



gemeente **Oosterhout**

Ontwerponderbouwing Voorlopig Ontwerp Reconstructie Burgemeester Holtroplaen en Vondellaan

Van: WCo
Onderwerp: Ontwerponderbouwing Voorlopig Ontwerp Reconstructie Burgemeester Holtroplaen en Vondellaan
Datum: 31 januari 2023
Versie: DEFINTIEF



Inhoudsopgave

- 1 Inleiding**
- 2 (Bestuurlijke) aanleidingen en besluitvorming**
 - 2.1 Voorgeschiedenis
 - 2.2 Vervolg bestuurlijke aanpak
 - 2.3 Communicatie en collegebesluit VO
- 3 Participatie bewoners, belanghebbenden en aangrenzende projecten**
 - 3.1 Bewonerswerkgroep
 - 3.2 Belanghebbenden
 - 3.3 Aangrenzende projecten
 - 3.4 Sociaal-maatschappelijke component (wijkgericht werken Oosterheide)
- 4 Project/proces-aanpak**
 - 4.1 Doel
 - 4.2 Prioritering
 - 4.3 Kaders en randvoorwaarden
 - 4.4 Input → afwegingen → onderbouwde keuzes
- 5 Ruimtelijke en technische onderbouwing Voorlopig Ontwerp**
 - 5.1 Onderhoud
 - 5.2 Verkeer
 - 5.3 Groenstructuur
 - 5.4 Herstel/vervanging rioolsysteem
 - 5.5 Ruimtelijke kwaliteit
 - 5.6 Klimaatadaptatie en duurzaamheid
- 6 Vervolgproces en aandachtspunten**
 - 6.1 Vervolgstappen project en planning
 - 6.2 Risico's en onzekerheden
 - 6.3 Communicatie

1 Inleiding

De Burgemeester Holtroplaan staat al geruime tijd op het programma om aangepakt te worden. Na een uitgebreid ontwerp- en participatietraject met bewoners en belanghebbenden is er nu een ontwerp opgesteld. In dit document geven wij een toelichting op dat ontwerp.

De Burgemeester Holtroplaan is een van de belangrijkste ontsluitingswegen vanuit het zuiden naar het centrum van Oosterhout en daarmee een visitekaartje voor de gehele stad. In het verleden hebben verschillende ongevallen plaatsgevonden waardoor de verkeersveiligheid hoog op de agenda staat (en expliciet is opgenomen in de *mobilitéitsvisie Oosterhout Vooruit*). De kruising met de Vondellaan is een belangrijk verkeerskundig knooppunt in verband met de ligging van het drukbezochte winkelcentrum Zuiderhout.

De infrastructuur is hard toe aan onderhoud; de rijbanen van de Burgemeester Holtroplaan moeten volledig gereconstrueerd worden. Na onderzoek is gebleken dat de bestaande asfaltlaag namelijk niet meer geschikt is voor groot onderhoud en volledig vervangen moet worden. Delen van de riolering zijn aan vervanging toe of moeten worden aangepast vanwege foutieve afvoerhoogtes. Daarom heeft het college eind 2020 besloten om onderzoek te doen naar een volledige herinrichting van de Burgemeester Holtroplaan; en van deze belangrijke verkeersader door Oosterheide een kwalitatief hoogwaardige weg te maken welke veilig en toegankelijk is voor alle verkeersdeelnemers. Dat geldt met name voor fietsers en voetgangers. Het onderzoek naar de aanleg van veilige, vrijliggende fietspaden is een belangrijk onderdeel hiervan. Daardoor wordt het fietsen in Oosterhout gestimuleerd en wordt geanticipeerd op een mogelijk toekomstige snelfietsroute naar Breda welke momenteel in onderzoek is (en verder gekeken naar de toekomst: een koppeling met de snelfietsroute Oosterhout-Tilburg). Een en ander gebeurt in samenhang met het verbeteren van de bereikbaarheid van het winkelcentrum voor langzaam verkeer en de herinrichting van het parkeerterrein Zuiderhout-Vondellaan (met behoud van de monumentale boom).

Bovendien kunnen bij deze aanpak kansen op het gebied van groen, biodiversiteit, water en klimaatadaptatie benut worden, een en ander volgens de vastgestelde *Toekomstvisie Oosterhout 2030* en enige tijd geleden vastgestelde *Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie*. Met als uiteindelijke resultaat: een duurzame en fijne leefomgeving.

Bovenstaande aanpak is eind 2020 door het College akkoord bevonden. De belanghebbenden zijn hierover destijds geïnformeerd. In deze ontwerpouderbouwing geven we een inhoudelijke toelichting op het Voorlopig Ontwerp (hierna: VO) en op het doorlopen participatie- en ontwerpproces van de afgelopen periode.

Bij de totstandkoming van het ontwerp zijn vele belanghebbenden betrokken. Om te beginnen de bewoners; zij ervaren en weten als geen ander wat de aandachtspunten zijn in het gebruik van de weg en de omgeving. Maar denk ook aan de overige belanghebbenden: Arriva, Thuisvester, Winkelcentrum Zuiderhout (zowel de eigenaar Portico als de winkeliersvereniging), nood- en hulpdiensten, de Milieuvereniging, de Fietsersbond enz. Daarnaast spelen er vele projecten in de omgeving van de Burgemeester Holtroplaan, bijvoorbeeld: sloop en nieuwbouw Thuisvester, herontwikkeling Bunthoef, inpassing sport- en speelveld, reconstructies in de Natuurkundigenbuurt en diverse projecten en ontwikkelingen in de aangrenzende woonwijken. Dat maakt het proces om tot een gedragen ontwerp te komen enigszins complex en kost dat de nodige tijd.

2 (Bestuurlijke) aanleidingen en besluitvorming

2.1 Voorgeschiedenis

Om een goed beeld te verkrijgen van het besluitvormingstraject en projectproces van de afgelopen jaren hierbij een beknopt overzicht van het voorgaande traject:

Collegebesluit november 2018

Een VO is opgesteld. Het geprognostiseerd budget bedraagt: € 3.538.000,-

De projectscope behelst:

- Volledige reconstructie Burgemeester Holtropaan;
- Aanleg rotonde Burgemeester Holtropaan-Vondellaan;
- Aanleg vrijliggende fietspaden;
- Slotlaan reconstructie fietsas;
- Herinrichting parkeerterrein Zuiderhout;
- Vervangen delen van de riolering.

Collegebesluit juni 2019

Heroverweging project scope Burgemeester Holtropaan en de daarvoor beschikbare middelen (groot onderhoud in plaats van volledige reconstructie). Besloten wordt om een deel van het budget (€ 1.134.000,-) in te zetten voor andere projecten binnen het JOR programma. Het budget van de Burgemeester Holtropaan wordt hierdoor naar beneden bijgesteld tot: € 2.404.000,-. Het voorlopig ontwerp is aangepast om te voldoen aan de nieuwe projectscope en bijbehorende financiële kaders. Projectscope:

- Groot onderhoud rijbanen en fietspaden;
- Aanleg rotonde Burgemeester Holtropaan-Vondellaan;
- Fietsoversteekplaatsen verbeteren;
- Herinrichting parkeerterrein Zuiderhout.

Inloopavonden december 2019

In december 2019 hebben de inloopavonden plaatsgevonden waar het aangepaste VO (o.b.v. het collegebesluit van juni 2019) is gepresenteerd. Na een analyse van de reacties blijken in zijn algemeenheid de volgende op- en aanmerkingen het meeste naar voren te komen:

- Gemotoriseerd verkeer zal nog steeds een te hoge snelheid hebben waardoor de algehele verkeersveiligheid niet zal verbeteren;
- De verkeersveiligheid voor fietsers wordt onvoldoende verbeterd;
- Het verwijderen van de zebrapaden zorgt voor onveilige situaties tijdens het oversteken door voetgangers; deze zouden gehandhaafd moeten blijven;
- De monumentale boom op het parkeerterrein Zuiderhout dient gespaard te blijven.

2.2 Vervolg bestuurlijke aanpak

In het bovengenoemde collegebesluit van juni 2019 is besloten om groot onderhoud te plegen in plaats van het uitvoeren van een volledige reconstructie. Echter, om de exacte onderhoudsmaatregelen te kunnen bepalen is het noodzakelijk om een exact beeld te hebben van de staat van onderhoud en restlevensduur van de aanwezige asphaltconstructie. In de tweede helft van 2019 is hiertoe een asfaltonderzoek en –advies uitgevraagd bij een deskundig ingenieursbureau. Begin 2020 is de rapportage en het bijbehorende advies afgerond. Uit het onderzoek bleek toen dat niet alle wegvakken in de Burgemeester Holtropaan geschikt zijn om groot onderhoud op te plegen. Verschillende wegvakken bleken in dermate slechte staat van onderhoud te zijn dat het plegen van groot onderhoud niet mogelijk is en een volledige reconstructie dus toch noodzakelijk.

Als gevolg van dit voortschrijdend inzicht bleek het dus toch verstandiger om een volledige reconstructie over de gehele lengte van de Burgemeester Holtropaan uit te voeren. Dit biedt de mogelijkheid om na te denken over een nieuwe inrichting waarbij beter tegemoetgekomen kan worden aan de wensen van bewoners en experts/belanghebbenden en waarbij een meerwaarde behaald kan worden op de gebieden verkeersveiligheid, groen, duurzaamheid en klimaatbestendigheid.

Collegebesluit december 2020

In december 2020 heeft het college vervolgens het besluit genomen om de planvorming tot een volledige reconstructie, in een participatietraject met bewoners en belanghebbenden, op te pakken.

Vanwege een noodzakelijke projectleiderswissel (en daardoor het moeten zoeken naar en vrijmaken van extra capaciteit) én de diverse coronabeperkingen in de periode 2020-2021 kon het participatie- en ontwerptraject halverwege 2021 pas weer echt structureel opgepakt worden.

Budgetaanpassing 2022

Inmiddels is een extra dekking van € 900.000 opgenomen in het JOR programma van 2024. Hiermee is het budget hersteld tot de oorspronkelijke hoogte van 2019.

2.3 Communicatie en collegebesluit VO

Met de resultaten van de bewonersparticipatie uit december 2019 is er, vanaf half 2021, samen met bewoners (in de vorm van een bewonerswerkgroep) en belanghebbenden gewerkt aan het ontwerp; van een variantenstudie naar een voorkeursvariant en uiteindelijk een Voorlopig Ontwerp. Afstemming op aangrenzende projecten heeft continu plaatsgevonden. Het VO wordt nu, eind 2022, breed gecommuniceerd naar alle bewoners en belanghebbenden in de omgeving van de Burgemeester Holtropaan. Dat doen we op verschillende manieren. Zo maken we een duidelijke flyer met een uitleg over het ontwerp, sturen we bewonersbrieven met informatie over het ontwerp, plaatsen we informatieborden in de omgeving van het winkelcentrum en organiseren we inloopmiddagen en -avonden. We proberen het ontwerp zo goed mogelijk inhoudelijk toe te lichten; hoe zijn we omgegaan met de opmerkingen uit 2019, wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende mogelijkheden, wat zijn de verschillende belangen die spelen, de afwegingen die daarin gemaakt zijn en wat de redenen daarvan zijn? In dit document geven we een toelichting op deze vragen.

Belangrijk: in het VO worden de hoofdkeuzes vastgelegd. Denk bijvoorbeeld aan: de ligging van rijbanen, rotonde, inritten, fietspaden en trottoirs, de locaties van snelheidsremmende maatregelen, locaties van zebra- en oversteekpaden, de locaties van wadi's en verlagingen, de inrichting van het parkeerterrein ten zuiden van het winkelcentrum enz. In de vervolgitwerking (Definitief Ontwerp en technische uitwerking) worden de details uitgewerkt, bijvoorbeeld maatvoering, bochtstralen, locaties van meubilair en openbare verlichting, exacte locaties van nieuw aan te planten bomen, wijzigingen in de ondergrondse infrastructuur enz.

