbouwverkeer daar daarmee een extra kruising over de Donge wordt gecreëerd en een nieuwe route tussen Oosterhout en Raamsdonksveer ontstaat.
Voor het landbouwverkeer is niet alleen een aantal wegen in het buitengebied van belang. Via een aantal wegen binnen de bebouwde kom worden belangrijke landbouwroutes in het buitengebied met elkaar verbonden. Het betreft dan met name de Bovensteweg, de Statendamweg, de route Beneluxweg – Tilburgseweg – St. Antoniusstraat – Abdis van Thornstraat – Pasteurlaan – Burg. Elkhuizenlaan en de Hoogstraat. Bij eventuele maatregelen / aanpassingen aan deze wegen dient daar rekening mee te worden gehouden.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:



6.5.2 Opgaven

De opgave voor het buitengebied is het verbeteren van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De prioriteit ligt daarbij bij de fiets. Deels betreft dit een inrichtingsopgave, deels een bewustwordingsopgave.

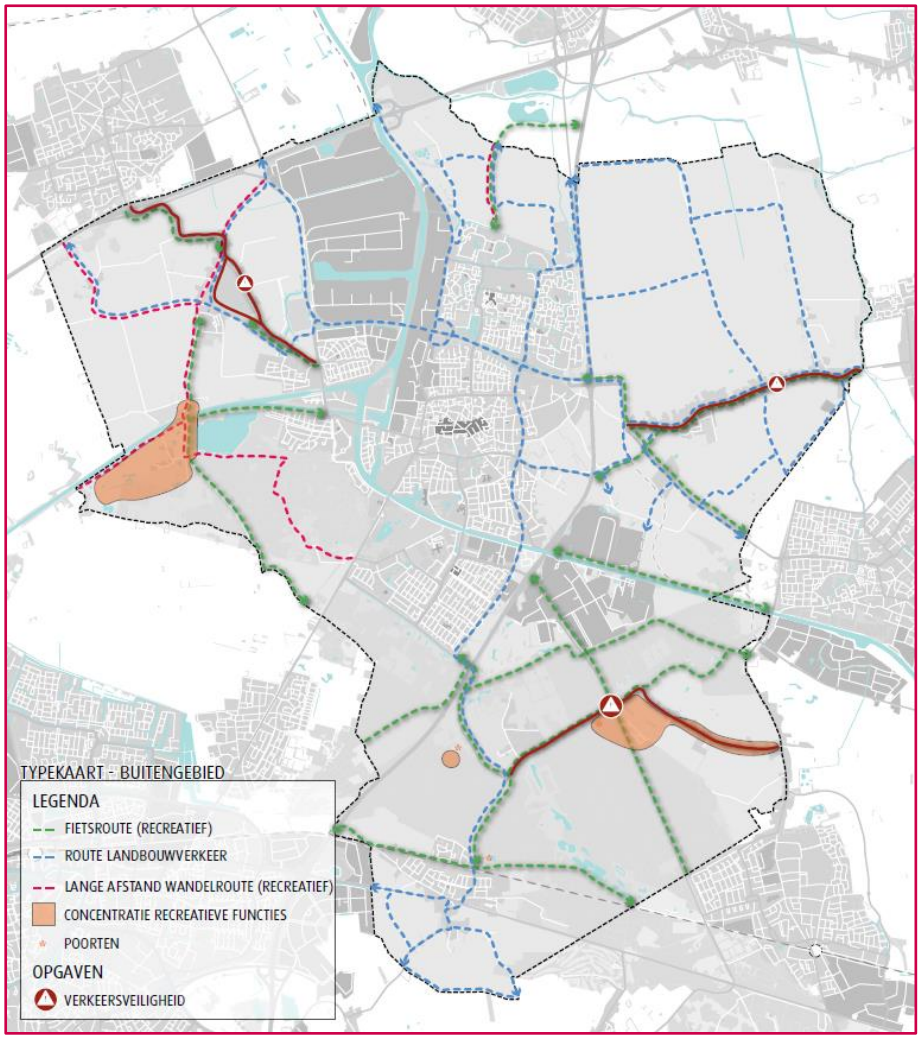
Een groot deel van het buitengebied is (potentieel) verblijfsgebied. Er ligt nog een aanzienlijke opgave om dat ook als zodanig in te richten. Veiligheid en leefbaarheid staan daarbij voorop; de auto is te gast. Daarbij dient er wel rekening mee te worden gehouden dat er in het buitengebied diverse recreatieve functies zitten die ook voor autoverkeer bereikbaar dienen te blijven. Bij de (her)inrichting van wegen in het buitengebied dient er voorts aandacht te zijn voor de mogelijke koppeling met natuuropgaven (zoals de opgaven die voortvloeien uit de gebiedsvisie 'Landschapspark de Open Linie'). Daarbij gaat het met name om maatregelen gericht op vermindering van de barrièrewerking van wegen ("ontsnippering").

Ontvlechten van fiets- en landbouwverkeer is naar verwachting maar beperkt mogelijk. Veel (recreatieve) fietsroutes zijn eveneens van belang voor landbouwverkeer. De ruimte om beide doelgroepen fysiek van elkaar te scheiden ontbreekt veelal. Vandaar dat via de inrichting van wegen gezocht zal moeten worden naar een (veilige) oplossing waar de belangen van beide doelgroepen mee geborgd zijn.

Naast inrichting is ook bewustwording nadrukkelijk van toepassing op het buitengebied. Juist in het buitengebied is sprake van een grote diversiteit aan verkeersdeelnemers met uiteenlopende motieven en belangen en kan al een slag worden gemaakt als verkeersdeelnemers meer rekening houden met elkaar.

Vanuit het oogpunt duurzaamheid en het stimuleren van het fietsgebruik is het wenselijk dat er bij publieksaantrekkende recreatieve voorzieningen laadpunten voor elektrische fietsen aanwezig zijn.

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:


TYPEKAART - BUITENGEBIED
LEGENDA
FIETSROUTE (RECREATIEF)
ROUTE LANDBOUWVERKEER
LANGE AFSTAND WANDELROUTE (RECREATIEF)
CONCENTRATIE RECREATIEVE FUNCTIES
POORTEN
OPGAVEN
VERKEERSVEILIGHEID

6.6 Sport en recreatie

Fietsen als warming up

In Oosterhout liggen diverse sport- en recreatievoorzieningen. Naast een concentratie van voorzieningen in het Warandegebied liggen deze verspreid over de stad en de kerkdorpen. Een aantal locaties heeft ook een wedstrijdfunctie waardoor er soms sprake is van een groot aantal bezoekers tegelijkertijd.

6.6.1 Doelstellingen

De gebruikers van de sport- en recreatievoorzieningen komen overwegend uit Oosterhout en omgeving. De te overbruggen afstand is in beginsel befietsbaar. Desalniettemin maken de nodige sporters en recreanten gebruik van de auto.
Sport- en recreatievoorzieningen dienen goed bereikbaar te zijn met de fiets en de auto, te meer daar veel voorzieningen ook een wedstrijdfunctie hebben en er dus met enige regelmaat ook bezoekers van buiten Oosterhout komen. Het is voorts zaak om te voorzien in voldoende parkeer- en stallingsvoorzieningen (ook om overlast voor de omgeving te beperken). Daarbij plaatsen we wel als kanttekening dat bij wedstrijden en evenementen ook gebruik kan worden gemaakt van reeds aanwezige parkeercapaciteit elders in de omgeving.

Om het voor sporters en recreanten aantrekkelijk te maken om op de fiets te stappen, zijn (sociaal) veilige fietsroutes richting omliggende woongebieden een randvoorwaarde.

Qua duurzaamheid is het wenselijk dat bij publieksaantrekkende voorzieningen zoals bijvoorbeeld recreatieoord De Warande voorzien wordt in oplaadpunten voor de auto én fiets.

Sport en recreatie vinden ook veelvuldig plaats in de openbare ruimte (hardlopen, bootkamp, recreatief fietsen). Ook door middel van de inrichting van de openbare ruimte kan sporten en bewegen bevorderd worden.

Samengevat leidt dat tot de volgende doelstellingen en prioriteiten:



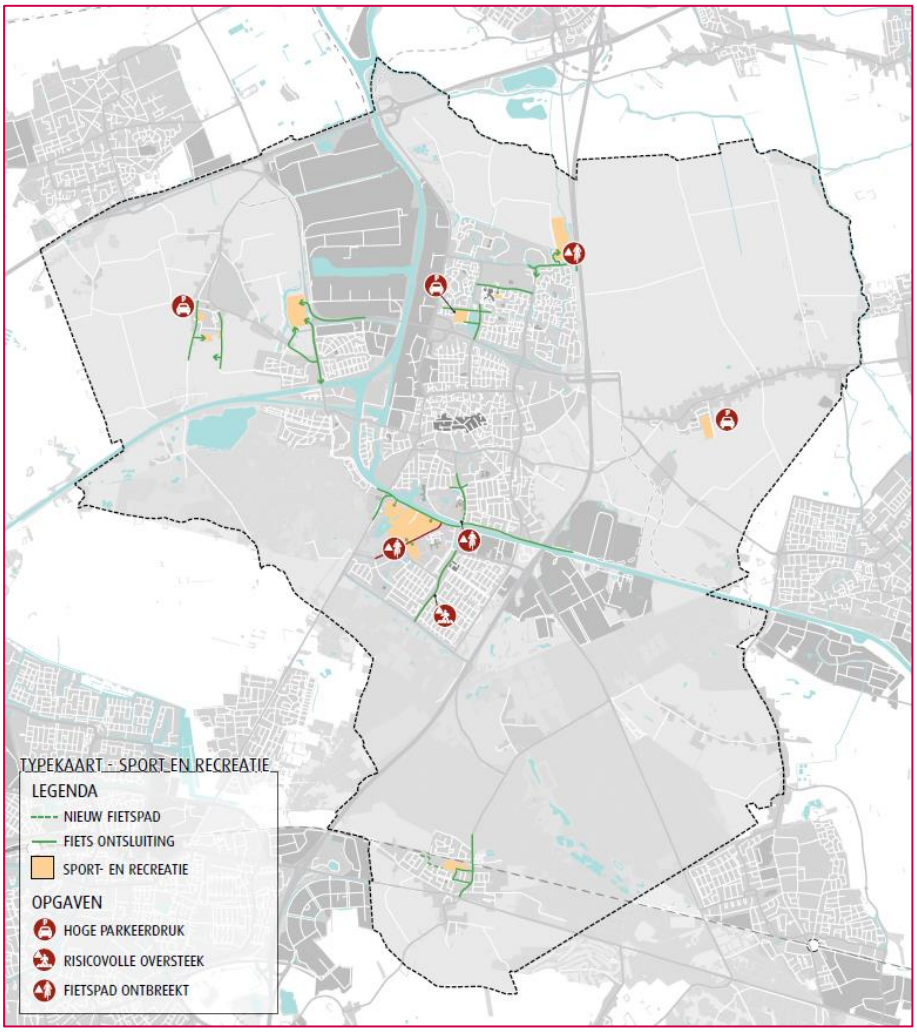
Fietsen als warming up

6.6.2 Opgaven

De voornaamste opgave is dat we gebruikers van sport- en recreatieve voorzieningen meer op de fiets willen krijgen. Dit is ook deels een bewustwordingsopgave. Veel mensen sporten omdat het gezond voor ze is, maar pakken dan wel de auto om er naar toe te gaan.

De bereikbaarheid per auto en fiets van de sport- en recreatievoorzieningen is goed. Wel verdienen de verkeersveiligheid en het parkeren op enkele locaties aandacht.

Als we de opgaven samenvatten, leidt dat tot het volgende beeld:



7

Aanpakken of accepteren

7.1 Keuzes maken

Uit hoofdstuk 5 en 6 volgt een veelheid aan opgaven. Deels betreft het generieke opgaven, deels hebben ze betrekking op specifieke locaties. In de nog op te stellen uitvoeringsagenda vindt de vertaling van opgaven naar oplossingen plaats.
Gezien de hoeveelheid opgaven zullen keuzes moeten worden gemaakt: met welke opgaven willen we aan de slag (“aanpakken”) en op welke termijn en wat accepteren we (voorlopig).

In dit hoofdstuk nemen we alvast een voorschot op de op te stellen uitvoeringsagenda door die opgaven te benoemen waar we in ieder geval mee aan de slag willen (“onze focus”). Daarbij lichten we ook toe hoe we tot onze keuzes zijn gekomen.

In zijn algemeenheid geldt, dat wij bij het maken van onze keuzes zowel hebben gekeken naar de huidige situatie als de verwachtingen ten aanzien van de toekomst (het toekomstbeeld 2030). Daarbij hebben wij niet alleen gekeken naar de cijfers, maar hebben wij ook meegewogen wat vanuit de samenleving is ingebracht en welke trends en ontwikkelingen we voorzien. Voorts hebben we niet alleen geredeneerd vanuit knelpunten, maar hebben we ook gekeken waar we kansen zien richting de toekomst.
Het spreekt voor zich dat wij ons bij het maken van onze keuzes ook hebben laten leiden door de ambities (en de beperkingen) van Oosterhout die zijn vastgelegd in de toekomstvisie Oosterhout 2030 en het bestuursakkoord 2018 – 2022.

7.2 Onze focus

Aan de hand van de vier pijlers geven we aan waar wat ons betreft de focus van het verkeers- en vervoerbeleid voor de periode tot en met 2030 zou moeten komen te liggen en welke opgaven leidend zouden moeten zijn voor de op te stellen uitvoeringsagenda.

7.2.1 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Oosterhout via weg, water en (goederen)spoor is over het algemeen goed. Onze inwoners zijn (zeer) tevreden over de bereikbaarheid per auto. Wel ondervindt (auto)verkeer in de spits op enkele locaties binnen en rond Oosterhout vertraging.

Ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei zullen leiden tot een zwaardere belasting van het wegennet rond en binnen Oosterhout. Om daar tegenwicht aan te bieden, willen wij allereerst het **fiets**gebruik stimuleren: niet alleen binnen Oosterhout, maar ook tussen Oosterhout en omliggende gemeentes. Wij zien hier nadrukkelijk kansen. Enerzijds omdat hier nog de nodige winst te halen valt: in vergelijking met onze buurgemeentes en vergelijkbare gemeentes wordt er in Oosterhout relatief weinig gefietst. Anderzijds is fietsen een modaliteit die in toenemende mate als alternatief voor de auto kan functioneren.
Fietsen heeft veel voordelen ten opzichte van andere modaliteiten. Het is goedkoop, gezond, leidt tot minder overlast en heeft een beperkt ruimtebeslag. Daar komt bij dat met de opkomst van de e-bike en andere elektrische fietsen ook voor verplaatsingen over grotere afstand de fiets een alternatief voor de auto is geworden. Wij zetten derhalve in op snelfietsroutes richting Breda en Tilburg en een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk binnen Oosterhout.

Dat onze prioriteit ligt bij de fiets, wil niet zeggen dat we geen aandacht hebben voor de **auto**. Voor de bereikbaarheid van de regio, de stad en de bedrijventerreinen is het van belang dat knooppunt Hooipolder wordt omgebouwd tot een volwaardig knooppunt. Ook dient de doorstroming op het zuidelijke deel van de A27 (Hooipolder – St. Annabosch) te worden verbeterd. Dit te meer daar we verkeer tussen Oosterhout en Breda (en v.v.) zoveel mogelijk via de A27 willen afwikkelen.

Enige vertraging op het wegennet binnen Oosterhout achten wij acceptabel. Voorwaarde daarbij is wel dat de vertraging beperkt blijft tot de spits, dat geen terugslag optreedt naar andere delen van het hoofdwegennet en dat alternatieve routes voorhanden zijn. Wat dat betreft verdient met name de robuustheid van de wegenstructuur aan zuidwestzijde van de stad aandacht. Door de manier waarop de wegenstructuur daar is opgezet, is de wegenstructuur relatief kwetsbaar en wordt het zuidwestelijk deel van de centrumtangenten (hoek Bredaseweg – Ridderstraat) zwaar belast. Het ontbreekt momenteel aan een alternatieve route, met name voor verkeer dat gebruik maakt van de Bredaseweg. Een extra belemmering voor de bereikbaarheid (voor auto- en fietsverkeer) aan de zuidwestzijde van Oosterhout is de aanwezigheid van de twee beweegbare bruggen.

Voor het **openbaar vervoer** zien wij het verbeteren van de bereikbaarheid van Vrachelen en de bedrijventerreinen als de voornaamste opgave. Daarnaast zijn maatregelen nodig om de doorstroming van het openbaar vervoer aan de noordoostzijde van het centrum te verbeteren.

7.2.2 Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid is extra inspanning benodigd. Het aantal verkeersongevallen is de afgelopen jaren gestegen en het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers neemt toe als gevolg van de vergrijzing. Voorts nemen de verschillen in snelheid en massa toe. Dit maakt, dat als hier niet op geanticipeerd wordt, de trend van een toename van het aantal verkeersslachtoffers zich in de toekomst waarschijnlijk doorzet.
Ook vanuit de samenleving wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid (en in het bijzonder voor te hard rijden). In de burgerij-enquête scoort dit onderdeel relatief slecht.

Onze focus ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger). Dat willen we onder andere bereiken door auto- en fietsverkeer zoveel mogelijk fysiek te scheiden, veilige oversteekvoorzieningen en een betere handhaving van de maximumsnelheid in verkeers- en verblijfsgebieden. Daarnaast dienen delen van Vrachelen en Den Hout nog als verblijfsgebied te worden ingericht.
Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en veilige routes voor langzaam verkeer richtingen scholen en voorzieningen (zoals winkels).

7.2.3 Leefbaarheid

We verwachten dat autonome ontwikkelingen een positief effect zullen hebben op de leefbaarheid. Als gevolg van de toename van het aantal elektrische auto's zal de overlast (in de vorm van geluid en de uitstoot van schadelijke stoffen) van gemotoriseerd verkeer in de toekomst geleidelijk afnemen.

De voornaamste opgave die we zien qua leefbaarheid is een (her)inrichtingsopgave, namelijk het verbeteren van de fysieke kwaliteit van de woonomgeving. De verblijfskwaliteit staat daarbij voorop; de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer en parkeren zijn ondergeschikt in verblijfsgebieden. Voorts willen we door de (her)inrichting van verblijfsgebieden doorgaand verkeer, vrachtverkeer en bezorgverkeer in de woonomgeving zoveel mogelijk beperken.

Leefbaarheid betekent ook dat eenieder moet kunnen deelnemen aan de maatschappij. De opgave is om ook voor die gebieden (en doelgroepen) die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer in een vervoersalternatief te voorzien. Dit betreft een gemeentebrede opgave, waarbij de kerkdorpen en het buitengebied extra aandacht behoeven. Het aanbod aan openbaar vervoer is hier al beperkt en neemt in de toekomst naar verwachting eerder af dan toe.

7.2.4 Duurzaamheid en gezondheid

Qua duurzaamheid ligt onze focus op het goederenvervoer. Met het goederenvervoer van en naar de Oosterhoutse bedrijventerreinen zijn aanzienlijke volumes en daarmee een aanzienlijk aantal transportbewegingen gemoeid. Onze inzet is een verdere verschuiving van weg naar water en spoor. De overslagfaciliteiten zijn er; de opgave is ervoor te zorgen dat deze nog beter benut gaan worden. Minder vrachtauto's op de weg is niet alleen positief vanuit het oogpunt van duurzaamheid, het is ook positief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De opgave die we verder zien, is om alternatieven voor het gebruik van de eigen auto te stimuleren. Voor veel van onze inwoners is het nu nog vanzelfsprekend dat ze, ook voor korte afstanden, de auto gebruiken. Echter vanuit het oogpunt van gezondheid willen we lopen en fietsen stimuleren. Dit willen we bereiken door de kwaliteit en veiligheid van voorzieningen voor fietsers en voetgangers te verbeteren en door een inrichting van de openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid willen we voorts autodelen stimuleren. Dat gebeurt in Oosterhout vooralsnog maar op zeer bescheiden schaal.

Samengevat resulteert dat in de volgende opgaven waar wat ons betreft prioriteit aan zou moeten worden gegeven:

Bereikbaarheid

B1 Het fietsgebruik binnen Oosterhout en tussen Oosterhout en omliggende gemeentes stimuleren.

B2 De bereikbaarheid van de regio, de stad en de bedrijventerreinen verbeteren door knooppunt Hooipolder om te bouwen tot een volwaardig knooppunt.

B3 De doorstroming op het zuidelijke deel van de A27 (Hooipolder – St. Annabosch) verbeteren.

B4 De kwetsbaarheid van de wegenstructuur aan de zuidwestzijde van de stad (Bredaseweg e.o.) verminderen / de robuustheid vergroten.

B5 De bereikbaarheid van Vrachelen en de bedrijventerreinen per openbaar vervoer verbeteren.

B6 De doorstroming van het openbaar vervoer aan de noordoostzijde van het centrum (Abdis van Thornstraat / Pasteurlaan) verbeteren.

Leefbaarheid

L1 De kwaliteit van de woonomgeving versterken waarbij in verblijfsgebieden de woon- en leefkwaliteit een hogere prioriteit heeft dan de afwikkeling van het autoverkeer en parkeren.

