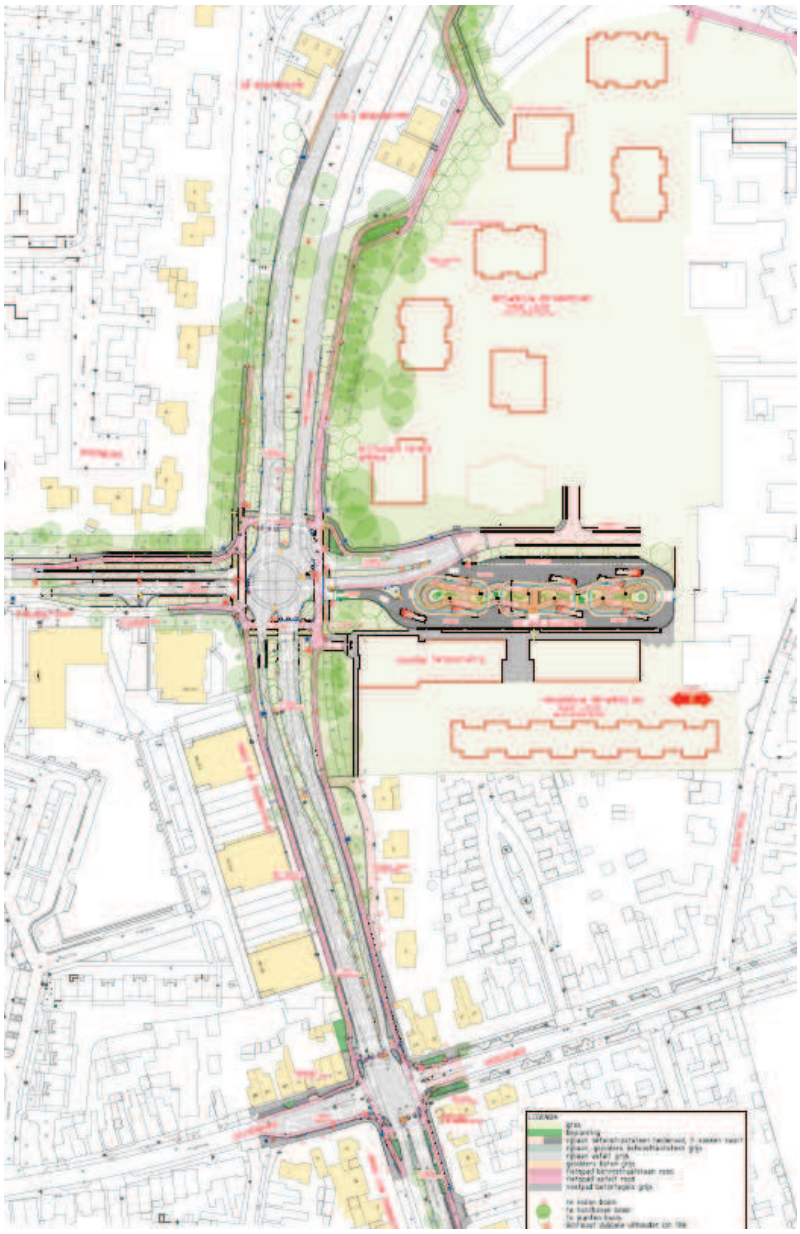
Bijlage 12 Omgevingsdialoog - 30 maart 2026

VERSLAG OMGEVINGSDIALOOG

KRUISPUNTRECONSTRUCTIE EN OV-HUB AMPHIA TERREIN
(INCL. KRUISPUNT ABDIS VAN THORNSTRAAT/VEERSEWEG/LEIJSENHOEK)
30 maart 2026 – Theater de Bussel



Naam: *Gemeente Oosterhout*
Adres: *Slotjesveld 1*
Woonplaats: *Oosterhout*
E-mailadres: *buitenprojecten@oosterhout.nl*
Telefoonnummer: *14 0162*
Versie: 2

Inhoudsopgave

1. **Algemene informatie** 2
2. **Aanleiding omgevingsdialoog** 3
3. **Omgevingsdialoog** 4
4. **Conclusie informatieavond** 30
5. **Reacties na toezenden verslag omgevingsdialoog** 33
6. **Checklist omgevingsdialoog Oosterhout** 33
7. **Bijlagen** 40

1. Algemene informatie

Onderwerp	Kruispuntreconstructie en OV-hub Amphia-terrein (incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)
Datum informatieavond	Maandag 30 maart 2026
Locatie omgevingsdialoog	Theater de Bussel Torenstraat 10, 4901 EJ Oosterhout
Uitnodiging	Twee weken voor de bijeenkomst op 16 maart is een bewonersbrief/uitnodiging verstuurd aan de omwonenden van het gebied (zie bijlage 1). Tevens is de uitnodiging in Weekblad Oosterhout gepubliceerd.
Deelnemers	Voorafgaand aan de bijeenkomst waren er ongeveer 130 aanmeldingen. De bijeenkomst is bezocht door ongeveer 180 tot 200 personen.

2. Aanleiding omgevingsdialoog

In juli 2023 heeft de gemeenteraad besloten wat de belangrijkste uitgangspunten zijn voor de herontwikkeling van het Amphia terrein aan de Pasteurlaan in Oosterhout. Met dit besluit heeft de gemeenteraad een eerste stap gezet om de herontwikkeling van het terrein mogelijk te maken.

Hierbij is ook het besluit genomen voor een openbaar vervoer-hub (OV-HUB) en de herinrichting van rotonde naar kruispunt. Er komen een aantal punten samen op deze plek:

- Het Amphia is een belangrijke zorgpartner binnen de gemeente Oosterhout. Al geruime tijd wordt gewerkt aan de herontwikkeling van dit gebied tot een woonwijk (door Nederlandse Bouw Unie), waarbij de bestaande zorgfuncties worden verplaatst (binnen het gebied).
- Het huidige busstation aan de Leijsenhoek is te klein. Er is in de toekomst behoefte aan een busstation met meer (8) perrons. In 2023 is besloten om dit naar het Amphia-terrein te verplaatsen.
- Door de autonome groei van het autoverkeer in combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving raakt de huidige rotonde overbelast. Daarom is herinrichting naar een kruispunt noodzakelijk.
- Recent verkeersonderzoek heeft aangetoond dat ook de kruising bij de Leijsenhoek/Veerseweg/Abdis van Thornstraat aangepakt moet worden om het verkeer in deze omgeving voldoende te laten doorstromen.

Na vaststelling van deze uitgangspunten in 2023 heeft de gemeente gewerkt aan het ontwerp voor de herinrichting van de kruising Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en de OV-hub op het Amphia-terrein. In maart 2025 is hierover een eerste omgevingsdialoog gehouden.

In het afgelopen jaar zijn de plannen voor de kruising en de OV-hub verder uitgewerkt en is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd door Goudappel. Uit dit nadere onderzoek blijkt dat ook aanpassingen aan het kruispunt Leijsenhoek/Veerseweg/Abdis van Thornstraat noodzakelijk zijn om een goede doorstroming van het verkeer te waarborgen.

3. Omgevingsdialoog

De omgevingsdialoog werd gehouden in Theater de Bussel. De avond had de vorm van een informatiemarkt. Er was dus geen plenaire presentatie, maar bezoekers konden op diverse plaatsen tekeningen bekijken, informatie ophalen en in gesprek gaan met diverse medewerkers van de gemeente en adviesbureau Goudappel. Ook konden zij hun mening geven via reactieformulieren (digitaal via het scannen van een QR-code of door het invullen van een reactieformulier).

Het programma van de avond zag er als volgt uit:



De omgevingsdialoog was opgedeeld in vier onderdelen. Bij de eerste stand waren medewerkers van adviesbureau Goudappel en de gemeente aanwezig. Aan de hand van twee informatiepanelen kregen bezoekers op hoofdlijnen inzicht in het uitgevoerde verkeersonderzoek. Daarnaast werden op schermen twee animaties getoond waarin te zien was hoe het verkeer zich, na de voorgestelde aanpassingen, in de toekomst zal afwikkelen.

Hierbij was zowel een animatie van de ochtendspits als van de avondspits te bekijken. Bij de tweede en derde stand stonden medewerkers van de gemeente die toelichting gaven bij de inrichtingstekeningen van beide kruispunten en de OV-hub. Bij de vierde en tevens laatste stand werden 3D-beelden en referentiebeelden gepresenteerd van de OV-hub op het huidige Amphia-terrein.

De panelen die deze avond getoond zijn, zijn weergegeven in bijlage 2 (a t/m c) van dit verslag. Deze panelen zijn na afloop van de bijeenkomst op de gemeentelijke website geplaatst. Ook is het verkeersonderzoek van Goudappel op de website geplaatst.








Foto’s van de omgevingsdialoog op 30 maart 2026

De reacties uit de ingevulde formulieren staan hieronder weergegeven in een tabel. De ingevulde formulieren zijn ook (geanonimiseerd) opgenomen in bijlage 3 van dit verslag.

Nr.	Vraag/wens/suggestie/bezwaren	Antwoord gemeente
1	A. Het kruispunt Abdis van Thornstraat, Veerseweg vormt de enige ontsluiting voor de wijk Molenbuurt en deels ook voor de wijk Nonnenveld en tussenliggende straten Proostenweg en van Kinschotstraat. De verkeersdruk is nu al op bepaalde tijden op de Abdis van Thornstraat vrij hoog en zal tijdens de bouwwerkzaamheden en na realisatie van de plannen voor de rotonde en het kruispunt voor Amphia-terrein alleen nog groter worden. Wat is de volgorde van de werkzaamheden voor het kruispunt en de rotonde?	A. De eerste stap is de herinrichting van de huidige rotonde aan de Pasteurlaan tot een kruispunt met verkeerslichten. De exacte fasering, welke werkzaamheden in welke volgorde plaatsvinden, moet nog verder worden uitgewerkt. De realisatie van de OV-hub vormt de laatste stap in het proces. De aanpassingen die nu voor liggen moeten ervoor zorgen dat de doorstroming in het gebied voldoende blijft.
	B. Worden de ontsluitings-mogelijkheden voor bewoners, bezoek, leveranciers en hulpverleners zoals politie, brandweer en ambulances zowel overdag als in de nacht voldoende gegarandeerd?	B. Voor de start van de werkzaamheden maken we een plan voor tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingen. Daarbij houden we rekening met de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen en met de doorgang van nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. De nood- en hulpdiensten adviseren bij het opstellen van dit plan.
	C. Wordt er tijdens de bouw-werkzaamheden voldoende parkeer-gelegenheid op het bouwterrein geboden voor bouwers en leveranciers, zodat er geen extreme overlast ontstaat in de woonstraten voor de huidige bewoners van de Molenwijk?	C. De bouw zal gefaseerd plaats gaan vinden. De verwachting is dan ook dat bouwverkeer/werknemers gebruik kunnen maken van het plangebied en op het bouwterrein kunnen parkeren. We proberen de overlast voor de omliggende wijk zo veel mogelijk te beperken.
	D. Wordt er na de realisatie van de plannen op het terrein Amphia, een vrij parkeerbeleid op het terrein geboden, zodat de huidige bewoners van de Molenwijk gevrijwaard, zullen blijven van overmatige parkeeroverlast in de woonstraten van auto's en fietsen van o.a.: - Personeel en patiënten van de Poliklinieken van het Amphia. - Personeel en bezoekers van het gezondheidscentrum Zorro. - Reizigers van de Bus-hub die overdag gebruikmaken van de regio	D. Voor de nieuwe woningen op het Amphia-terrein worden parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein, nabij of onder de gebouwen. Voor bezoekers en personeel van de zorgfuncties wordt een centrale parkeervoorziening aangelegd. Het betreft betaalde parkeerplaatsen. Bij de OV-hub wordt een ruime inpandige fietsenstalling gerealiseerd. Om het risico te beperken dat bezoekers van de zorgfuncties en de OV-hub parkeren in de