Nadat de brede communicatie in de omgeving was afgerond, is het Voorlopig Ontwerp definitief afgerond. En wordt dit vervolgens, samen met deze ontwerponderbouwing ter besluitvorming aan het College voorgelegd. Als zij hun akkoord hebben gegeven dan wordt de verdere uitwerking opgepakt: definitief ontwerp, technische uitwerking, vergunningaanvragen, contractvorming, aanbesteding en uiteindelijk de uitvoering.

3 Participatie bewoners, belanghebbenden en aangrenzende projecten

3.1 Bewonerswerkgroep

De inhoudelijke op- en aanmerkingen op het ontwerp van 2019 (tijdens de inloopmomenten destijds) hebben we gebruikt als input bij de opstelling van het nieuwe ontwerp.

In de eerste helft van 2021 hebben we via diverse kanalen aan bewoners gevraagd of zij in een werkgroep willen deelnemen. Doel van de werkgroep: samen doorlopen van het ontwerpproces, mede ook aan de hand van input van belanghebbenden en op basis van het gemeentelijk beleid en ambities. Halverwege 2021 was de werkgroep (ca. 10 man/vrouw) gereed en zijn we het proces gestart. Gedurende het traject zijn er helaas enkele bewoners vanwege gezondheidsredenen afgevallen.

Van halverwege 2021 tot halverwege 2022 hebben er zo'n vijf werkgroepoverleggen plaatsgevonden. Vanwege corona hebben we af en toe wat moeten improviseren en duurde het soms wat langer dan gewenst. Van alle overleggen zijn verslagen opgesteld en voor iedereen in te zien. We zijn blanco gestart met het ophalen van zoveel mogelijk informatie, aandachtspunten, suggesties, ideeën enz. Aan de hand daarvan zijn verschillende ideeën en varianten op papier gezet. De tussentijdse stand van zaken hebben we telkens met elkaar besproken. En zo hebben we doorgewerkt naar een uiteindelijke voorkeursvariant. Op deze manier hebben we het proces doorlopen van grof naar fijn (variantenstudie → voorkeursvariant → voorlopig ontwerp). De tussentijdse documenten hebben we telkens afgewogen tegen het gemeentelijk beleid en ambities. Daarnaast is de voorkeursvariant halverwege 2022 besproken met de betrokken belanghebbenden; deze stap wordt hieronder toegelicht.

3.2 Belanghebbenden

Halverwege 2021 zijn de belanghebbende partijen die eerder bij het proces betrokken waren (experts) bijgepraat over de vernieuwde aanpak. Daarna zijn in het vervolgtraject onder andere de volgende partijen betrokken, bijgepraat over het ontwerp en gevraagd om input:

- Thuisvester;
- Fietzersbond;
- Portico (eigenaar winkelcentrum Zuiderhout) en winkeliersvereniging Zuiderhout;
- Milieuvereniging;
- Nood- en hulpdiensten;
- Arriva (HOV).

Van de gesprekken met deze partijen zijn verslagen opgesteld en gedeeld. De uitkomsten van deze gesprekken hebben we telkens meegenomen in het afwegingsproces dat uiteindelijk tot het VO geleid heeft. Indien gewenst zijn de verslagen van deze gesprekken voor iedereen in te zien.

3.3 Aangrenzende projecten

Er staan de komende jaren in de nabije omgeving nogal wat projecten en ontwikkelingen op stapel in de Burgemeester Holtropaan. Hieruit volgt dat deze omgeving de komende jaren aan een behoorlijk aantal veranderingen onderhevig is en een aanzienlijke kwaliteitsimpuls krijgt. Tijdens de planvorming van de Burgemeester Holtropaan dient hiermee rekening gehouden en afstemming met deze projecten en ontwikkelingen gezocht te worden. Projecten/ontwikkelingen welke onder andere spelen:

- Herontwikkeling Bunthoef (parkeerterrein Zuiderhout noordzijde), bouw appartementencomplex;
- Sloop en nieuwbouw 9 portiekflats Thuisvester Oosterheide (o.a. Paterserf);
- Inpassing sport- en speelveld langs de Burg. Holtropaan en Lodewijk Napoleonlaan;
- Reconstructie/upgrade van het winkelcentrum Zuiderhout: interne verschuivingen, aanpassen binnenterrein en vernieuwen van de ingangen;

- Herontwikkeling basisschool de Ontdekking Natuurkundigenbuurt/uitbreiding Menorah;
- De herinrichting van de openbare ruimte en reconstructie van straten in de Natuurkundigenbuurt incl. het aanpassen van de verkeerskundige structuur (wordt de komende jaren stapsgewijs aangepakt);
- Ontwikkelingen Lodewijk Napoleonlaan (Prisma en Covida/Thuisvester):
 - Herontwikkeling dagactiviteitencentrum tot woonzorgcomplex Prisma;
 - Initiatief woonzorgcomplex Covida/Thuisvester;
- Herontwikkeling Galvanitas terrein Wilhelminakanaal Zuid;
- Herontwikkeling UWV-gebouw Patersef;
- Bouw woon-zorgcomplex Prisma Lodewijk Napoleonlaan;
- Bouw patio's/appartementen Tulpenlaan-Gentiaanstraat;
- Plannen Oosterheide hal (nog in een oriënterende fase).

Mag duidelijk zijn dat dit een lange lijst is. In de afgelopen voorbereidingen heeft het ons dan ook de nodige tijd en moeite gekost om door middel van overleg en afstemming de toekomstige inrichting van deze projecten/ontwikkelingen te laten aansluiten op het plan van de Burgemeester Holtropiaan; en dat zal de aankomende periode de nodige tijd blijven kosten omdat al deze initiatieven hun eigen tijdspad en proces kennen. Het unieke van de Burgemeester Holtropiaan is dat het projectgebied grenst aan zowat al de bovengenoemde ontwikkelingen/projecten; het is dus geen verrassing dat er veel energie en tijd zit in de afstemming. En dat zal tijdens de verdere voorbereiding en uitvoering zo blijven.

Met de verantwoordelijk projectmanagers van bovengenoemde ontwikkelingen en projecten vindt periodieke afstemming plaats.

3.4 Sociaal-maatschappelijke component (wijkgericht werken Oosterheide)

Burgemeester Holtropiaan in relatie met de agenda voor de wijk Oosterheide: zoals al aangegeven staan in de wijk Oosterheide de komende jaren flink wat projecten op stapel, gericht op het versterken van de wijk door middel van onder meer verbetering van de openbare ruimte, toevoegen van nieuwe woningen, verduurzaming en klimaatadaptatie, de aanpak van een aantal voorzieningen en vooral veel inzet op samenleven en versterken van de betrokkenheid bij elkaar en bij de wijk. De stem en betrokkenheid van bewoners speelt hierin een grote rol. Uit onderzoeken blijkt dat één van de zorgen van de mensen is de verkeersveiligheid en het te hard rijden in delen van de wijk. Zowel met het oog op de betrokkenheid van bewoners als met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid sluit het verbeteren van de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de Burgemeester Holtropiaan en omgeving goed aan bij de stappen naar een sterk, leefbaar en verbonden Oosterheide.

4 Project/proces-aanpak

4.1 Doel

Toekomstbestendigheid: we gaan een forse ingreep doen op de Burgemeester Holtroplaan. Dat doen we uiteraard niet voor de korte termijn. We willen structurele verbeteringen bereiken op het gebied van verkeer, verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Met als resultaat een fijne leefomgeving. Tegelijk willen we, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie 2021-2023, de (meekoppel)kansen benutten om Oosterhout klimaatbestendig te maken. Daarvoor is het noodzakelijk een lange termijn gebiedsvisie voor ogen te houden. Hoe willen we dat de Burgemeester Holtroplaan, en de directe omgeving daaromheen nu, maar ook over 40 à 50 jaar, eruitziet en functioneert? Met dat beeld voor ogen is nu een toekomstbestendig plan opgesteld en daarin zijn lange termijn keuzes gemaakt.

Vraag: wat willen we als gemeente bereiken? Wat zijn de belangrijkste doelstellingen vanuit de gemeente voor dit project?

Antwoord: een verkeersveilige, toekomst- en klimaatbestendige inrichting met als resultaat een fijne en inclusieve leefomgeving.

4.2 Prioritering

De focus ligt vooral op:

1. Het wegwerken van de onderhoudsachterstand; met name van de wegen;
2. Verkeerskundige structuur en verkeersveiligheid verbeteren voor alle verkeersdeelnemers inclusief een inpassing voor een snelfietsroute tussen Oosterhout en Breda (volgens de mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit);
3. Behoud van de karakteristieke groenstructuur (boom- en laanstructuur).

Daarnaast willen we:

4. Het rioleringssysteem waar nodig herstellen en verbeteren;
5. De ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte waar mogelijk herstellen en verbeteren, waaronder een optimale inpassing mogelijk maken van het nog te ontwikkelen sport- en speelveld;
6. Aanhaken op de duurzaamheids- en klimaatadaptatie-opgaven (volgens de Toekomstvisie Oosterhout 2030 en de Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie 2021-2023); droogte, wateroverlast, hitte enz.

Belangrijke aandachtspunten welke, parallel naast bovenstaande zaken, ook spelen:

- Instandhouden/verbeteren bereikbaarheid en parkeergelegenheid winkelcentrum Zuiderhout (aansluiting Vondellaan); inclusief laden en lossen/bevoorrading supermarkt en overige winkels;
- Behoud van de bestaande Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding en capaciteit bieden voor de toekomst;
- Doorstroming verkeersstromen blijven waarborgen en veiliger maken van de openbare ruimte (gemotoriseerd, voetgangers, fietsers);
- Het bieden van een basis voor een goed economisch functioneren van winkelcentrum Zuiderhout;
- Aansluiting en inpassing op alle aangrenzende bouw- en stedenbouwkundige projecten en ontwikkelingen.

4.3 Kaders en randvoorwaarden

In hoofdlijnen hebben we in het project te maken met de volgende kaders en randvoorwaarden:

- Wet- en regelgeving en geldende richtlijnen (verkeer, grondwater, groen, ecologie, geluidsbelasting enz.);
- Gemeentelijke ambities en beleid (duurzaamheid, klimaatadaptatie, groen, verkeer, riolering, stedenbouw enz.), onder andere:
 - Mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit;
 - Toekomstvisie Oosterhout 2030;
 - Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie 2021-2023;
 - Groenbeleid (o.a. kapbeleid, groenstructuurplan);
 - Algemeen Plaatselijke Verordening;
 - Water- en rioleringsplan;
 - Leidraad Inrichting Openbare Ruimte;
 - Enz.
- Technische mogelijkheden en onmogelijkheden (omringende infrastructuur, aanwezige voorzieningen, kabels en leidingen, riolering enz.);
- Participatie met bewoners, stakeholders en aangrenzende projecten/ontwikkelingen;
- De mogelijkheid tot beheer en onderhoud in de toekomst;
- Beschikbare financiële middelen.

4.4 Input → afwegingen → onderbouwde keuzes

Zoals vaker bij complexe projecten in de openbare ruimte is het niet mogelijk om al het beleid, ambities en wensen van bewoners en uiteenlopende stakeholders binnen het project 100% te verwezenlijken. We hebben regelmatig te maken met tegenstrijdige wensen, eisen, ambities en soms zelfs tegenstrijdig beleid vanuit de verschillende projectonderdelen.