L2 Voorzien in een vervoersalternatief voor het gebruik van het reguliere openbaar vervoer.

Veiligheid

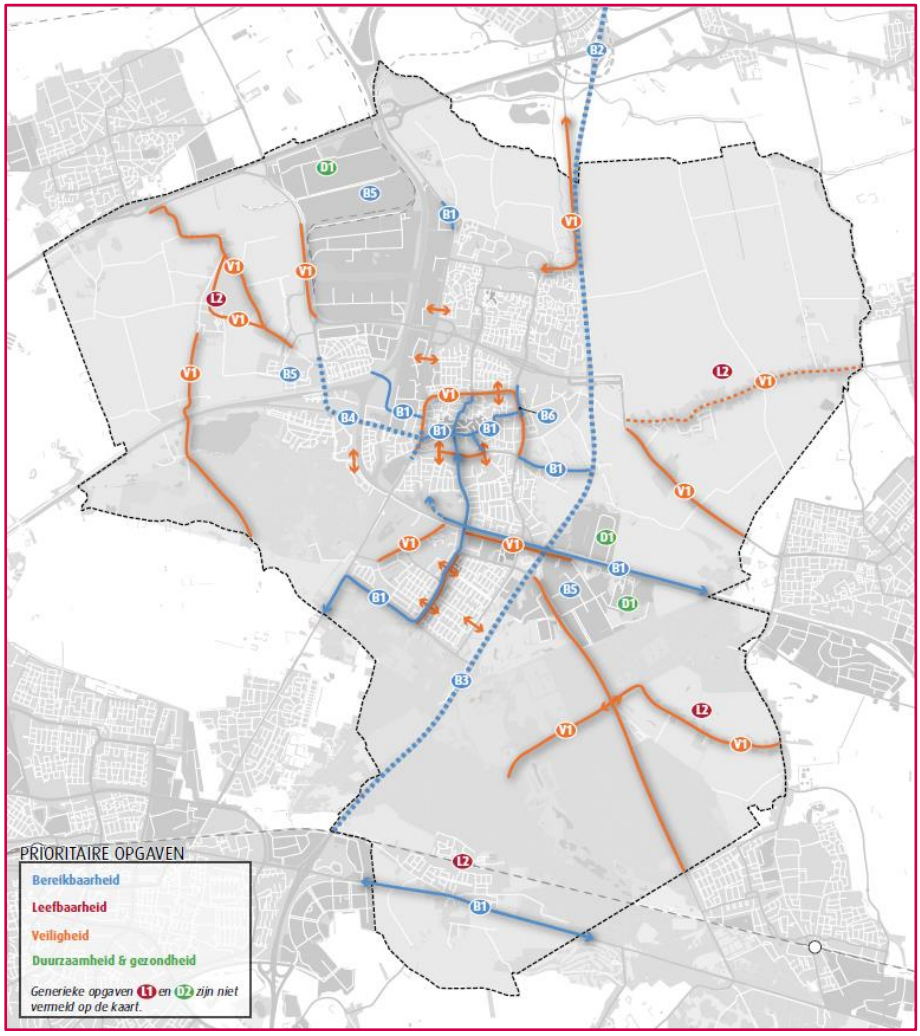
V1 De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger) verbeteren.

Duurzaamheid & Gezondheid

D1 Goederenvervoer van en naar de Oosterhoutse bedrijventerreinen via water en spoor stimuleren als alternatief voor vervoer over de weg.

D2 Het gebruik van alternatieven voor de eigen auto stimuleren.

Op de kaart op pagina 106 zijn de opgaven gevisualiseerd en is aangegeven welke locaties, gegeven een bepaalde opgave, aandacht behoeven.



Kenmerkend voor de voorgestelde koers en bijbehorende opgaven is dat:

- we kiezen voor een koers die veel meer dan het huidige mobiliteitsplan gericht is op het stimuleren en faciliteren van alternatieven voor de (vracht)auto. Juist de fiets en het openbaar / collectief vervoer behoeven de komende jaren meer aandacht, ook om daarmee de groei van de automobiliteit te beperken en autogebruik minder vanzelfsprekend te maken;
- we kiezen voor een koers die vooral toekomstgericht is. Via de uitvoering van het huidige mobiliteitsplan en via het jaarprogramma openbare ruimte (JOR) zijn de grootste knelpunten de afgelopen jaren aangepakt. Er zijn op dit moment geen dusdanig grote knelpunten die op korte termijn maatregelen vereisen en waarvan de aanpak nog niet voorzien is[9]. Trends en (autonome) ontwikkelingen maken dat er richting de toekomst meer aandacht moet zijn voor de pijlers verkeersveiligheid (en dan met name voor het langzaam verkeer) en duurzaamheid (o.a. multimodaliteit) én gezondheid;

[9] Voorzien is nog dat als onderdeel van het groot onderhoud aan de Vijf Eikenweg het kruispunt met de Ketenbaan wordt omgebouwd naar een rotonde.

- we kiezen voor een koers die ook aansluit bij een aantal actuele ontwikkelingen. Zo zal de openbaar vervoer concessie voor West Brabant de komende jaren opnieuw moeten worden aanbesteed wat aanknopingspunten biedt voor de opgaven op het gebied van openbaar vervoer. Vanuit de provincie wordt momenteel nadrukkelijk ingezet op de fiets en zijn er (o.a.) gelden beschikbaar voor het aanleggen van snelfietsroutes. Er lopen diverse trajecten en studies voor (de verbetering van) de doorstroming van het rijkswegennet waar ook knooppunt Hooipolder en het zuidelijk deel van de A27 onder de aandacht kunnen worden gebracht.

7.2.5 Vertaling naar uitvoeringsagenda

De vertaling van de mobiliteitsopgaven naar concrete maatregelen vindt plaats in de (nog op te stellen) uitvoeringsagenda. In hoofdstuk 8 en 9 van deze visie blikken we daarop alvast vooruit.

Ook voor de op te stellen uitvoeringsagenda geldt, dat de beperkte beschikbaarheid van financiële middelen en fysieke ruimte ons dwingt tot het maken van keuzes. Niet alleen in relatie tot het al dan niet aan de slag gaan met bepaalde opgaven, maar ook qua oplossingsrichtingen.

Bij onze afweging om bepaalde opgaven aan te pakken, kijken we (net zoals nu het geval is) naar de mogelijkheden om werk met werk te maken. Dit betekent dat bij voorziene onderhoudswerkzaamheden en (ruimtelijke) ontwikkelingen wordt bekeken in hoeverre bij de uitvoering daarvan een bijdrage kan worden geleverd aan de doelen en opgaven uit deze visie.
Bij onze afweging om bepaalde opgaven aan te pakken, willen we voorts ook meewegen in hoeverre er bij derden de bereidheid is om daarin gezamenlijk te participeren en aan oplossingen daarvoor een (financiële) bijdrage te leveren. Hiervoor kijken wij zowel naar andere overheden als naar het bedrijfsleven en onze burgers.

Ten aanzien van mogelijke oplossingen / oplossingsrichtingen merken wij voorts op dat:

- oplossingen niet uitsluitend in de fysieke infrastructuur moeten worden gezocht. Oplossingsrichtingen kunnen ook de digitale infrastructuur (“smart mobility”) en (gedrags)maatregelen, welke gericht zijn op het voertuig of de mens, betreffen.
- wij op voorhand terughoudend zijn als het gaat om uitbreiding van de infrastructuur voor de auto. Ruimte en financiële middelen zijn schaars en de verwachtingen t.a.v. de ontwikkeling van de automobiliteit op langere termijn zijn onzeker.

8

Van visie naar uitvoering

Het beleid, zoals verwoord in hoofdstuk 5, 6 en 7 van deze visie zal moeten worden vertaald naar concrete maatregelen. Die vertaling vindt plaats in de nog op te stellen uitvoerings-agenda. In dit hoofdstuk (en hoofdstuk 9) blikken we daarop alvast vooruit.

Eerst belichten we in paragraaf 8.1 in algemene zin wat voor soort oplossingsrichtingen zullen worden bekeken. In paragraaf 8.2 gaan we in op monitoring. We benoemen daarbij per pijler de relevante indicatoren en geven aan of en hoe die gemonitord kunnen worden. Tot slot wordt in paragraaf 8.3 het financieel perspectief geschetst.

8.1 Oplossingen / oplossingsrichtingen

Voor mogelijke oplossingen / oplossingsrichtingen zijn er drie aangrijpingspunten, te weten:

- De infrastructuur (fysiek en digitaal)
- Het voertuig
- De mens (gedrag)

Wij zijn op voorhand terughoudend als het gaat om investeringen in de vorm van aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit vanwege de kosten en de ruimtelijke impact daarvan. Wat we daarbij ook in het achterhoofd houden, is dat we op termijn, zeker als de zelfrijdende auto gemeengoed wordt, de omvang van knelpunten waarschijnlijk afneemt; het ongevalsrisico neemt af en via de bestaande infrastructuur kunnen dan naar verwachting meer voertuigen worden afgewikkeld.
Investeringen in nieuwe infrastructuur sluiten we echter ook niet uit. Wel kijken we eerst naar de mogelijkheden van aanpassing en een betere (of andere) benutting van bestaande infrastructuur. We willen daarbij de beschikbare capaciteit van ons wegennet (de verkeers-gebieden) zo optimaal mogelijk benutten.
Infrastructuur betreft niet alleen de fysieke kant, maar ook de digitale kant. Juist op het gebied van verkeerssystemen (zoals verkeerslichten) zijn er allerlei kansrijke innovaties. In lijn met wat is opgenomen in het bestuursakkoord zal daarbij onder andere worden gekeken hoe middels nieuwe technologieën (zoals smart mobility en talking traffic) een bijdrage kan worden geleverd aan de afwikkeling en sturing van het verkeer.

Ten aanzien van het voertuig zijn we vooral afhankelijk van de ontwikkelingen op de markt. Daarbij is het belangrijk om als gemeente de vinger aan de pols te houden en ontwikkelingen op het gebied van onder andere autonoom rijden goed te volgen.
Middels (gedrags-) maatregelen kunnen we als gemeente wel invloed proberen uit te oefenen op de voertuigkeuze. En via geboden en verboden kunnen we ook bepalen waar we bepaalde typen voertuigen toestaan (en waar niet) en op die manier ook de routekeuze beïnvloeden.

De invloed van de menselijke component moet niet worden onderschat. Zeker in relatie tot de thema's veiligheid en duurzaamheid en gezondheid kunnen ook maatregelen gericht op de mens / gedragsverandering een bijdrage leveren aan een aantal opgaven. Daarbij gaat het om communicatie, bewustwording én handhaving.

8.2 Monitoring

Het verkeers- en vervoerdomein is nadrukkelijk in beweging: we zitten in een transitiefase die op termijn zal resulteren in een wezenlijk ander verkeer- en vervoersysteem. Dit brengt de nodige onzekerheid met zich mee. Dit betekent dat de opgaves en de oplossingen daarvoor in de tijd kunnen veranderen. Vandaar dat flexibiliteit in het uitvoeringsdeel een voorwaarde is en dat -net als bij het "oude" mobiliteitsplan- periodiek dient te worden gekeken in hoeverre het beleid en de daarbij behorende opgaven nog aansluiten op de actualiteit / actuele ontwikkelingen.

De uitvoeringsagenda wordt daarom een **adaptieve** agenda; om de twee jaar wordt de agenda waar nodig bijgesteld op basis van actuele ontwikkelingen. Om de agenda bij te kunnen stellen, is monitoring van beleidsdoelen, maatregelen en ontwikkelingen van belang.

8.2.1 Monitoring van beleidsdoelen

In het mobiliteitsplan zijn opgaven benoemd gericht op de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid & gezondheid. Per pijler benoemen we een aantal relevante indicatoren en geven we aan of en hoe die gemonitord worden. Daarbij geven we ook de frequentie van de monitoring weer.

Bereikbaarheid

Indicator	Modaliteit	Bron	Frequentie
Vertraging	(vracht)auto	Google traffic	Continu
Vertraging	(vracht)auto	Verkeersmonitor West Brabant	Periodiek
Intensiteit	(vracht)auto	Telslangen	Periodiek
Intensiteit	fiets	Telslangen	Ad hoc
Reistijd	openbaar vervoer	GOVI data	Ad hoc
Aantal reizigers	openbaar vervoer	Halte-tellingen	Periodiek
Aantal reizigers	openbaar vervoer	Lijn-tellingen	Ad hoc

Om de bereikbaarheid te monitoren, kan de gemeente zelf gegevens verzamelen, dan wel gebruik maken van gegevens van derden. Zo wordt in opdracht van de regio West Brabant twee keer per jaar een verkeersmonitor opgesteld die inzichtelijk maakt hoe het met de vertraging op de rijkswegen in West Brabant is gesteld. Via data die beschikbaar is via google traffic kan ook inzicht worden verkregen in de vertraging op het lokale wegennet.

Data over de reistijden en het gebruik van buslijnen zijn beschikbaar bij de provincie en het openbaar vervoerbedrijf. Ad hoc wordt die ter beschikking gesteld. Op halte-niveau worden gegevens m.b.t. het aantal instappers geregistreerd. Deze worden twee maal per jaar aan de gemeente beschikbaar gesteld.

Via telslangen wordt door de gemeente jaarlijks de verkeersintensiteit op een aantal wegen geregistreerd. Tellingen vinden daarbij met name plaats op wegen met een verkeersfunctie. Daarnaast worden ad hoc fietstellingen uitgevoerd.

Gezien de opgaven op het gebied van bereikbaarheid is het wenselijk dat:

- fietstellingen een meer structureel karakter krijgen, ook om zodoende een beeld te krijgen hoe het aantal fietsers zich ontwikkelt;
- verkeerstellingen ook op kruispuntniveau worden uitgevoerd. Afwikkelingsproblemen doen zich met name voor op met verkeerslichten geregelde kruispunten en goed inzicht in de stromen op kruispuntniveau is een randvoorwaarde om de kansrijkheid van oplossingsrichtingen te kunnen beoordelen. Veel verkeerslichten zijn uitgerust met een “telfunctie” (via de lussen die in het wegdek zijn aangebracht). Echter door het ontbreken van een verkeerscentrale[10] kan momenteel van deze functionaliteit nog geen gebruik worden gemaakt. Aanschaf van een verkeerscentrale is echter voorzien en naar verwachting kan hier in 2019 gebruik van worden gemaakt;
- de brugopeningen (aantal, duur en moment) worden gemonitord. Naar verwachting worden beide bruggen in het kader van het programma “Blauwe Golf Verbindend” op afzienbare termijn van een monitoringssysteem voorzien en komt deze informatie ook real time beschikbaar voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer.

Verkeersveiligheid

Indicator	Modaliteit	Bron	Frequentie
Aantal en locaties verkeersongevallen	(vracht)auto en langzaam verkeer	Verkeersveiligheids-kompas West Brab.	Periodiek
Snelheid	(vracht)auto	Telslangen	Periodiek

Via het verkeersveiligheidskompas West Brabant hebben we inzicht in het aantal ongevallen en de locatie daarvan. Ook geeft het verkeersveiligheidskompas inzicht in de mate waarin kwetsbare doelgroepen (langzaam verkeer, jongeren en ouderen) bij verkeersongevallen betrokken zijn. Het verkeersveiligheidskompas wordt jaarlijks geactualiseerd en bevat informatie over wegen die bij de gemeente, de provincie en het rijk in beheer zijn.

[10] Een verkeerscentrale is een systeem (bestaande uit soft- en hardware) dat kan worden gebruikt voor de monitoring, aansturing en bijstelling van wegkantsystemen zoals verkeerslichten.

Als verkeerstellingen worden uitgevoerd, wordt via telslangen ook de snelheid van het verkeer geregistreerd. Tellingen vinden daarbij met name plaats op wegen met een verkeersfunctie daardoor hebben we maar beperkt inzicht in de gereden snelheden in verblijfsgebieden.

Leefbaarheid

Indicator	Modaliteit	Bron	Frequentie
Intensiteit	vrachtauto	Telslangen	Periodiek
Luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof)	n.v.t.	NSL	Periodiek
Aantal reizigers	openbaar vervoer	Halte-tellingen	Periodiek
Aantal reizigers	openbaar vervoer	Lijn-tellingen	Ad hoc
Aantal reizigers	collectief vervoer	Deeltaxi West Brabant Automaatje	Periodiek
Doorgaand verkeer	(vracht)auto	Floating car data	Ad hoc

Via de verkeerstellingen die periodieke worden uitgevoerd, kan ook het aandeel vrachtverkeer worden gemonitord. Hoe het met de luchtkwaliteit in Oosterhout is gesteld, kan worden gemonitord via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL geeft inzicht in de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs zowel gemeentelijke wegen als wegen die in beheer zijn bij de provincie en het rijk.

Data over het gebruik van buslijnen zijn beschikbaar bij de provincie en het openbaar vervoerbedrijf. Op halte-niveau worden gegevens m.b.t. het aantal instappers geregistreerd. Deze worden twee maal per jaar aan de gemeente beschikbaar gesteld.
Daarnaast kan de gemeente beschikken over data van deeltaxi West Brabant en het Automaatje. Via deeltaxi West Brabant kan inzicht worden gekregen in hoeverre niet-WMO reizigers gebruik maken van de deeltaxi en in hoeverre die reizigers daarbij wel of geen mogelijkheid hadden om van het reguliere openbaar vervoer gebruik te maken.

Op basis van floating car data kan ook worden gemonitord in hoeverre er sprake is van doorgaand verkeer. Echter verwerking van die data is nogal bewerkelijk (en daarmee prijzig) vandaar dat alleen ad hoc van deze mogelijkheid gebruik moet worden gemaakt.

Wat op dit moment niet wordt gemonitord, is de geluidbelasting als gevolg van het weg-verkeer. Bij ruimtelijke ontwikkeling en reconstructies van wegen worden het geluidniveau wel bepaald, maar structurele monitoring vindt niet plaats (en is ook niet voorzien).

Duurzaamheid en gezondheid

Indicator	Modaliteit	Bron	Frequentie
Aantal elektrische auto's	auto	klimaatmonitor	Periodiek
Aantal laadpalen	auto	klimaatmonitor	Periodiek

Indicator	Modaliteit	Bron	Frequentie
Aantal deelauto's	auto	Ritjeweg.nl	Continu
Uitstoot CO2	(vracht)auto	klimaatmonitor	Periodiek
Gebruik openbare laad- en loskade	goederenvervoer	OCT	Periodiek

De klimaatmonitor geeft inzicht in hoe Oosterhout op het gebied van duurzaamheid presteert. De klimaatmonitor laat onder andere zien hoe het aantal elektrische auto's en laadpalen in Oosterhout zich ontwikkelt en wat het energieverbruik en de uitstoot van CO2 door het verkeer is. Deelauto's worden aangeboden via diverse partijen en platforms. Ritjeweg.nl bundelt al deze informatie en laat per gemeente het actuele aanbod aan deelauto's zien.

Informatie met betrekking tot de duurzaamheid van het goederenvervoer is maar beperkt voorhanden. Via de exploitant van openbare laad- en loskades op Weststad en Vijf Eiken hebben we inzicht in de hoeveelheid lading die op beide kades worden overgeslagen. Echter daarnaast is er nog een aantal bedrijven dat over een eigen kade beschikt.
Informatie over het gebruik van deze spoorlijn door Oosterhoutse bedrijven is maar beperkt voorhanden, te meer daar verschillende spoorvervoerders hiervan gebruik maken.

Per pijler hebben we een aantal indicatoren genoemd op basis waarvan monitoring kan plaatsvinden. Los daarvan zijn de volgende algemene informatiebronnen nog relevant:

- Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland (OViN). Dit betreft een periodiek (jaarlijks) onderzoek van het CBS dat inzicht verschaft in het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking. Op gemeenteniveau wordt daarbij inzichtelijk gemaakt op welke wijze mensen zich verplaatsen (de "modal split");
- De resultaten van de enquêtes die periodiek (één of driejaarlijks) worden afgenomen onder inwoners, bedrijven en bezoekers van onze gemeente en die onder andere worden gebruikt als input voor de monitor leefbaarheid en veiligheid;
- Meldingen die bij de gemeente binnen komen via diverse kanalen (zoals de openbare ruimte app en de buurtcoördinatoren).

8.2.2 Monitoring van maatregelen

Monitoring heeft ook betrekking op de voortgang van maatregelen. In de op te stellen uitvoeringsagenda zal daarbij zowel vooruit als achteruit worden gekeken. Enerzijds zal worden verantwoord wat er de afgelopen periode is gedaan in relatie tot de doelstellingen en opgaven uit deze mobiliteitsagenda (achteruit kijken). Anderzijds is de uitvoeringsagenda vooral bedoeld om inzicht te geven in wat de komende jaren willen gaan doen (vooruit kijken) en te rapporteren over de stand van zaken van maatregelen.