	bussen. - Voor de toekomstige bewoners van de woningen op het Amphia-terrein en hun bezoek.	achterliggende woonstraten, worden geen voet- en fietspaden aangelegd tussen het Amphia-terrein en de Muldersteeg. In de toekomst kan men het Amphia-terrein alleen te voet bereiken vanuit de Muldersteeg als men via de nieuwe woonstraat ten zuiden van de OV-hub om de OV-hub heen loopt, of via het parkje langs de Bovensteweg naar de nieuwe ingang van het Amphia loopt. De minimale loopafstanden zijn 440 en 250 meter.
2	A. Goed dat er een uitbreiding komt qua woningen op het Amphia terrein. De afwikkeling van het verkeer naar de toch al drukke doorgaande weg baart zorgen, want vooral 's ochtends en 's avonds loopt het nu al vast. De ontsluiting van de Molenbuurt en wijk naast de begraafplaats Proostenweg enz. moet langs de Vroenhoutstraat via de kruising met de Abdis van Thornstraat alwaar ook een nieuw wijkje wordt gebouwd dat ontsloten wordt via de Catharinastraat en vervolgens ook via de Abdis van Thornstraat zijn weg moet gaan. Dat is nu al vaak een crime, vanwege de drukte. Bouwen is prima, maar de afwikkeling van het verkeer is nog belangrijker (wachttijd met stikstof uitstoot bij de verkeerslichten) en file rijden door half Oosterhout. B. Tip: laat de hele dag waarnemers de weg in de gaten houden, die zien waar het vast loopt en die het verkeer gewoon tellen over de dag heen. C. Bij het Amphia een dubbele rotonde maken, ruimte zat. Maar ja dan sta je toch vast bij de andere verkeerslichten met een file tot gevolg.	A. Om het verkeer beter te laten doorstromen, passen we de wegen rond het Amphia-terrein aan. De rotonde in de Strijenstraat wordt een kruispunt met verkeerslichten. Bij het kruispunt Leijsenhoek/ Veerseweg krijgen fietsers aparte oversteken en de rijstrook voor rechts afslaand verkeer vanaf de Abdis van Thornstraat richting de Leijsenhoek wordt langer. B. Het onderliggende verkeersonderzoek gaat uit van tellingen en prognoses. Er is inzicht in waar het nu vast loopt én in de (toekomstige) verkeersaantallen. Op basis hiervan is het onderzoek uitgevoerd en voorliggende ontwerp tot stand gekomen. C. Er is geen ruimte voor een dubbele rotonde bij de Pasteurlaan/Abdis van Thornstraat/Strijenstraat. Een gereguleerd kruispunt met verkeerslichten heeft ook voordelen om de bus prioriteit te geven. Daarnaast kunnen we met een reconstructie van rotonde naar kruispunt beide kruispunten beter reguleren/afstemmen op elkaar en de doorstroming (in de toekomst) waarborgen.

3	Gisteren op de infoavond in de Bussel geweest. Dank voor de presentatie van de plannen en de toelichting hierop. Afgelopen jaar heb ik onderstaande mail aan Parc Louis gestuurd. Heb ik n.a.v. gisterenavond verder niets aan toe te voegen. Vragen en opmerkingen betreffen de verkeersafwikkeling Abdis van Thornstraat en dan specifiek: 1. De nieuw te ontwikkelen kruising Abdis van Thornstraat – Strijenstraat 2. De bestaande kruising Abdis van Thornstraat - Veerseweg / Leijsenhoek A. In de huidige situatie is de regeling van de kruising Abdis van Thornstraat - Veerseweg/Leijsenhoek sterk voor verbetering vatbaar. De totale cyclustijd van deze kruising is onnodig hoog vanwege de hoge frequentie van ontruimingsperiodes. Uiteraard is het aantal busbewegingen /prio aanvragen hier voor een belangrijk deel debet aan (de nieuwe OV-hub zal zeker helpen), maar ook in het geval van ontbrekende groentijden van de bussen wordt onnodig veel tijd verspild aan de ontruimingstijden. Voorbeeld: nadat afslaand verkeer vanuit de Abdis Thornstraat Noord naar de Veerseweg heeft plaatsgevonden, krijgt het rechtdoorgaand verkeer op de Abdis van Thornstraat Zuid weer voor een paar auto's groen. Daarmee ontstaan zeer kort op elkaar noodzakelijke ontruimingen. B. Daarnaast zijn de groentijden vanaf de Veerseweg volstrekt te kort. Vaak kunnen er maar 3 auto's door groen. Een veel betere groentijdverlenging zou hier zeer zeker op zijn plaats zijn. Het gevolg is een sterke verkeersobstipatie op alle aansluitende wegen. Mijn vragen zijn dan ook de volgende: C. Hoe denkt u met de beoogde aanpassingen de verkeersdoorstroming te verbeteren?	A. Ten opzichte van de eerdere avond in maart 2025 is tijdens deze avond ook het nieuwe ontwerp van de Leijsenhoek/Veerseweg/A. Van Thornstraat gepresenteerd. Verkeersonderzoek heeft aangetoond dat ook deze kruising moet worden aangepast om het verkeer in de toekomst voldoende te laten doorstromen. Door de verplaatsing van de OV-hub zal het aantal bussen op deze kruising afnemen. Zoals u aangeeft, betekent dit dat er minder bussen passeren en er dus ook minder vaak prioriteit hoeft te worden gegeven aan bussen. Dit komt de doorstroming voor andere weggebruikers vanzelfsprekend ten goede. B. De gemeente heeft momenteel niet de intentie om de regeling in de huidige situatie op kruising Leijsenhoek/Veerseweg/Abdis v. Thornstraat aan te passen. C. De nieuwe vormgeving gaat ervan uit dat fietsers op een reguliere manier het kruispunt oversteken i.p.v. kruislings zoals in de huidige situatie gebeurt. Dit helpt om de ontruimingstijden te verlagen. Daarnaast worden de groentijden afgestemd op het verkeersaanbod.

	D. Hoe wordt de kwaliteit van de VRI regeling van beide kruisingen en mogelijke koppeling van de VRI Pasteurlaan – Bovensteweg gewaarborgd? E. Hoe denkt u de VRI regelingen te optimaliseren nadat deze is opgeleverd? F. Hoe wordt het beheer en onderhoud (m.n. verkeerskundig) van de VRI na oplevering ingeregeld? En welke garanties gaat de gemeente / projectontwikkelaar afdwingen bij de leverancier van de VRI software zodat bij een onvoldoende werkende regeling de opdrachtgever niet op onnodig hoge kosten wordt gejaagd? Ik hoop dat met bovenstaande u in staat bent om een "first time right" VRI regeling te realiseren welke tot een sterke verbetering van de verkeersdoorstroming zal leiden. Uiteraard ben ik bereid om een nadere toelichting op bovenstaande te geven en mee te denken in het vervolgproces.	D. De afstand tussen beide kruispunten is circa 300 meter, echt hard koppelen is hierdoor lastig. Met filelussen is wel te voorkomen dat beide kruispunten elkaar beïnvloeden. Wanneer de wachtrij te lang wordt, kan er extra groen gegeven worden of juist worden gebufferd om terugslag te voorkomen. Wanneer het detectieveld (=het gebied wat het systeem kan waarnemen) van het verkeerslicht groot genoeg is kan er op tijd ingegrepen worden. E. Beheer en onderhoud, aanpassingen in groentijden en instellingen is na oplevering altijd mogelijk. F. De gemeente is verantwoordelijk voor nieuwe verkeersregel-installaties. Voor het maken van de verkeerslichtenregeling laat de gemeente zich adviseren door experts. Om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, wordt gekozen voor een conflictvrije verkeerslichtenregeling (gescheiden verkeersafwikkeling)
4	In de Muldersteeg graag zorgen voor drempels/versmallingen of iets dergelijks. Zeker bij onze oprit/uitrit. Het is nu al goed uitkijken om op de weg te komen. Deze zorgen voor de verkeersdrukte geldt voor alle zes de woningen. Graag zorgen voor snelheidsvermindering.	Er zijn nog geen plannen gemaakt voor eventuele verkeersmaatregelen in de Muldersteeg. Als blijkt dat dat inderdaad noodzakelijk is, is het goed om samen met de bewoners te kijken wat de gewenste aanpassingen zijn.
5	De oplossing voor het voetpad mag nooit over de ventweg komen. De oplossing was normaal naast het fietspad.	Dit punt is naar voren gekomen tijdens een aparte avond met de bewoners van de Abdis van Thornstraat nr. 31-37. In de nieuwe en gepresenteerde situatie lopen voetgangers over de ventweg. Men vreest overlast, vooral omdat er woningen en een OV-hub bij komen. Vanuit de bewoners is daarom gevraagd om langs het fietspad, over het bestaande groen, een voetpad aan te leggen. Er komt een voetpad langs het fietspad te liggen; er wordt dus tegemoet gekomen aan het verzoek.

6	Bewoners vanuit Thornzicht kunnen alleen nog maar via Oosterheem naar het centrum. Lijkt mij niet bevorderlijk voor een 30 km zone. Of ze moeten via de Bovensteweg wat een behoorlijk stuk is omrijden. We wonen niet voor niets in het centrum Het kruis voor het stoplicht is maar een farce met het huidige asociale rijgedrag.	Door de ombouw van de rotonde naar kruispunt met verkeersregelinstallatie VRI kan men niet meer keren om zo op de Strijenstraat richting het westen te komen, zoals dat met de rotonde nu wel kan. Straks moet er dus een andere route gekozen worden. De gemeente heeft vanuit de verkeersstudie beoordeeld dat het haalbaar is om in de toekomst de weg op te komen via de uitrit, ook omdat verkeer op het volledige wegvak dan in één keer door kan rijden. Dat kan nu in de huidige situatie met rotonde niet. Door het toepassen van het kruis op het wegdek is het voor andere weggebruikers duidelijk dat er zich daar een uitrit bevindt.
7	A. Ik ben geïnteresseerd te weten hoe men de verkeersafwikkeling heeft of gaat regelen tijdens de bouw van het kruispunt Strijenstraat/Pasteurlaan. B. Wordt de Albert Schweitzerlaan dan nog drukker met sluipverkeer?	A. De exacte fasering, welke werkzaamheden in welke volgorde plaatsvinden, moet nog verder worden uitgewerkt. Voor de start van de werkzaamheden maken we een plan voor tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingen. Daarbij houden we rekening met de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen en met de doorgang van nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. B. Door de nieuwe inrichting van de beide kruispunten (Leijsenhoek en de Strijenstraat) stroomt het autoverkeer beter door. Daardoor is de kans kleiner dat verkeer door de naastgelegen woonwijk gaat rijden. We zien dan ook geen risico op een dat er een drukke sluiproute door de woonstraten Albert Schweitzerlaan, Henri Dunantstraat, Hoefakker als gevolg van de planontwikkeling.
8	A.u.b. een bushalte waar je droog en uit de wind kunt wachten op de bus	Daar gaan we voor zorgen en heeft de aandacht in de verdere uitwerking van de OV-hub.
9	Voldoende tijd voor voetgangers! Komen er haaientanden?	Bij beide kruispunten wordt het verkeer gereguleerd met verkeerslichten. Om de verkeersveiligheid en doorstroming te waarborgen in situaties waarin de verkeerslichten niet (volledig) functioneren of niet van toepassing zijn, worden ook haaientanden toegepast. In de regelingdie verder wordt uitgewerkt, is er aandacht voor de (maximale) wachttijd van voetgangers.
10	Zorg over parkeeroverlast in onze straat en Veerseweg van mensen die met OV willen via de nieuwe OV-hub	Het blijft mogelijk dat de gratis parkeerplaatsen aan de Veerseweg worden gebruikt door bezoekers van de zorgfuncties op het Amphia-terrein, het centrum van Oosterhout of reizigers van de OV-hub.