Er moeten dus keuzes gemaakt worden. Het is aan de gemeente om alle eisen, wensen, ideeën, suggesties enz. op te halen, deze te leggen naast beleid en wetgeving, deze vervolgens af te wegen en uiteindelijk onderbouwde keuzes te maken. En we weten op voorhand dat we daarbij niet elke individuele belanghebbende tevreden kunnen maken; het is een zoektocht naar het bereiken van een zo groot mogelijke plus voor het algemeen belang. Belangrijk daarbij is altijd om een lange termijnvisie voor ogen te houden. We pakken een dergelijke herinrichting namelijk niet voor de korte termijn op maar we streven naar een toekomstbestendige en duurzame inrichting voor de lange termijn.

Daarom is er in het ontwerptraject geprioriteerd; zoals hiervoor al genoemd ligt de nadruk, naast het wegwerken van de onderhoudsachterstand, op de verkeersveiligheid en het in stand houden van de huidige groenstructuur. Daarnaast benutten we waar mogelijk de kansen, zoals eerder al genoemd, op de overige projectonderdelen, zoals onder andere klimaatadaptatie/duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit, aansluiting op de omgeving enz.

5 Ruimtelijke en technische onderbouwing Voorlopig Ontwerp

Aan het begin van het ontwerptraject zijn met de gemeentelijke projectgroep de ambities en doelen op de verschillende projectonderdelen opgesteld. Tijdens het participatie- en ontwerptraject met de bewoners en belanghebbenden hebben deze als onderlegger gediend. In dit hoofdstuk zal duidelijk blijken dat het continu zoeken is naar een compromis tussen deze verschillende projectonderdelen. Het is niet mogelijk om alle ambities, wensen, suggesties en zelfs beleid optimaal te kunnen verwezenlijken. Er moeten keuzes gemaakt worden. In dit hoofdstuk lichten we die keuzes toe en geven we daar een onderbouwing bij.

5.1 Onderhoud

Met name de asfaltrijbanen voor gemotoriseerd verkeer, inclusief de fietssuggestiestroken, zijn hard toe aan onderhoud. Dit blijkt duidelijk uit het funderings- en asfaltonderzoek. Uit dat onderzoek is tevens gebleken dat op een behoorlijk aantal weggedeelten de volledige funderingsopbouw niet meer voldoet en vervangen moet worden.

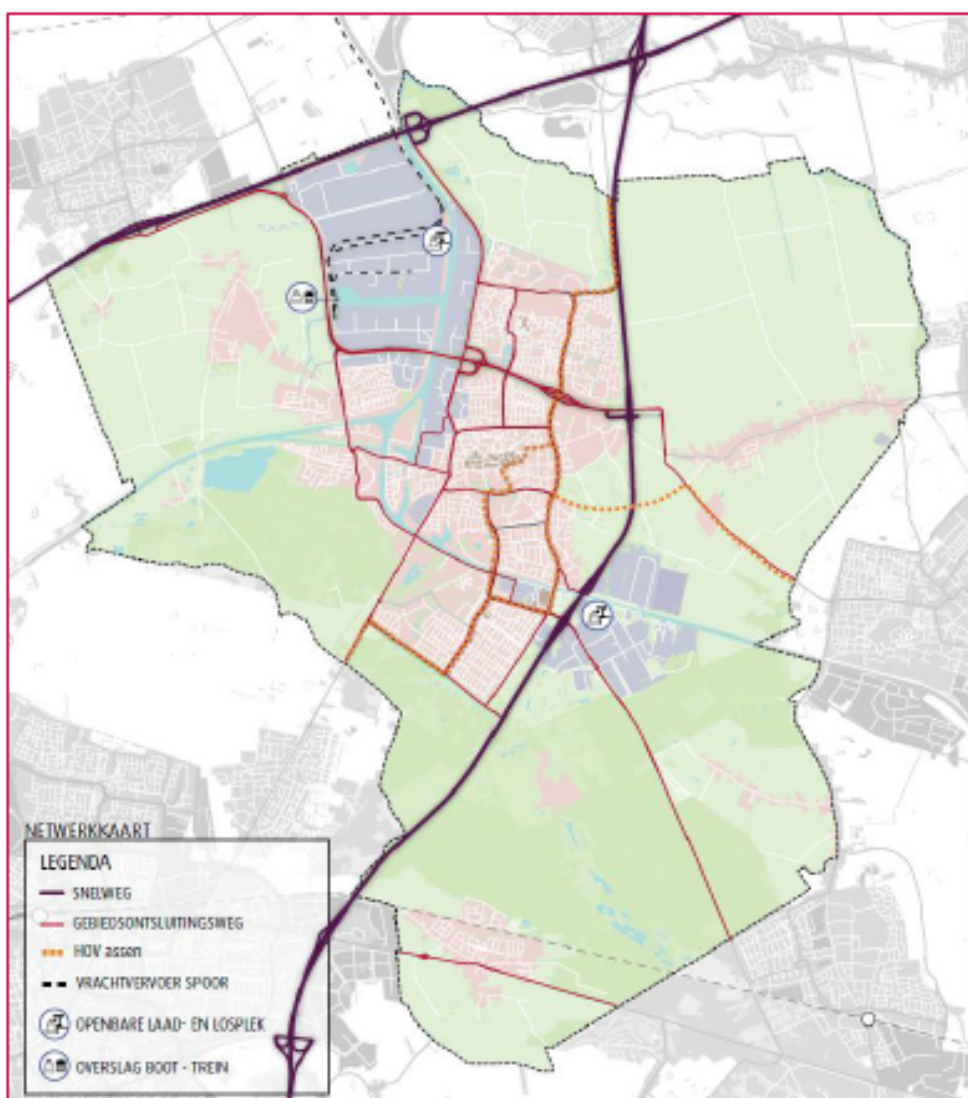
Ook de verkeersregelinstallatie (VRI) op de kruising Burgemeester Holtroplan – Europaweg is aan onderhoud toe.

Het gemengde rioolstelsel moet (deels) vervangen en hersteld worden. Hiervoor is een rioolplan opgesteld. Daarbij worden ook nieuwe riolen gelegd om de afvoer naar de pompinstallatie te verbeteren en te vuile overstorten naar het oppervlaktewater te beperken.

5.2 Verkeer en verkeersveiligheid

Huidige verkeerskundige structuur

De Burgemeester Holtropaan is een van de belangrijkste toegangswegen vanuit het zuiden naar het centrum van Oosterhout; voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Een toelichting hierop is te lezen in de *mobilitieitsvisie Oosterhout Vooruit*. Het is de meest centrale en gerichte route om vanuit het zuiden naar het centrum van Oosterhout te komen. Daarnaast is de Burgemeester Holtropaan een belangrijke HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) as. Naast de Burgemeester Holtropaan lopen nog twee parallelle ontsluitingswegen; de Bredaseweg en de Beneluxweg. Aan de zuidzijde sluit de laan aan op de Burgemeester Materlaan, de zuidelijke ontsluitingsroute van Oosterhout (richting Teteringen, Breda en Dorst). Aan de noordzijde op de Europaweg en de Slotlaan; verkeerskundig gezien is dit een belangrijk, centraal gelegen, verkeersknooppunt. Er komt veel verkeersaanbod vanaf de oostkant (snelweg en Vijf Eiken weg). Via de Slotlaan (over het Wilhelminakanaal) kan vervolgens het centrum bereikt worden.



Rondom de Burgemeester Holtropaan liggen diverse woonwijken met bijbehorende voorzieningen: de Bloemenbuurt, Natuurkundigenbuurt en Componistenbuurt (grondgebonden woningen en flats); doorstroming van en naar deze woonwijken is belangrijk. Aan de noordoostzijde, op de kruising met

de Vondellaan, bevindt zich het winkelcentrum Zuiderhout die een verkeers-aantrekkende werking kent.

Een paar belangrijke verkeerskundige kenmerken opgesomd:

- Belangrijke aanvoerroute voor de stad vanuit het zuiden (Breda, Dorst, Teteringen). Zuidelijke toegangsroute naar het centrum. Zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer (m.n. fietsers);
- Belangrijke HOV as naar het centrum vanuit Breda;
- Het winkelcentrum Zuiderhout heeft een aantrekkende werking voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer (belangrijk: parkeren) vanuit de nabije en verdere omgeving;
- Ontsluiting van de woonwijken in Oosterheide (Bloemenbuurt, Natuurkundigenbuurt, Componistenbuurt);
- De aansluiting op de Europalaan en de Slotlaan is een belangrijk (met verkeerslichten geregeld) verkeersknooppunt. Hier komen grote verkeersstromen samen en de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving maken extra aandacht hiervoor noodzakelijk;

Ambities en doelen verkeerskundige structuur en verkeersveiligheid

Naast de onderhoudsbehoefte is het verkeerskundig ontwerp/raamwerk topprioriteit binnen het project, mede naar aanleiding van verschillende ongevallen in het verleden. Zoals gezegd is de Burgemeester Holtropaan een zeer belangrijke ontsluitingsweg en toegangsweg naar het centrum met een aantrekkende werking vanwege het winkelcentrum Zuiderhout.

Basis daarbij is het door de gemeenteraad vastgestelde *mobiliiteitsplan Oosterhout Vooruit* (vastgesteld 21 mei 2019). Daarin wordt de Burg. Holtropaan specifiek genoemd vanwege de diverse ongelukken welke in het verleden hebben plaatsgevonden. De ambities en doelen op dit projectonderdeel zijn als volgt:

- Veiligheid verhogen:
 - Veiligheid algemeen; rijsnelheid gemotoriseerd verkeer verlagen;
 - Veiligheid voetgangers; veiliger maken van de voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) en een veilige route naar het winkelcentrum Zuiderhout;
 - Veiligheid fietsers; scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsers (conform mobiliteitsplan) en zoveel mogelijk voorkomen van oversteken;
- Onderdeel mogelijke Snelfietsroute Breda-Oosterhout:
 - De fiets een eigen plaats in de openbare ruimte bieden. Dit enerzijds om fietsgebruik te stimuleren maar ook om de veiligheid en het comfort te verbeteren.
 - Op deze toekomstige ontwikkeling willen we nu anticiperen;
 - Wens om deze uiteindelijk door te trekken richting centrum en te koppelen aan de Snelfietsroute Oosterhout-Tilburg. Daarmee verknopen we de snelfietsroutes aan elkaar wat een enorme meerwaarde zou betekenen;
 - Aandachtspunt hierbij is de aansluiting (m.n. voor fietsverkeer) op de Europaweg/Paterserf en vervolg Slotlaan;
- Doorstroming gemotoriseerd verkeer waarborgen:
 - Richting winkelcentrum Zuiderhout, Vondellaan, parkeerterrein Zuiderhout zuidzijde;
 - Noordelijke ingang naar parkeerterrein Zuiderhout aandacht voor doorstroming en veiligheid;
 - Voldoende doorstroming bieden voor toekomstige en nabij gelegen ontwikkelingen. Denk onder andere aan: Galvanitas, (voormalig) UWV kantoor, diverse ontwikkelingen in Oosterheide enz. (zie de opsomming verderop in dit document);

- Parkeren:
 - Zoveel als mogelijk het behouden van parkeergelegenheid winkelcentrum Zuiderhout (zuidzijde, Vondellaan) waarbij de monumentale boom gespaard moet blijven;
- HOV-verbinding moet optimaal gefaciliteerd worden:
 - Zowel qua doorstroming op de doorgaande route als op de bushaltes;
- Verkeerskundige afstemming op diverse projecten in de omgeving (nabij en verder weg).

Maatregelen en aandachtspunten Voorlopig Ontwerp

Bovenstaande ambities/doelen zijn in het voorlopig ontwerp (i.o.m. projectgroep, werkgroep, en stakeholders) uitgewerkt in concrete oplossingen. Daar waar conflicterende situaties bestaan ten opzichte van andere doelen is op basis van een onderbouwing/afweging een keuze gemaakt welk doel en/of ambitie prioriteit heeft.