8.2.3 Monitoring van ontwikkelingen

Zoals al is aangegeven in de inleiding van deze paragraaf, is het verkeers- en vervoerdomein nadrukkelijk in beweging en zitten we in een transitiefase die op termijn zal resulteren in een wezenlijk ander verkeer- en vervoersysteem. Derhalve is het zaak dat ook een aantal ontwikkelingen goed worden gemonitord. Dit betreft in ieder geval:

- handhaving: hierbij is vooral de discussie over een eventuele verruiming van de bevoegdheden van Boa's (waardoor de gemeente zelf meer mogelijkheden zou kunnen krijgen om de verkeersregels te handhaven) relevant om te volgen;
- intelligente verkeerssystemen en voertuigen: als gevolg van technologische ontwikkelingen en de beschikbaarheid van steeds meer real time data worden zowel verkeerssystemen als voertuigen steeds intelligenter waardoor ze ook beter kunnen anticiperen op de actuele verkeerssituatie. Gezien de positieve bijdrage die dit zou kunnen leveren aan zowel de bereikbaarheid als de verkeersveiligheid dienen ontwikkelingen op dit vlak (zoals bijvoorbeeld het programma talking traffic en intelligente verkeerslichten) goed gemonitord te worden op hun toepasbaarheid binnen Oosterhout;
- tolheffing vrachtverkeer: afhankelijk van de wijze waarop de tolheffing voor vrachtverkeer straks concreet vormt krijgt, kan dat positief (duurzaamheid) of negatief (leefbaarheid) uitvallen. Het is derhalve zaak deze ontwikkeling goed te volgen;
- autonoom rijden: de meest ingrijpende en tevens de meest ongrijpbare ontwikkeling. Voertuigen nemen steeds meer rijtaken over van de bestuurder en op termijn zal dat realiseren in volledig zelfrijdende voertuigen ("autonoom rijden"). Het transitiepad daar naar toe en de termijn waarop deze ontwikkeling zich volledig zal voltrekken, is nog omgeven met veel onzekerheden. Monitoring is relevant, met name ook vanuit de vraag wanneer Oosterhout actief op deze ontwikkeling moet gaan anticiperen.

8.3 Financieel perspectief

Voor het onderhoud van en investeringen in het wegennet, fietspaden en trottoirs beschikt de gemeente over onderhouds- en investeringsbudgetten. Het overgrote deel van deze onderhouds- en investeringsbudgetten is noodzakelijk om het onderhoud van wegen, fietspaden en trottoirs op peil te kunnen houden. Hiervoor is orde grootte ca. € 3 miljoen op jaarbasis benodigd. Ongeveer 40% daarvan is gereserveerd voor het onderhoud van de hoofdwegenstructuur en ca. 60% heeft betrekking op de woonbuurten. Daarbij dient wel te worden opgemerkt dat bovengenoemde verhouding van jaar tot jaar sterk kan verschillen, afhankelijk van de onderhoudsopgave die er ligt op de hoofdwegenstructuur.

Gezien de beperkte ruimte die er was voor investeringen is in 2016 het jaarlijkse onderhouds- en investeringsbudget structureel met € 500.000,- opgehoogd. Deze extra middelen zijn primair bedoeld om bij onderhoudswerkzaamheden in woonbuurten ook verbetermaatregelen te kunnen treffen (zoals bv. uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen of het treffen van snelheidsremmende voorzieningen).

Voorts is in 2017 besloten het jaarlijkse onderhouds- en investeringsbudget nogmaals met € 500.000,- op te hogen om daarmee ook financiële ruimte te creëren voor investeringen in de hoofdwegenstructuur en nieuwe projecten voortvloeiend uit het mobiliteitsplan. Daardoor is met ingang van 1 januari 2018 er jaarlijks in het totaal een bedrag van ca. € 4 miljoen beschikbaar voor het onderhoud van en investeringen in wegen, fietspaden en trottoirs.

Voor kleinschalige maatregelen (zoals mensgerichte maatregelen en bebording en bewegwijzering) zijn er nog enkele exploitatiebudgetten op het gebied van verkeer en vervoer. Deze zijn echter zeer beperkt van omvang (gezamenlijk < € 100.000,-).

Naast de beheer- en onderhoudsbudgetten beschikt de gemeente ook nog over een reserve infrastructurele werken. Deze reserve heeft per 1 januari 2018 een omvang van ca. € 9,1 miljoen. Het overgrote deel van de middelen binnen deze reserve is echter gereserveerd.

Project	Gereserveerd bedrag
Reconstructie rotonde Bromtol	€ 2.780.000,-
Reconstructie kruispunten t.b.v. ontwikkeling Zwaaikom	€ 800.000,-
Aanpassingen Statendamweg t.b.v. ontwikkeling Leisurecentre	€ 145.000,-
Reconstructie aansluiting Made / Weststad A59	€ 1.800.000,-
Aanleg fietspad Oosterhout – Dorst	€ 1.100.000,-
Ontsluiting Dorst West op N282	€ 560.000,-
Gemeentelijke bijdrage reconstructie N629	€ 1.463.000,-
Aanpassing verkeerslichten kruispunt Trommelen	€ 50.000,-
Uitvoering mobiliteitsplan	€ 400.000,-
Totaal gereserveerd	**€ 9.098.000,-**

Voor de komende jaren ligt er een aanzienlijke, gemeentebrede bezuinigingsopgave. Derhalve is in het bestuursakkoord 2018 – 2022 opgenomen dat in de meerjarenbegroting 2019-2022 en de daarop gebaseerde perspectiefnota's en begrotingen een nadere afweging zal worden gemaakt, hoe om te gaan met nieuwe investeringen (waaronder investeringen die voortvloeien uit het mobiliteitsplan). Uitgangspunt daarbij is dat nieuwe investeringen budgettair neutraal plaatsvinden. Met andere woorden: ruimte voor nieuwe investeringen moet worden gevonden door daarvoor bestaand beleid te schrappen ("nieuw voor oud"), waarbij in eerste instantie gezocht dient te worden binnen hetzelfde beleidsterrein.

9

Doorkijk naar uitvoeringsagenda

De vertaling van deze visie naar concrete maatregelen vindt plaats via de uitvoeringsagenda. In de uitvoeringsagenda komen maatregelen en projecten te staan waar de gemeente Oosterhout de komend jaren mee aan de slag wil. De uitvoeringsagenda zal tweejaarlijks worden geactualiseerd. In deze paragraaf lichten we het beoogde format voor de uitvoeringsagenda toe (§ 9.1) en gaan we in op de wijze waarop we potentiële maatregelen willen beoordelen, programmeren (planning) en prioriteren (§ 9.2).

9.1 Format uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda is bedoeld om richting te geven wat we de komende jaren willen gaan doen.

Net als in de huidige situatie, zal de vertaling van het beleid en de opgaven naar concrete maatregelen via twee sporen lopen:

- *Werk met werk maken.* Dit betekent dat bij voorziene onderhoudswerkzaamheden en (ruimtelijke) ontwikkelingen wordt bekeken in hoeverre bij de uitvoering daarvan een bijdrage kan worden geleverd aan de doelen en opgaven uit deze mobiliteitsvisie. In de uitvoeringsagenda zal daarvan een overzicht worden opgenomen voor de komende 2 tot 5 jaar (korte en middellange termijn). Daarmee sluiten we ook aan bij de systematiek die voor het opstellen van het jaarprogramma openbare ruimte (JOR) wordt gehanteerd.
- *Nieuwe investeringen.* Aannemelijk is dat naast werk met werk maken ook nieuwe investeringen noodzakelijk zijn om de ambities uit deze uitvoeringsagenda te realiseren. Investeringen kunnen daarbij betrekking hebben op aanleg of aanpassing van bestaande (fysieke en/of digitale) infrastructuur, maar ook op (gedrags)maatregelen welke gericht zijn op het voertuig of de mens.
  Voor (potentiële) nieuwe investeringen hebben we daarbij het volgende format voor ogen.

[nr.]	[naam project]	
	Omschrijving:	[nadere toelichting op inhoud project]
	Type project:	[uitvoering, studie of agendering]
	Koppeling met doelen / opgaven	[op welk doel heeft maatregel effect] Primair doel: Secundaire doelen:
	Rol gemeente Oosterhout:	[initiëren, participeren of lobbyen]
	Samenwerkingspartijen:	[welke andere partijen zijn betrokken] [vanuit welke rol zijn andere partijen betrokken]
	Financiers:	[evt. bijdragen derden]
	Kostenindicatie:	Voorbereidingskosten: Realisatiekosten:
	Planning	[korte, middellange of lange termijn]
	Stand van zaken	Planfase, voorbereiding, realisatie, gereed
	Impact:	wijk/buurt/dorp – gemeentebreed – regionaal
	Effect:	[oordeel kosteneffectiviteit]
	Kansrijkheid:	[oordeel kansrijkheid]
	Relatie met andere projecten / ontwikkelingen:	[andere projecten die aan dit project zijn gerelateerd, qua meekoppelkansen of beïnvloeding effectiviteit]

Bij de tweejaarlijkse actualisatie van de uitvoeringsagenda worden ook de projectformats geactualiseerd.

9.2 Beoordeling, planning en prioritering

Om te bepalen welke maatregelen / nieuwe investeringen in de uitvoeringsagenda worden opgenomen, wordt de kansrijkheid van een project bepaald op basis van de kosteneffectiviteit en integrale doorwerking. Door beide aspecten te combineren wordt de kansrijkheid van (potentiële) maatregelen bepaald. Daarmee kan niet alleen worden bepaald of het zinvol is om een bepaalde maatregel toe te voegen aan de uitvoeringsagenda maar kunnen maatregelen ook onderling worden afgewogen en prioriteiten worden gesteld.

9.2.1 Kosteneffectiviteit

De kosteneffectiviteit is een oordeel over de samenhang tussen kosten en effect van een maatregel of project. In hoeverre zijn projecten effectief in wat zij beogen? Zijn de kosten die daarvoor moeten worden gemaakt in verhouding tot de resultaten?

Bepalen kosten maatregel of project

De kosten van een maatregel of project worden ingeschat op basis van kencijfers en ervaringscijfers. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de voorbereidingskosten en de uitvoeringskosten. Welke kosten in beeld worden gebracht is afhankelijk van het type project (uitvoering, studie of agendering). In de basis gaat het hierbij om de investeringskosten en eventuele onderzoekskosten. Bij het bepalen van de kosten van een maatregel wordt ook rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden aan het project.

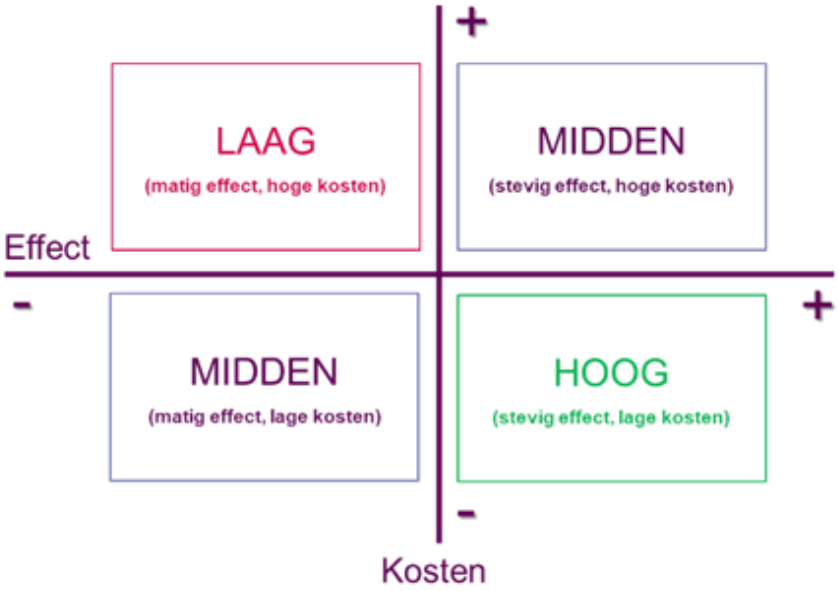
Bepalen effect van een maatregel of project

Op basis van een expertoordeel wordt het effect van een maatregel ingeschat. Belangrijkste aspect daarin is het beoogde effect van de maatregel in relatie tot de opgave waar de maatregel aan is gerelateerd. Als input voor het expertoordeel kan het effect worden bepaald middels berekeningen of analyses. Eventueel kan daarbij ook het verkeersmodel[11] worden ingezet.

Combineren kosten en effect om kosteneffectiviteit te bepalen

De uitkomst van de beoordeling van de kosten en effectiviteit zetten we voor elk project in onderstaand schema:

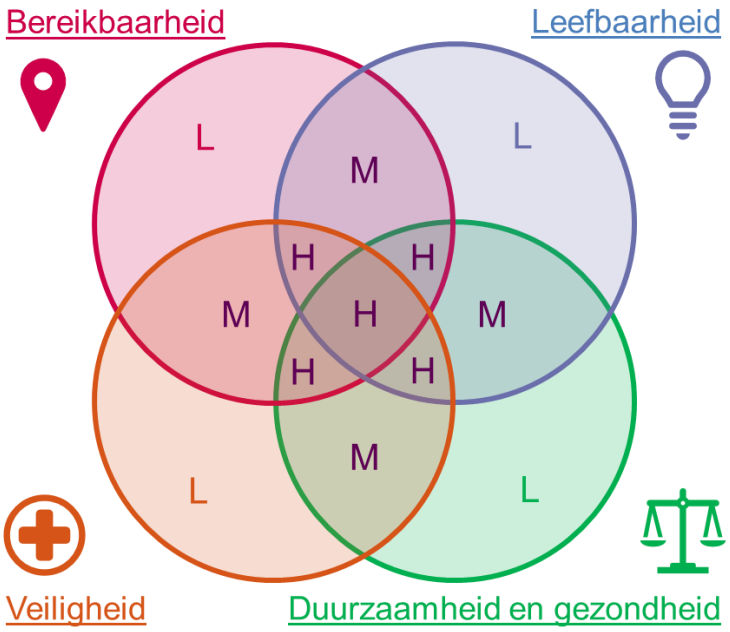
- *Laag*: matig effect en hoge kosten. Niet interessant voor de uitvoeringsagenda.
- *Midden*: stevig effect i.c.m. hoge kosten of matig effect i.c.m. lage kosten. Mogelijk interessant voor de uitvoeringsagenda.
- *Hoog*: Stevig effect en lage kosten. Zeker interessant voor de uitvoeringsagenda.



[11] Het verkeersmodel is een prognosemiddel dat kan worden gebruikt om inzicht te krijgen in de te verwachten effecten van ruimtelijke ontwikkelingen en / of infrastructurele aanpassingen.

9.2.2 Integrale doorwerking

Bij het bepalen van de kosteneffectiviteit wordt primair gekeken in hoeverre maatregelen bijdragen aan het doel / de opgave waarop ze gericht zijn. Echter maatregelen kunnen ook invloed hebben (zowel in positieve als negatieve zin) op andere doelen en opgaven. Bij het bepalen van de kansrijkheid wordt ook dat aspect (de integrale doorwerking van maatregelen) in ogenschouw genomen. Naarmate maatregelen een positieve bijdrage leveren aan meerdere doelen / opgaven leidt dat tot een positiever oordeel (zie onderstaand schema).



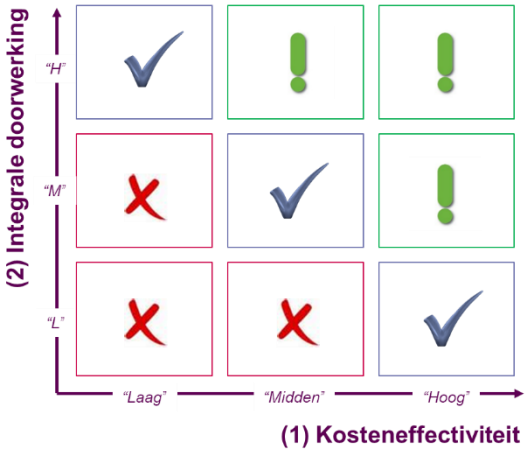
9.2.3 Kansrijkheid

Door maatregelen te beoordelen op zowel hun kosteneffectiviteit als op doorwerking op andere doelen en opgaven kan een oordeel worden gegeven over hun kansrijkheid. Door beide aspecten te combineren ontstaat een classificatie in drie type projecten, variërend van niet tot zeer kansrijk.

Niet kansrijk: op geen van beide aspecten onderscheidend. Onvoldoende gewicht voor de uitvoeringsagenda.

Gemiddeld kansrijk: ten minste onderscheidend op een van beide aspecten, of op beiden gemiddeld.

Zeer kansrijk: op beide aspecten onderscheidend. Prioritair project.



9.2.4 Draagvlak

Bij de afweging om projecten / maatregelen op te nemen in de uitvoeringsagenda en voor het moment van uitvoering daarvan is ook het draagvlak bij onze partners (andere overheden) en onze burgers, bedrijven en andere belanghebbenden van belang. Vandaar dat we de lijn die we hebben ingezet bij de totstandkoming van deze mobiliteitsagenda willen continueren bij de totstandkoming van de uitvoeringsagenda. Dit betekent dat we ook in die fase onze collega overheden zullen consulteren en een bijeenkomst met de samenleving zullen organiseren om richting te geven aan de inhoud van de uitvoeringsagenda en prioriteiten te stellen.

9.2.5 Planning van maatregelen en projecten

In de uitvoeringsagenda wordt ook een globale planning aan de maatregelen en projecten gekoppeld (zodat hier ook in de meerjarenplanning en –begroting rekening mee kan worden gehouden. We onderscheiden daarbij 3 termijnen:

- Korte termijn (tot 2 jaar): quick wins en projecten in voorbereiding
- Middellange termijn (2 tot 5 jaar)
- Lange termijn (> 5 jaar)

Het programma voor de **korte termijn** heeft een duidelijke scheiding. Enerzijds zijn dit (grotere) projecten waarvan de realisatie in voorbereiding is en besluitvorming over de efficiëntie al heeft plaatsgevonden. Dit zijn lopende projecten welke passen binnen de visie van het mobiliteitsplan, waar geen nadere monitoring op van toepassing is. Anderzijds zijn dit (kleinere) quick wins; noodzakelijke maatregelen of kansrijke initiatieven waar de gemeente in wil (of moet) participeren. Waar mogelijk wordt dit meegenomen in het beheer en onderhoud van het wegennet. Wanneer initiatieven vanuit de samenleving of van andere samenwerkingspartijen worden aangeboden, kan de gemeente Oosterhout hier in bijdragen. Door in de uitvoeringsagenda (ook qua budget) ruimte te bieden om in te spelen op dergelijke ontwikkelingen, wordt concreet invulling gegeven aan het adaptieve karakter van het mobiliteitsbeleid.

Voor de **middellange termijn** zijn de ontwikkelingen nog goed te overzien. Juist voor deze periode is het ook van groot belang om flexibel te zijn. Het opgestelde uitvoeringsprogramma

is richtinggevend voor het agenderen van projecten. Verschillende ontwikkelingen zijn van invloed op de planning, scope en effectiviteit van deze projecten. Tijdens de tweejaarlijkse actualisatie van de uitvoeringsagenda wordt beoordeeld of de maatregelen nog kosteneffectief zijn en of er nog sprake is van een integrale doorwerking (conform beoordelingskader in paragraaf 9.2.2). Tevens worden nieuwe projecten aan de beoordeling toegevoegd om in te spelen op nieuwe kansen of ontwikkelingen.

De projecten en maatregelen in de uitvoeringsagenda voor de **lange termijn** zijn veelal minder concreet en de effectiviteit moet nog nader worden onderzocht. Actuele ontwikkelingen kunnen er wel voor zorgen dat er meekoppelkansen ontstaan, waardoor projecten naar voren moeten worden gehaald in de planning. Ook kan het zijn dat maatregelen door ontwikkelingen elders minder hoog scoren qua effectiviteit of komt de aanleiding te vervallen. In de tweejaarlijkse actualisatie van het uitvoeringsprogramma dient te worden bezien of maatregelen nog actueel zijn qua planning, aanleiding en effectiviteit.