		Om dit risico te beperken, komen er wel goede fietsenstallingen bij de OV-hub. Daarnaast wordt het terrein Parc Louis dichtgezet; er komt een afscheiding tussen de Molenbuurt en Parc Louis om parkeeroverlast te voorkomen.
11	Uitgang parkeergarage Hoefakker staat iedere dag geblokkeerd door hele rijen auto's. Niemand zo vriendelijk die meewerkt en die je ertussen laat gaan. 25 meter verderop komt een stoplicht wat denk ik nog veel meer problemen geeft. Ik heb hier niet veel vertrouwen in en daarin ben ik niet de enige.	De gemeente heeft vanuit de verkeersstudie beoordeeld dat het haalbaar is om de weg op te komen via de uitrit, ook omdat in tegenstelling tot de huidige situatie met rotonde het volledige wegvak in één keer wordt leeg getrokken. Door het toepassen van het kruis op het wegdek is het voor andere weggebruikers duidelijk dat er zich daar een uitrit bevindt en dat men daar, in tegenstelling tot de huidige situatie, niet mag wachten.
12	Wat zijn de plannen om tijdens deze verbouwingen het sluipverkeer tegen te gaan Albert Schweitzerlaan en Hoefakker?!	De exacte fasering, welke werkzaamheden in welke volgorde plaatsvinden, moet nog verder worden uitgewerkt. Voor de start van de werkzaamheden maken we een plan voor tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingen.
13	Namens de buurtgroep Santrijn, wil ik mijn zorgen uitspreken over het mogelijke sluipverkeer op de Albert Schweitzerlaan, Hoefakker en Alleta Jacobspad. Dat is nu al het geval en straks met 600 extra auto's en een ov-hub (met prioriteit) wordt dat alleen maar extra!	Door de nieuwe inrichting van de beide kruispunten (Leijsenhoek en de Strijenstraat) stroomt het autoverkeer beter door. Daardoor is de kans kleiner dat verkeer door de naastgelegen woonwijk gaat rijden. We zien dan ook geen risico op een drukke sluiproute door de woonstraten Albert Schweitzerlaan, Henri Dunantstraat, Hoefakker als gevolg van de planontwikkeling.
14	Wat is de wachttijd in de ochtend- en avondspits voor automobilist vanuit Veerseweg bij kruispunt met Abdis van Thornstraat? In de nieuwe situatie met afwikkeling extra verkeer vanuit Muldersteeg?	Ochtendspits: 53 seconden Avondspits: 68 seconden
15	A. Ik maak me zeer grote zorgen over de verkeersdoorstroming. De modellen geven aan dat het moet kunnen, maar helaas kan ik dat niet geloven. Het is nu al veel te druk en de Veerseweg uitgaan kost nu al vaak veel tijd. B. Dan hoor ik ook nog dat de instellingen op de Veerseweg-Abdis van Thorn nu al niet optimaal zijn. Waarom past de gemeente dat nu niet meteen aan?	A. De nieuwe vormgeving gaat ervanuit dat fietsers op een reguliere manier het kruispunt oversteken in plaats van kruislings zoals in de huidige situatie gebeurt. Dit helpt om de ontruimingstijden te verlagen. Door de verplaatsing van de OV-hub zal het aantal bussen op deze kruising afnemen en worden de groentijden afgestemd op het verkeersaanbod. Deze aanpassingen moeten er voor zorgen dat de doorstroming wordt verbeterd. Dat laten de modellen en onderliggend verkeersonderzoek ook zien. B. De kruising van de Leijsenhoek is op dit moment optimaal afgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de huidige aanwezige vervoersvormen (modaliteiten). Het huidige aantal verkeersbewegingen

		en de huidige inrichting en grootte van de wegvakken en de prioritering van het openbaar vervoer. De gemeente heeft daarom nu niet de intentie om de regeling in de huidige situatie op de kruising Leijsenhoek/Veerseweg/Abdis v. Thornstraat aan te passen.
16	Kunnen jullie ons als Fietsersbond antwoord geven op de vraag waarom er bij de ingang van de fietsenstalling van het busstation is gekozen voor een extra bocht i.p.v. een rechte kruising van fietspaden en een ingang van de stalling aan de kant van het busstation. Er moeten sowieso bomen worden gekapt.	Hierdoor hoeven we het kruisingsvlak niet te vergroten. Met een bocht voor de fietsenstalling zorgen we er ook voor dat het fietsverkeer wordt afgeremd. Dat is goed voor de verkeersveiligheid op het punt waar men de fietsenstalling in gaat.
17	Kunt u ons antwoord geven op de vraag waarom de ingang van de fietsenstalling bij het busstation is gewijzigd? De nieuwe situatie heeft een extra gekke bocht gecreëerd. Op eerdere visualisatie is het een rechte kruising van fietspaden en is de ingang aan de kant van het busstation i.p.v. aan de kant van de Pasteurlaan.	De ingang van de fietsenstalling is aan de kop van het zuidelijke woonblok, zodat men niet met de fiets over het busstation hoeft om de fietsenstalling te bereiken. De ingang zit hiermee op een korte afstand van het fietspad en is daarom een logische ingang. Zie verder het antwoord bij 16.
18	Duidelijke presentatie in de Bussel over de nieuw aan te leggen bushub en bijbehorende veranderingen van de verkeersaders.	Fijn dat u aanwezig was en dat u de presentatie als duidelijk heeft ervaren.
19	Beperk c.q. halveer de hoogbouw, minder verkeersdruk op alle omliggende wegen! Niemand is blij met hoogbouw.	Er is veel behoefte aan woningen, ook aan appartementen. Deze locatie is geschikt om hoger te bouwen. Hiervoor is een ontwikkelvisie opgesteld, die in januari 2026 is vastgesteld door de gemeenteraad. De maximale aantallen die op grond van het raadsbesluit mogelijk zijn, zijn meegenomen in de verkeersstudie.
20	Nu ligt de focus op de kruispunten en het plan is helder. Vraag wel af als je van de Abdis van Thornstraat naar de Veerseweg en vervolgens naar Muldersteeg afslaat of die afslag naar de Muldersteeg ook wordt aangepast en breder gemaakt aangezien deze nu redelijk smal is. Ook als daar in de toekomst ook de nieuwe bewoners van de huizen en appartementen naar toe worden geleid wordt opstopping van verkeer voorkomen.	De Muldersteeg is een woonerf. Het is daarom juist niet wenselijk en ook niet nodig om de rijbaan breder te maken.
21	Bij uitrit van de 4 woningen aan de oostzijde van de Abdis van Thornstraat kruizen op de rijbaan zodat er veilig kan worden ingevoegd (net als op de Strijenstraat bij de uitrit van de parkeer-garage) en geen verbodsbord om niet te mogen draaien op de kruispunten	De maatregel/suggestie op de rijbaan zullen we doorvoeren in de plannen. Een verbodsbord om te keren op de kruising weglaten is geen wenselijke optie. Omdat een verkeerslichtkruising niet is ontworpen voor voertuigen die midden op de kruising keren, kan dit gevaarlijke situaties opleveren.
22	A. Blijft de Muldersteeg zoals hij is? Met de extra verkeersdrukte kunnen hier gevaarlijke situaties ontstaan, het is nu 15km/h en veel mensen laten er hun hond uit en lopen dan deels op de weg. + spelende	A. Er zijn nog geen plannen gemaakt voor mogelijke verkeersmaatregelen in de Muldersteeg. Als blijkt dat dit noodzakelijk is, is het belangrijk om samen met de bewoners te bekijken welke aanpassingen wenselijk zijn.

	kinderen. Je ontsluit via een woonerf. B. Verkeer dat vanaf Parc Louis komt is wel heel summiere voor het aantal woningen? Komt dit in de toekomst wel goed? C. Misschien die toren ook maar 8 hoog maken i.p.v. 14, bespaart auto's en geeft een vrijer zicht voor de huidige omwonende. Fijn dat er slimme stoplichten komen dit gaat veel mensen ergernissen besparen!	B. Bij nieuwe ruimtelijke plannen gebruiken we landelijke CROW-kentallen (kenniscentrum) om te bepalen hoeveel extra gemotoriseerd verkeer erbij komt. Ook voor het Amphia-terrein gebruiken we deze kentallen. C. De gemeenteraad heeft de ontwikkelvisie voor de woningbouw in januari van dit jaar vastgesteld. Dank u!
23	Hoe zijn(/blijven?) de 4 woningen aan de oostzijde van de Abdis van Thornstraat 3 jaar lang bereikbaar tijdens de werkzaamheden?	Voor we met de werkzaamheden starten, maken we een plan voor de tijdelijke verkeersmaatregelen. In dit plan kijken we ook naar maatregelen om woningen in de omgeving zo goed mogelijk bereikbaar te houden.
24	Lees ik het goed dat de wachtrij lengte tijdens de avondspits bij de Veerseweg Leijsenhoek een aandachtspunt blijft?! Wat betekent dit, wordt de situatie naar verwachting nog erger dan het al is?	Er ontstaan wel wachttijden op dit kruispunt, maar deze slaan niet meer terug tot de andere kruispunten. De wachtrij die nog ontstaat duurt kort en lost zich snel op.
25	Graag inzicht in het rapport waar cijfers en berekeningen ingevoerd zijn omtrent het kruispunt VW - LH - AvT.	Het rapport van het verkeersonderzoek staat inmiddels gepubliceerd op de website van de gemeente. www.oosterhout.nl > Bouwen, verbouwen en wonen > Openbare ruimte > Werken aan de weg > Kruispuntreconstructie en OV-hub Amphia-terrein > *Onder het kopje* meer informatie
26	Binnen de getoonde plannen zijn er een aantal zorgen: A. Het grote aantal verkeersbewegingen door de Muldersteeg i.v.m. de ontsluiting van de grondgebonden woningen en appartementen parallel aan de OV-hub. In 1ste ontwerp was ontsluiting via Pasteurlaan voorzien voor de appartementen.	A. In de eerdere plannen van maart 2025 is ook al toegelicht dat een deel van de appartementen ontsloten gaat worden via de Muldersteeg. Door de woningbouw op het Amphia-terrein zal er meer verkeer in de Muldersteeg komen. De ontwikkelingen op het Amphia-terrein mogen niet leiden tot teveel verkeer en een slechtere leefkwaliteit. De toename is klein en heeft geen invloed op de verkeerssituatie in de Muldersteeg, de Veerseweg en het kruispunt Veerseweg/Leijsenhoek. Er zijn nog geen plannen gemaakt voor mogelijke verkeersmaatregelen in de Muldersteeg. Het is belangrijk om