- Snelheidsremmende maatregelen gemotoriseerd verkeer:
 - Het tegen elkaar plaatsen van de rijrichtingen door het verwijderen van de bestaande brede middenberm. Het rekening moeten houden met tegemoetkomend verkeer remt de eigen snelheid. En om inhalen te minimaliseren passen we een licht verhoogde middenas toe.
 - Toepassen van bochten/verspringingen in de rijbanen waar nu rechtstanden gelegen zijn. In de westelijke rijbaan is hiervoor voldoende ruimte. In de oostelijke rijbaan kunnen we dit helaas minder toepassen vanwege het doel om de groenstructuur zoveel als mogelijk te behouden;
 - De aanleg van een rotonde ter hoogte van het winkelcentrum. Bij een rotonde moet gemotoriseerd verkeer altijd afremmen (de rotonde ligt op voldoende afstand van de flats i.v.m. de geluidsbelasting);
 - De realisatie van een 30 km zone op de Vondellaan (t.h.v. het parkeerterrein). Dit gedeelte is een verblijfsgebied met de bijbehorende kenmerken.
 - Het toepassen van een verhoogde/niet overrijdbare band tussen rijbaan en busstrook. Dit voorkomt dat auto's rechts ingehaald worden via de busstrook; wat in de huidige situatie regelmatig gebeurt;
 - Het toepassen van uitritconstructies bij de zijwegen. Dit verduidelijkt de voorrangssituatie en remt de rijsnelheid per definitie.
 - Het toepassen van middelhoge beplanting en heesters op bepaalde plekken om de lange zichtlijnen wat te verkorten; m.n. bij de oostelijke rijbaan. Middels extra groenvoorzieningen wordt een visuele vernauwing verkregen, wat de rijsnelheid iets verlaagd;
 - Plateau t.h. van het zebepad ten westen van het winkelcentrum. De locatie van dit zebepad is bewust gekozen. Op deze plek is er het meeste overzicht op de situatie. Wanneer deze zuidelijker zou liggen heb je, in het geval dat er een vrachtwagen uit de laad&los zone komt, minder goed zicht op het verkeer vanuit het zuiden op de rijbaan.
- Maatregelen fietsverkeer:
 - In de huidige situatie liggen er overwegend fietsstroken en in mindere mate vrijliggende fietspaden. In het nieuwe plan bevinden zich alleen nog maar vrijliggende fietspaden (in één of twee richtingen bereden).
 - Aanleg van een vrijliggend, in twee richtingen bereden, fietspad (snelfietspad) aan de westzijde (onderdeel van de toekomstige snelfietsroute Oosterhout-Breda). In de

verdere toekomst kan ook de koppeling gemaakt worden met de snelfietsverbinding Oosterhout-Tilburg. Daarvoor is het nodig om het tweezijdig fietspad door te trekken de Slotlaan over. Dat is nu nog niet aan de orde maar biedt mogelijkheden/kansen in de toekomst als de Slotlaan wel aangepakt gaat worden. Nadeel nu is dat het twee richtingen fietspad eindigt op de kruising met de Europaweg. Daar zijn we ons van bewust. Echter de voordelen hiervan en de kansen die dit biedt om het in de toekomst door te trekken richting het centrum hebben in de afwegingen de doorslag gegeven boven de nadelen.

- Vanwege de fietsveiligheid is ervoor gekozen om geen gecombineerde fietsoversteken/zebrapaden te maken. Uitgangspunt is dat voetgangers bij het oversteken voorrang krijgen via de zebrapaden. Daarentegen is het niet gebruikelijk (en veilig) dat fietsers bij oversteken van gebiedsontsluitende wegen voorrang krijgen (m.u.v. rotondes). Juist op het moment dat voetgangers en fietsers op dezelfde locatie een oversteek hebben is het onlogisch dat de voorrangsituatie dan verschillend is. We hebben er daarom voor gekozen de voetganger zijn oversteek te bieden via zebrapaden en de fiets te mengen met het gemotoriseerde verkeer op de kruispunten.
- Aan de oostzijde de mogelijkheid om met de fiets op alle locaties te komen; via de parallelweg (Lodewijk Napoleonlaan). Waar nodig hebben we hier verbindingen opgenomen om de bereikbaarheid voor de fiets te optimaliseren. De aanleg van een extra vrijliggend fietspad (tussen hoofdrijbaan en parallelweg) is niet noodzakelijk geacht. Dit zou bovendien tot extra verharding leiden wat niet in lijn is met onze doelstellingen op het gebied van klimaatadaptatie.
- Ter hoogte van het winkelcentrum hebben we het oostelijke fietspad (en voetpad) weggehaald. Dit om potentieel onveilige situaties tussen afslaand verkeer (naar het noordelijk parkeerterrein), laad- en losverkeer, fietsers en voetgangers te voorkomen. Aan de noordzijde komt het fietsverkeer via het kruispunt Europaweg-Burg. Holtroplaan-Slotlaan langs de Bunthoef op het noordelijk parkeerterrein en vervolgens het winkelcentrum terecht. Daarmee voorkomen we de genoemde conflictsituaties tussen voetgangers, fietsers, afslaand verkeer naar het parkeerterrein en de achterliggende Bloemenbuurt.
- Om te voorkomen dat fietsverkeer hier toch wil overstekenen om naar het winkelcentrum te komen (al dan niet via het zebrapad) gaan we een obstakel plaatsten wat dit bemoeilijkt (bv. een haag of laag hekwerk).
- Het westelijk gelegen, in twee richtingen bereden, fietspad krijgt een breedte van 4,0 meter. Dit is de minimale maat voor het (toekomstige) snelfietspad tussen Oosterhout en Breda. Deze breedtemaat geeft comfort en veiligheid. Dit is nodig vanwege de steeds groter wordende verschillen in rijnsnelheid (opmars elektrische fiets). Alle overige fietspaden krijgen een breedte van 2,5 m. á 3,5 m. (afhankelijk van het aantal rijrichtingen)
- Inpassing iVRI op het kruispunt Europaweg-Burgemeester Holtroplaan-Slotlaan. Deze iVRI wordt zodanig ingesteld dat de doorstroming van de fietsers verbeterd wordt (2x groen; kruislings oversteken). Hiermee proberen we o.a. te voorkomen dat fietsers tegen de richting in de Slotlaan op rijden.

Uitleg: intelligente verkeersregelininstallaties (iVRI's) kunnen communiceren met het aankomende verkeer waardoor de verkeersdoorstroming bevorderd kan worden. De iVRI stemt verkeerslichten beter af op naderend verkeer en weggebruikers krijgen informatie over bijvoorbeeld de wachttijd tot het groene licht.

- Maatregelen voetgangers:
 - In het plan uit 2019 hebben we als gemeente informele oversteken voor voetgangers (middels kanalisatiestrepen) voorgesteld i.p.v. zebrapaden. Redenen destijds: schijnveiligheid bij te hoge snelheden (van het gemotoriseerd verkeer). Op nadrukkelijk verzoek van bewoners gaan we nu alsnog zebrapaden toepassen. Voorwaarde daarbij is dat deze op moeten vallen, er voldoende overzicht is en de rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer verlaagd is.
 - We hebben ervoor gekozen om alle bestaande zebrapaden te handhaven en eventueel iets te schuiven met de locatie. Aanvullend komen er zebrapaden bij de kruising met de Burg. Van Oerslaan en de Vondellaan (rotonde). We kiezen voor standaardisatie omdat een combinatie van zebrapaden en informele oversteken (kanalisatiestrepen) zou leiden tot verwarring en onduidelijkheid.
 - De locaties van de zebrapaden zijn in nauw overleg met bewoners en gebruikers gekozen (bewonerswerkgroep).
 - Ter hoogte van het winkelcentrum is aan de oostzijde van de weg het voetpad verwijderd. Daardoor worden conflictsituaties tussen de verschillende verkeersdeelnemers voorkomen (zie eerder toegelicht).
- Inpassing HOV (hoogwaardig openbaar vervoer verbinding):
 - Bochtstralen aanpassen op de langere bussen waarvan Arriva tegenwoordig gebruikmaakt. In de verdere uitwerking afstemmen met Arriva.
 - De bushaltes liggen vrij van de rijbaan om de doorstroming op de Burgemeester Holtropaan in stand te houden.
 - In de technische uitwerking rekening houden met een adequate constructie voor de bushaltes (m.n. de perrons) i.v.m. het zwaar en draaiend verkeer van de bussen.
 - De vrij- liggende busbaan is voorzien van een niet overrijdbare band zodat overig gemotoriseerd verkeer hiervan geen gebruik kan maken (en het busverkeer daarmee kan ontregelen en/of voor verkeersonveilige situaties kan leiden).
- Parkeren:
 - Er is een parkeertelling uitgevoerd rondom het winkelcentrum. Die geeft (in grote lijnen) aan dat er nooit een tekort aan parkeerplaatsen is rondom het winkelcentrum; al zijn er natuurlijk wel piekmomenten (o.a. woensdag- en zaterdagmiddag).
 - Parkeerterrein noordzijde blijft gehandhaafd en in gebruik zoals in de huidige situatie.
 - Op het zuidelijke parkeerterrein worden, ten opzichte van de huidige situatie, verbeteringen bereikt op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en parkeergemak. Over deze locatie hebben we uitgebreid gesproken met zowel, projectgroep, bewonerswerkgroep als de eigenaar van het winkelcentrum (Portico):
 - Er is een variantenstudie opgesteld; elke variant heeft zijn voor- en nadelen. Het is zoeken naar een optimum tussen de belangrijkste onderwerpen: parkeren, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De beperkte ruimte en de locatie van de monumentale boom maken dit een behoorlijke uitdaging. Uiteindelijk is de definitieve variant als de beste variant naar voren gekomen (in o.a. gesprekken met bewonerswerkgroepen, intern en met Portico en winkeliersvereniging). In deze variant kunnen we de algehele entree van het winkelcentrum een grote ruimtelijke kwaliteitsimpuls meegeven en de verkeerskundige situatie verbeteren; de voetgangersstromen en het gemotoriseerd verkeer lopen voor de entree niet meer door elkaar zoals nu het geval is. Ten opzichte van de huidige situatie zal dat overzichtelijker, verkeersveiliger (scheiding auto's en voetgangers) en meer uitnodigend

zijn. Het winkelcentrum, de directe omgeving, en met name de entree krijgt een positieve kwaliteitsimpuls. Deze variant is dan ook opgenomen in het VO en verder uitgewerkt.

- In de huidige situatie zijn er 48 parkeerplaatsen (incl. algemene invalidenparkeerplaatsen). Er komen er 44 stuks terug (incl. algemene invalidenparkeerplaatsen). In theorie zou er nog plek zijn voor enkele parkeerplaatsen extra maar dat komt de kwaliteit van het plan niet ten goede. Het is zaak om bij de mogelijke interne ontwikkelingen in het winkelcentrum (verbouwingen, uitbreidingen e.d.) het grote noordelijke parkeerterrein altijd goed te blijven betrekken. Afgezien van de topdrukte momenten (bv. markt en zaterdagmiddagen) is daar vaak nog overcapaciteit.
- Doorstroming verkeer:
 - Er is gezocht naar een optimum tussen de doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid (snelheidsremming). Opstoppen moeten voorkomen worden (ook op de Slotlaan en Europaweg) en de dienstregeling van de HOV verbinding (Arriva) mag niet in het geding komen. Echter willen we wel de snelheid omlaag krijgen, daarmee de veiligheid verbeteren en toch de doorstroming handhaven. Zoals gezegd, dat is zoeken naar een compromis.
De doorstroming van het fietsverkeer op het kruispunt Europaweg-Burgemeester Holtrop laan- Slotlaan is daarbij eveneens een belangrijk aspect. Onderdelen die bijdragen aan de doorstroming:
 - Aanleg rotonde; heeft een snelheidsremmend effect maar waarborgt toch de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers. De voetganger en fietser zitten hier in de voorrang.
 - Vrijliggende busbaan (niet toegankelijk voor auto's).
 - Vrijliggende bushaltes; dus bewust ervoor gekozen om niet te halteren op de rijbaan (wat ook een snelheidsremmend effect zou hebben). Dat zou de doorstroming op de Burgemeester Holtrop laan te veel kunnen beperken.
 - Aanleg iVRI op het kruispunt Europaweg-Burgemeester Holtrop laan- Slotlaan. Hiermee kan de doorstroming van alle gebruikers aangepast en geoptimaliseerd worden. Naar aanleiding van praktijkervaringen zijn aanpassingen vrij eenvoudig door te voeren.
 - De laad- en loszone van de Jumbo ligt vrij van de rijbaan. Naast voordelen op het gebied van veiligheid zorgt dit er ook voor dat het laden en lossen de doorstroming niet belemmert.