Bijlage 1

Aandachtspunten evaluatie mobiliteitsplan

Automobiliteit

Voornaamste aandachtpunten voor wat betreft automobiliteit zijn:

- de bereikbaarheid van Oosterhout: knooppunt Hooipolder en het zuidelijke deel van de A27 (tussen de knooppunten Hooipolder en St. Annabosch. Onze inzet blijft daarbij ongewijzigd, te weten een volwaardig, ongelijkvloers knooppunt Hooipolder en het borgen van een goede verkeersafwikkeling op het zuidelijke deel van de A27;
- de aansluitingen Oosterhout Zuid (A27) en Made / Weststad (A59). Beide aansluitingen verdienen aandacht vanuit zowel het oogpunt van verkeersveiligheid als doorstroming;
- de doorstroming op het gemeentelijke hoofdwegennet in de spitsperioden. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in het optimaliseren van de verkeerslichten op een groot aantal kruispunten. Op een aantal locaties (zoals de verkeerslichten op de Bredaseweg en de verkeerslichten op de Abdis van Thornstraat) is de rek er echter uit. Dit betekent dat bij een toename van de automobiliteit een afweging zal moeten worden gemaakt, variërend van (aanzienlijk) investeren tot accepteren dat de wachttijden in de spits oplopen;
- het functioneren en het beheer van verkeerslichten. Dit blijkt een bron te zijn van veel klachten (o.a. digipanel);
- het dilemma tussen mobiliteit en leefbaarheid. Onder andere als het gaat om (het handhaven van) de knip in het Wilhelminakanaal Zuid. De leefbaarheid van de woonwijk Vrachelen dient daarbij te worden afgewogen tegen de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Vijf Eiken en Hoevestein. Maar bijvoorbeeld ook voor wegen als de St. Antoniusstraat / Abdis van Thornstraat (“de oosttangent”) speelt een dergelijk dilemma waar naast een verkeersfunctie ook langs gewoond wordt;

Verkeersveiligheid

Voornaamste aandachtpunten voor wat betreft verkeersveiligheid zijn:

- de aanpak van verkeersonveilige situaties. Daarbij vallen de aansluiting Oosterhout Zuid en de Vijf Eikenweg (beide overigens niet in beheer bij de gemeente Oosterhout) in negatieve zin op qua aantal ongevallen. Qua subjectieve onveiligheid valt vooral het kruispunt van de Strijenstraat en Statendamweg in negatieve zin op (veel klachten, met name voor wat betreft de veiligheid van wachtende fietsers);

- solitaire oversteekplaatsen voor langzaam verkeer (voetgangers en/of fietsers) op wegen met een verkeersfunctie (zoals bijvoorbeeld op de Burg. Holtroplaan, de Beneluxweg en de Statendamweg). Dergelijke oversteekplaatsen brengen in de praktijk vaak risico's met zich mee gezien de (te) hoge snelheid waarmee gereden wordt;
- de inrichting van verblijfsgebieden, waar in de praktijk tot op heden hoofdzakelijk wordt volstaan met het aanbrengen van bebording, terwijl om het gewenste gedrag en gebruik te bereiken ook de inrichting van een straat zou moeten worden aangepakt;
- gedrag, handhaving en aandacht voor kwetsbare doelgroepen (zoals scholieren en senioren) in het verkeer;

Openbaar vervoer

De afgelopen jaren is ons openbaar vervoersysteem aanzienlijk gewijzigd. De aanpassing van de route van buurtbuslijn 226 vormde daarin de laatste stap. De opgave voor de komende jaren zal enerzijds zijn om te stimuleren dat onze inwoners en bezoekers van het reguliere openbaar vervoer gebruik gaan en blijven maken zodat het huidige openbaar vervoersysteem ook in stand kan blijven. Dit brengt met zich mee dat:

- ook het voor- en natransport naar de HOV haltes op orde moeten zijn. Dit in de vorm van voldoende stallings- en parkeervoorzieningen en veilige routes;
- er ook voldoende aandacht moet zijn voor een goede informatievoorziening richting onze burgers en bedrijven (bekendheid met het openbaar vervoer).

Anderzijds moeten we constateren dat er diverse gebieden in Oosterhout zijn die zich vanwege de ligging of vanwege het (beperkte) vervoerspotentieel niet lenen voor ontsluiting via het reguliere openbaar vervoer. Hiervoor zal moeten worden gezocht naar maatwerk oplossingen (w.o. de financiering ervan).

Langzaam verkeer

Als het gaat om de voorzieningen voor langzaam verkeer is via de uitvoering van het mobiliteitsplan en het masterplan fiets de afgelopen jaren een aanzienlijk kwaliteits- en inhaalslag gemaakt o.a. als het gaat om het asfalteren en het vrijliggend maken van fiets-paden. Streven is deze lijn de komende jaren te continueren. Aandachtspunten zijn verder:

- de herkenbaarheid van de fietsroutes door het centrum;
- het verbeteren van de fietsroutes naar de kerkendorpen Dorst en Oosteind en de fietsroute naar Raamsdonksveer;
- het al dan niet realiseren van missing links, zoals de fietsbrug via de Zwaaikom;
- de (consequenties van de) sterke opmars van e-bikes;
- meer aandacht voor de voetganger, in het bijzonder in de vorm van toegankelijke en goed onderhouden voetpaden.

Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer geldt in grote lijnen hetzelfde als voor het openbaar vervoer. Oosterhout beschikt over goede overslagfaciliteiten voor zowel vervoer over water als vervoer over spoor. Het beleid zal er de komende jaren primair op gericht moeten zijn, te bereiken dat deze voorzieningen door zoveel mogelijk bedrijven gebruikt worden (om daarmee het vrachtverkeer over de weg terug te dringen). Dit geldt zeker voor de goederenspoorlijn en de aanwezige laad- en losfaciliteiten. Er liggen diverse kansen en mogelijkheden om het gebruik

CONCEPT

ervan te intensiveren, maar er zal wel een partij moeten opstaan die “de kar gaat trekken”. Daarbij is ook de samenwerking met (het havenschap) Moerdijk van belang.
In relatie tot het vrachtverkeer verdient verder (de handhaving van) de verboden op (doorgaand) vrachtverkeer op een aantal wegen aandacht.

CONCEPT

Bijlage 2

Onderzoek doorgaand verkeer

Om inzicht te krijgen in welke mate er sprake is van doorgaand verkeer via het Oosterhoutse wegennet is over een periode van ca. 3 maanden floating car data [= GPS gegevens van smartphones, navigatiesystemen en trackingsystemen] geanalyseerd. Deze analyse geeft inzicht in het feitelijke gebruik van het Oosterhoutse wegennet, zowel voor wat betreft routes als reistijden.

Specifiek is daarbij gekeken naar twee zaken:

1) (doorgaand) verkeer vanuit Breda / Teteringen via de Bredaseweg
2) doorgaand verkeer tussen de aansluitingen op A27 en de A59

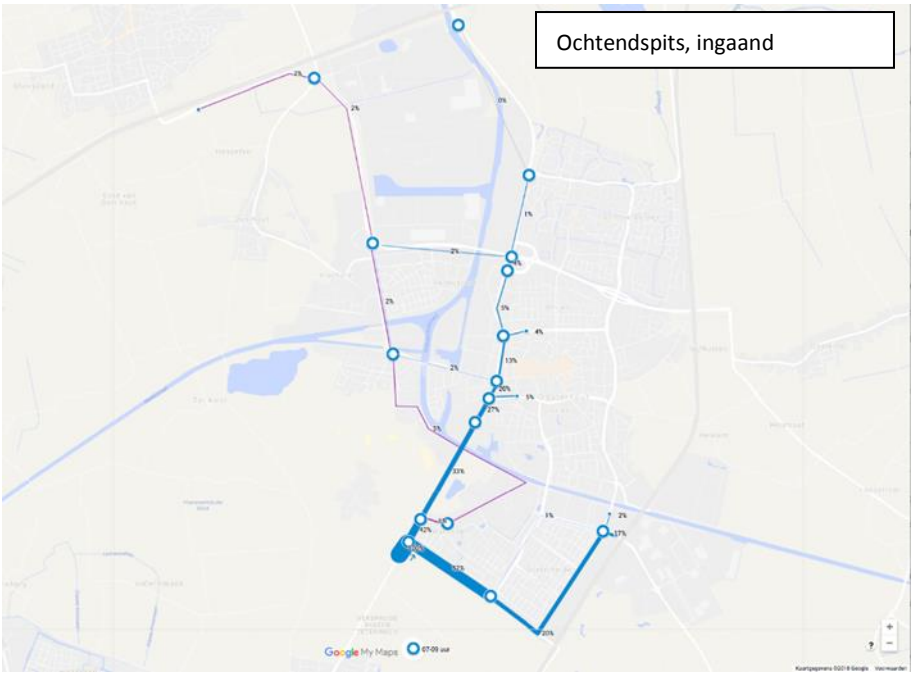
Ad 1)

Hoewel het beleid (van zowel de gemeente Oosterhout als de gemeente Breda) er op gericht is om verkeer tussen Oosterhout en Breda zoveel mogelijk af te wikkelen via de A27 blijkt er in de praktijk toch sprake te zijn van een forse verkeersstroom via de Bredaseweg. Op een gemiddelde werkdag gaat het om een verkeersstroom van orde grootte 12.000 motorvoertuigen [telling 2016] op het wegvak tussen de komgrens en de Burg. Materlaan. De ingaande (richting Oosterhout) en uitgaande (richting Teteringen) verkeersstroom zijn daarbij nagenoeg even groot.
Onderzocht is hoe dit verkeer zich in de spitsperioden verdeelt over het Oosterhoutse wegennet.

In de ochtendspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom tussen de Bredaseweg en de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27, via de Burg. Materlaan en de Beneluxweg. Het betreft vooral verkeer dat vanuit Teteringen richting de A27 rijdt. De doorgaande stroom in tegengestelde richting is beduidend kleiner. Daarnaast is er eveneens sprake van doorgaand verkeer van / naar de A59 (aansluitingen Made / Weststad en Statendamweg). De relatie met de A59 is echter beduidend minder sterk (omgerekend enkele tientallen auto's in de spits) dan de relatie met de A27.
Het overgrote deel van het ingaande (81%) en uitgaande (93%) verkeer op de Bredaseweg heeft een herkomst of bestemming in Oosterhout.

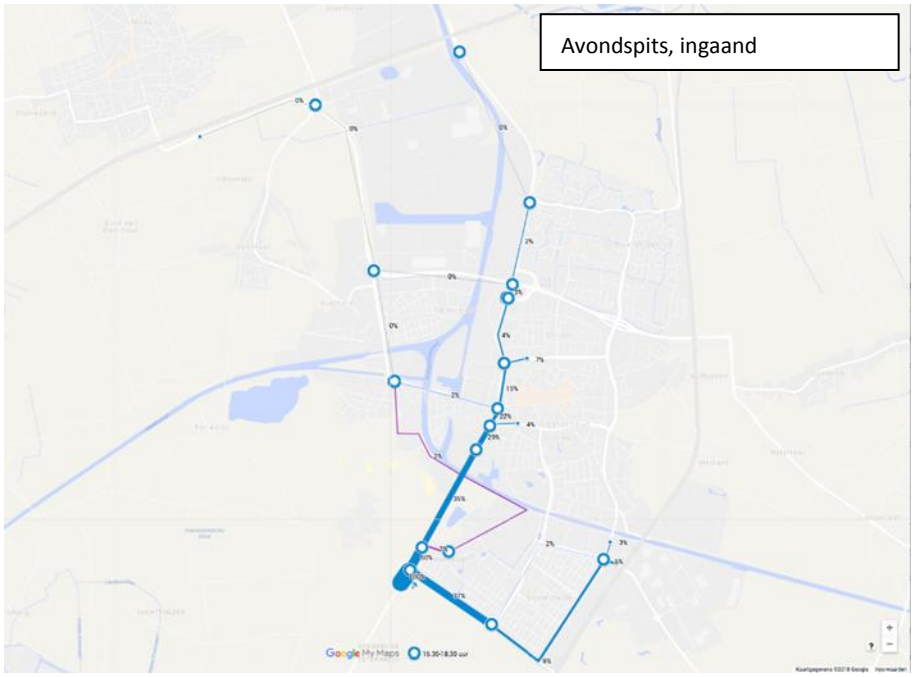
De avondspits laat eenzelfde beeld zien. Ook dan is er met name sprake van doorgaand verkeer van / naar de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27. Het betreft dan vooral verkeer

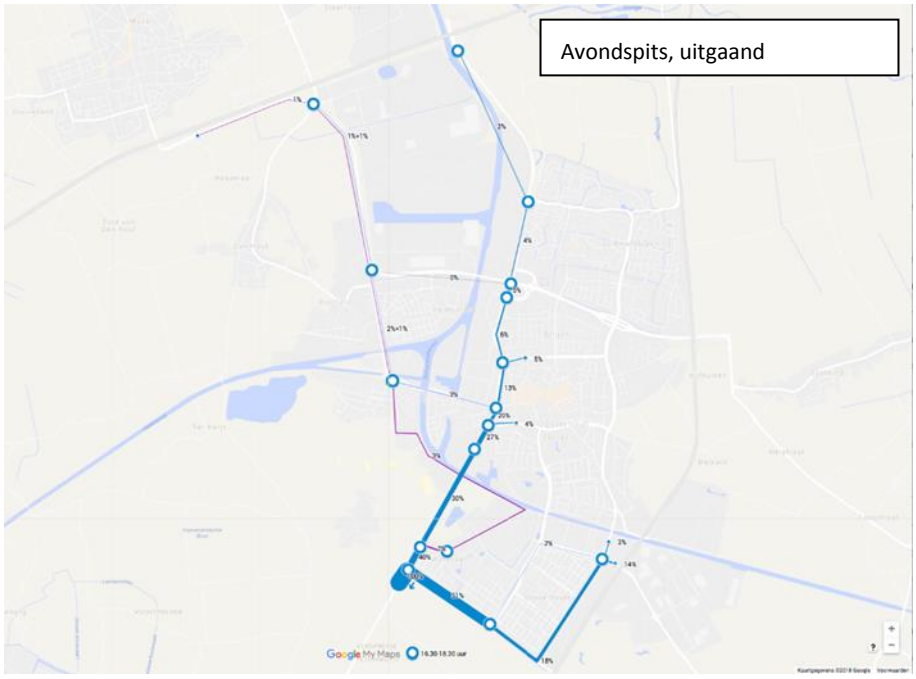
dat richting Teteringen rijdt. Aannemelijk is dat dit veelal forensen zijn die in Teteringen wonen. Daarnaast er ook sprake van doorgaand verkeer vanaf de A59 richting Teteringen, zij het in beperkte mate (3%).
Het overgrote deel van het ingaande (94%) en uitgaande (83%) verkeer op de Bredaseweg heeft een herkomst of bestemming in Oosterhout.





CONCEPT



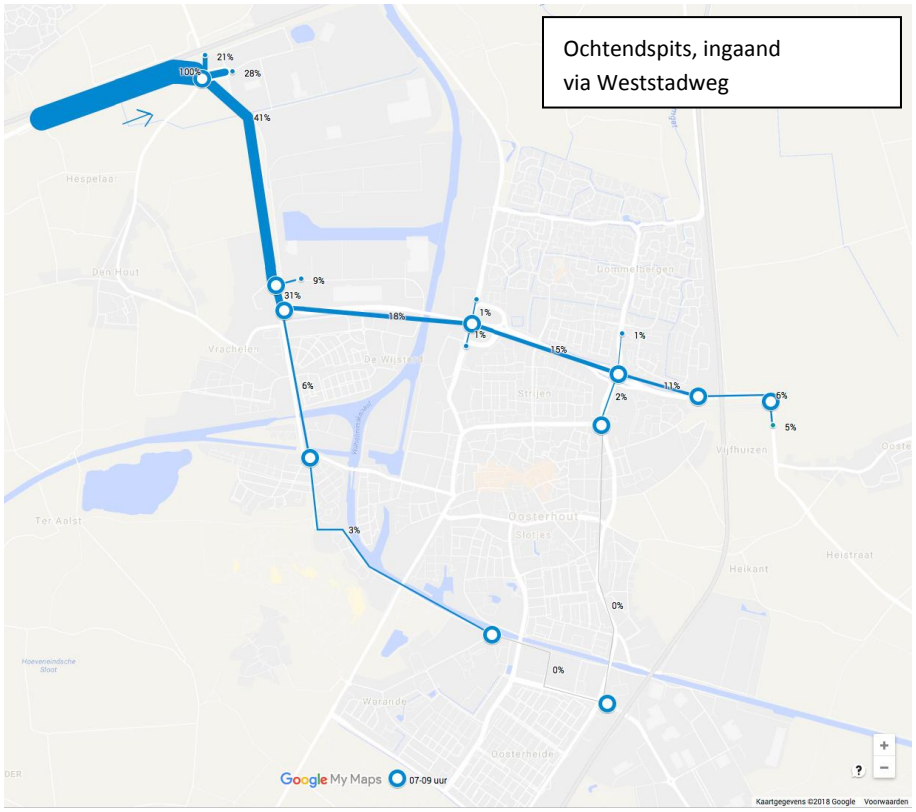


CONCEPT

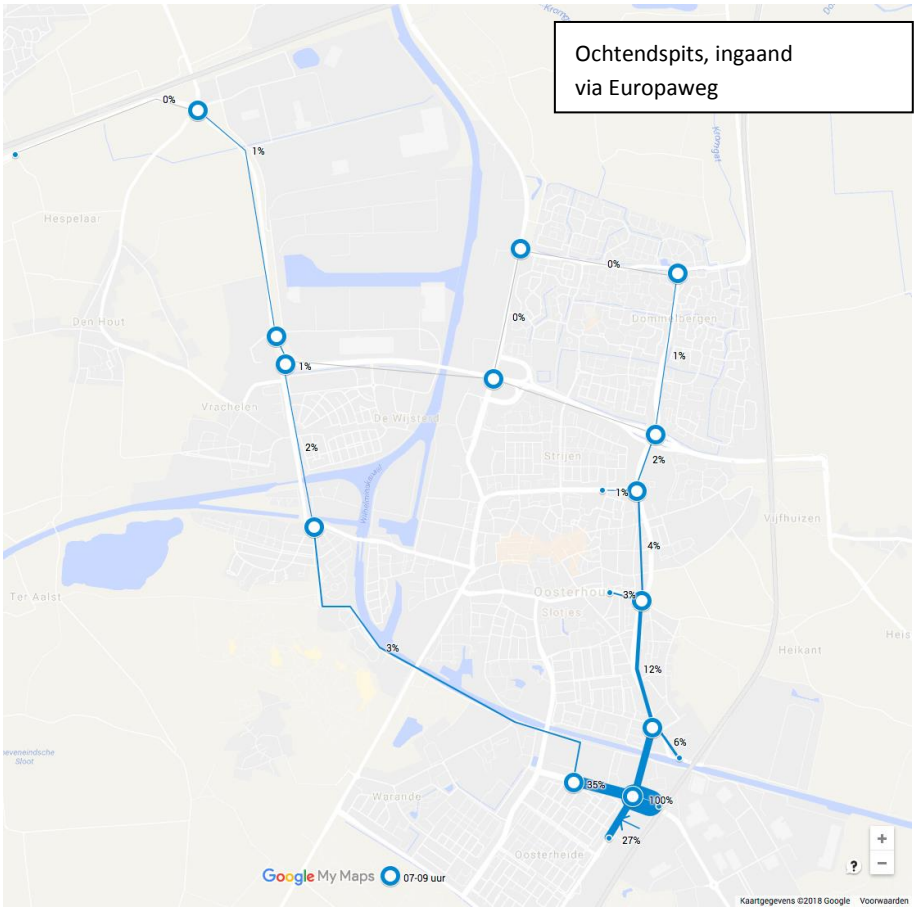
Ad 2)
Onderzocht is in welke mate er sprake is van doorgaand verkeer tussen de aansluitingen op de A59 en de A27 via het Oosterhoutse wegennet.

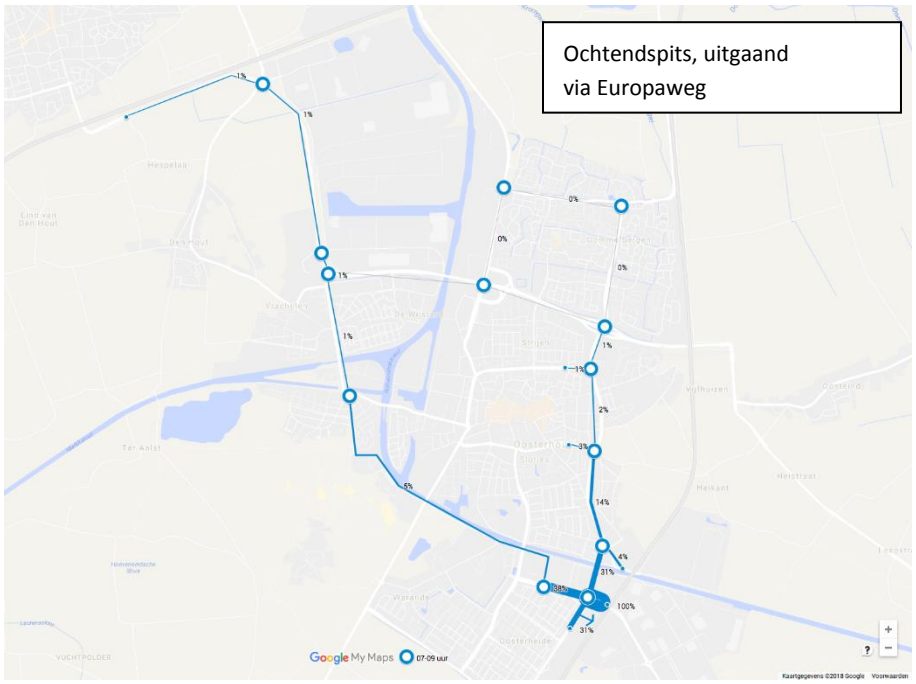
In de ochtendspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom zichtbaar tussen de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 via de Bovensteweg. Daarbij is zowel sprake van een verkeersstroom van de A59 naar de A27 als omgekeerd (ondanks dat met name verkeer op A59 vertraging ondervindt in de richting van Hooipolder). Omgerekend naar absolute aantallen gaat het om orde grootte 250 auto's in de ochtendspits die via de route Weststadweg – Bovensteweg het knooppunt Hooipolder vermijden.
Van doorgaand verkeer van de A59 richting de aansluiting Oosterhout Zuid op de A27 is maar in zeer beperkte mate (1%) sprake.