	B. Parkeerdruk voor de bestaande wijk. Met doorgangen voor voetgangers en fietsers zal er een grote parkeerdruk komen met bezoekers van het Amphia of mensen die hun auto parkeren en vervolgens verder gaan met het OV. Ook het minimale aanbod van parkeerplaatsen voor de appartementen naast de OV-hub zal leiden tot mensen die de auto gaan parkeren in de bestaande Molenbuurt.	samen met de bewoners te bekijken welke aanpassingen wenselijk zijn. B. Het terrein Parc Louis wordt dichtgezet; er komt een afscheiding tussen de Molenbuurt en Parc Louis om parkeeroverlast te voorkomen. Zoals het er nu naar uitziet komt er alleen bij het groen bij de Bovensteweg een doorgang voor voetgangers en fietsers en een noodontsluiting voor de hulpdiensten.
27	Een mooi en goed plan voor kruising Abdis van Thornstraat - Veerseweg - Leijsenhoek. Gezien de reconstructie vervallen er meerdere parkeerplekken. Op maandag 30-03-2026 hebben wij een fijn gesprek gehad met een verkeerskundige van de gemeente. Hij gaf aan, vanwege de reconstructie en de gemiste parkeerplekken plus de vele nieuwe appartementen bouw op de Leijsenhoek, komen er nog eens veel auto's bij in de straat en is parkeren op eigen grond dus een wenselijke oplossing en een verlaging van de stoeprand een logische compensatie voor woning nummer 76.	Bewoners kunnen een omgevingsvergunning aanvragen voor een inrit. Deze aanvraag wordt op verschillende punten beoordeeld.
28	A. Mijn wens is om in de plannen de maximumsnelheid op de Leijsenhoek mee te nemen. Mijn wens zou zijn om de maximum snelheid te verlagen op de Leijsenhoek naar 30 km per uur. Dit voor de veiligheid van de kinderen die daar fietsen en oversteken. B. Daarbij de wens om in de plannen zorgvuldig te kijken naar het langzame verkeer en met name de fietsers die over het kruispunt van de Leijsenhoek naar de Veerseweg (en andersom) moeten fietsen. Als de school uit is staan daar gerust 8 fietsers op het kruispunt. Dit wordt wel heel krap op de minimale ruimte die daarvoor nu is vrijgemaakt. Ouders met lange bakfietsen staan als snel op de kruisende fietsstrook. Ik ben mij bewust van de minimale ruimte en de verschillende zaken waar jullie	A. De Leijsenhoek is nu nog ingericht voor het vele busverkeer dat er rijdt. Dit betekent dat we de rijbaan nu niet smaller kunnen maken en geen verkeersdrempels kunnen aanleggen. Daardoor is het nu lastig om de snelheid terug te brengen naar 30 km per uur. Alleen een verkeersbord plaatsen is niet genoeg om ervoor te zorgen dat auto's ook echt langzamer rijden. Pas wanneer de OV-hub op het Amphia terrein klaar is en er minder bussen door de Leijsenhoek rijden, kunnen we de Leijsenhoek inrichten als een 30-km-straat. B. De openbare ruimte is inderdaad beperkt. Daarom maken we brede opstelstroken om meer ruimte te geven aan langzaam verkeer.

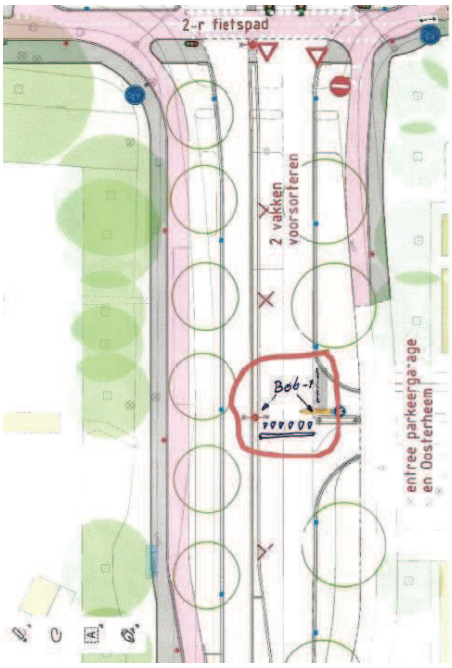
	rekening moeten houden. Maar mogelijk kan bovenstaande nogmaals bekeken worden. Succes met de plannen. Voor evt. toelichting mag u altijd contact opnemen.	
29	Tijdens de presenstatie in de Bussel d.d. 30 maart 2026 en daarbij beoordelend de stukken van het College voor de omgevingsdialoog in de B&W vergadering van 2 maart 2025 onder 3.2.5, kwamen vragen op die ter plekke niet duidelijk (konden) worden gemaakt, hetgeen onder meer aanwezigen overigens gedeeld werd. A. Onjuiste afmetingen voertuigen en gevolgen voor de doorstroming 1. In de videopresentatie bleken onjuiste afmetingen van voertuigen te zijn opgenomen waardoor de indruk bestaat dat doorstroming van rijen voertuigen vlotjes verloopt. Of de juiste schalen werden gebruikt is derhalve serieus twijfelachtig geworden en daarmee de getoonde doorstroming en hoeveelheid aan opgestelde voertuigen. 2. Iemand die gebruik maakt van de garage onder het complex van Oosterheem, met uitrit op de Strijenstraat, merkte in mijn bijzijn terecht op dat hij nu al regelmatig langere wachttijden kent en, gezien de ligging van het fietspad, afstand moet houden voor hij de Strijenstraat op kan oprijden. Dat zal gezien de drukte op de Strijenstraat, met nu een betere doorstroming dan met verkeerslichten, voor de gebruikers van die garage serieuze beperkingen opleveren ook omdat het fietspad niet geblokkeerd mag worden. Hoe wordt dit opgelost? B. Ontsnappingsroute door 30 km-zone In samenhang daarmee is de 'ontsnappingsroute' ter voorkoming van wachttijden op twee kruispunten met verkeerslichten om naar de Abdis van Thornstraat Zuid en verder te komen, gelegen in het	A. 1. De auto's zijn wel op schaal zoals te zien is in de afbeelding (bovenin staan 'echte' auto's ter vergelijking).  2. Door de ombouw van de rotonde naar VRI geldt dat men niet meer kan keren om zo op de Strijenstraat richting het westen te komen, zoals dat met de rotonde nu wel kan. Straks moet er een andere route gekozen worden. De gemeente heeft vanuit de verkeersstudie beoordeeld dat het haalbaar is om de weg op te komen via de uitrit, ook omdat in tegenstelling tot de huidige situatie met rotonde het volledige wegvak in één keer wordt leeg getrokken. Door het toepassen van het kruis op het wegdek is het voor andere weggebruikers duidelijk dat er zich daar een uitrit bevindt. B. Door de nieuwe inrichting van de beide kruispunten (Leijsenhoek en de Strijenstraat) stroomt het autoverkeer beter door. Daardoor is de kans kleiner dat verkeer door de naastgelegen woonwijk gaat rijden. We zien dan ook geen risico op een drukke sluiproute door de woonstraten Albert Schweitzerlaan,

	wijkje met 30 km-zone naast Oosterheem (Albert Schweitzerlaan). Dat zal ongetwijfeld nog meer frequent gebruikt worden dan nu al het geval is wanneer de rotonde verstoppingsverschijnselen kent.	Henri Dunantstraat, Hoefakker als gevolg van de planontwikkeling. Er is sprake van een acceptabele verkeersafwikkeling op de kruispunten (wachtrijen worden binnen één cyclus opgelost/weggewerkt) waardoor de kans op sluipverkeer geminimaliseerd wordt.
	C. Ontbrekende data over verkeersstromen Niet is toegelicht met welke data aan aantallen van personenauto's/motoren, fietsers, voetgangers, bussen en vrachtauto's rekening is gehouden. Kortom: de realiteit wordt gemist. Het beeld is nu al dat vrachtverkeer deze route behoorlijk gebruikt en vertragende bewegingen oplevert, zeker als er verkeerslichten staan en er een toezegging van het College aan de raad ligt dat langzaam verkeer van voetgangers en fietsers sneller moet kunnen doorstromen. Welke data zijn voor het ontwikkelen van deze kruispunten en de cyclussen voor de verschillende verkeersdeelnemers na onderzoek daartoe vastgesteld en is dit passend geworden voor de juiste en gewenste doorstroming? Kunt en wilt u deze data onderbouwen en delen?	C. De intensiteiten zijn afgeleid uit het provinciale verkeersmodel BBMA2024. In het hoofdstuk Uitgangspunten in de rapportage staat dit verder toegelicht.
	D. Verkeersonderzoek gebaseerd op verouderde woningbouwcijfers Goudappel is met de door het College meegezonden rapportage uit 2022 uitgegaan van ongeveer de helft van de nu geplande woningen op het Amphia-terrein (inmiddels verhoogd naar 480 woningen). Op pagina 72 van het rapport uit 2022 staat het aantal woningen van 274 genoemd met daarbij behorende parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. Dit is geen juist uitgangspunt meer en niet blijkt dat de gemeente hier een oplossing voor biedt. Nieuw onderzoek met deze aanvullende en aanzienlijk afwijkende aantallen is nodig.	D. In de studie uit 2026 zijn de meest actuele uitgangspunten opgenomen. Deze zijn gewijzigd ten opzichte van 2022. Op basis van de nieuwe uitgangspunten zijn de resultaten gevormd en gepresenteerd tijdens de bewonersavond.
	E. Doorstroming op grote kruisingen en keten van verkeerslichten	E. Het onderzoek van Goudappel omvat drie kruispunten (streng), namelijk:

	Het verkeersonderzoek toont aan dat zowel de rotonde Pasteurlaan/Strijenstraat als het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek aangepast moeten worden om het verkeer ook in de toekomst voldoende te laten doorstromen en stagnatie op de Bovensteweg te voorkomen. Deze input zou verwerkt zijn in het Voorlopig Ontwerp, maar in het rapport van Goudappel blijkt hier niets van. Er bestaan zorgen over de doorstroming op de grote dubbele kruising, in combinatie met de kruising Sterrenlaan/Kometenlaan en de voet-fietsoversteekplaats Effentweg. Is met dit onderzoek deugdelijk onderbouwd dat met de huidige en frequente piekmomenten een goede doorstroming zal ontstaan? Zijn alle actuele data op de gehele route daaraan ten grondslag gelegd? Is rekening gehouden met verschuiving van verkeersstromen door de nieuwe verbinding aan de Statendamweg?	a. Strijenstraat - Pasteurlaan - Amphia-terrein b. Leijsenhoek – Veerseweg – Abdis van Thornstraat c. Pasteurlaan – Bovensteweg – Burgemeester Elkhuizenlaan Uit het onderzoek blijkt dat na optimalisatie van de kruispunten sprake is van een acceptabele afwikkeling. Wachtrijen worden binnen een cyclus weggewerkt en slaan niet terug naar andere kruispunten en veroorzaken geen blokkades. Er zal dan ook geen terugslag plaatsvinden naar het kruispunt Sterrenlaan/Kometenlaan en de langzaam verkeersoversteekplaats Effentweg. Deze twee kruispunten/ oversteken maken dus geen onderdeel uit van voorliggende studie, maar er zullen geen doorstromingsproblemen ontstaan als gevolg van de streng Abdis van Thornstraat – Pasteurlaan.
	F. Lange wachttijden voor langzaam verkeer Bewoners in de Molenbuurt en Veerseweg, fietsers en voetgangers richting het centrum hebben nu al serieuze kritiek op de lange wachttijden. Hoe wordt gewaarborgd dat de toezegging van de gemeente dat langzaam verkeer goed bediend moet worden, daadwerkelijk plaatsvindt? Kan dit inzichtelijk worden gemaakt met actuele data en videobeelden?	F. Uit het onderzoek blijkt dat na optimalisatie van de kruispunten sprake is van een acceptabele afwikkeling. Wachtrijen worden binnen een cyclus weggewerkt en slaan niet terug naar andere kruispunten en veroorzaken geen blokkades. Dat betekent ook dat langzaam verkeer binnen een cyclus van 120 seconden voldoende groentijd heeft gekregen om veilig over te steken.
	G. Problemen met verkeerslichten Bovensteweg/Burg. Elkhuizenlaan Er bestaat al lange tijd kritiek op deze kruising. Wijzigingen in de cyclussen bleven uit of werken onvoldoende. Voetgangers staan op het tweede plan en kiezen alternatieven. Regelmatig wordt gehoord dat het uitzetten of verstoren van de verkeerslichten betere doorstroming geeft, behalve tijdens piekuren.	G. De verkeerslichten bij de kruising Burgemeester Elkhuizenlaan/ Bovensteweg worden vernieuwd, zodat ze beter passen bij het huidige verkeer.
	H. Doorstroming tussen Amphia-terrein en Leijsenhoek	H. In de wachtrijplots is zichtbaar dat op piekmomenten de wachtrijen terugslaan tot het voorliggende kruispunt. Kruispunten volledig