5.3 Groenstructuur en biodiversiteit

In de toekomstvisie Oosterhout 2030 en in het beleid op het gebied van klimaatadaptatie/duurzaamheid wordt het nodige vermeld over het projectonderdeel groen/biodiversiteit. Dit gemeentelijk beleid en de ambities behandelen we in paragraaf 5.6. Omdat het behoud van de groenstructuur in de Burgemeester Holtroplaan erg hoog geprioriteerd is, behandelen we dit aspect hier al.

Huidige groenstructuur

Ten zuiden van de Burgemeester Holtroplaan bevindt zich het landgoed Oosterheide; een geliefde omgeving voor wandelaars uit de naburige woonwijken en daarbuiten. De Burgemeester Holtroplaan heeft een erg breed, groen profiel welke in breedte varieert; naar het noorden toe wordt deze aan de oostzijde steeds breder (tot aan het winkelcentrum). De meerdere bomenrijen met middelgrote tot grote bomen zorgen voor een kenmerkende laanstructuur. De invulling met gras zorgt, ondanks de verhardingsoppervlakken, voor een overwegend groen karakter van de laan. Vanwege het brede profiel heeft de laan een aangenaam open en wijds karakter. Dit is een belangrijke, kenmerkende eigenschap van de Burgemeester Holtroplaan.



Ambities en doelen groenstructuur en biodiversiteit

Uitgangspunt bij de realisatie van openbaar groen en verhogen van de biodiversiteit is het bestaande bomenbeleid.

- De groenstructuur is robuust en kan goed tegen droogte en draagt bij aan een goede bodemstructuur, zodat er water in de bodem kan worden vastgehouden.
 - De bestaande bomenstructuur/laanstructuur geeft daarvoor al een belangrijke basis. Waar mogelijk behouden we dan ook het huidige bomenbestand. Deze heeft een hoge kwaliteit en is belangrijk voor de stedenbouwkundige/landschappelijke structuur en groene leefomgeving. Dit is een erg belangrijk uitgangspunt! Soms zorgt dit namelijk voor beperkingen op andere projectonderdelen (bv. verkeer, klimaatadaptatie). Ook hierbij geldt weer dat het continu zoeken is naar een compromis welke het algemeen belang zo goed mogelijk dient.

- De monumentale boom op het parkeerterrein handhaven. Naar aanleiding van de participatie in 2019 is gebleken dat dit een belangrijk uitgangspunt moet zijn. De inrichting van het parkeerterrein is hierop volgend (en daarmee ook het aantal te realiseren parkeerplaatsen).
- De bestaande boom- en groenstructuur wordt waar mogelijk versterkt (ten behoeve van verhoging biodiversiteit, schaduwwerking, voorkomen hittestress en vasthouden van water in de bodem).
 - Vooral in de Vondellaan van toepassing. Zoeken naar de mogelijkheden om een sterke laanstructuur aan te brengen (uiteraard afhankelijk van ondergrondse en bovengrondse mogelijkheden).
 - Uit het nader ecologisch onderzoek is gebleken dat de laanstructuren aan de Burgemeester Holtrop laan niet dienen als essentiële vliegroute of foerageergebied voor vleermuizen. Desondanks worden deze wel gebruikt als vliegroute door vleermuizen. Het verwijderen van meerdere bomen achtereenvolgens dient dan ook zoveel als mogelijk voorkomen te worden om de lijnstructuur, welke vleermuizen gebruiken om te navigeren, in stand te houden. Nieuwe aanplant van bomen kan worden gebruikt om de laanstructuur te versterken of indien nodig te herstellen.
- Doelen bij nieuwe aanplant:
 - Bij nieuwe aanplant willen we met name inheemse soorten toepassen. Meer verschillende soorten en variatie in hoogte. Bij nieuwe aanplant en/of compensatie kiezen we voor boomsoorten welke nu nog niet aanwezig zijn maar op het gebied van biodiversiteit goed te combineren zijn met de aanwezige soorten. Onderzoek naar de aanplant van struikvormers/struikgroepen (b.v. vlinderstruik, krent). In de vervolgfase gaan we dit uitwerken.
 - Compensatie in geval van kap (volgens het actuele kapbeleid).
 - Meer boven- en ondergrondse groeiruimte/betere groeiplaatsomstandigheden voor bomen (boomspiegels groter).
Opmerking: de meeste bomen in de Burgemeester Holtrop laan staan al in de groenstrook langs de rijbaan en hebben daardoor een goede groeiruimte. In de Vondellaan is dit wel een belangrijke doelstelling; meenemen groeiplaatsverbetering.
- Onderbeplanting:
 - Speciale aandacht voor insecten door toepassing beplanting (kruidenrijk grasland, etc.) en nestmogelijkheden (Bijenlint). Opmerking: Ecologisch groenbeheer (kruidenrijk gras en bloembollen) biedt hiervoor kansen. Nu is er vooral een groeninfilling d.m.v. gras. Ten aanzien van biodiversiteit kan dat beter. Er lijkt ruimte te zijn om op diverse plekken kruidenrijk gras toe te passen welke extensief beheerd wordt. Verkeersveiligheid is daarbij belangrijk. De 1^e meter langs de rijbaan wordt kort gemaaid (ca. 10 cm). Daarna kan het hoger blijven (ca. 0,50 m.). Een voordeel in dit kader is dat de woningen op redelijke afstand staan. De overlast zal daarom naar verwachting meevallen.

Naast bovenstaande is ook het volgende streven een aandachtspunt: zoveel mogelijk schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst.

Aandachtspunten bij dit streven:

- Dit aspect wordt benoemd als een kans omdat de locaties voor bomen in eerste instantie sterk afhankelijk zijn van de boven- en ondergrondse inrichting.
- Het percentage schaduw heeft betrekking op de uiteindelijke omvang van de bomen (als deze hun uiteindelijke grootte hebben bereikt).
- De reeds aanwezige bomen zullen al voor een behoorlijke schaduwwerking zorgen. Wat juist enigszins tegenwerkt is het gegeven dat de richting van het langs-profiel (rijbaan/trottoirs/fietspaden) noord-zuid georiënteerd is. In het midden van de dag, als de zon het meest fel is, staat de zon dus recht op de richting van het langs-profiel.
- Het creëren van schaduwwerking in de drukste verblijfsgebieden is zeker van toepassing op de parkeerplaatsen nabij het winkelcentrum (voorkomen hittestress).
- Naast het plaatsen van meer bomen op de parkeerplaatsen en/of het plaatsen van schaduwdoeken boven looproutes, is een mogelijke (out of the box) kans welke daarnaast bijdraagt aan een energieneutraal Oosterhout de realisatie van een overkapping met zonnepanelen waaronder geparkeerd kan worden (waarbij bestaande bomen gehandhaafd moeten blijven).

Maatregelen en aandachtspunten Voorlopig Ontwerp

- Herplant/compensatie bomen:
 - De te kappen bomen (zie de bomenkaart die bij het VO gevoegd is) als gevolg van de verbeterde inrichting worden in het project gecompenseerd volgens het actuele kapbeleid. In het VO hebben we daarvoor specifieke locaties maar ook (grotere) zoeklocaties aangegeven.
 - De compensatie vindt plaats volgens de hierboven genoemde doelen bij nieuwe aanplant. In de vervolgfase werken we dit verder uit en worden dus ook de definitieve soorten en aantallen gekozen.
- Behoud laanstructuur:
 - Het is gelukt om de bestaande laanstructuur in de Burgemeester Holtropaan voor het overgrote deel te behouden. Op enkele locaties is het wel noodzakelijk om bomen te verwijderen. Daarbij is het continu zoeken naar een balans tussen het verkeerskundige aspect (snelheidsremming) en het behoud van de bomen. Zowel de aspecten groen als verkeer zijn beiden hoog geprioriteerd; dus er moeten concessies gedaan worden. Zo hadden we de oostelijke rijbaan liever meer bochten meegegeven om de snelheid beter te kunnen remmen. Daarbij zouden echter grote aantallen bomen in de laanstructuur verwijderd moeten worden en dus is daar uiteindelijk niet voor gekozen.
 - Aandachtspunt: er zijn veel plekken waar bestaande bomen dicht op de nieuwe of te reconstrueren verharding staan. In de vervolgfase wordt nader onderzoek gedaan (BEA: bomeneffectanalyse) om te beoordelen of dit altijd goed gaat en welke maatregelen getroffen moeten worden om de bomen zo goed mogelijk te beschermen in de nieuwe situatie en tijdens de uitvoeringsperiode.
- Winkelcentrum en omgeving:
 - Rondom het winkelcentrum vinden verkeerstechnisch en qua inrichting grote veranderingen plaats. Dus vooral in deze omgeving verdwijnen helaas verschillende bomen. De belangrijkste veranderingen hier zijn:
 - Aanleg van de rotonde.
 - De herinrichting van het parkeerterrein aan de zuidzijde van het winkelcentrum; de Vondellaan verschuift hierdoor wat richting het zuiden

Door nieuwe aanplant wordt de laanstructuur in de Vondellaan hersteld. Hierbij moet in de verdere uitwerking aandacht zijn voor de ondergrondse groeiplaatsomstandigheden.

- De inrichting aan de westzijde van het winkelcentrum (o.a. de aanleg van de laad- en loszone).
- Aanleg wadi's en verlagingen:
 - Er is bewust voor gekozen om geen bomen te kappen ten behoeve van de aanleg van wadi's, ook al zou dit het aantal en de totale omvang van de wadi's flink kunnen doen toenemen. Het behoud van de groenstructuur is hier geprioriteerd boven het klimaatadaptieve aspect van wadi's.
- Bomen Effect Analyse:
 - Hiervoor al kort benoemd: kort nadat het Voorlopig Ontwerp is vastgesteld door het college zal er een bomen effect analyse uitgevoerd worden. In dat onderzoek worden de gevolgen van de nieuwe inrichting op de bestaande bomen inzichtelijk gemaakt en worden de beschermende maatregelen bepaald (bv. ondergrondse groeiplaatsverbetering) die nodig zijn om de bomen zo min mogelijk schade te laten ondervinden; zowel ten gevolge van de nieuwe inrichting als gedurende de uitvoeringswerkzaamheden.
- Bomen op het rioolstelsel:
 - Aan de westzijde van het profiel ligt over een aanzienlijke lengte het te vervangen gemengde rioolstelsel exact onder een bomenrij. Om deze bomen te kunnen handhaven laten we het riool hier vervallen door dit dicht te schuimen. We kunnen het riool namelijk niet fysiek verwijderen zonder de bomen te moeten kappen. Waar nog riool nodig is leggen we het in een nieuw tracé terug.
- Onderbeplanting:
 - Nabij het winkelcentrum en de rotonde ligt een kans om met lage/middelhoge heesterbeplanting, eventueel gecombineerd met kruidenrijk gras, een hoogwaardig beeld te creëren met veel aandacht voor biodiversiteit. Dit zal de uitstraling van het entreegebied van het winkelcentrum zeker ten goede komen. Ook in de middeneilanden, op de locaties waar aansluitingen op de zijwegen aanwezig zijn, kan dit een goede toevoeging zijn. In de vervolgfase wordt dit uitgewerkt.
 - Op verschillende locaties langs de rijbanen (en in de wadi's) gaan we werken met kruidenrijk grasland. Dit komt de biodiversiteit ten goede en geeft een kleurrijk beeld. De variatie in hoogtes en maairegimes zorgen voor een afwisselend beeld.
 - Op verschillende locaties worden middelhoge struikvormers (heesters) toegepast om de lange zichtlijnen vanaf de rijbaan wat te breken. Hiermee willen we een snelheidsremmend effect bereiken. Dit is met name van toepassing op de oostelijke rijbaan omdat hier minder bochten aanwezig zijn (vanwege het behoud van de laanstructuur).