Ook in de avondspits is er een duidelijke doorgaande verkeersstroom zichtbaar tussen de aansluiting Made / Weststad op de A59 en de aansluiting Oosterhout / Dongen op de A27 via de Bovensteweg. Ook dan is sprake van een doorgaande stroom in twee richtingen: zowel van de A59 naar de A27 als omgekeerd (waarbij de verkeersstroom van de A59 naar de A27 wel beduidend groter is). De hoeveelheid doorgaand verkeer die via de Bovensteweg rijdt, is groter dan in de ochtendspits (omgerekend naar absolute aantallen: orde grootte 500 auto's). Ook hier ligt de relatie met het knooppunt Hooipolder -waar de filedruk in de avondspits hoger is dan in de ochtendspits- voor de hand.

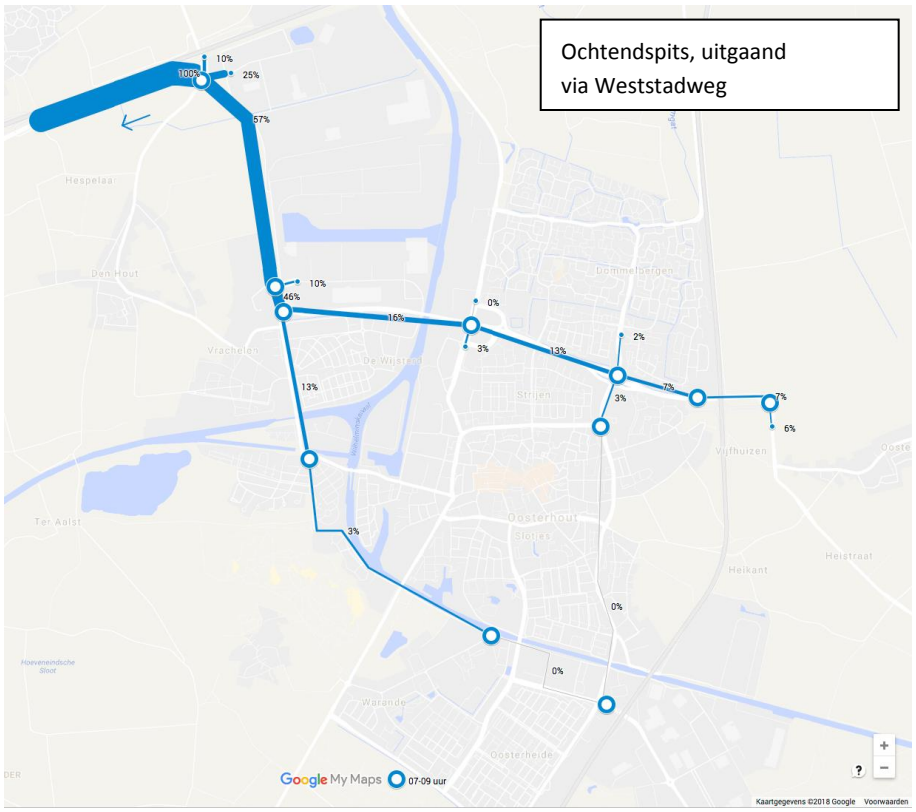


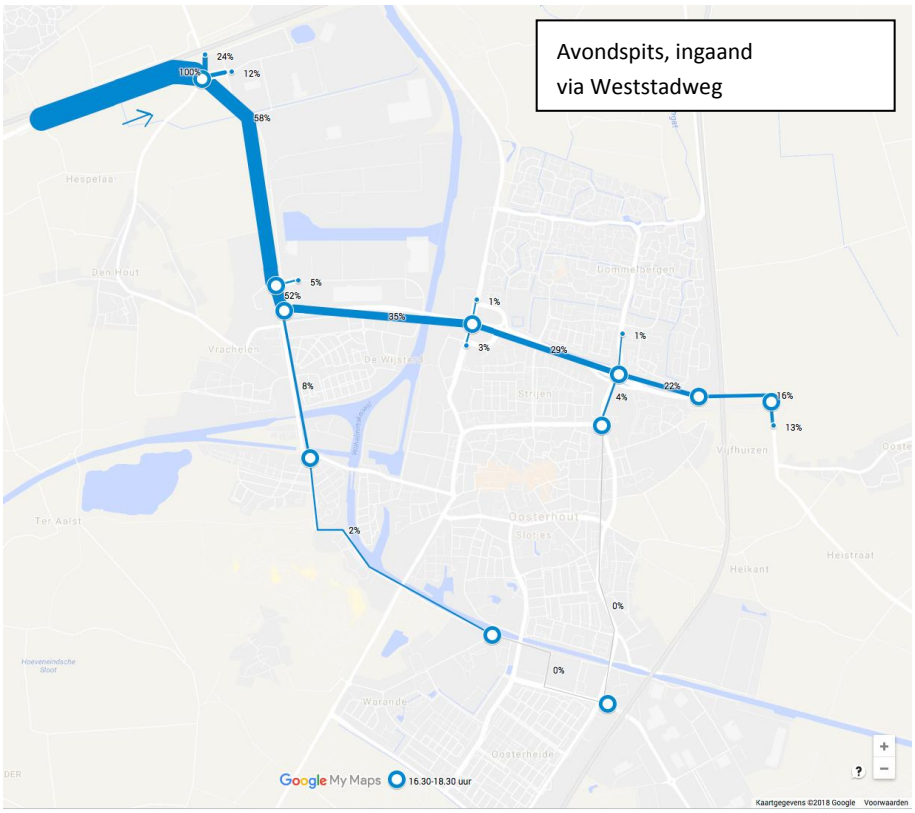
CONCEPT


Ochtendspits, ingaand
via Europaweg
Google My Maps
07-09 uur
Kaartgegevens ©2018 Google
Voorwaarden


Ochtendspits, uitgaand
via Europaweg
Google My Maps
07-09 uur

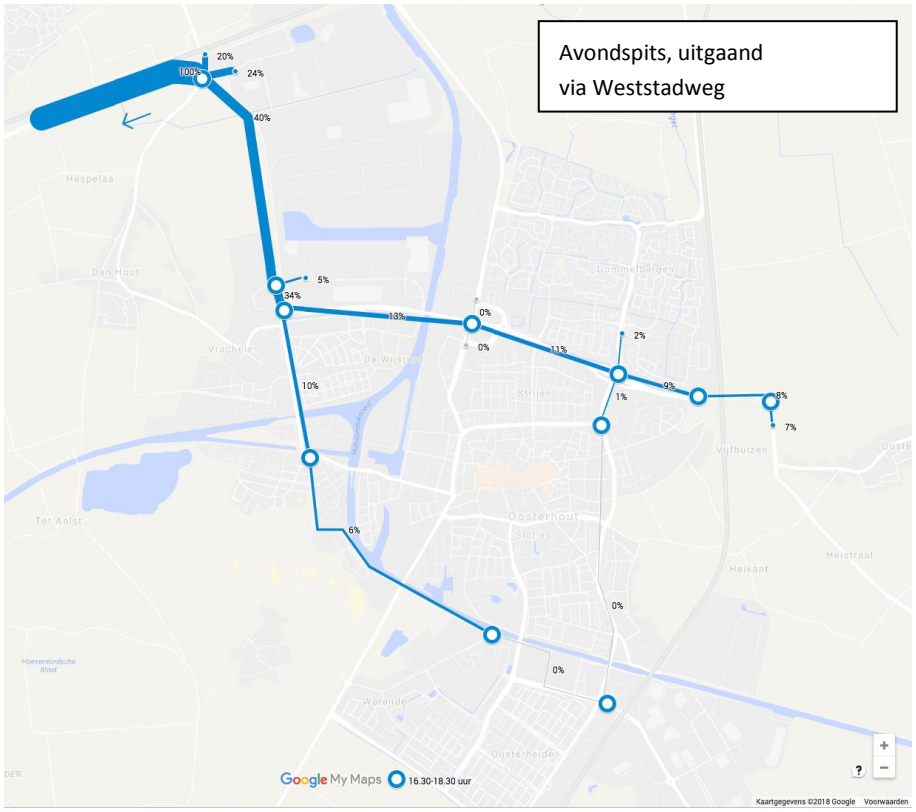
CONCEPT


Ochtendspits, uitgaand
via Weststadweg
100%
10%
25%
57%
10%
46%
16%
0%
3%
13%
2%
3%
7%
7%
6%
13%
3%
0%
0%
Google My Maps
07-09 uur
Kaartgegevens ©2018 Google
Voorwaarden


Avondspits, ingaand
via Weststadweg
100%
24%
12%
58%
5%
52%
35%
1%
3%
29%
1%
4%
22%
16%
13%
8%
2%
0%
0%
Google My Maps
16.30-18.30 uur
Kaartgegevens ©2018 Google
Voorwaarden

CONCEPT


Avondspits, ingaand
via Europaweg
Google My Maps
16.30-18.30 uur


Avondspits, uitgaand
via Weststadweg
Google My Maps
16.30-18.30 uur

CONCEPT



De uitgevoerde analyses laten verder zien dat:

- de aansluiting Made / Weststad op de A59 verder vooral gebruikt wordt door verkeer met een herkomst / bestemming op het bedrijventerrein Weststad en de wijk Vrachelen.
- er in beperkte mate sprake is van verkeer van / naar de A59 met een herkomst / bestemming in Oosterhout Zuid dat via de Lage Molenpolderweg rijdt;
- de Lage Molenpolderweg ook (meer) gebruikt wordt door verkeer uit Vrachelen om van / naar de A27 (aansluiting Oosterhout Zuid) te rijden;
- de aansluiting Oosterhout Zuid vooral gebruikt wordt door mensen die wonen / werken ten zuiden van het Wilhelminakanaal (ruim 60% van de herkomsten / bestemmingen ligt in dat gebied);
- de aansluiting Oosterhout Zuid voorts gebruikt wordt door verkeer met een herkomst / bestemming in de wijk Slotjes en het bedrijventerrein Everdenberg en in beperkte mate door verkeer van / naar het centrum.

CONCEPT

Bijlage 3

Resultaten JONG



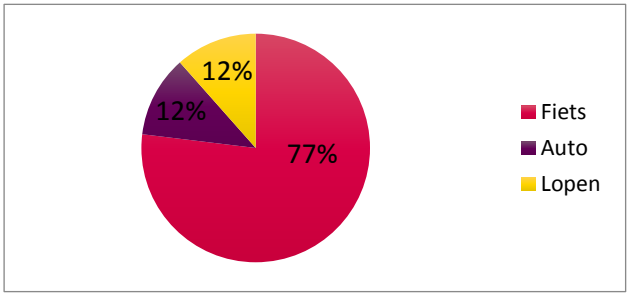
Deelnemende scholen: Pionier, Achthoek, Menorah, Beiaard, Kameleon, Torenschouw, Hanze college, Effent college, Oelbert gymnasium en Frencken college. Ook deden mee: studenten werkzaam bij de Katjeskelder, Merlijn, leerlingenraad Frencken, Cliffhanger Dorst, Scouting Erasmus rowans.

Respons

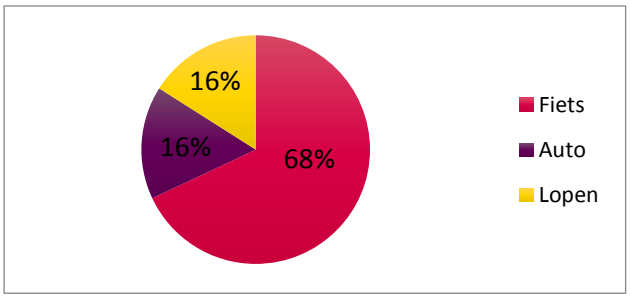
Online enquête:	69 reacties
Groepen 8:	187 reacties
Voortgezet onderwijs:	122 reacties
Totaal:	**378 reacties**

Resultaten groepen 8

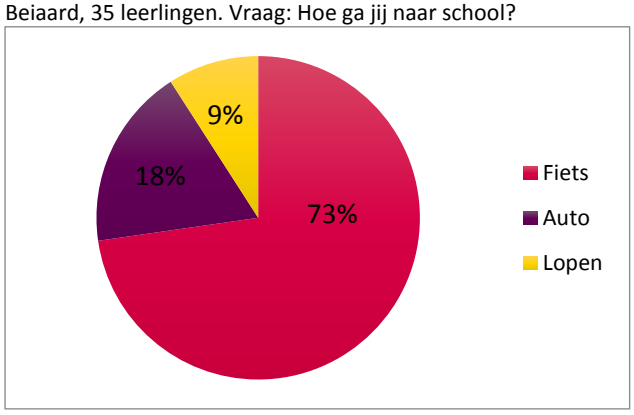
Pionier, 24 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?



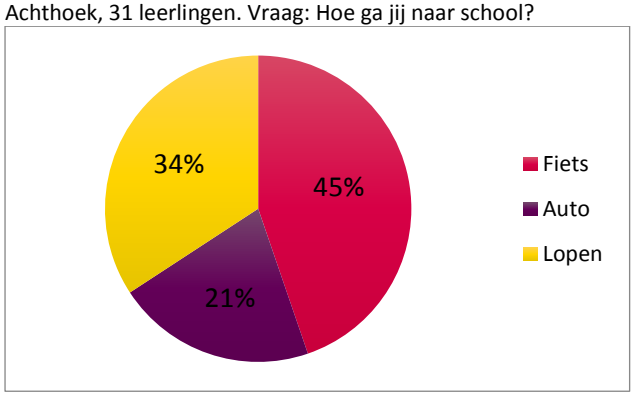
Torenschouw, 25 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?



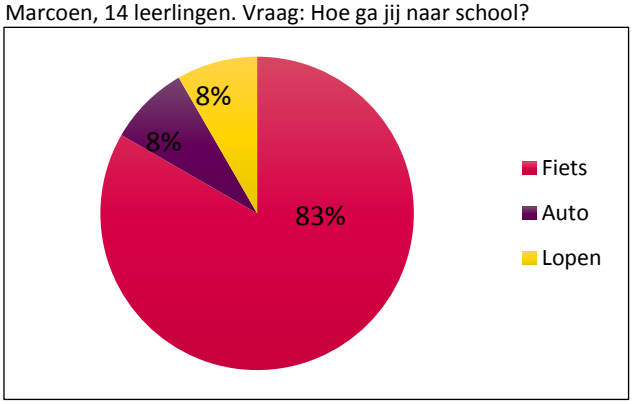
Beiaard, 35 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?



Achthoek, 31 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?

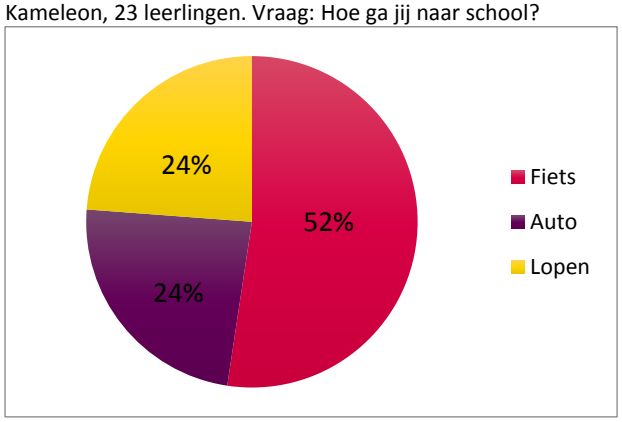


Marcoen, 14 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?

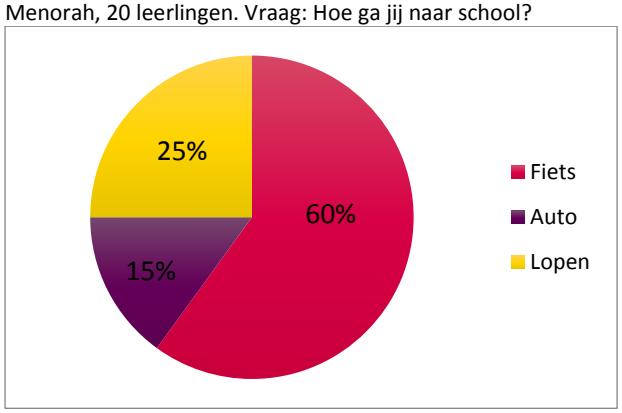


CONCEPT

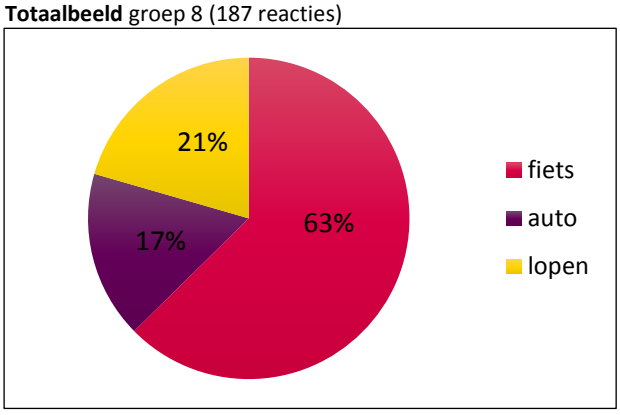
Kameleon, 23 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?



Menorah, 20 leerlingen. Vraag: Hoe ga jij naar school?



Totaalbeeld groep 8 (187 reacties)

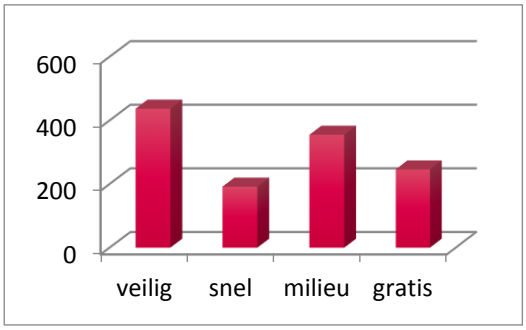


CONCEPT

Ranking groep 8'ers

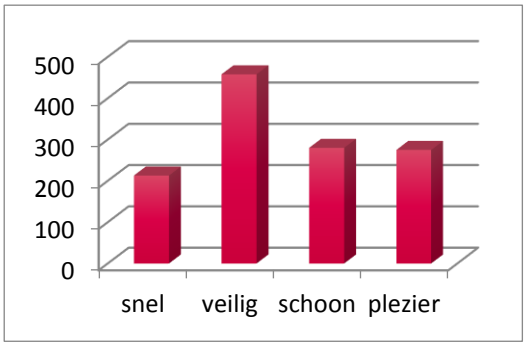
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **veilig**
2. milieuvriendelijk
3. gratis
4. snel



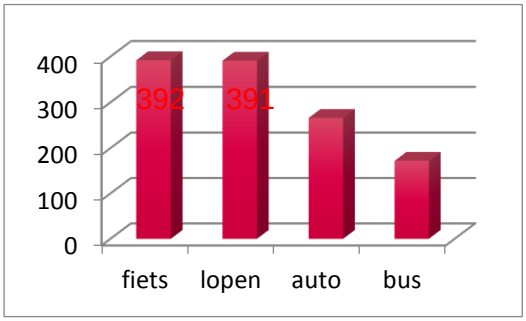
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **veilig**
2. schoon
3. plezier
4. snel



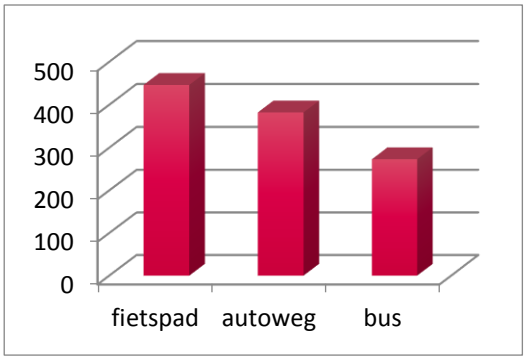
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **fiets**
2. **lopen**
3. auto
4. bus



Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **fietspad**
2. autoweg
3. bus



CONCEPT

Wat vind je van het autoverkeer als je zelf fietst? (VO en groep 8)

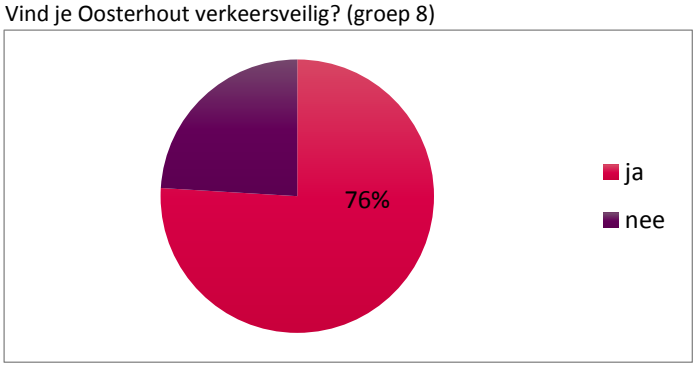
Vaak gehoord: weet ik niet

Vaak gehoord: goed

En minder positief maar ook vaak gehoord:

- Ze rijden hard
- Ze rijden door rood bij onze school (Pionier, Torenschouw)
- Auto's houden geen rekening met fietsers
- Ze hebben altijd haast
- In het centrum is het altijd druk en gevaarlijk

Vind je Oosterhout verkeersveilig? (groep 8)



Welke plek vind jij gevaarlijk? (groep 8)

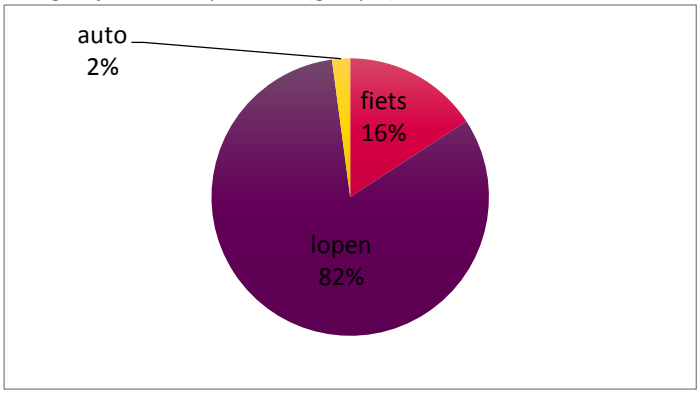
Op de Achthoek vulde 50% de Vrachelsestraat in.