	De vrees bestaat dat de korte afstand tussen het Amphia-terrein en de Leijsenhoek met verkeerslichten een voortdurende beperking van de doorstroming blijft of erger maakt. Kan inzichtelijk worden gemaakt dat de huidige problemen op piekmomenten worden opgelost, mede gezien het frequente busverkeer dat mogelijk voorrang krijgt? De getoonde video geeft volgens velen een onjuiste beeldvorming.	koppelen kan dit oplossen, maar heeft een nadelig effect op de Veerseweg en andere zijwegen. *Op 25 april 2026 heeft de inspreker (aanvullende) informatie gevraagd via e-mail. Er is op 28 april 2026 aan de inspreker een e-mail verzonden met informatie, waaronder over de gehanteerde intensiteiten in de berekeningen.*
30	Maandagavond de omgevingsdialoog in de Bussel bezocht. De plannen worden iets duidelijker. Echter: Mijn probleem zit 'm nog steeds in de verkeersafwikkeling/ parkeerproblematiek Veerseweg/ Molenbuurt. Tijdens de dialoog heb ik gevraagd naar de verkeersafwikkeling van de appartementen en grondgebonden woningen aan de zuidzijde van de OV-Hub. De mevrouw legde mij uit dat de appartementen in het zuidelijke blok een ontsluiting kregen ten oosten van de OV-Hub en dat alleen de grondgebonden woningen via de Veerseweg/Muldersteeg ontsloten zouden worden. Ik vond dit raar omdat in de vorige sessie verteld is dat er geen toegang tot de appartementen en grondgebonden woningen langs de OV-Hub komt. Voor alle zekerheid gebeld met de projectmanager die mij verzekerde dat de ontsluiting van het hele 'Zuidblok' via de Veerseweg/Muldersteeg gepland is. Dit is, op z'n zachtst gezegd, slordig. Mensen worden op deze manier op het verkeerde been gezet. Tevens werd aangegeven dat er een afscheiding tussen de Muldersteeg en Parc Louis komt om te voorkomen dat mensen in de Molenbuurt gaan parkeren. Nu blijkt dat er geen volledige afsluiting komt, maar een gedeeltelijke. Ik zie de bui al hangen: mensen willen de parkeertarieven niet betalen en gaan echt wel parkeren op de Veerseweg en de Molenbuurt. Dat brengt me bij een al lang lopende ergernis van de bewoners van de Veerseweg. Al jaren worden wij opgezadeld met parkeerders die de parkeertarieven in het centrum en het Amphia-terrein niet willen betalen en er voor zorgen dat wij als bewoners niet meer in onze straat kunnen parkeren. Al diverse malen aangegeven maar nog steeds geen luisterend oor gevonden.	Alle woningen ten zuiden van de OV-hub zullen worden ontsloten via de Muldersteeg. Ter voorkoming van parkeeroverlast is het de bedoeling dat het nieuwe woongebied zoveel mogelijk wordt "dichtgezet". Alleen bij de Bovensteweg komt er een doorgang voor fietsers en voetgangers en een calamiteitenontsluiting voor de hulpdiensten. Wij verwachten dat parkeeroverlast hierdoor wordt voorkomen, dan wel sterk beperkt wordt vanwege de loopafstand. Mocht er toch onevenredige parkeeroverlast ontstaan, dan kan er volgens het huidige beleid bij voldoende draagvlak een parkeervergunningstelsel in het beoogde gebied komen.

	Het zal er met de plannen voor het Amphia terrein niet beter op worden. Oplossing: zorg voor bewonersparkeren op de Veerseweg!	
31	A. Wij maken ons zorgen over de uitrit van de woontorens (uitrit Strijenstraat). We zien witte kruizen op de weg, maar is dat voldoende voor de mensen in de drie torens (Hoefakker)? B. Ook kunnen wij niet meer de Strijenstraat richting de Bussel, of we moeten keren bij de rotonde Abdis van Thornstraat/Ridderstraat of tegen een verbod in toch keren (of ver omrijden). Graag hiervoor uw aandacht s.v.p.	A. We begrijpen dat bewoners aandacht vragen voor het oprijden van de Strijenstraat. Door de toename van het verkeer, vooral tijdens de spits, wordt het op drukke momenten lastiger om de parkeergarage uit te rijden. Dit probleem zou ook bestaan als de rotonde zou blijven, omdat er dan ook een lange wachtrij op de Strijenstraat ontstaat. In het ontwerp van het nieuwe kruispunt Strijenstraat/Pasteurlaan is daarom een kruis-markering opgenomen. Deze maakt duidelijk dat verkeer de uitgang van de parkeergarage vrij moet houden, waardoor het uitrijden makkelijker wordt. B. Met de rotonde kunnen bewoners van de Hoefakker makkelijker verschillende routes kiezen. Bij het toekomstig kruispunt met verkeerslichten is keren niet meer mogelijk. Bewoners moeten daarom een andere route rijden.
32	Naar aanleiding van de bewonersbrief m.b.t. Bovenstaande onderwerp en de daarin verwoorde uitnodiging om te reageren indien we een vraag dan wel een voorstel hebben stuur ik u deze mail. In bijlage toegevoegd; • Het reactie formulier (blad 1 van 2) waarin omschreven een voorstel tot het verbeteren van de uitrit vanuit onze parkeergarage, met name het kruisen van de twee rijbanen ter hoogte van de uitrit. • Een tweede reactieformulier (blad 2 van 2) met daarin verwoord een alternatief voor het verkeersbord B06-F dat daarin dan vervangen wordt door een stoplicht. • Een deel van de situatietekeningen waarop de uitrit te zien is en ik mijn voorstel heb verwerkt. Feitelijk wordt de uitrit dan gezien als een weg van rechts. • Een afbeelding van het in mijn voorstel genoemde verkeersbord B06-F. Wat ik met het voorstel probeer te bereiken is de doorstroming vanuit de parkeergarage aanzienlijk te verbeteren. De twee ingetekende kruizen op het wegdek ter plaatse, zullen voor veel automobilisten	We hebben dit voorstel beoordeeld en komen tot de conclusie dat dit heel onduidelijk is voor het verkeer op de Strijenstraat en daarmee ook niet wenslijk is. We begrijpen dat bewoners aandacht vragen voor het oprijden van de Strijenstraat. Dit is nu mogelijk als het kruisingsvlak op de rijbaan wordt vrijgehouden of als de volledige wachtrij voor het verkeerslicht is weggereden.

	geen reden zijn om dat wegvak vrij te houden. Denk hierbij maar aan het vrijhouden van een kruising in een rij voor een verkeerslicht dat op rood staat. Middels mijn voorstel wordt dat sterk verduidelijkt en het overige verkeer heeft hier geen hinder van als er geen verkeer uit de parkeergarage komt. *Reactieformulier* Ik heb de voorgestelde nieuwe situatie in de omgevingsdialoog m.b.t. het kruispunt Amphia-terrein en OV-hub eens goed bekeken vanuit mijn positie als gebruiker van de parkeergarage onder het appartementencomplex aan de Hoefakker. In de voorgestelde situatie moeten we dadelijk vanuit de garage twee rijbanen oversteken als we op de kruising linksaf zouden willen slaan. Om te zorgen dat dit enigszins mogelijk wordt heeft men ter hoogte van de uitrit twee kruisvakken ingetekend. Om te zorgen dat er wel een mogelijkheid wordt geboden om in te voegen zou ik de aanpassing willen voorstellen zoals in de bijlage is ingetekend, te weten: A. Geen haaientanden op de uitrit van de parkeergarage B. Wel haaientanden op de twee rijbanen pal voor de kruisvakken C. Wel een voorrangsbord nr B06-F bij de haaientanden voor de kruisvakken  	

	Als alternatief zou misschien ook het verkeersbord vervangen kunnen worden door een rood stoplicht (geen verkeerslicht maar enkel een rood licht) conform de situatie op de Veer seweg nabij de uitrit van de zandwinning. Hier treedt alleen een stoplicht in werking als er zich verkeer meldt bij de kruising. Is dat verkeer ingevoegd, dan gaat het stoplicht weer helemaal uit.  B06-F Verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg Hopend dat u mijn voorstel in overweging wilt meenemen, mocht u verder nog uitleg daarover willen hebben dan kunt u mij altijd contacten via bovenstaande gegevens.	
33	Met de reconstructie van het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek komen er 2 parkeerplaatsen te vervallen bij nummers 113 en 115. Nu wil de gemeente ook nog eens een laadpaal gaan plaatsen bij nr. 107 met eventuele we aansluiting bij nr. 105. Als dit door gaat blijft er maar 1 vast parkeerplaats voor 6 woningen. Misschien is het een suggestie om de laadpaal wat verder in de straat te plaatsen. Verkeersbesluit moet hier nog worden genomen, maar misschien dat er na gekeken kan worden om de laadpaal wat verder in de straat te plaatsen.	Wij zullen onderzoeken of de laadpaal geplaatst kan worden in de Hoefakker / A. Jacobspad.
34	Uit aanvullend onderzoek Goudappel: Slide 20: onder 2e bullet wordt deze conclusie getrokken: *"Opmerkelijk is dat de ochtendspits op basis van de theoretische berekening goed functioneert terwijl uit de Google Maps analyse blijkt dat deze ook in de ochtend al vaak vastloopt. Reden is omdat de rotondeverkenner geen rekening houdt met de invloed van langzaam verkeer, deze hebben voorrang in de praktijk en zullen daardoor invloed hebben op de afwikkeling. Ook het effect van nabijgelegen kruispunten en het aankomstpatroon wordt niet meegewogen in de theoretische analyses."* Dit laatste klopt inderdaad volgens mij en is naar mijn idee eenvoudig te verklaren: de (absolute) prioriteit die openbaar vervoer	