5.4 Herstel/vervanging rioolsysteem

De volgende (onderhouds)maatregelen aan de riolering dienen plaats te vinden:

- Vervanging delen van het bestaande gemengde rioolstelsel in de Burgemeester Holtropaan.
- Verbeteren van het afschot door de aanleg van een nieuwe rioolverbinding tussen de Buurstede en de Vondellaan. Dit ter verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit aan de Buurstede/Patersef.
- Daarnaast vinden er verschillende klimaatadaptieve maatregelen plaats (o.a. afkoppelen van regenwater d.m.v. wadi's, aansluiting op buffervoorziening Lidl enz.). Deze worden verderop in dit hoofdstuk toegelicht in paragraaf 5.6.

Voor bovengenoemde maatregelen is een rioolplan opgesteld. Dit plan is afgestemd op de boven- en ondergrondse inrichting.

5.5 Ruimtelijke kwaliteit

De hierboven beschreven uitgangspunten met betrekking tot verkeer en verkeersveiligheid (zoals beschreven in par. 5.2.) en met betrekking tot groen en biodiversiteit (par 5.3) hebben impact op de ruimtelijk-functionele inrichting van het plangebied. De aspecten welke het meest bepalend zijn voor de voorgestelde inrichting van het plangebied zijn:

- De Burgemeester Holtroplaan heeft een stroomfunctie en is een HOV-route. Dat betekent dat het verkeer letterlijk moet kunnen 'stromen', maar tegelijkertijd willen we omwille van de leefbaarheid en verkeersveiligheid het verkeer afremmen zodat de maximale snelheid als het ware als vanzelfsprekend afgedwongen wordt. Populair gezegd: wel 'stromen', maar niet 'racen' (zoals de weg nu vaak ervaren wordt).
- Het plangebied is veel ruimer dan enkel asfalt ten behoeve van de auto. De bestaande bomen geven het gebied uitstraling en vormen de drager van het plan. Daarnaast liggen aan weerszijden van de weg veel grasvlaktes. Hoewel ruim in maat zijn deze grasvelden veelal vooral kijkgroen (groen als decor voor de weggebruiker), en wordt het groen weinig gebruikt door omwonenden en is de biodiversiteit van de monofunctioneel graslanden veelal beperkt (overigens wordt het gras op enkel plekken slechts incidenteel gemaaid wat ten goede komt aan de biodiversiteit).
- De Vondellaan neemt qua verkeersfunctie een bijzondere plek in ter hoogte van het plangebied (zie par 5.2), omdat de weg tevens een barrière is tussen winkelcentrum Zuiderhout in het noorden en het park in het zuiden. Deze barrièrevorming is ongewenst omdat dit ervoor zorgt dat het park en het winkelcentrum (beide met verblijfskwaliteit en een plek zijn voor samenkomst en ontmoeting, en daarmee samen het hart van de wijk vormen) van elkaar gescheiden liggen. Ook verkeerstechnisch is dit stuk complex omdat juist hier heel veel verkeersbewegingen en type verkeersdeelnemers door elkaar heen bewegen. Dit maakt deze plek onoverzichtelijk. Uitdaging is om dit wegdeel van de Vondellaan verkeerstechnisch te verbeteren maar ook om de barrièrevorming van de weg op te heffen.

Als tegenwicht ten opzichte van de orthogonaal opgezette stedenbouwkundige structuur van Oosterheide (alles is recht, geen schuine lijnen) is ervoor gekozen om in de openbare ruimte hier een meer organische vormtotaal tegenover te zetten. Achterliggend doel is dat de orthogonale structuur 'verrijkt' wordt met een meer organische en speelsere vormtotaal in de openbare ruimte. Deze keuze is als volgt uitgewerkt:

1. De weg wordt smaller. Twee rijstroken is genoeg om te voldoen aan de stroomfunctie. Dit in tegenstelling tot de veel bredere weg in de huidige situatie waarbij de rijstroken op veel plekken ook nog eens van elkaar gescheiden worden door een brede groene middenberm. Minder asfalt betekent meer ruimte voor groen.
2. De Burgemeester Holtroplaan meandert als het ware door het plangebied. Hoewel de weg, net als in de huidige situatie, ook in de beoogde situatie de bomenlaan volgt, is het belangrijkste verschil dat de weg als het ware veel meer slingert tussen de bomen door. Dankzij dit slingeren ligt de rijloper dan weer aan de oostkant van de huidige middenberm en dan weer aan de westkant van de huidige middenberm. Juist door deze afwisseling (soms links van de huidige middenberm, dan weer rechts) ontstaan er op logische plekken als het ware als vanzelf bochten en af en toe een middeneiland. Deze bochten en middeneilanden hebben een snelheidsremmende werking.
3. De middeneilanden in de Burgemeester Holtroplaan zijn niet toevallig gekozen, maar zijn elke keer zo gepositioneerd dat ze samenvallen met een afslag of oversteekplaats. Deze momenten zijn ook in ruimtelijke zin attentiepunten, welke worden benadrukt door een middeneiland.
4. Aansluitend op de organische vormtotaal wordt de weg op gezette plekken begeleid door wadi's en onderbegroeiing (nader te bepalen wat voor soort begroeiing). Deze wadi's en

beplanting is zo gepositioneerd dat ze de weg en de achterliggende grasvelden als het ware van elkaar afscheiden. De beplanting begeleidt enerzijds de weg, en anderzijds omlijst het op gezette plekken de grasvelden (bv. het park ten zuiden van het winkelcentrum) waardoor het daar prettiger vertoeven is (de auto domineert minder, waardoor de gebruikskwaliteit daar toeneemt). De beplanting i.c.m. wadi's versterkt de gekozen organische vormtaal.

5. Aan de westzijde van de Burgemeester Holtropaan is het fietspad geprojecteerd (twee richtingen). Het fietspad ligt los van de weg waardoor het comfortabeler fietsen is. Net als de weg wordt het fietspad begeleid door bomen. Aan de oostzijde van de weg kan de fietser over de parallelwegenstructuur fietsen. Daar is geen apart fietspad voor nodig en zal alleen maar leiden tot een versnippering van het aanwezige groen.
6. Zoals gezegd vormt het winkelcentrum samen met het park het hart van de wijk. De gemeente is voornemens om in dit park een nieuw sport- en bewegingspark te ontwikkelen. Hierdoor zal de functie als hart van de wijk versterkt worden en zal de levendigheid toenemen. Ook zal hier meer ruimte gemaakt worden voor waterinfiltratie op deze plek (wadi's).

De bereikbaarheid van langzaam verkeer van het winkelcentrum is daarom belangrijk. Hiertoe heeft het fietspad een afslag gekregen, waardoor de fietser door het park kan fietsen en zo direct en comfortabel uitkomt bij de zuidelijke ingang van winkelcentrum Zuiderhout. Hetzelfde geldt voor de voetganger.

7. Hoewel het winkelcentrum het hart van de wijk is, geldt dat vooral voor de binnenkant van het winkelcentrum. Juist daar zitten de ingangen van de winkels en is het verblijfsgebied. De buitenkant van het winkelcentrum wordt gedomineerd door functionele zaken zoals laden en lossen, parkeren en blinde gevels. Dit beeld doet afbreuk aan de ruimtelijke uitstraling van het plangebied. Juist op zo'n centrale plek in het midden van wijk is meer ruimtelijke kwaliteit gewenst en is getracht de uitstraling van de blinde gevels van het winkelcentrum enigszins te verzachten door er beplanting met bomen voor te projecteren op gezette plekken. Bijvoorbeeld ter plaatse van de laad- en losplek van de Jumbo hebben we ruimte gevonden om dit door middel van groen af te scheiden van de Burgemeester Holtropaan zelf. Vanuit het project Burgemeester Holtropaan juichen we het van harte aan als de eigenaar van het winkelcentrum de uitstraling van de gevels aan pakt.
8. De zuidzijde van het winkelcentrum wordt momenteel gedomineerd door een parkeerterrein met een rommelige uitstraling. Door de parkeervakken te bundelen i.c.m. met het verschuiven van de Vondellaan zuidwaarts is het gelukt om nagenoeg hetzelfde aantal parkeerplaatsen als er nu zijn te concentreren ten oosten van de entree van het winkelcentrum (op basis van parkeeronderzoek blijkt dat deze minimale afname aan parkeerplaatsen geen parkeerprobleem oplevert). De ruimte die hiermee 'gewonnen' is, is benut om een autovrij voorplein te maken tussen het winkelcentrum en het park in. Dit plein biedt ruimte voor ontmoeting (en evt. ruimte voor activiteiten mocht daar aanleiding toe zijn). De plek ligt namelijk fraai op het zuiden dus gunstig qua bezonning. Op het plein zijn groene 'eilanden' geprojecteerd welke het stenige beeld verzachten en tevens als zitelementen fungeren en als afscheiding tussen weg en plein dienen. Vanwege de verschuivingen van de rijloper van de Vondellaan dienen veel bomen op deze plek vervangen te worden, de monumentale boom op het parkeerterrein is gehandhaafd (net als enkele andere grote bomen) waardoor de groene uitstraling op het (parkeer)plein enigszins geborgd is. Graag hadden we nog meer vergroening aangebracht aan de zuidkant van het winkelcentrum en het oppervlak verharding teruggebracht; om hiermee de ruimtelijke kwaliteit nog verder te verbeteren. We hebben hier echter te maken met heel veel functies en bedrijvigheid. Denk o.a. aan: laden/lossen van de Lidl, doorgaande verkeerskundige functie (rijbanen), behoud parkeerterrein, ingang winkelcentrum, inpassing alle verkeersstromen en de aanleg van de rotonde. Deze omgevingsfactoren beperken ons in het verder optimaliseren van de ruimtelijke kwaliteit.