Op de Marcoen vulde 30% de Bavelstraat in.

Voor Oosterhoutse scholen (in volgorde meest genoemd) de top 6:

1. Kruispunt Trommelen / Jumbo
2. Rondom bij de Pionier
3. Oversteek bij sporthal Oosterheide
4. Oversteek bij Woods / bocht richting Warande
5. Kruispunt bij Emté
6. Oversteek bij Torenschouw

Hoe gaat je naar de speeltuin? (groep 8)



Kortom, er is dus veel jeugd die zich te voet beweegt in hun vrije tijd door de buurt. Er waren ook een aantal reacties met 'ik ga ook wel eens op de step of met mijn Hoover board of skates´.

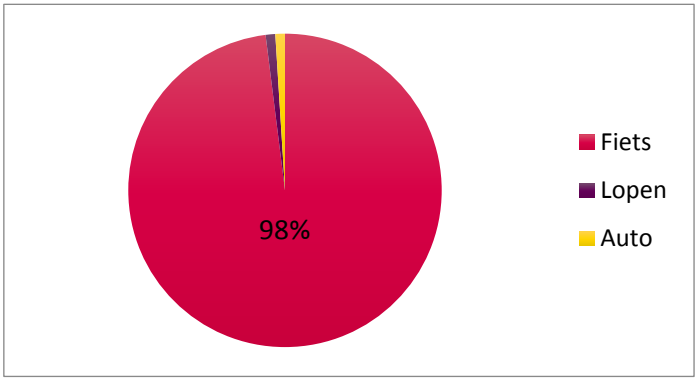
CONCEPT


GROEP 8
Leeftijd 11-12 jaar
178 reacties
6 basisscholen
VIND JE OOSTERHOUT VERKEERSVEILIG?
JA ZEGT 76%
" Op de Vrachelse-straat scheuren de auto's vlak langs fietsers "
HOE GA JIJ DAGELIJKS NAAR SCHOOL?
16%
21%
63%
lopen
fiets
auto
"SOMS GA IK OP MIJN HOOVERBOARD NAAR SCHOOL"
WAT VIND JE BELANGRIJK?
1. VEILIG
2. MILIEUVRIENDELIJK
3. SCHOON
1
"Ze rijden door rood bij onze school"
(Lieke, Pionier
& Xanne, Torenschouw)
HOE GA JIJ NAAR DE SPEELTUIN?
16%
82%
lopen
fiets
auto
"volwassenen hebben altijd HAAST"
"Het kruispunt bij Trommelen is chaotisch"
JONG

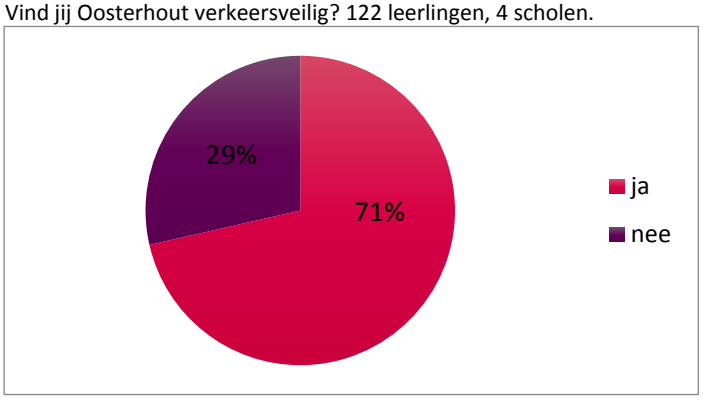
CONCEPT

Voortgezet onderwijs

Hoe ga jij naar school? 122 leerlingen, 4 scholen.



Vind jij Oosterhout verkeersveilig? 122 leerlingen, 4 scholen.



Brainstorm door leerlingenraad van Mgr. Frencken college over verkeer in Oosterhout:



CONCEPT

Wordt je wel eens gewaarschuwd door ouders, vrienden of familie, voor je het verkeer in gaat? (VO)
60% zegt JA.
Waarvoor worden ze gewaarschuwd?

- Verlichting
- 'Doe je licht aan'
- 'Kijk uit voor auto's'
- 'Kijk uit bij het oversteken'
- 'Goed opletten he?!'
- 'Voor vreemde mensen' (4 x genoemd)

Opvallend: Vooral moeders worden genoemd als degene die waarschuwen. Zoals:

- 'Mijn moeder denkt dat alles gevaarlijk is'
- 'Van mijn moeder mag ik niet alleen fietsen'
- 'Mijn moeder vind alles gevaarlijk (3x gehoord)'
- 'Ik mag niet ver weg, dat vind mijn moeder niet goed.

Er worden geen specifieke locaties genoemd door de jeugd, vooral 'thema's' worden benoemd.
Ook een leuke: "Nee, ik word alleen aan het begin van het schooljaar gewaarschuwd".

De meest gehoorde ONVEILIGE plekken in gemeente Oosterhout top 9:
(122 reacties, Oosterhoutse scholieren)

Nr.	Locatie	Oorzaak
1	Kruispunt Trommelen / Jumbo	"onoverzichtelijk"
2	Ridderstraat	"smal", "veel verkeer"
3	Slotlaan kruispunt Ridderstraat	"druk", "verkeerslichten te kort afgesteld"
4	Warandelaan	"te hard rijden", "geen apart fietspad"
5	Beneluxweg	"oversteken"
6	Oosterhoutseweg / Bredaseweg	"auto's vlak langs je", "snelheid"
7	Hoogstraat	"viaduct heel stijl", "stenen uit elkaar", "smal"
8	Toegangsweg Frencken college	"auto's houden geen rekening met fietsers"
9	Vijf Eikenweg	"donker"

De meest gehoorde VEILIGE plekken in gemeente Oosterhout top 5:
(122 reacties, Oosterhoutse scholieren)

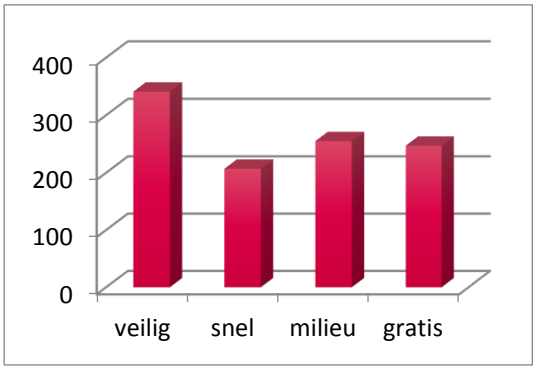
1. Effentweg
2. Fietspad Pasteurlaan
3. Overal want; er zijn prima fietspaden, goed verlicht, woonwijken veilig en 30 km zones (38 keer genoemd)
4. Binnenstad
5. Vrachelen, want het is overzichtelijk en ruim

CONCEPT

Uitkomst ranking VO

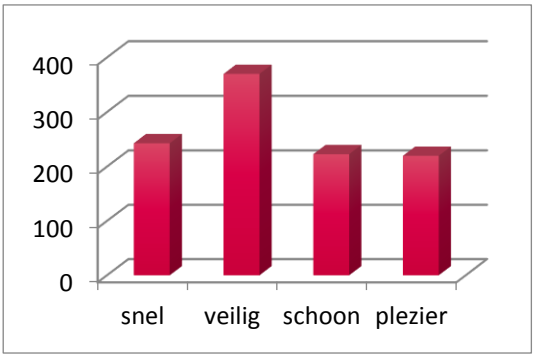
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **veilig**
2. milieuvriendelijk
3. gratis
4. snel



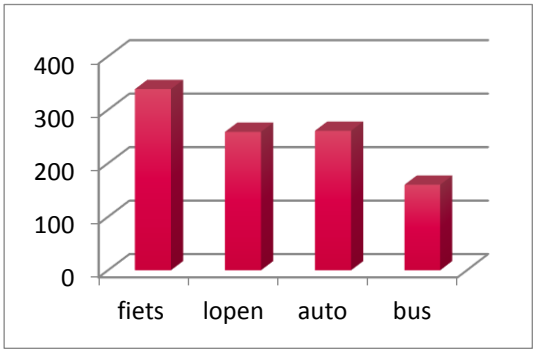
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **veilig**
2. snel
3. schoon
4. plezier



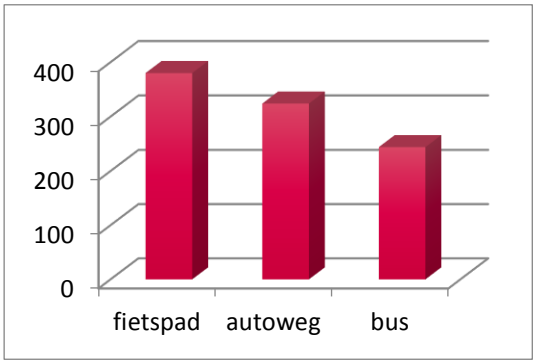
Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **Fiets**
2. Auto
3. Lopen
4. Bus



Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

1. **Fietspad**
2. Autoweg
3. Bus



CONCEPT

Heb je nog tips voor het verkeer in Oosterhout?

75% zegt NEE.

Tips die gegeven worden:

- Minder mobiele telefoon gebruik in de auto
- Minder mobiele telefoon gebruik op de fiets
- Minder wachttijd voor de fietser bij stoplicht
- Meer verlichting langs fietspaden
- Minder haast hebben
- Fietspad in Warandelaan

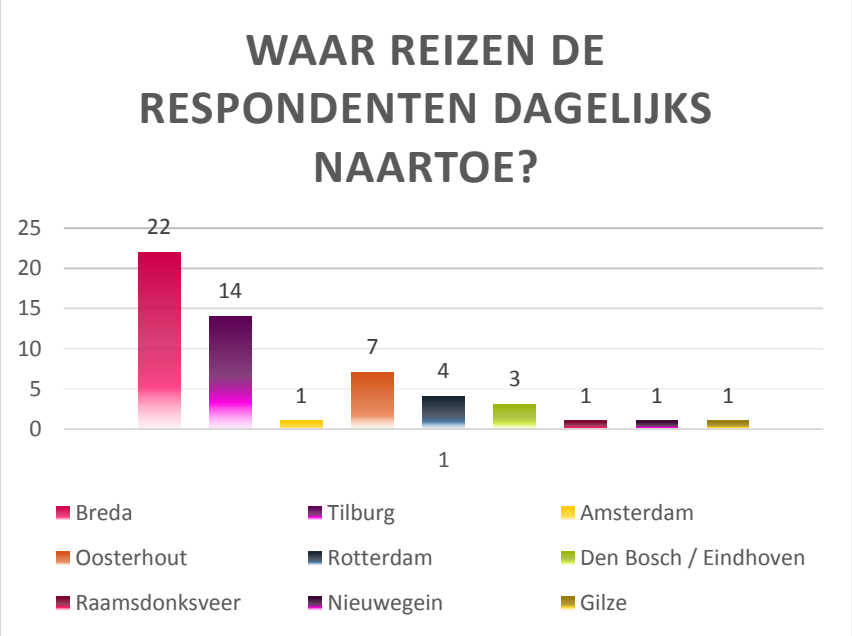
CONCEPT

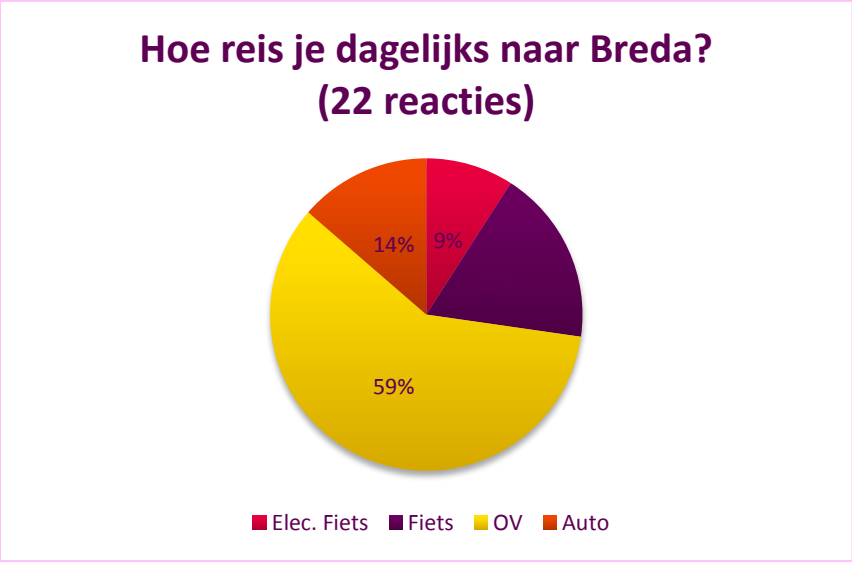

Voortgezet Onderwijs
Leeftijd 12-16 jaar
122 reacties
4 scholen
VIND JE OOSTERHOUT VERKEERSVEILIG?
JA ZEGT 71%
HOE GA JE DAGELIJKS NAAR SCHOOL?
FIETS 99%
CIJFER GROEP 8: 63%
HEB JE NOG TIPS VOOR HET VERKEER IN OOSTERHOUT?
75% ZEGT NEE
MINDER MOBIELE TELEFOON GEBRUIK IN DE AUTO EN OP DE FIETS;
MINDER WACHTTIJD VOOR DE FIETSER BIJ HET STOPLICHT;
MEER VERLICHTING LANGS FIETSPADEN;
MINDER HAAST HEBBEN;
FIETSPAD IN WARANDELAAN.
WAT VIND JE BELANGRIJK?
1. VEILIG
2. MILIEUVRIENDELIJK, GRATIS EN SNEL
NIET MET JE MOBIEL HE!
PAS OP HE!
ALLES IS GEVAARLIJK!
JE MAG NIET VER WEG!
KIJK UIT VOOR AUTO'S
JE MAG NIET ALLEEN FIETSEN
PAS OP VOOR VREEMDEN!
DOE JE LICHT AAN!
DOE VOORZICHTIG!
mama
WAT VIND JIJ FIJNE PLEKKEN OM TE FIETSEN?
1. EFFENTWEG
2. FIETSPAD LANGS PASTEURLAAN
3. OVERAL WANT ER ZIJN PRIMA FIETSPADEN, HET IS GOED VERLICHT EN DE WOONWIJKEN VEILIG EN 30 KM INGERICHT (38 KEER GENOEMD)
4. BINNENSTAD
5. VRACHELEN, HET IS ER OVERZICHTELIJK
JONG

CONCEPT

Jongeren 17 – 25 jaar

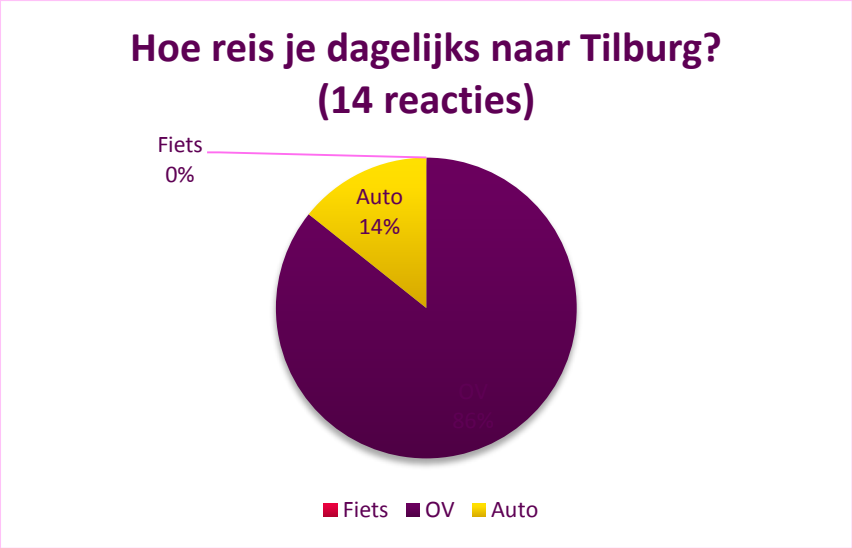
Na een verzoek tot invullen van onze online enquête heeft JONG 69 reacties.
Gemiddelde leeftijd = 19 jaar
Thuiswonende studenten/ werkende starters tot 25 jaar





CONCEPT

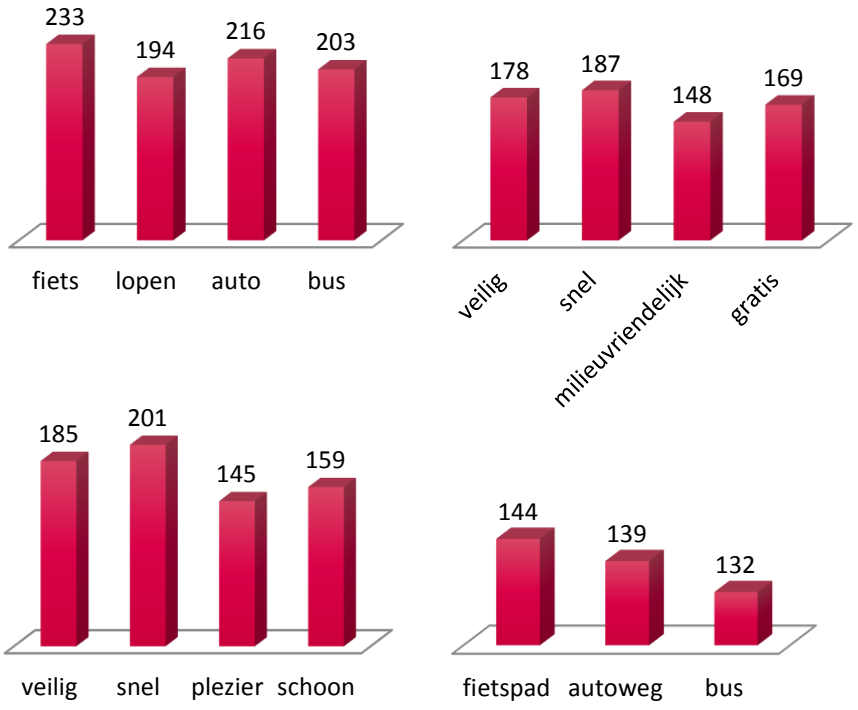
CONCEPT



Uitkomst ranking studenten en startende werkenden tot 25 jaar

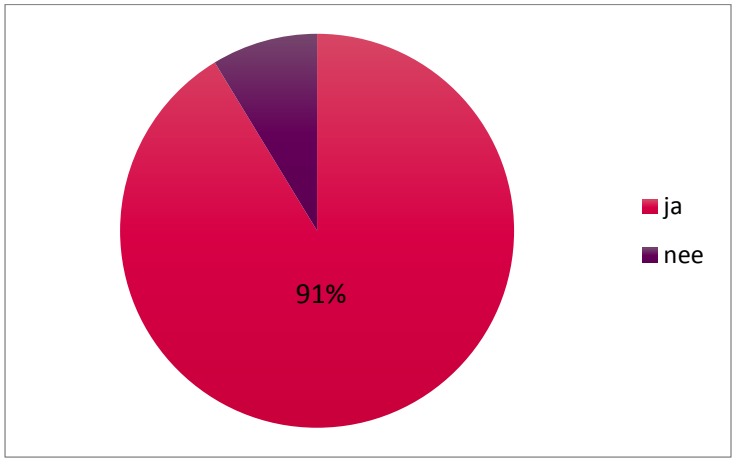
(gemiddelde leeftijd 19 jaar, 69 reacties)

Wat vind jij belangrijk? Geef 1 punt aan wat je het minst belangrijk vind en 4 punten aan wat je het belangrijkste vind.