	(continu) krijgt in de verkeersregeling Abdis van Thornstraat-Veerseweg-Leijsenhoek vormt de belangrijkste oorzaak van alle afwikkelingsproblemen op dit hele wegvak (uiteraard in combinatie met de drukte in de spitsen). Probleem is dat er in de loop der jaren steeds frequenter bussen zijn gaan rijden en ook op richtingen die onderling conflicterend zijn in de verkeersregeling. Gevolg is dat in de praktijk de regeling haast continu wordt "onderbroken" door bussen, met negatief effect op de afwikkeling van het overige verkeer. A. Vraag 1: is er in het onderzoek rekening gehouden met de intensiteit en routering van voetgangers, fietsers, hulpdiensten het met name het grote aantal bussen (nu en in de toekomst) en met het bovengenoemde negatieve effect dat prioritering van deze bussen in de verkeersregelingen met zich meebrengt? En zo ja, hoe hebben jullie dit verkend, gemodelleerd en/of berekend? Ik lees namelijk op slide 20 dat aankomstpatronen van langzaam verkeer en effecten van nabijgelegen kruispunten blijkbaar niet zijn meegewogen in de theoretische analyses…. Het wordt straks een dynamisch, complex en samenhangend geheel aan geregelde kruispunten waar sprake gaat zijn van onderling conflicterend busverkeer in hoge frequenties, doorgaande routes van fietsers, voetgangers rondom de OV hub en hulpdiensten. Ik heb nu het gevoel dat er snel toe gewerkt is naar een relatief eenvoudige oplossing door een "simpel extra kruispuntje te plotten" op de huidige plaats van de ongeregelde kruising Strijenstraat-Abdis van Thornstraat. Ik maak me zorgen over de robuustheid van de oplossing. Nav slide 41: Conclusies en advies: Ik lees hier: "*In de optimalisatievariant is de doorstroming nog steeds niet 100% optimaal. Er resteren nog aandachtspunten, maar deze vallen wel binnen acceptabele grenzen. Ze slaan niet terug naar de kruispunten en veroorzaken geen blokkades. Echter ontstaan op piekmomenten wel gedurende relatief korte*	A. Vraag 1: De meerstrooksrotondeverkenner (= een hulpmiddel dat wordt gebruikt om meerstrooksrotondes te beoordelen, ontwerpen of simuleren) houdt inderdaad geen rekening met de invloeden van langzaam verkeer. In de huidige situatie komen wij tot de conclusie dat de huidige rotonde niet meer functioneert. Als ook rekening gehouden zou worden met langzaam verkeer zal de huidige rotonde nog slechter functioneren. De toekomstige situatie (optimalisatievariant) is met een andere methode geanalyseerd. Deze methode neemt wel de invloed van langzaam verkeer gedetailleerd mee en schetst daarmee een representatief beeld van wat de verkeersafwikkeling is in het nieuwe ontwerp.

	tijd langere wachtrijen met langere wachttijden als gevolg. Een 100% optimale doorstroming is op deze locatie niet mogelijk als specifieke keuzes worden gemaakt in de verkeersveiligheid van langzaam verkeer (zoals geen deelconflicten) en het stimuleren en prioriteren van het openbaar vervoer. Daarbij ondersteunt enige mate van vertraging van het gemotoriseerde verkeer ook de mobiliteitstransitie naar de meer duurzame vormen van mobiliteit. Het eindresultaat, met een acceptabele afwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer en prioriteit voor de doorstroming en veiligheid van het openbaar vervoer en langzaam verkeer, is daarmee het best passend bij de ambities van de gemeente" B. Ik zet mijn vraagtekens bij deze passage. Ik ben het eens met het feit dat de doorstroming niet 100% optimaal is en dat er aandachtspunten resteren. Ik vind niet dat deze binnen acceptabele grenzen vallen (ik ben ook erg benieuwd wat dan acceptabel is). C. Daarnaast vind ik dat dit ontwerp niet past bij de ambities van de gemeente en ik vind niet dit ontwerp de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit ondersteunt. Ik zie alleen maar een verslechtering voor de afwikkeling van met name fietsverkeer. Ik probeer hieronder uit te leggen wat ik bedoel: N.a.v. eerste conclusie: ik zie in dit voorlopige ontwerp weinig tot niets	B. Voor het langzaam verkeer draagt de nieuwe inrichting van de kruispunten, met een conflictvrije regeling (gescheiden groenfasen voor verkeersvormen), bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Het belang van een veilige verkeerssituatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers weegt daarbij zwaarder dan een optimale doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Hoewel er in zowel de ochtend- als avondspits nog sprake is van vertraging, leiden de voorgestelde aanpassingen aan de kruispunten tot een kortere reistijd ten opzichte van de huidige situatie. De vertraging is beperkt en van korte duur. Tijdens de spits ontstaan nog steeds wachtrijen, maar deze lossen zich snel op en zijn korter dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt de doorstroming op omliggende kruispunten niet belemmerd. De aanpassingen vergroten daarmee de robuustheid van het wegennet (= hoe goed het wegennet blijft functioneren wanneer er verstoringen optreden). C. De rotonde zal in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit bieden om het verkeer goed te laten doorstromen, wat ook negatieve gevolgen heeft voor het openbaar vervoer. Daarom is aanpassing van de rotonde noodzakelijk. Een met verkeerslichten geregeld kruispunt heeft hierbij de voorkeur boven een dubbelstrooksrotonde vanwege de grotere verkeersveiligheid voor langzaam verkeer, de mogelijkheid

	terug van de relevante focuspunten en opgaven uit de mobiliteitsvisie van gemeente Oosterhout (zie citaat hieronder). *Hoofdstuk 7: focus op stimuleren fietsgebruik* • *Wij zetten derhalve in op snelfietsroutes richting Breda en Tilburg en een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk binnen Oosterhout.* • *Onze focus ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger).* *Bereikbaarheid:* • *B1 Het fietsgebruik binnen Oosterhout en tussen Oosterhout en omliggende gemeentes stimuleren* • *B6 De doorstroming van het openbaar vervoer aan de noordoostzijde van het centrum (Abdis van Thornstraat / Pasteurlaan) verbeteren* • *B7 Verbeteren robuustheid wegennet* *(alleen B6 is specifiek op kaartje in mobiliteitsvisie vermeld)* *Veiligheid:* *V1 De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger) verbeteren*. D. Ik lees dat Gemeente Oosterhout nadrukkelijk veel wil inzetten op veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers. Dat zijn precies de zaken die in mijn ogen onvoldoende in het voorlopig ontwerp zijn verwerkt: • Er worden onnodige barrières opgeworpen voor fietsverkeer op de fietsroute zuid-noord: als je geen deelconflicten wil toestaan in de verkeersregelingen i.v.m. de veiligheid (en dat is uiteraard een goede zaak), zorg er dan voor dat je zoveel mogelijk exclusieve richtingen toepast in het ontwerp, bijvoorbeeld: o Vanaf zuid: aparte rechtsafrichting naar Amphia terrein/bushub. o Vanaf west: aparte linksafrichting Strijenstraat naar Bovensteweg o Oost: aparte linksafrichting vanaf de OV hub/Amphia terrein naar zuid.	tot OV-prioritering en de betere inpasbaarheid in de omgeving. D. Een met verkeerslichten geregeld kruispunt heeft hierbij de voorkeur boven een dubbelstrooksrotonde vanwege de grotere verkeersveiligheid voor langzaam verkeer. Bij de vormgeving van het kruispunt wordt rekening gehouden met de omliggende woningen, de aanwezige bomen en groenvoorzieningen en de beschikbare openbare ruimte. Het toevoegen van een aparte rechtsafstrook richting het Amphia-terrein is alleen mogelijk als de bomenrij in de westelijke berm wordt gekapt. Voor het realiseren van een extra linksafstrook in de Strijenstraat is het noodzakelijk om de weg in noordelijke richting te verschuiven. Hierdoor komt de weg dichter bij de woningen te liggen, wat nadelige gevolgen kan hebben voor het woon- en leefklimaat, met name ten aanzien van geluid. Daarnaast heeft deze verschuiving negatieve effecten op de bomenrij langs de Strijenstraat. Ter hoogte van het Amphia-terrein is de beschikbare openbare ruimte bovendien te beperkt om het aantal rijstroken verder uit te breiden.

	E. Waarom een aparte richting voor busverkeer vanaf de OV hub in de regeling? Dit betekent regeltechnisch feitelijk een 5e kruispunttak met een richting die altijd alle conflicterende richtingen gaat tegenhouden, in welke richting een bus ook zal gaan. Volgens mij kun je deze richting beter helemaal laten vervallen, de rijrichting van de bussen omdraaien en de vrijgekomen ruimte gebruiken voor een aparte linksaffer. De bussen kunnen op deze exclusieve richtingen prioriteit krijgen tussen het autoverkeer. Naar mijn idee is een oplossing als deze simpeler, beter en goedkoper.	E. In een eerdere fase is de inrichting van de nieuwe OV-hub vastgesteld. Daarbij is de voorkeur uitgesproken voor een hub met een zogenoemd visgraatperron. Deze opzet brengt met zich mee dat de bussen rechtsom (met de klok mee) rondom het perron rijden. Reizigers stappen aan de rechterkant in- en uit een bus. Om bij het uitrijden van de OV-hub conflicten met het verkeer van en naar het Amphia-terrein te voorkomen, is gekozen voor een aparte uitrijstrook voor het busverkeer. Binnen de verkeersregelinstallatie (VRI) kan aan het busverkeer prioriteit worden verleend. Bij het inrijden van de OV-hub doet dit conflict zich niet voor. De bussen rijden mee met het overige verkeer en slaan rechtsaf de OV-hub in.
	F. Doe je het bovenstaande niet, dan leidt dit tot volgens mij tot een onlogische regeling en onnodig lange wachttijden die je met name voor de fietsers hier niet wil hebben. De ruimte is er volgens mij, gemiste kans om dit niet te doen. • Op kruispunt Veerseweg van zuid naar noord: in de tekening zie ik staan: *"fietsers apart in de regeling". En uit de slides van Goudappel begrijp ik dat er geen deelconflicten worden toegepast. Betekent dit dan dat het deelconflict op deze locatie komt te vervallen? Zo ja, dan gaat hier veel onlogica en onnodige wachttijd voor fietsers ontstaan omdat er geen exclusieve opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer is.* Kunnen jullie uitleggen hoe dit zit? Op slide 41 wordt gesteld: *"Incidenteel is de bereikbaarheid van de parkeergarage Strijenstraat ook nog een aandachtspunt. Tijdens piekmomenten kan de wachtrijlengte te lang worden en de in/uitrit blokkeren, maar dit lost zich snel op. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van ombouw van de huidige rotonde tot verkeerslichten. Omdat de in- en uitrit van de parkeergarage enkel rechts in en rechts uit is, betekent dit dat uitgaand verkeer in westelijke richting in de huidige situatie via de rotonde kan keren. Dit zal in de nieuwe situatie met verkeerslichten lastiger gaan waardoor mensen andere routes moeten/gaan rijden. Incidenteel worden in de avondspits ook de huizen Abdis van Thornstraat 31 t/m 37*	F. Hoewel aan de oostzijde van het kruispunt sprake is van een extra conflictpunt voor het fietsverkeer, is in de afweging gekozen om prioriteit te geven aan het busverkeer. Dit vanwege het belang van een goede doorstroming en het functioneren van de OV-hub. Op de Leijsenhoek en de Veerseweg mengt het fietsverkeer zich in de huidige situatie met het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor ontstaan lange ontruimingstijden. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt verbetert wanneer rondom het kruispunt vrijliggende fietspaden worden aangebracht. Door deze scheiding van verkeersstromen kunnen de ontruimingstijden worden verkort. De gemeenteraad heeft zich uitgesproken voor het toepassen van conflictvrije verkeersregelingen. Daarbij gaat het met name om het verminderen van conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, evenals conflicten tussen gemotoriseerde verkeersstromen onderling. De mogelijkheid om rechtsafslaand fietsverkeer vrije doorgang te geven blijft daarbij behouden. Vanwege de beperkte beschikbare ruimte bij het kruispunt is sprake