9. Aan de Burgemeester Holtropstraat staan een aantal portiekflats die in het bezit zijn van Thuisvester. Thuisvester heeft aangegeven om deze flats op (korte) termijn te willen slopen en te vervangen voor nieuwbouw. Hoewel hier nog geen concrete voorstellen voor zijn is hier (in afstemming met Thuisvester) wel rekening mee gehouden door rondom die flats 'vrije ruimte' vrij te houden. Een belangrijke wens vanuit de ruimtelijke kwaliteit van uit het project Burgemeester Holtropstraat is om de oost-west as van de Hildebrandstraat door te trekken de Burgemeester Holtropstraat over richting de westzijde van Oosterheide. Om dit te bewerkstelligen dient een bestaand flatgebouw van Thuisvester gesloopt te worden en de nieuwbouw iets anders gepositioneerd te worden.
10. Aan de Jan Luikenstraat wordt momenteel gewerkt aan nieuwbouw voor Prisma en Covida. Hierdoor wordt de groenstrook op deze locatie smaller. Vanuit de grotere wijkstructuur achten we het van belang dat het wijkgroen (rondom de Holtropstraat) verbonden blijft met het buurtgroen aan de Jan Luikenstraat. In het inrichtingsplan Burgemeester Holtropstraat is een voetpad zo geprojecteerd dat deze doorloopt door de groenstrook van de Jan Luikenstraat. Hierdoor kan door het groen gewandeld worden, vrij van de weg. Aandachtspunt is dat beide projecten goed op elkaar afgestemd dienen te worden zodat bv. het voetpad goed op elkaar aan zal gaan sluiten. Ook in het project 'Prisma/Jan Luikenstraat' is de organische vormtaal in de groene inrichting doorgetrokken.
11. De nieuwbouw van de Bunthoef zal de Burgemeester Holtropstraat in de toekomst een nieuw gezicht geven. De bestaande bomen rondom de Bunthoef zijn in dat plan zoveel als mogelijk gehandhaafd. Dankzij het behoud van groen voorkomen we dat blinde gevels van parkeergebouwen het straatbeeld gaan domineren (eigenlijk hetzelfde principe als we rondom het winkelcentrum hebben gehanteerd). Tussen Bunthoef en winkelcentrum is een langzaam-verkeersverbinding geprojecteerd waardoor beide voorzieningen verbonden zijn met elkaar. Bovendien wordt op deze manier het winkelcentrum ook vanuit de noordzijde goed bereikbaar per fiets (en voet).

5.6 Klimaatadaptatie en duurzaamheid

In deze tijden van klimaatverandering zijn de aspecten duurzaamheid en klimaatadaptatie steeds belangrijkere onderdelen in projecten. Daarom staan we wat uitgebreider stil bij de mogelijkheden hiervoor in de Burgemeester Holtroplan. De afgelopen jaren zijn verschillende beleidsstukken vastgesteld over dit onderwerp. De *toekomstvisie Oosterhout 2030* is in 2019 vastgesteld door de gemeenteraad; de verschillende duurzaamheidsthema's zijn in deze toekomstvisie beschreven. Hetgeen opgeschreven in de Toekomstvisie over het thema duurzaamheid (klimaatadaptatie, groen/biodiversiteit, energietransitie/CO2-reductie en circulariteit) is, naast de verkeerskundige component en de al eerder behandelde groenstructuur, dan ook een belangrijk aandachtspunt voor de inrichting (boven- en ondergronds) van de Burgemeester Holtroplan. De *toekomstvisie* vormt een basis voor de uitwerking van projecten in de openbare ruimte en proberen we dan waar mogelijk ook toe te passen in dit project. Daarnaast is in 2021 de *Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie 2021-2023* vastgesteld.

Het duurzaamheidsbeleid kent grofweg de volgende hoofdthema's:

- Klimaatadaptatie;
- Groen/biodiversiteit (reeds behandeld in 5.3);
- Energietransitie/CO2-reductie;
- Circulariteit.

Tekst uit de Toekomstvisie 2030:

Oosterhout voelt in 2030 een beetje aan als een oase. Burgers en gemeentebestuur hebben samengewerkt aan een groene gemeente, waarin water een belangrijke rol speelt. Niet alleen omdat het opwarmende klimaat vraagt om verkoeling, maar ook omdat water een aantrekkingskracht heeft op vrijwel alle mensen. En vooral op spelende kinderen natuurlijk. Dat natuurlijke klimaat in Oosterhout is een belangrijke factor geworden om stress te voorkomen. Meer groen in de stad is niet alleen belangrijk voor het welbevinden van bewoners, planten en dieren. Het groen reduceert de CO2 en het vermindert hittestress. Verder draagt het groen bij aan de capaciteit van de wateropvang, die nodig is vanwege de toegenomen neerslag. Het waterplein in de stad - wat ook een geweldige speelplek blijkt te zijn - is hier een mooie uitwerking van. Oosterhout maakt werk van de circulaire economie. Het heeft ertoe geleid dat nieuwe projecten bijna geheel tot stand zijn gekomen door hergebruik van bestaande grondstoffen. Dit blijkt een fantastisch visitekaartje voor Oosterhout. Ook bij de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van duurzame materialen. Uitgangspunt van het gebruik van producten is de werkelijke levensduur en niet de economische levensduur.

Tekst uit de Uitvoeringsstrategie Klimaatadaptatie 2021-2023:

Willen we onze gemeente leefbaar houden en voorkomen dat we in de toekomst meer en meer overlast gaan ervaren van de gevolgen van de klimaatverandering, moeten we ons aanpassen. Zowel in ons gedrag als het uiterlijk van onze stad (klimaatadaptatie). Het college en de gemeenteraad heeft in 2021 de Uitvoeringsstrategie klimaatadaptatie vastgesteld. Een van de doelen in deze strategie is het benutten van meekoppelkansen. Oftewel werk met werk maken door bij ontwikkelingen in de openbare ruimte (woningbouw, infrastructuur, etc.) zo nodig en mogelijk klimaatbestendige maatregelen mee te nemen. Daarbij vormen de uitkomsten van de stresstesten, dus de risico's die in het brede gebied voorkomen, uitgangspunt voor de te nemen maatregelen. Zo kan kostenefficiënt te werk worden gegaan en worden desinvesteringen/extra toekomstige investeringen voorkomen.

Met bovenstaande passages hebben we, waar mogelijk, rekening gehouden tijdens de planvorming. In het collegebesluit van december 2020 is de Toekomstvisie 2030 al aangehaald en aangegeven dat we de duurzame en klimaatadaptieve mogelijkheden in de Burgemeester Holtroplan zullen

onderzoeken. Het project Burg. Holtropaan heeft een belangrijke eigenschap ten opzichte van veel andere projecten: namelijk dat er voldoende ruimte aanwezig is in het profiel (boven- en ondergronds) om verschillende klimaatadaptieve maatregelen te kunnen toepassen. In het tegengaan van de toekomstige droogte- en wateroverlastproblematiek kan de Burgemeester Holtropaan een nuttige rol vervullen. Het projectgebied bevindt zich in het grondwaterbeschermingsgebied wat inhoudt dat wel voldaan moet worden aan de wettelijke eisen welke het Waterschap en provincie aan de infiltratie stellen. We zullen daarvoor de afstemming moeten zoeken met het Waterschap.

Enkele belangrijke aandachtspunten waarin de Burgemeester Holtropaan een rol kan vervullen:

Toenemende droogte:

De droogteproblematiek en hittestress problematiek zullen de komende jaren toenemen, zeker ook in dit gebied. Het is daarom noodzaak om in stedelijk gebied, op die plekken waar daarvoor ruimte is, regenwater vast te houden en lokaal te laten infiltreren. Overigens heeft de aanwezige bomenstructuur daar een positieve bijdrage in; bomen zelf houden door middel van hun wortelgestel water in de bodem vast. Om droogte tegen te gaan is het noodzakelijk om in het projectgebied maar ook in de aangrenzende wijken langs de Burgemeester Holtropaan (Natuurkundigenbuurt, Componistenbuurt, Bloemenbuurt) in de toekomst extra verhard oppervlak af te koppelen. In de wijken zelf is daarvoor, althans oppervlakkig, weinig ruimte. In de Burgemeester Holtropaan zijn daarvoor wel mogelijkheden; bv. door ruimte te bieden aan bovengrondse waterberging (wadi's en verlagingen) en infiltratie.

Risico op wateroverlast:

Niet direct van toepassing op de Burgemeester Holtropaan maar wel een aandachtspunt vanuit de omgeving: er moeten maatregelen genomen worden om het risico op wateroverlast in de aangrenzende wijken tijdens extreme regenbuien te verminderen. Ook daarvoor is in deze dichtbebouwde omgeving weinig ruimte. We kunnen dit niet direct oplossen in de Burgemeester Holtropaan. Wel kunnen we al kijken naar en/of anticiperen op mogelijkheden om het regenwater oppervlakkig (vanuit de buitenranden van de wijk) naar plekken buiten de wijk te transporteren. De Burgemeester Holtropaan zou daarin een logische rol kunnen vervullen; voorwaarde is wel dat een en ander technisch te realiseren is. Als voorbeeld: aan de oostkant van het projectgebied ligt de Lodewijk Napoleonlaan. Over enkele jaren staat deze op de planning om het riool te vervangen. Op dat moment zou het een mooie kans zijn om deze straat zodanig te herinrichten dat er oppervlakkig afgewaterd kan worden op de Burgemeester Holtropaan. Op die mogelijk toekomstige ontwikkeling kunnen we nu al anticiperen.

Aandacht van wateroverlast voor het verkeer. Wegen die onder water staan zijn minder toegankelijk voor bv. nood- en hulpdiensten. De Burgemeester Holtropaan heeft een belangrijke verkeersfunctie dus er moet voorkomen worden dat het water op straat ertoe leidt dat de weg niet meer berijdbaar is.

Beleid → doelen → maatregelen

Samen met de projectgroep hebben we aan het begin van de planvorming stilgestaan bij de mogelijkheden voor duurzaamheid, klimaatadaptatie en groen/biodiversiteit (al behandeld in 5.3). Daarbij hebben we het duurzaamheidsbeleid en -ambities vertaald naar *doelstellingen*; haalbaar binnen het project. Deze doelstellingen zijn verder uitgewerkt in concrete *maatregelen*. In dit hoofdstuk worden deze doelstellingen en maatregelen benoemd. Op dit moment hebben we nog geen standaard normatiek voor een duurzame inrichting van de openbare ruimte. Samen met de projectgroep hebben we de uitgangspunten uit de Toekomstvisie 2030 daarom vertaald naar doelen op het gebied van klimaatadaptatie, groen/biodiversiteit en waar mogelijk ook voor circulariteit en energietransitie/CO2-reductie. In de vervolguutwerking zijn er verschillende mogelijkheden om

innovaties toe te passen, o.a. bij het gebruik van duurzame materialen, mobiliteit en energieopwekking. In de contractvorming/aanbesteding kunnen de onderdelen circulariteit en energietransitie/CO2-reductie een prominente rol krijgen.

Ambities en doelen klimaatadaptatie

Algemeen doel: de knelpunten die volgen uit de stresstesten op het gebied van wateroverlast, hitte en droogte worden tot een acceptabel niveau gemitigeerd.

- Bij een bui van 70 mm/uur mag er geen water vanuit de straten woningen (en bedrijven) instromen en moeten wegen begaanbaar blijven. Daarnaast kan het gebied in de toekomst fungeren als overloopgebied bij hevige regenval voor de omringende wijken.
 - Het begaanbaar blijven van de weg is van belang omdat het een belangrijke ontsluitingsweg is (voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten).
 - Bij (beperkte) water op straat situaties kan de rijbaan nog steeds begaanbaar zijn.
- Hemelwater dat valt in het gebied wordt zoveel als mogelijk geïnfiltreerd in het gebied.
 - Hierbij kan de Burgemeester Holtropaan in de toekomst mogelijk bijdragen in de bredere droogte/ wateroverlastproblematiek van de omringende wijken, door de aanleg van wadi's en eventuele andere bergings-/infiltratievoorzieningen.
 - Het realiseren van wadi's kost ruimte en moet altijd goed afgewogen worden tegen (het behoud van) de huidige bomenstructuur. Eerder hebben we al gesteld dat het behoud van de boom- en laanstructuur een hoge prioriteit heeft in het project. Dus het is niet mogelijk om "zomaar" overal wadi's te realiseren.
- Aanleg van functionele verharding in het gebied waar dat strikt noodzakelijk (weg, fietspad en primaire looppaden); indien mogelijk toepassen halfverharding. Hiermee hoeft minder regen te worden afgevoerd en zal er een positieve bijdrage geleverd worden aan de bestrijding van hittestress.