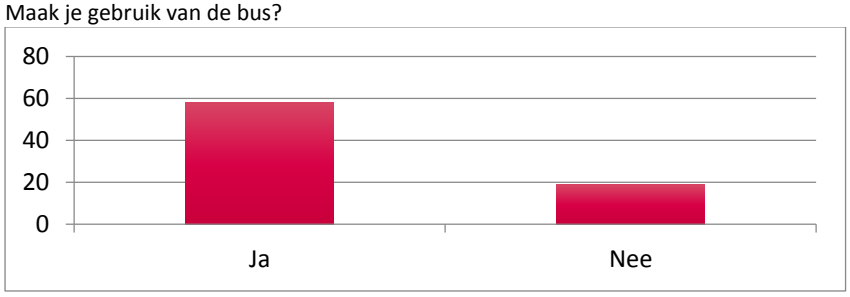


Op 1 staat SNEL, maar VEILIG komt ook in de buurt. Geen grote verschillen bij deze groep respondenten.

Vind je Oosterhout verkeersveilig? (student of werkende tot 25 jaar, 69 reacties)



Maak je gebruik van de bus?



Wat vind je van het openbaar vervoer in Oosterhout?

Positief 24 reacties

Negatief 28 reacties

Veel gehoord positief:

- Rijden genoeg bussen
- Duidelijk aangegeven tijden
- Goed, prima, voldoende

Veel gehoord negatief:

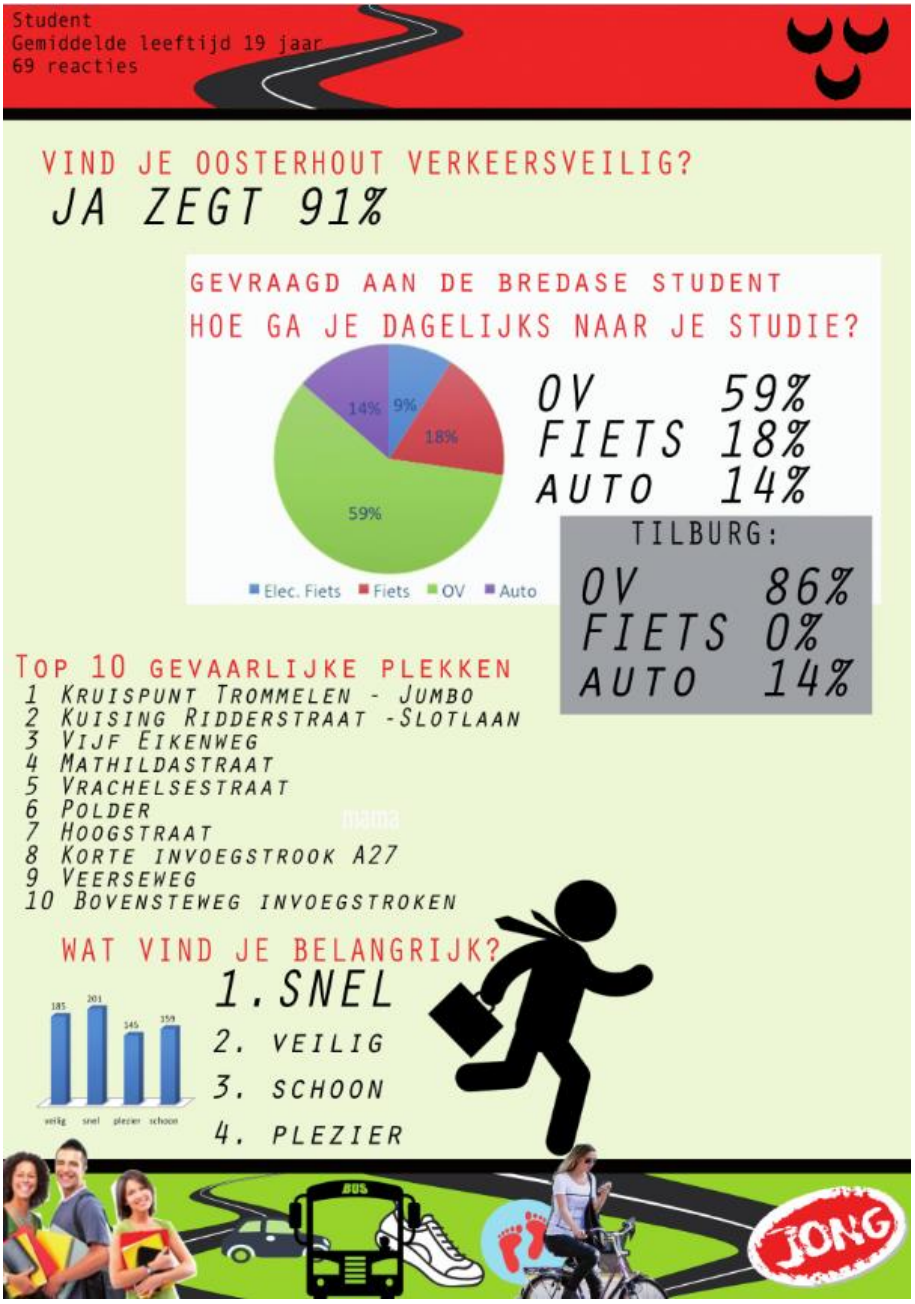
- Nat, niet droog kunnen staan
- Veel te druk in de spits
- Weinig opstapmogelijkheden in Oosteind
- Geen uitbus
- Tijden sluiten niet aan op trein of school

CONCEPT

De meest ONVEILIGE plekken in gemeente Oosterhout top 10:
(69 reacties, thuiswonende studenten/ werkende starters tot 25 jaar)

Nr.	Locatie
1	Kruispunt Trommelen / Jumbo
2	Ridderstraat en kruising met Slotlaan
3	Vijf Eikenweg
4	Mathildastraat
5	Vrachelsestraat
6	Polder
7	Hoogstraat
8	Korte invoegstrook A27
9	Veerseweg
10	Bovensteweg invoegstroken

CONCEPT


Student
Gemiddelde leeftijd 19 jaar
69 reacties
VIND JE OOSTERHOUT VERKEERSVEILIG?
JA ZEGT 91%
GEVRAAGD AAN DE BREDASE STUDENT
HOE GA JE DAGELIJKS NAAR JE STUDIE?
14%
9%
18%
59%
Elec. Fiets
Fiets
OV
Auto
OV 59%
FIETS 18%
AUTO 14%
TILBURG:
OV 86%
FIETS 0%
AUTO 14%
TOP 10 GEVAARLIJKE PLEKKEN
1 KRUISPUNT TROMMELEN - JUMBO
2 KUISING RIDDERSTRAAT -SLOTLAAN
3 VIJF EIKENWEG
4 MATHILDASTRAAT
5 VRACHELSESTRAAT
6 POLDER
7 HOOGSTRAAT
8 KORTE INVOEGSTROOK A27
9 VEERSEWEG
10 BOVENSTEWEG INVOEGSTROKEN
WAT VIND JE BELANGRIJK?
185
201
145
159
veilig
snel
plezier
schoon
1. SNEL
2. VEILIG
3. SCHOON
4. PLEZIER
BUS
JONG

CONCEPT

CONCEPT

Bijlage 4

Samenvatting dialoog samenleving

CONCEPT

Op 5 november 2018 heeft het college de concept mobiliteitsvisie “Oosterhout Vooruit” vrijgegeven voor bespreking met de samenleving. Gedurende een periode van 4 weken zijn bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden in de gelegenheid gesteld om op de concept mobiliteitsvisie te reageren. Gedurende de periode dat gereageerd kon worden op de concept mobiliteitsvisie is ook een bijeenkomst voor de samenleving georganiseerd (op 22 november). Tijdens die bijeenkomst is eerst een toelichting gegeven op de totstandkoming van de concept visie en de voorgestelde koers / focus. Vervolgens is in kleinere groepen besproken wat de belangrijkste opgaven op het gebied van verkeer en vervoer zijn en konden de deelnemers via reactieformulieren hun prioriteiten aangeven.

De concept visie is ook toegestuurd aan onze samenwerkingspartners (zoals de provincie, onze buurgemeenten, de hulpdiensten, Rijkswaterstaat en het openbaar vervoerbedrijf Arriva).

Reacties samenleving

Van de mogelijkheid om op de concept mobiliteitsvisie te reageren, is goed gebruik gemaakt. Bij de bijeenkomst op 22 november waren circa 80 geïnteresseerden aanwezig. Een groot deel daarvan heeft ook deel genomen aan de gesprekken en het reactieformulier ingevuld. Daarnaast heeft ook een aantal mensen via het formulier op de website gereageerd. In het totaal zijn er 70 reacties ontvangen.

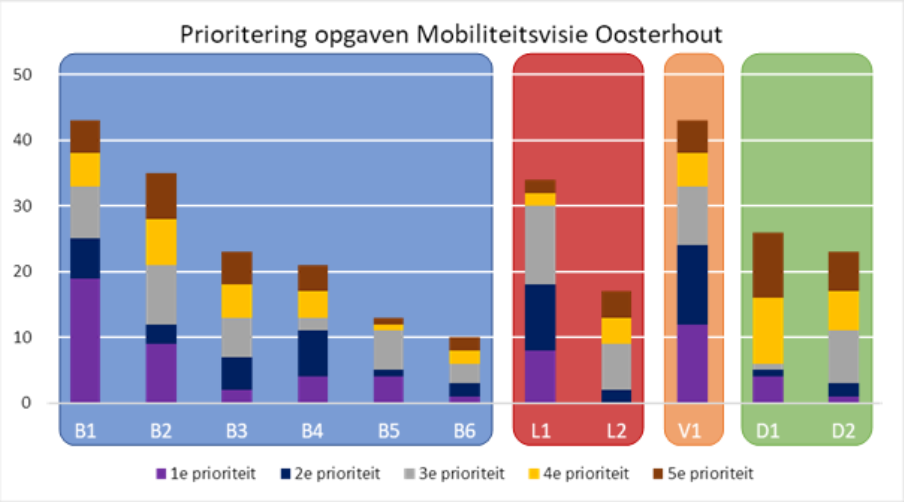
CONCEPT

Prioritaire opgaven worden onderschreven

Uit de ontvangen reacties blijkt dat de prioritaire opgaven, zoals benoemd in hoofdstuk 7 van de mobiliteitsvisie, breed onderschreven worden door de samenleving. Aanvullingen die zijn gedaan, betreffen over het algemeen zaken of locaties die gegeven een bepaalde prioritaire opgave nadere aandacht behoeven. Onder het kopje “reacties per opgave” worden die nader toegelicht.

Stimuleren fiets en verkeersveiligheid langzaam verkeer belangrijkste opgaven

De samenleving ziet het stimuleren van het fietsgebruik (B1) en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (V1) als de belangrijkste opgaven. Niet alleen worden deze opgaven het meest benoemd; ze krijgen ook het vaakst de hoogste prioriteit. De opgaven die het openbaar vervoer betreffen (B5, B6 en L2) scoren relatief laag. Dit is in zekere zin opvallend daar de opgaven B5 en L2 tijdens de gesprekken wel vaak benoemd werden.



Reacties per opgave

B1 Stimuleren fietsgebruik

Dat de gemeente Oosterhout de komende jaren werk moet maken van het stimuleren van de fiets wordt breed gedeeld. De basis daarvoor vormt een veilig, comfortabel en goed onderhouden fiets-netwerk blijkt uit de reacties. Als ontbrekende schakel wordt een aantal maal de fietsbrug tussen Vrachelen 2 en de Zwaaikom benoemd. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor een aantal fietsroutes in het buitengebied en de afstelling van de verkeerslichten. In een aantal reacties wordt gesteld dat het stimuleren van de fiets ten koste mag gaan van (de doorstroming van) de auto.

B2 / B3 Hooipolder en A27 Zuid

Onderschreven wordt dat deze opgaven niet alleen vanuit het oogpunt van regionale bereikbaarheid aandacht behoeven, maar ook vanuit het oogpunt van leefbaarheid en de lokale bereikbaarheid (beperken sluipverkeer via gemeentelijk wegennet).

In relatie tot de opgave A27 Zuid wordt ook enkele malen verwezen naar de korte in- en uitvoegstrook bij de aansluiting Oosterhout Zuid.

B4 Kwetsbaarheid wegenstructuur zuidwestzijde
Zowel uit de gesprekken als de reactieformulieren blijkt dat de beweegbare bruggen nadrukkelijk aandacht behoeven. Niet alleen vanwege het openbaar vervoer, maar ook vanuit het oogpunt van bereikbaarheid voor het autoverkeer en de hulpdiensten. Er is breed draagvlak voor een beperking van de openingstijden van de bruggen.
Over de Bredaseweg zijn de meningen meer verdeeld. In een aantal reactieformulieren wordt voor maatregelen gepleit om het kruispunt Trommelen te ontlasten. Dit in de vorm van een verbinding tussen de Bredaseweg en de LMP-weg en/of het beperken van het verkeer vanuit Teteringen. Andere reacties stellen dat de problematiek hier niet dusdanig is dat maatregelen nodig zijn ("accepteren").

B5 Bereikbaarheid Vrachelen en bedrijventerrein per openbaar vervoer
Ten aanzien van het openbaar vervoer richting de bedrijventerreinen wordt ook aandacht gevraagd voor voldoende stallingsvoorzieningen (zodat de fiets als voor- en natransport kan worden gebruikt).

B6 Doorstroming openbaar vervoer Pasteurlaan / Abdis van Thornstraat
In enkele reacties wordt gesteld dat hier een bredere opgave ligt dan uitsluitend het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer daar ook de doorstroming van het autoverkeer te wensen over laat.

L1 Versterken kwaliteit woonomgeving
Met name bewoners van Vrachelen vragen hier aandacht voor in relatie tot de LMP-weg. In een aantal reacties wordt gepleit voor handhaving van de knip in het Wilhelminakanaal Zuid en aanvullende maatregelen (zoals 30 km/h) om verkeer via de LMP-weg te ontmoedigen. Om de LMP-weg te ontzien, wordt voorts gepleit voor een alternatieve verbinding in de vorm van een westelijke rondweg.
Daar staat tegenover dat:
• in een aantal reactieformulieren (m.n. vanuit het bedrijfsleven) wordt verzocht om de knip in het Wilhelminakanaal Zuid op te heffen omwille van de bereikbaarheid van Hoevestein en Vijf Eiken;
• bewoners van het buitengebied en uit Oosterheide zich juist uitspreken tegen een westelijke rondweg en/of opwaardering van de Burg. Materlaan omwille van de leefbaarheid van de wijk Oosterheide en het buitengebied.

L2 Alternatief voor regulier openbaar vervoer
Hoewel deze opgave in eerste instantie gericht was op de kerkdorpen en het buitengebied, bleek tijdens de gesprekken dat deze opgave breder is. De afgelopen jaren is het openbaar vervoer in Oosterhout geconcentreerd op een beperkt aantal routes en is het aantal haltes gereduceerd. Dit in combinatie met de concentratie van voorzieningen maakt dat er bij de nodige mensen behoefte is aan een fijnmaziger vervoersysteem aanvullend op het reguliere openbaar vervoer.

CONCEPT

D1 Stimulering goederenvervoer via water en spoor
Dat de potenties van het water en spoor moeten worden uitgenut wordt onderschreven. In enkele reactieformulieren wordt gesuggereerd om ook de mogelijkheden van personenvervoer via water te bekijken en te bezien of het goederenspoor ook geschikt kan worden gemaakt voor personenvervoer.
Vanuit de brancheorganisatie voor de binnenvaart (Schuttevaer) is aandacht gevraagd voor voldoende openbare ligplaatsen op Weststad.

D2 Stimuleren alternatieven voor de eigen auto
Tijdens de gesprekken bleken de meningen hierover verdeeld te zijn. Enerzijds was een aantal mensen van mening dat Oosterhout zich (nog) niet leent voor initiatieven op het gebied van autodelen en Mobility as a Service (MaaS). Anderzijds werd het signaal afgegeven om op dit vlak toch vooral te gaan experimenteren.

V1 Verkeersveiligheid langzaam verkeer
Dat verkeersveiligheid weer veel nadrukkelijker op de agenda moet komen, wordt breed onderschreven. Specifieke aandacht is daarbij gevraagd voor kwetsbare doelgroepen zoals ouderen en scholieren (schoolomgeving). Daarnaast zijn via de reactieformulieren diverse locaties aangedragen waar volgens de indieners vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen nodig zijn.

Reacties partners

De concept visie is ook toegestuurd aan onze samenwerkingspartners (zoals de provincie, onze buurgemeenten, de hulpdiensten, Rijkswaterstaat en het openbaar vervoerbedrijf Arriva). Hierop zijn reacties ontvangen van de provincie, de regio (RWB) en de gemeenten Geertruidenberg en Waalwijk en Arriva.

De provincie stelt in haar reactie dat het prioriteit geven aan de fiets een goede keuze is. Voor een gemeente met de schaal van Oosterhout is de fiets een uitstekend alternatief. De provincie ziet ook kansen voor de fiets in combinatie met openbaar vervoer (bijvoorbeeld deelfietsen bij OV haltes nabij bedrijventerreinen).
Voor wat betreft het openbaar vervoer geeft de provincie aan dat het verbeteren van de doorstroming aan de noordoostzijde van het centrum prioriteit zou moeten hebben. Dit ook gezien de voorziene wijziging van busroutes als gevolg van de reconstructie van de N629. Voorts geeft de provincie aan dat ook een verbetering van het openbaar vervoer tussen Breda en Utrecht haar aandacht heeft en dat er naar gestreefd wordt om in het najaar 2019 een pilot te starten.
Tot slot wijst de provincie erop dat enkele passages in het concept visiedocument niet meer actueel zijn (naam Volans is inmiddels gewijzigd in Bravodirect en de nieuwe OV visie ‘Gedeelde mobiliteit is maatwerk’ is medio december 2018 vastgesteld door PS).

De regio stelt dat een aantal opgaven, zoals knooppunt Hooipolder, de snelfietsroutes en het stimuleren van vervoer via water en spoor, goed aansluiten bij prioriteiten van de regio (vastgelegd in het regionale actieprogramma dat onlangs door de RWB is opgesteld) en wil hier graag gezamenlijk in optrekken.

CONCEPT

De gemeente Waalwijk geeft in haar reactie aan dat de opgaven herkenbaar zijn. Ook Waalwijk richt zich op het stimuleren van de fiets en investeringen in de fietsinfrastructuur. De gemeente ziet daarbij kansen voor een snelfietsroute Oosterhout – Waalwijk – Den Bosch, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van het Halve Zolenpad. Voorts geeft Waalwijk aan dat de A27 en knooppunt Hooipolder ook voor Waalwijk belangrijke opgaven zijn.

De gemeente Geertruidenberg ziet net als de gemeente Waalwijk kansen voor een snelfietsroute Oosterhout – Raamsdonk(sveer) – Waalwijk – Den Bosch. Daarnaast staat de gemeente Geertruidenberg positief tegenover een eventuele afwaardering van de Oude Veerseweg tot verblijfsgebied, ook om daarmee de positie van de fietser te verbeteren. Voorts heeft de gemeente Geertruidenberg nog enkele opmerkingen bij de tekst en plaatjes inzake het Hooipolderplusplan.

Arriva stelt in haar reactie zich te herkennen in de visie. Wel is het verzoek om enkele teksten en afbeeldingen te actualiseren (o.a. vanwege de ingang van de nieuwe dienstregeling per 10 december 2018). Als het gaat om de doorstroming van het openbaar vervoer, vraagt Arriva ook aandacht voor de doorstroming op de St. Antoniusstraat – Tiburgseweg – Beneluxweg in de spits, waar -afhankelijk van de situatie op de A27- de doorstroming van het openbaar vervoer te wensen over laat.

CONCEPT

Bijlage 5

Samenvatting opiniërende raads-vergadering

CONCEPT

Op 19 februari 2019 is de concept mobiliteitsvisie opiniërend door de gemeenteraad besproken. Voorafgaand aan de opiniërende behandeling door de raad bestond de mogelijkheid tot inspreken. Onderstaand een puntsgewijze samenvatting van zowel de bijdragen van insprekers als de bijdragen vanuit de fracties in de gemeenteraad.

Insprekers

Dhr. Berkers

- Verkeersveiligheid zou de hoogste prioriteit moeten hebben;
- Vraagt specifiek aandacht voor twee locaties:
  - kruispunt Abdis van Thornstraat – Veerseweg – Leijsenhoek vanwege deelconflicten in de verkeerslichtenregeling waardoor kruisende richtingen gelijktijdig groen krijgen;
  - de met verkeerslichten geregelde oversteekplaats op de LMP-weg, nabij de Pionier, waarbij de kruising van fietsers en voetgangers onderling niet geregeld is.
- Doet suggesties voor kleinschalige oplossingsrichtingen.

Dhr. Van Gils (VBO):

- Aanpak Hooipolder is ook voor Oosteind van belang: ook de Provincialeweg wordt als sluiproute gebruikt door verkeer dat Hooipolder mijdt;
- Vraagt aandacht voor Provincialeweg Oosteind: onderhoudstoestand is slecht en voorzieningen voor langzaam verkeer zijn zeer beperkt;
- Pleit voor herinrichting van het meest oostelijke deel van de Hoogstraat: reconstructie N629 maakt dat meer fiets- en landbouwverkeer van Hoogstraat Oost gebruik gaat maken;

- Pleit voor behoud fietsverbinding via de Heikantsestraat, doet suggestie voor fietstunnel;
- Geeft aan dat er rondom de Provincialeweg verschillende belangen spelen (aanwonenden, landbouwverkeer, fietsers) waardoor het moeilijk is om een keuze t.a.v. de functie van de weg (verkeers- of verblijfsgebied) te maken [in reactie op vraag VVD].