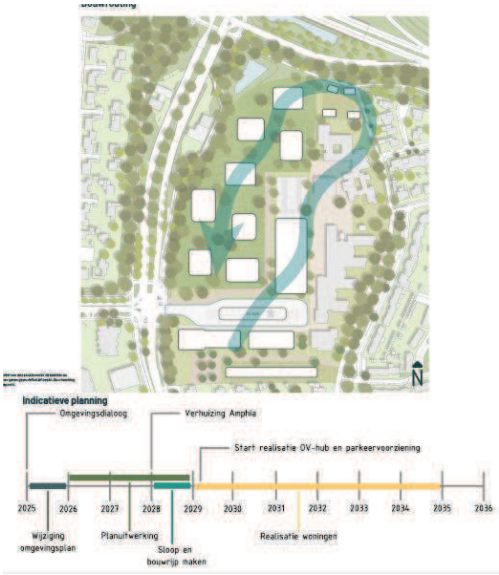
	geblokkeerd door de lengte van de wachtrij in de basisvariant. G. De in-uitrit van de parkeerkelder Strijenstraat: dit moeten we zo volgens mij echt nooit willen i.v.m. logica van de situatie (onnodig kerend verkeer) en verkeersveiligheid van met name fietsers. Ik heb me er overigens altijd al over verbaasd hoe dit ooit zo tot stand heeft kunnen komen in de huidige situatie……..Juist nu gaat dit een probleem vormen en hebben we ook de kans om dit in het project goed op te lossen en volgens mij is er best een oplossing te bedenken om de in- en uitgang van deze garage anders te ontsluiten, al dan niet met een weg op eigen terrein naar de Albert Schweitzerlaan. Dit levert pas echt verkeersveiligheid op, meer logica, en belangrijk: ruimte voor een exclusieve linksafrichting op de Strijenstraat die je gewoon hier zou moeten hebben voor een veilige en logische regeling (zie ook mijn eerdere opmerking). H. Vraag 2: Hoe kunnen jullie bovenstaande punten verwerken zodat er een goed gedegen ontwerp komt dat past bij deze situatie en voldoet aan het beleid van de gemeente voor met name de fietsers? Ik hoop dat ik bovenstaande punten duidelijk genoeg heb omschreven. Graag hoor ik jullie reactie hierop. Ik ben graag bereid om ze toe te lichten en constructief met jullie mee te denken. Ik denk dat er met wat creativiteit en goede wil een flinke noodzakelijke verbeterslag gemaakt kan worden in het ontwerp.	van korte en in sommige gevallen bredere opstelruimten voor fietsers en voetgangers. Tijdens drukke momenten kan de aanwezigheid van grote aantallen fietsers en voetgangers bij de oversteken ertoe leiden dat de vrije doorgang van het fietsverkeer incidenteel wordt belemmerd. G. Er is geen sprake van een openbare parkeergarage. De parkeerkelder en de bijbehorende in- en uitrit bevinden zich volledig op particulier terrein. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over. Tijdens overleggen met de VVE dit onderwerp is deze oplossing ook niet ter sprake gekomen. Eerder heeft de gemeente haar akkoord verleend voor de aansluiting op de Strijenstraat. Bij de uitwerking van het ontwerp is deze aansluiting als uitgangspunt gehanteerd. De huidige oplossing is naar onze inschatting afdoende. Zeker gezien het feit dat wij inschatten dat e sprake zal zijn van bouwkundige ingrepen die volgens uw voorstel nodig zijn. Indien de VVE met een alternatief voorstel komt zullen wij hierover in overleg gaan. H. Vraag 2: Op bovenstaande punten is hierboven afzonderlijk (B t/m G) ingegaan.
35	A. De kruising en rotonde Abdis van Thornstraat met de Strijenstraat en ingangen naar Parc Louis zowel het busstation als de rijweg naar de woonwijk wordt nu voorzien van stoplichten. Zowel voor langzaam verkeer (voetgangers & fietsers) en gemotoriseerd verkeer Strijenstraat	A. Het onderzoek van Goudappel omvat drie kruispunten (streng), namelijk: a. Strijenstraat - Pasteurlaan - Amphia-terrein b. Leijsenhoek – Veerseweg – Abdis van Thornstraat c. Pasteurlaan – Bovensteweg – Burgemeester Elkhuizenlaan. Uit het onderzoek

	ontstaan er nu drie kruisingen met stoplichten heel kort na elkaar. Ideaal voor een verkeersinfarct tijdens spitsuren. De rotonde met de busstation ingang kruising krijgt nu ook stoplichten en aldaar zullen de bussen frequent in en uitrijden met voorrang op groen licht waardoor er bij het linksaf slaan van de bussen de drie andere richtingen geblokkeerd staan. Dat levert dan fikse vertraging op voor het doorgaand verkeer, vooral in noord/zuid richting langer dan gebruikelijk voor rood licht staan. Dit is dus niet bevorderlijk voor de doorstroming, vooral tijdens spitsuren.	blijkt dat na optimalisatie van de kruispunten sprake is van een acceptabele afwikkeling. Wachtrijen worden binnen een cyclus weggewerkt en slaan niet terug naar andere kruispunten en veroorzaken geen blokkades.
	B. Het langzaam verkeer op de rotonde met de Strijenstraat moet nu voor links afslaan twee keer voor een rood licht wachten. Voorheen hadden die voorrang. Voor dat fietsers en voetgangers verkeer zouden tunnels onderdoor de grond een goede en verkeersveilige oplossing kunnen zijn en komt dat ook de doorstroming ten goede voor zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer. Gaat de gemeente dat weer wegcijferen als te duur?	B. Niet alleen het kostenaspect is van belang. Ook de inpasbaarheid van een verkeersmaatregel en de wens om bestaande groenstructuren te behouden wegen mee bij de gemaakte keuzes.
	C. De fietsers die naar het busstation rijden, moeten afstappen waar het fietspad abrupt ophoudt. Daarna lopend langs het appartementen gebouw tot aan de overdekte fietsenstalling. Onhandig en ga er maar vanuit dat vele fietsers over het voetpad gaan fietsen. Dat zeker wanneer er haast geboden is om de bus op tijd te halen. Wie heeft die absurde oplossing verzonnen? Er is daar langs het voetpad wel ruimte voor strook met plantenbakken maar voor een fietspad kennelijk niet.	C. De ingang van de fietsenstalling is aan de kop van het zuidelijke woonblok, zodat men niet met de fiets over het busstation hoeft om de fietsenstalling te bereiken. De ingang zit hiermee op een korte afstand van het fietspad.
	D. Bewoners die aan de zuidzijde van het busstation wonen zijn voor verkeersontsluiting aangewezen om via de Muldersteeg en Veerseweg naar de Abdis van Thornstraat en verder te rijden. Dat levert een extra verkeersdrukte bij het stoplicht vanaf de Veerseweg naar de doorgaande wegen. Dit betekent langere wachttijden voor passage langs die verkeerslichten. Daar zijn	D. De woningbouwontwikkeling leidt tot een toename van het bestemmingsverkeer in de Muldersteeg. Deze toename is beperkt van omvang en resulteert niet in een wezenlijke verandering van het huidige verkeersbeeld in de Muldersteeg. De toekomstige verkeersintensiteiten blijven passen binnen het karakter van een verblijfsgebied, zoals de

	de Molenwijkers bepaald niet blij mee! Is daar een beter oplossing voor?	Muldersteeg is ingericht. Uit het verkeersonderzoek blijkt bovendien dat deze toename geen knelpunten veroorzaakt bij het kruispunt Leijsenhoek.
37	Wellicht zult U zeggen: U bent te laat de inzaging termijn is verlopen, ja ik was in het buitenland, vandaar maar ik reageer als omwonende toch nog. Een plan met ontsluiting van 250 woningen en een poly kliniek met diverse aan en toeleveringen en er van uit gaande met het prijskaartje zullen de bewoners wel 2 auto's hebben via de Veerseweg met daaraan gekoppeld een uitvaartcentrum en begraafplaats is een kortzichtige planning A. Met een bushup mooi woord voor een busstation zonder voetpaden daarnaartoe B. Ontsloten door een kruising met stoplichten waar de bussen met een modern systeem om voorrang te krijgen worden uitgerust met iedere 3 minuten een bus, zal dat lekker verlopen als je staat te wachten in de regen met de fiets. Want zo moeten de bus gebruikers naar de prachtige uitvoering van het openbaar vervoer in Oosterhout. C. Ik als echte Oosterhouter ken	Formeel is deze reactie inderdaad te laat. Het plan dat nu voorligt gaat niet over hetgeen u aangeeft, maar over een OV-hub en de aanleg van twee kruispunten, voet- en fietspaden en groen. In het verkeersmodel dat is gebruikt voor deze ontwikkeling is voor Parc Louis/woningbouw Amphia rekening gehouden met maximaal 475 woningen en de daarbij horende woningbouwdifferentiatie (type woningen) en de door de raad vastgestelde daarbij horende verkeersproductie (aantallen). A. Er zijn voetpaden van, naar en op het busstation. B. Om inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersafwikkeling op de route Abdis van Thornstraat – Pasteurlaan – Burgemeester Elkhuizenlaan heeft de gemeente een verkeersonderzoek laten uitvoeren door een verkeerskundig adviesbureau. Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel van Brabant, met een prognose tot het jaar 2040. De aanbevelingen uit dit onderzoek zijn door de gemeente vertaald naar het ontwerp voor de infrastructuur waarop u heeft gereageerd. Met de voorgenomen aanpassingen aan de kruispunten Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en Veerseweg/Leijsenhoek en het tussenliggende wegvak, blijft de doorstroming van het verkeer ook op langere termijn acceptabel. U mag er van uitgaan dat de bussen inderdaad voorrang krijgen. Dit wil echter niet zeggen dat het hele kruispunt dan rood licht heeft. Fietsers gaan in de regeling voor op auto’s en daarnaast moet iedere verkeersgebruiker maximaal 2 minuten wachten. Als blijkt dat hierdoor terugslag van auto’s ontstaat op de Bovensteweg, die zeer belangrijk is voor de ontsluiting van Oosterhout, dan wordt de regeling zodanig aangepast dat dit niet meer plaatsvindt. C. De locaties waar u naar verwijst zijn nu geen onderwerp van de

	- de kruising Trommelen mooi staaltje van inzicht. De knip die juristen van verzekerings maatschappijen tot een eind hebben geroepen - De ontsluitingen van heel Oosterhout die achterwegen zijn gelaten - De Wilhelminalaan die wel heel erg druk wordt, de stoplichten op de Bredaseweg een drama - En dan deze kruising die door Politie, Brandweer en Ambulance, denk aan de huisartsenpost wordt gebruikt ,als aanrijroute zo te gaan projecteren door een denkwijze een rotonde is verkeerstechnisch oponthoud. heel Europa zit mis volgens Oosterhout want in heel Europa worden rotonde,s hiervoor aangelegd. Maar dat is niet goed blijkbaar. Zal het gemeente bestuur nu eindelijk zijn rug rechten en gaan voor de wensen en beste oplossingen Oosterhout. ik zal met, leunend op morele, steun op de achtergrond van mijn vriend proberen het beste voor Oosterhout te realiseren. het is nodig de plannen te toetsen aan wat goed is voor Oosterhout	omgevingsdialoog. Juist om verkeer goed te kunnen reguleren wordt de rotonde vervangen door een kruispunt met verkeerslichten. Anders zou bij de rotonde de grootste stroom ervoor zorgen dat er geen ander verkeer op de rotonde kan komen. Rotondes hebben zeker hun voordeel, maar op deze locatie niet meer.