Maatregelen Voorlopig Ontwerp

- Aanleg wadi's:
 - Er worden in het projectgebied verschillende wadi's en verlagingen aangelegd waardoor het regenwater vanuit de omgeving (wegen, groenstroken enz.) in de bodem kan infiltreren. Ook zijn er verschillende locaties aangegeven als potentiële mogelijkheden voor een wadi. De wadi's worden met name gevoed met regenwater vanaf de rijbanen van de Burgemeester Holtropaan.
 - Verschillende potentiële wadi's zijn gesitueerd nabij de locaties waar Thuisvester bestaande flats gaat slopen en nieuwbouw gaat realiseren (westzijde van de Burgemeester Holtropaan). Deze locaties bieden een uitgelezen kans om deze nieuwe panden af te koppelen en het regenwater lokaal te laten infiltreren in wadi's in de aangrenzende groenstroken langs de Burgemeester Holtropaan.
 - Op de locatie waar het sport- en speelveld gesitueerd zal worden is ook een wadi bedacht. Dit is een van de weinige locaties waar we een berging met een substantiële capaciteit kunnen realiseren; deze plek is dus erg belangrijk. Hier zal zodoende een combinatie ontstaan van de projectonderdelen sport/spel en regenwaterberging. De noodzaak tot waterberging is als randvoorwaarde opgenomen in het participatie- en ontwerptraject van het sport- en speelveld.

- Overtollige hemelwaterbuffering:
 - Rondom winkelcentrum Zuiderhout gaan we steeds meer water gescheiden afvoeren naar de infiltratiekelder die ligt onder het parkeerterrein bij de Lidl. Deze kelder is daar maar deels op berekend. Om te zorgen dat door het afkoppelen niet alsnog wateroverlast ontstaat door een te grote belasting van deze infiltratiekelder maken we een overloopmogelijkheid naar de wadi aan de Burgemeester Holtropaan. Hierdoor ontstaat een robuust infiltratiesysteem voor de gehele omgeving van het winkelcentrum.
- Alleen aanleg verharding waar noodzakelijk:
 - Er is getracht om het oppervlak verharding zo klein mogelijk te houden. Dus aanleg van de noodzakelijke verharding (infrastructuur: rijbanen, fietspaden, parkeervakken, trottoirs enz.) maar geen “onnodige” verhardingsoppervlaktes. Bijvoorbeeld: daarom is er mede voor gekozen om aan de oostzijde ook niet nog een apart fietspad aan te leggen maar gebruik te maken van de bestaande (weg)infrastructuur en deze voor fietsers aantrekkelijker te maken (d.m.v. de aanleg van fietsverbindingen).

Ambities en doelen energietransitie/CO2-reductie en circulariteit

Op het gebied van circulariteit willen we de markt uitdagen circulaire en duurzame materialen toe te passen, waarbij deze materialen niet ten koste gaan van kwaliteit en levensduur.

- Doel is een zoveel als mogelijke CO2-neutrale uitvoering van het project. We willen de markt uitdagen om hieraan invulling te geven.
 - We zullen dit wel moeten sturen (om te voorkomen dat we appels met peren moeten gaan vergelijken). In de aanbesteding moeten we hier aandacht aan geven en ons wellicht laten bijstaan door een deskundig adviseur (EMVI-criteria). Denk dan vooral aan de toepassing van CO2-arme en circulaire betonmaterialen (evt. biobased). Daarnaast is misschien de toepassing van duurzaam en circulair asfalt mogelijk.
 - De keuze voor de bouwcontract- en aanbestedingsvorm is hierin belangrijk. Hoe zorgen we ervoor dat we optimaal gebruik kunnen maken van de kennis op dit gebied in de markt?

Momenteel lopen er gesprekken met een ingenieursbureau wat ons op dit vlak kan ondersteunen om hier een adequate invulling aan te geven.

Kansen op dit vlak:

- De warmtetransitie in Oosterhout moet nog gaan starten. Op dit moment is nog niet duidelijk hoe Oosterhout in de toekomst verwarmd zal gaan worden. Mogelijkheid is de aanleg van een warmtenet. Waar mogelijk anticiperen we hierop bij de herinrichting van de Holtropaan door ruimte te reserveren in de ondergrond.
- Het plaatsen van suntrackers of bomen met zonnepanelen (en parkeerdek met zonnepanelen) kan bijdragen aan een energie neutrale Burgemeester Holtropaan en zorgen daarnaast voor bewustwording.

Maatregelen Voorlopig Ontwerp

Momenteel bekijken we in een intern gemeentelijke duurzaamheidswerkgroep wat de mogelijkheden op dit gebied zijn (technisch, financieel, organisatorisch enz.). Zoals eerder vermeld willen we ons hierbij gaan laten adviseren door een deskundig ingenieursbureau. De uiteindelijke keuzes zullen in het vervolgtraject, nadat het VO is vastgesteld, gemaakt moeten worden.

- Ten aanzien van energiebesparing: vooruitlopend op de reconstructie is de openbare verlichting in de Burgemeester Holtroplan al omgebouwd naar ledverlichting. Toe te voegen lichtmasten zullen ook in led uitgevoerd worden.

6 Vervolg proces en aandachtspunten

6.1 Vervolgstappen project en planning

Het Voorlopig Ontwerp en de onderbouwing daarvan is breed gecommuniceerd en toegelicht in de wijk Oosterheide (zie paragraaf 6.4). Dit heeft plaatsgevonden in november en december van 2022. Er zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet. Nu (begin 2023) wordt het Voorlopig Ontwerp (incl. onderbouwing) ter besluitvorming aan het college aangeboden.

Na goedkeuring door het college wordt het Voorlopig Ontwerp verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp en kan de contract- en aanbestedingsvorm gekozen worden. In de aanbesteding en de op te stellen contractvorm zullen onderwerpen als omgevingsmanagement, planning, fasering, communicatie en duurzaamheid/circulariteit een belangrijke plek moeten krijgen. Het Definitief Ontwerp wordt technisch uitgewerkt in een bestek of een andere vorm. In deze fase worden onder andere ook de verder benodigde onderzoeken uitgevoerd, afstemming met de kabels- en leidingbedrijven opgepakt, vergunningen aangevraagd, bestemmingsplanwijzigingen doorlopen, de aanbesteding doorlopen enz. enz. Nadat het ontwerp is vastgesteld hebben de kabels- en leidingbedrijven 60 wkn voorbereidingstijd nodig voordat de daadwerkelijke verleggingen plaats kunnen vinden. Dat houdt in dat er op zijn vroegst begin 2024 met de uitvoeringswerkzaamheden (kabels en leidingen) begonnen kan worden. Op het moment dat de aanbesteding heeft plaatsgevonden zijn de meest actuele kosten inzichtelijk en zal bij ontoreikende dekking de gemeenteraad een dekkingsvoorstel worden voorgesteld.

De concept planning ziet er zodoende grofweg als volgt uit:

- | | |
|---|---------------------|
| • Communicatie VO in Oosterheide | Nov.-dec. 2022 |
| • Collegebesluit | Q1 2023 |
| • Opzet DO (kan parallel) | Q1 2023 |
| • Voorbereidingstijd K&L bedrijven (1 jaar) | Q2 2023 t/m Q1 2024 |
| • Technische uitwerking (incl. bestek/contract, onderzoek, vergunningen enz.) | Q2 t/m Q3 2023 |
| • Aanbesteding | Q4 2023 |
| • Start uitvoering (op zijn vroegst) | Q2 2024 |

6.2 Risico's en onzekerheden

Onderstaande zien we momenteel als de grootste risico's en onzekerheden.

Kabels en leidingen

In de VO-raming wordt een globale inschatting gemaakt van de kosten voor de benodigde kabels- en leidingen-werkzaamheden en -verleggingen. Hierover heeft afstemming met de kabels- en leidingbedrijven plaatsgevonden. Er spelen nog diverse onzekerheden die pas in de DO fase 100% concreet gemaakt kunnen worden. Zodra het ontwerp is vastgesteld kunnen de kabels- en leidingbedrijven hun technische voorbereiding oppakken (op basis van het vastgestelde ontwerp) en een exact overzicht maken van de benodigde kabels- en leidingverleggingen incl. de bijbehorende kosten (offerte). Op dat moment zijn de exacte kosten inzichtelijk. In de fase van het Voorlopig Ontwerp gaan we echter uit van kosteninschattingen.

Onzekere (financiële) marktsituatie

We leven in onzekere (financiële) tijden als gevolg van de oorlog in Oekraïne, stijgende energieprijzen, personeelstekorten enz. Als voorbeeld: de prijsverhoging in 2022 ten opzichte van 2021 in de GWW-sector ligt, volgens het CBS, op een stijging van 17,3%. Voor 2023 wordt opnieuw een aanzienlijk inflatiepercentage verwacht. Deze ontwikkelingen zullen voor het project Burgemeester Holtropaan niet zonder financiële consequenties blijven. Het huidige budget zal niet voldoende zijn.

Stikstof uitspraak en consequenties

Op 2 november 2022 heeft de Raad van State uitgesproken dat (bouw)projecten niet uitgezonderd zijn van de stikstofregels. Wat de gevolgen hiervan zijn voor (de uitvoering en planning van) het project wordt momenteel onderzocht.

Afstemming en coördinatie tijdens de voorbereiding en uitvoering

De kans is groot dat tijdens de geplande uitvoeringsperiode van het project (vanaf Q2 2024) er meerdere (bouw)projecten in de nabije omgeving plaats zullen vinden. Bijvoorbeeld: de bouw van de Bunthoef en de sloop/nieuwbouw van de flats van Thuisvester. Tijdens de voorbereiding en gedurende de uitvoering zal hiervoor een uitgebreide uitvoeringsafstemming en -coördinatie nodig zijn. Het is niet uit te sluiten dat dit tot vertraging zal leiden van een of meerdere projecten.

Subsidietrajecten

Er bestaan subsidietrajecten zowel bij de Provincie als het Rijk voor de toepassing van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren en om klimaatadaptieve maatregelen toe te passen. Waar mogelijk zullen we voor het project Burgemeester Holtropaan van deze subsidiemogelijkheden gebruik maken.

Trajecten vergunningaanvragen en planologische procedures

In de vervolgfase zal voor verschillende activiteiten een omgevingsvergunning aangevraagd moeten worden; bijvoorbeeld voor het kappen van bomen, het graven van wadi's, het nemen van een verkeersbesluit. Daarnaast: waar er in het bestemmingsplan functies wijzigen (bijvoorbeeld van een groen- naar een verkeersfunctie) zal een bestemmingsplanwijziging doorlopen moeten worden. De procedures hiervoor kunnen in gang gezet worden zodra het college het ontwerp heeft vastgesteld. Op deze vergunningaanvragen en planologische procedures kunnen bezwaren ingediend worden conform de wettelijke bezwaarprocedures en -termijnen. Zoals voor vele project is dat ook hier een risico voor de projectvoortgang.

6.3 Communicatie

Voor de communicatie van het ontwerp in de wijk Oosterheide is een Plan van Aanpak opgesteld wat eind 2022 is uitgerold. Met behulp van diverse middelen is de communicatie van het ontwerp opgepakt. Denk aan onder andere:

- Het bezorgen van een huis-aan-huis flyer;
- Het ophangen van deze flyer bij verschillende maatschappelijke organisaties (de Bunthoef, moskee, Floralia e.d.);
- Het organiseren van een drietal inloophmomenten op diverse locaties in en nabij het winkelcentrum waar mensen een toelichting op het ontwerp hebben gekregen;
- Het delen van de flyer via diverse social media kanalen in de wijk;
- Het plaatsen van het ontwerp en ontwerponderbouwing op de gemeentelijke projectpagina.

De communicatie van het collegebesluit wordt gedeeld via:

- Een persbericht;
- De gemeentelijke social media kanalen;
- Het Weekblad Oosterhout;
- De projectpagina op de gemeentelijke website;
- De openbare besluitenlijst.