Dhr. Gerritzen (380kVOosterhoutNEE)
- Vereniging zet zich in voor behoud van de natuurgebieden en de leefbaarheid van de wijk Oosterheide;
- Kan zich vinden in brede insteek concept visie en de prioriteiten voor fiets en leefbaarheid;
- Vereniging is wel ongerust over een eventuele westelijke rondweg vanwege negatieve effecten op de natuur- en bosgebieden die ook als uitloopgebied voor Oosterheide fungeren;
- Stelt dat het huidige wegennet robuust genoeg is en dat ook de voorziene ontwikkelingen rond mobiliteit maken dat er geen noodzaak voor een rondweg is.

Dhr. Van Schijndel (Schuttevaer):
- Onderschrijft de wenselijkheid om het vervoer over water te stimuleren. Het water heeft nog voldoende capaciteit;
- Vraagt aandacht voor voldoende ligplaatsen en afloopmogelijkheden. Wijst daarbij op het belang van de scheepvaart voor diverse bedrijven in Oosterhout;
- Stelt dat beperkingen van de openingstijden van de bruggen voor de scheepvaart ongewenst zijn; is tegen iedere vorm van beperking [in reactie op vraag VVD];
- Geeft aan dat het verhogen van de bruggen (grotere doorvaarthoogte) voor zowel de scheepvaart als het wegverkeer een oplossing zou kunnen zijn; weet echter niet of dat mogelijk is / hoeveel de bruggen dan verhoogd zouden moeten worden [in reactie op vraag GBV];
- Ziet geen toegevoegde waarde van een eventuele watertaxi [in reactie op vraag CDA].

Dhr. Verschuren (Belangenvereniging LMP-weg)
- Onderschrijft de doelstellingen van de concept mobiliteitsvisie als het gaat om stimuleren fietsverkeer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid;
- Mist een oplossing voor de problematiek aan de zuidwestzijde van de stad;
- Schetst geschiedenis dossier LMP-weg en geeft aan dat maatregelen niet tot een toename van het verkeer via de LMP-weg mogen leiden;
- Spreekt zich uit tegen een eventuele aansluiting van de Bredaseweg op de LMP-weg; vreest dat dat extra verkeer aantrekt. Als alternatief om kruispunt Trommelen te ontlasten, zou ook ten noorden van het kruispunt gezocht moeten worden naar oplossingen; doet als suggestie de route via de Kanaalstraat te stimuleren;
- Spreekt zich uit voor het behoud van de knip in het Wilhelminakanaal Zuid; doet de suggestie om verkeerslichten op het kruispunt van de Europaweg en Meerstoel te plaatsen;
- Vraagt in relatie tot de beweegbare bruggen vooral aandacht voor de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Pleit ook voor een fietsbrug via de Zwaaikom zodat fietsers een alternatief hebben;
- Vraagt aandacht voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid (oversteekplaatsen) van de LMP-weg. Pleit voor verlaging maximumsnelheid naar 30 km/h.

CONCEPT

Dhr. Van Rijzingen (Wijkteam Houthaven)

- Diverse ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een toename van de verkeersdruk aan met name de zuidwestzijde van de stad. Mist een oplossing daarvoor;
- Pleit ervoor dat met open vizier (geen heilige huisjes) naar oplossingen wordt gezocht.

Dhr. Karelse

- Onderschrijft wenselijkheid om meer prioriteit aan de fiets te geven;
- Maak in uitvoeringsagenda concreet hoe je fietsgebruik wil stimuleren;
- Via kleinschalige maatregelen kan al veel worden bereikt: een betere afstelling van de verkeerslichten (meer prioriteit voor de fiets t.o.v. de auto) zou al veel schelen;
- Kijk bij snelfietsroutes ook (met name) hoe fietsverkeer binnen Oosterhout zelf er baat bij heeft;
- Onderschrijft toegevoegde waarde fietsbrug via de Zwaaikom; heroverweeg plek nieuwe brug in de Koningsdijk.

Naast de mondeling bijdrages hebben stichting buurtpreventie Vrachelen 2 / Markant, de leefbaarheidswerkgroep Den Hout en natuurmonumenten schriftelijk richting de raad gereageerd.

Bijdrage per fractie

Gemeentebelangen (Hoosemans)

- Spreekt waardering uit t.a.v. doorlopen proces met de samenleving;
- Prioriteit voor gemeentebelangen ligt bij het fietsverkeer (in combinatie met verkeersveiligheid) en de leefbaarheid/kwaliteit van de woonomgeving;
- Stimuleren van de fiets mag ten koste gaan van het autoverkeer;
- Vraagt specifiek aandacht voor veilige fietsverbindingen richting de kerkdorpen;
- Fietsbrug via de Zwaaikom moet mogelijk blijven; verwijst daarbij naar de motie die eerder door de raad is aangenomen [in reactie op vraag GroenBrabant];
- Vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van kwetsbare groepen, met name de schoolomgeving. Vraagt ook specifiek aandacht voor de fietsoversteek in de LMP-weg;
- In relatie tot de onderwerpen verkeersveiligheid en leefbaarheid dient er ook aandacht voor de kerkdorpen te zijn. Hier ligt nog een opgave als het gaat om de aanleg / inrichting van 30 km zones. Pleit voor een passende 30 km inrichting van (delen van) de Provincialeweg Oosteind, ook om doorgaand verkeer te ontmoedigen. Eventueel in combinatie met verbod op doorgaand vrachtverkeer. Ook Hoogstraat en Vrachelse-straat verdienen aandacht;
- In het kader van ontmoedigen van doorgaand verkeer ook een eventuele afsluiting van de Ketenbaan overwegen;
- Leefbaarheid betekent ook een goed dekkend openbaar vervoer netwerk. Betreft een gemeentebrede opgave die in overleg met vervoerder en provincie moet worden opgepakt;
- Verkeersopgave aan de zuidwestzijde van de stad is complex. Moet op regionaal niveau worden bekeken / opgepakt (ook gezien relatie met Teteringen). De oplossing hiervoor mag niet ten koste van natuur en landschap gaan.

GBV (Van Ginneken)

- Prioriteit voor GBV hebben de aanpak van Hooipolder (ook vanwege het sluipverkeer) en het verbeteren van de verkeersveiligheid;

CONCEPT

- Doet als suggestie om ook de mogelijkheden van een parallelstructuur langs de A27 voor auto en openbaar vervoer te onderzoeken. Dit eventueel in combinatie met een verplaatsing van het busstation naar het Amphiaterrein waardoor een transferium zou kunnen worden gemaakt, waar ook de bus naar Utrecht zou kunnen halteren. Vanaf dit busstation / transferium zouden dan elektrische busjes naar de binnenstad kunnen rijden;
- Door het busstation te verplaatsen en busroutes aan te passen, kunnen noord-zuid routes binnen Oosterhout en het kruispunt met de Veerseweg – Leijsenhoek worden ontlast;
- Vraagt in relatie tot verkeersveiligheid specifiek aandacht voor de routes richting de kerkdorpen en de oversteek in de LMP-weg nabij de Pionier;
- Spreekt zich uit voor een fietsbrug via de Zwaaikom;
- Spreekt zich uit tegen de reconstructie van rotonde bromtol en alle bijbehorende aanpassingen. Pleit in plaats daarvan voor een brug richting de Statendamweg;
- Vindt dat ruimtelijke ontwikkelingen alleen doorgang moeten kunnen vinden als dat ook verkeerskundig verantwoord is. Wijst daarbij op de problematiek van de Bredaseweg;
- GBV is voor zuinig ruimtegebruik en behoud van het buitengebied; spreekt zich uit tegen een eventuele westelijke rondweg;

In reactie op de bijdrage van GBV wordt vanuit de VVD geopperd dat ook Zuiderhout wellicht tot busstation kan worden doorontwikkeld. De VVD ziet hier met name kansen om de OV ontsluiting van Vrachelen te verbeteren.

PvdA (Van Opzeeland)
- Spreekt waardering uit voor doorlopen proces;
- Ziet de vertaling naar de uitvoeringsagenda als een uitdaging. Keuzes maken is daarbij onvermijdelijk;
- Kerkdorpen blijven wat onderbelicht in de concept visie. Belangrijkste aanknopingspunten: het gebrek aan openbaar vervoer en de opgave die er nog ligt t.a.v. 30 km zones;
- Onderschrijft dat stimulering fiets en verkeersveiligheid prioriteit mogen hebben; laat dat ook doorwerken in andere plannen;
- Maak in uitvoeringsagenda concreet hoe je fietsgebruik gaat stimuleren; een eerste stap zou aanpassing van de verkeerslichten kunnen zijn, daarna infrastructuur (vrijliggende fietspaden);
- Heb aandacht voor zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid;
- Vraagt aandacht voor de verkeerssituatie ter hoogte van de woonboulevard; vindt de huidige situatie niet logisch;
- Vraagt in relatie tot de verkeersopgave aan de zuidwestzijde van de stad ook aandacht voor de diverse ontwikkelingen die daar spelen (Bergvliet, Houtse Meer, verplaatsing handboog); opgave en ontwikkelingen dienen in ieder geval samen met Breda te worden bekeken. Doet daarbij de suggestie om een verbinding richting de Terheijdenseweg te onderzoeken;
- Een oplossing voor de verkeersopgave aan de zuidwestzijde van de stad mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid van Oosterheide; spreekt zich uit tegen eventuele snelheidsverhoging Burg. Materlaan;
- Openbaar vervoer behoeft gemeentebreed aandacht: bepleit een fijnmazig OV systeem (binnen 10 minuten lopen een opstappunt);
- Bekijk mogelijkheden van innovaties en niet-infrastructurele oplossingen; er staan grootschalige werkzaamheden (A27, N629) op stapel en dat biedt ook kansen om te experimenteren met oplossingen zoals spitsmijden;

CONCEPT

- Doet de suggestie dat Oosterhout wellicht als proeftuin kan fungeren voor bijvoorbeeld zelfrijdende vervoer of een “goederenhub” (om bezorgend verkeer te beperken).

VVD (Melsen)

- Waardering wordt uitgesproken voor het bereikte resultaat en het doorlopen proces: er ligt een goede, onderbouwde basis;
- Prioriteit voor de VVD heeft de autobereikbaarheid. De stad groeit, zowel ruimtelijk als economisch en de wegenstructuur zou mee moeten groeien; blijf investeren;
- Spreekt zich uit tegen ontmoediging van autogebruik; mensen moeten een keuze kunnen maken; zowel auto, fiets als openbaar vervoer moeten op orde zijn;
- Voornaamste opgaven zijn Hooipolder, A27 Zuid en een oplossing voor de problematiek aan de zuidwestzijde van de stad;
- Een oplossing voor de problematiek aan de zuidwestzijde van de stad moet gezamenlijk worden gezocht. Gepleit wordt voor een mobiliteitstafel waarbij zowel buurgemeenten als bewoners uit de betreffende wijken aanschuiven;
- Zowel aanleg van nieuwe infrastructuur als beter benutten bestaande infrastructuur moeten bespreekbaar zijn. Bij beter benutten bestaande infrastructuur dient vooral naar de wegen rond de Zwaaikom (Kanaalstraat, Wilhelminakanaal Oost) te worden gekeken als mogelijkheid om kruispunt Trommelen te ontlasten;
- T.a.v. de grijze wegen wordt uitgesproken dat:
    - voor de Provincialeweg Oosteind naar een maatwerkoplossing moet worden gezocht, een deel (t.h.v. kerk en Oostquartier) zou kunnen worden ingericht tot 30 km zone;
    - voor de Dommelbergenweg, de Van Oldeneellaan, de Vondellaan en de Oude Veerseweg handhaving van de verkeersfunctie de voorkeur geniet (bestaande infrastructuur zo goed mogelijk benutten). In relatie tot de Oude Veerseweg wordt daarbij als alternatief een nieuwe fietspad langs de doorgetrokken Statendamweg geopperd;
    - de Hildebrandlaan haar verkeersfunctie had mogen behouden; de aangebracht knip leidt er alleen toe dat verkeer moet omrijden;
- Voorts zou aan de Bergsebaan een verkeersfunctie mogen worden toegekend en zou gekeken moet worden of op sommige wegen met een verkeersfunctie (bv. Statendamweg) de maximumsnelheid verhoogd kan worden naar 70 km/h;
- Investeer niet alleen in nieuwe infrastructuur voor de auto, maar ook voor de fiets. De VVD ziet graag uiterlijk in 2022 een voorstel voor een fietsbrug via de Zwaaikom tegemoet;
- Qua openbaar vervoer dient prioriteit te worden gegeven aan de verbinding Breda – Oosterhout – Utrecht (met het verzoek om daar rekening mee te houden bij ruimtelijke ontwikkelingen) en de ontsluiting van Vrachelen. Pleit ervoor dat bij de brugopeningen rekening wordt gehouden met het openbaar vervoer. Vrachelen uitsluitend via de Bovensteweg ontsluiten met het openbaar vervoer is geen optie; bussen moeten sowieso een brug passeren om bepaalde delen van Vrachelen (zoals de Vlindervallei) te bereiken [in reactie op vraag GroenBrabant];
- In openbaar vervoer via water ziet de VVD weinig potentie; hooguit als aanvulling of met een toeristisch / recreatieve insteek [in reactie op vraag CDA];
- Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de woonomgeving is belangrijk. Een deel van de verblijfsgebieden dient nog als 30 km zone te worden ingericht. Heb daarbij vooral aandacht voor de omgeving van de basisscholen de Pionier en de Achthoek. Voor de leefbaarheid van Den Hout ziet de VVD de suggestie van de PvdA voor een verbinding met de Terheijdenseweg ook als mogelijke oplossing om de leefbaarheid te verbeteren [in reactie op vraag PvdA];

CONCEPT

- Een leefbare woonomgeving betekent ook dat het onderhoud op peil moet zijn en dat er voldoende parkeerplaatsen moeten zijn;

GroenLinks (Van der Pluijm)

- Positief ten aanzien van doorlopen proces;
- Dat prioriteit wordt gegeven aan de fiets en het openbaar vervoer ten koste van de auto is prima;
- Hoogste prioriteit voor GroenLinks heeft de verkeersveiligheid. Stimulering fiets is prioriteit twee;
- Vooral fietsroutes richting de kerkdorpen Oosteind (Hoogstraat) en Den Hout (Vrachelsestraat en brug via de Zwaaikom) verdienen aandacht;
- Bekijk bij snelfietsroutes ook de meerwaarde voor fietsers binnen Oosterhout;
- Heb naast aandacht voor fietsroutes ook aandacht voor voldoende stallings-voorzieningen;
- Bepleit eenduidigheid, vooral voor de schoolomgeving; die moet door een eenduidige vormgeving / inrichting goed herkenbaar zijn zodat mensen automatisch hun gedrag aanpassen;
- In relatie tot het openbaar vervoer wordt met name aandacht gevraagd voor het openbaar vervoer richting Utrecht (ook gedurende de werkzaamheden aan de A27). Doet voorts de suggestie om te kijken of er geen buslijn via de Bredaseweg en Ridderstraat kan rijden om daarmee Houthaven beter per openbaar vervoer te ontsluiten;
- Autoverkeer mag best vertraging ondervinden tijdens de spits, zo lang dat niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid;
- Spreekt zich uit tegen een eventuele westelijke rondweg en voor handhaving van de knip in het Wilhelminakanaal Zuid;
- Vraagt om inzichtelijk te maken wat een eventuele verbinding tussen de Bredaseweg en LMP-weg voor effect zou hebben op kruispunt Trommelen. Verzoekt om eveneens te bekijken wat het effect zou zijn van éénrichtingsverkeer op het centrumdeel van de Bredaseweg (oostelijke poot kruispunt Trommelen) waarbij verkeer via het Bouwlingplein en de Bouwlingstraat weer terug zou kunnen rijden naar de Ridderstraat;
- M.b.t. de grijze wegen wordt aangegeven dat voor de Provincialeweg vooral moet worden gekeken naar maatregelen ten gunste van de fiets. Geldt ook voor de Oude Veerseweg; een totale herinrichting tot verblijfsgebied is (te) kostbaar;
- Vertaling van opgaven naar oplossingen wordt nog een uitdaging. Geeft mee om daarbij ook naar kleinschalige oplossingen te kijken. Spreekt verder uit dat reconstructie rotonde bromtol zou moeten worden heroverwegen; met de daarvoor benodigde middelen zouden een boel andere maatregelen bekostigd kunnen worden.

GroenBrabant (Noltee)

- De gemeente roept de problemen (doorstroming en luchtkwaliteit) over zichzelf af door maar door te blijven bouwen;
- Richt je vooral op duurzaam verplaatsen; geef prioriteit aan de fiets en het openbaar vervoer;
- Bepleit twee openbaar vervoersystemen: een verbindend systeem en openbaar vervoer op maat (met als voorbeeld de “wandelbus”);
- Investeer vooral in de fietsinfrastructuur; eerste slag kan worden gemaakt in de afstelling van de verkeerslichten;
- Spreekt zich uit tegen de reconstructie van de rotonde bromtol en tegen een eventuele westelijke rondweg;

CONCEPT

- Voor handhaving van de knip in het Wilhelminakanaal Zuid; eventuele snelheids-verlaging op LMP-weg is bespreekbaar;
- Bekijk of het mogelijk is om de beweegbare bruggen op te hogen; zowel scheepvaart als wegverkeer kunnen daar baat bij hebben;
- Bekijk niet alleen traditionele en infrastructurele oplossingen; heb ook aandacht voor innovaties en mogelijkheden ICT. Innovatie betreft niet alleen oplossingsrichtingen maar ook de financiering ervan (bv. waardestijging grond en onroerend goed benutten als financieringsbron);

D'66 (Helsloot)
- Spreekt waardering uit voor doorlopen proces en het resultaat;
- Kan zich vinden in de voorgestelde koers zeker als het gaat om het prioriteit geven aan de fiets. Plaats daarbij wel als kanttekening dat met verlaging parkeertarieven een tegenstrijdig signaal is afgegeven;
- Voornaamste aandachtspunten qua fiets zijn de Provincialeweg Oosteind en de fietsoversteek in de LMP-weg;
- Er kan al veel winst worden geboekt door de verkeerslichten meer of de fiets af te stellen; bekijk ook innovaties zoals die in Breda worden toegepast waarbij fietsers via een app de verkeerslichten kunnen beïnvloeden;
- Vindt dat reconstructie rotonde bromtol moet worden heroverwogen. Wat is stand van zaken?

CDA (Roovers)
- Prioriteit zou moeten worden gegeven aan knooppunt Hooipolder en de A27 Zuid. Zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid zijn daarmee gediend;
- Fietsen moet zowel aantrekkelijker als veiliger worden gemaakt; bij voorkeur zoveel mogelijk fietspaden geschikt maken voor fietsverkeer in twee richtingen;
- Qua openbaar vervoer is er naast het lijngebonden openbaar vervoer behoefte aan een meer flexibel, dekkend systeem als alternatief voor de deeltaxi. Vraagt voorts aandacht voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Weststad en Everdenberg (Oost);
- Voor het wegennet heeft verkeersveiligheid prioriteit boven doorstroming. Vraagt daarnaast ook aandacht voor de onderhoudstoestand van het bestaande areaal; ook daar ligt een opgave;
- Vraagt specifiek aandacht voor kruispunt Trommelen; welke optimalisaties zijn daar nog mogelijk;
- Onderschrijft wenselijkheid beter benutting spoor en water; bekijk ook mogelijkheden om water voor personenvervoer te benutten.

Wethouder Witte
- Concludeert dat de raad zich kan vinden in de voorgestelde koers en opgaven;
- Constateert dat het doorlopen proces goed is ontvangen door de raad. Ook bij het opstellen van de uitvoeringsagenda worden raad en samenleving actief betrokken;
- Concept visie zal nog op enkele onderdelen worden aangepast en geactualiseerd; voornaamste signaal vanuit de raad is dat er meer aandacht voor de kerkdorpen zou mogen zijn;
- Vanuit de raad zijn al diverse suggesties voor oplossingen / oplossingsrichtingen meegegeven die in het kader van de uitvoeringsagenda bekeken zullen worden; ook de reacties die vanuit de samenleving zijn ingediend, zullen nog gescreend worden op oplossingsrichtingen;

CONCEPT

- Ook Breda gaat aan de slag met een nieuwe mobiliteitsvisie. Eén van de onderwerpen die daarin een plaats gaat krijgen is de Bredaseweg / Oosterhoutseweg (Teteringen); dus er zijn zeker aanknopingspunten om daarin gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. Waardeert het ook dat vanuit de wijken wordt meegedacht;
- Geeft aan al in overleg te zijn met provincie en Rijkswaterstaat over bepaalde opgaven. Voorziet ook dat bepaalde opgaven (zoals Hooipolder en A27) een kwestie van lange adem zijn;
- Geeft aan dat de raad op korte termijn wordt geïnformeerd over de stand van zaken van de reconstructie van de rotonde bromtol;
- Bedankt raad en insprekers voor hun bijdrage.

CONCEPT

CONCEPT

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs mobiliteit
Goudappel