Overige losse opmerkingen:

Nr.	Vraag/wens/suggestie/bezwaren	Antwoord
1	Hoe gaat de fasering plaatsvinden van de woningbouw en de herinrichting van de kruispunten en realisatie OV-HUB?	Op dit moment is dit de planning: 

		Deze planning is uiteraard onder voorbehoud van onder andere procedures. De planning voor de kruising Leijsenhoek/A. v. Thornstraat is nog onbekend, maar valt in ieder geval niet samen met het omvormen van de rotonde bij Amphia naar een kruispunt.

Er hebben voorafgaand en na afloop van de bijeenkomst aanvullende gesprekken plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van bewoners van de Ockenburg, een deel van de bewoners aan de Abdis van Thornstraat, een vertegenwoordiging van het appartementencomplex de Hilsondis, de Klankbordgroep Ongehinderd Oosterhout (KOO), de Fietsersbond en natuur- en milieuorganisaties (De Groene Partners). De (eerdere) gespreksverslagen zijn (geanonimiseerd) toegevoegd als bijlage 4 bij dit verslag.

4. Conclusie informatieavond

Over het algemeen vond men de opzet van de omgevingsdialoog prettig. Er waren meerdere stands ingericht waar men informatie op kon halen en vragen kon stellen bij de in voldoende mate aanwezige deskundigen. In totaal zijn er 37 reacties ontvangen, zowel via de ingediende reactieformulieren (tijdens de avond) als later per e-mail. Deze reacties zijn afzonderlijk beantwoord in hoofdstuk 3 van dit verslag.

Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste thema's die bewoners hebben aangegeven, met daarbij een opsomming van de gemeentelijke reactie. Daarbij wordt ook aangegeven of de aangedragen punten wel of niet worden meegenomen in de plannen.

(1) Verkeersdruk en doorstroming

Zorgen / wensen / bezwaren

- Angst voor langere wachttijden door extra woningen en OV-hub.
- Twijfel over toekomstige doorstroming op basis van de modellen
- Verzoek om betere afstelling, langere groentijden, en koppeling van de kruispunten
- Twijfels over juistheid van modellen en gebruikte voertuigschalen.
- Vrees voor opstoppingen tussen twee kruispunten.
- Onzekerheid over de doorstroming door hoge busfrequenties en prioriteit voor bussen

Gemeentelijke reactie

- Beide kruispunten worden volledig opnieuw ingericht en krijgen conflictvrije regelingen voor veiligheid en een betere doorstroming.
- Modellen tonen aan dat wachtrijen binnen één cyclus (max. 2 minuten) worden opgelost en niet terugslaan naar andere kruispunten.
- Door verplaatsing van de OV-hub neemt busverkeer op de Leijsenhoek af, wat zorgt voor een betere doorstroming.
- Koppeling van kruispunten is beperkt mogelijk door de afstand, maar filelussen voorkomen terugslag.
- De verkeerslichten worden na oplevering geoptimaliseerd en blijven aanpasbaar.
- Gemeente laat zich adviseren door experts; beheer en onderhoud worden structureel ingericht.
- Voertuigschalen in visualisaties zijn correct en de modellen zijn gebaseerd op BBMA2024 en actuele uitgangspunten (2026).

<u>Geen reden tot aanpassing van de plannen</u>

(2) Huidige regeling VRI Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek

Zorgen / wensen / bezwaren

- Huidige doorstroming op Abdis van Thornstraat – Veerseweg – Leijsenhoek is slecht; cyclustijden te lang.

- Groentijden Veerseweg te kort.
- Bussen krijgen teveel prioriteit, waardoor de regeling continu wordt onderbroken op het kruispunt Veerseweg/Leijsenhoek.
- Er wordt verzocht om betere groentijden, vooral vanaf de Veerseweg.

Gemeentelijke reactie
- In de huidige situatie staan de huidige groentijden en verkeerslichten het meest optimaal afgestemd, rekening houdend met de huidige inrichting en de (aantallen en soorten) verkeersbewegingen.

Geen reden tot aanpassing van de plannen

(3) Overlast Molenbuurt – parkeren, aantallen en verkeersveiligheid

Zorgen / wensen / bezwaren
- Verzoek om drempels/versmallingen in de Muldersteeg.
- Angst voor meer verkeer in Molenbuurt door ontsluiting van nieuwe woningen.
- Onzekerheid over veiligheid in woonerf met spelende kinderen.
- Vrees dat men gaat parkeren in de achterliggende woonstraten en parkeeroverlast door personeel/bezoekers Amphia, Zorro, reizigers OV-hub en toekomstige bewoners.

Gemeentelijke reactie
- Muldersteeg blijft een woonerf; verbreding niet wenselijk of nodig.
- Toename van verkeer is beperkt (zuidelijke blok Parc Louis) en past met de toename binnen het karakter van de straat.
- Verkeersmaatregelen kunnen in overleg met bewoners bekeken worden.
- Parc Louis wordt grotendeels dichtgezet om parkeren te voorkomen.
- Gratis parkeerplaatsen aan de Veerseweg kunnen gebruikt worden door bezoekers, maar het risico wordt beperkt door goede fietsenstallingen en afsluitingen van het terrein. Bij overlast kan een parkeervergunningstelsel worden overwogen.

Geen reden tot aanpassing van de plannen, wel aandachtspunten in verdere uitwerking van de plannen

(4) Bouwfase en bereikbaarheid

Zorgen / wensen / bezwaren
- Angst dat de wijk slecht bereikbaar wordt tijdens bouw.
- Vragen over fasering en tijdelijke verkeersmaatregelen.
- Verzoek om voldoende parkeerruimte voor bouwers.
- Vrees dat uitrit van woningen drie jaar slecht bereikbaar is.

Gemeentelijke reactie
- Fasering wordt nog uitgewerkt.
- Voor de start van de werkzaamheden komt een plan voor tijdelijke verkeersmaatregelen, afgestemd met de hulpdiensten.
- Bouwverkeer parkeert waarschijnlijk grotendeels op eigen terrein; overlast wordt zoveel als mogelijk beperkt.
- Bereikbaarheid van woningen wordt gegarandeerd.

Geen reden tot aanpassing van de plannen, wel aandachtspunten in verdere uitwerking van de plannen

(5) Sluipverkeer

Zorgen / wensen / bezwaren
- Angst voor toename sluipverkeer in Albert Schweitzerlaan, Hoefakker, Muldersteeg, Aletta Jacobspad.
- Bewoners ervaren nu al sluipverkeer.
- Vrees dat verkeerslichten extra druk veroorzaken.

- Verzoek om maatregelen tijdens bouw en na realisatie.

Gemeentelijke reactie
- Door de nieuwe inrichting van beide kruispunten verbetert de doorstroming → minder kans op sluipverkeer.
- Gemeente ziet geen risico in kans op sluipverkeer.
- Voorafgaand aan de bouw wordt een tijdelijk verkeersplan opgesteld.

Geen reden tot aanpassing van de plannen, wel aandachtspunten in verdere uitwerking van de plannen

(6) Vervallen parkeerplaatsen Leijsenhoek

Zorgen / wensen / bezwaren
- Onvrede over het vervallen van parkeerplaatsen door de reconstructie van het kruispunt A. van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg en het mogelijk plaatsen van een laadpaal.

Gemeentelijke reactie
- Op de Leijsenhoek wordt een alternatieve locatie voor een eventuele laadpaal bij Hoefakker/A. Jacobspad onderzocht.
- Desbetreffende bewoners kunnen een omgevingsvergunning aanvragen voor het parkeren op eigen terrein.

Geen reden tot aanpassing van deze plannen

(7) Fietsers & voetgangers

Zorgen / wensen / bezwaren
- Onvoldoende ruimte en veiligheid voor fietsers bij de Leijsenhoek.
- Vrees voor lange wachttijden bij oversteekplaatsen. Verzoek om voldoende groentijd. Verzoek om meer prioriteit voor langzaam verkeer.
- Voetpad mag niet over de ventweg lopen ter hoogte van de Abdis van Thornstraat 31 t/m 37.

Gemeentelijke reactie
- Fietsers steken voortaan in de nieuwe situatie regulier over, niet kruislings met het autoverkeer. Dat is veiliger.
- Groentijden worden afgestemd op het verkeersaanbod; max. wachttijd 2 minuten.
- Er komt een voetpad langs het fietspad te liggen ter hoogte van de Abdis van Thornstraat 31 t/m 37; er wordt dus tegemoet gekomen aan het verzoek.

Reactie heeft geleid tot een gedeeltelijke aanpassing van de plannen

(8) Ontwerp OV-hub

Zorgen / wensen / bezwaren
- Onlogische bocht in het huidige ontwerp bij de ingang van de fietsenstalling bij de OV-hub.

Over het ontwerp van de nieuwe OV-hub zijn weinig opmerkingen. Er wordt wel aandacht gevraagd voor een aantal zaken in de verdere uitwerking, waaronder:
- Overdekte bushalte
- Toegankelijkheid busstation (zie gespreksverslag KOO - bijlage 4)

Gemeentelijke reactie
- Ingang fietsenstalling zit op de kop van het gebouw, dichtbij het fietspad, zodat men niet over de OV-hub hoeft. De fietser wordt door de bocht geremd, voordat hij/zij de fietsenstalling in gaat.
- De punten over de overdekte bushalte en de toegankelijkheid bekijken we in de verdere uitwerking.

Geen reden tot aanpassing van deze plannen, wel aandachtspunten in de verdere uitwerking van de plannen

(9) Uitrit parkeergarage Strijenstraat en ventweg Abdis van Thornstraat

Zorgen / wensen / bezwaren

- Het niet kunnen oprijden vanuit appartementencomplex op de Strijenstraat, verzoeken voor alternatieve verkeersborden en haaientanden op de Strijenstraat of stoplichten om het makkelijker te maken.
- Het niet kunnen oprijden op de Abdis van Thornstraat vanuit de ventweg bij nr. 31 t/m 37.

Gemeentelijke reactie

- Er worden kruisvlakken toegepast om uitritten (Strijenstraat en ventweg ter hoogte van Abdis van Thornstraat 31) vrij te houden.
- Voorstellen voor extra borden of stoplichten zijn niet wenselijk.
- Aansluitingen blijven zoals ontworpen.

Reactie heeft geleid tot een gedeeltelijke aanpassing van de plannen

De omgevingsdialoog laat zien dat bewoners vooral zorgen hebben over verkeersdrukte, bereikbaarheid, veiligheid en parkeeroverlast. De gemeente erkent deze zorgen, maar stelt dat de voorgestelde maatregelen, waaronder twee (nieuwe) kruispunten met verkeersregelinstallatie (VRI), verplaatsing van de OV-hub en vrijliggende fietspaden, leiden tot een acceptabele verkeersafwikkeling, verbeterde veiligheid voor langzaam verkeer en beperkte acceptabele impact op woonstraten. Veel details, zoals de opmerkingen op de OV-hub, eventuele maatregelen in de Muldersteeg en tijdelijke verkeersplannen tijdens de bouw, worden in de verdere uitvoering verder uitgewerkt.

5. Reacties na toezenden verslag omgevingsdialoog

Het verslag is toegestuurd aan alle genodigden. Iedereen kon gedurende twee weken reageren op de verslaglegging (volgens het beleid). Hier is door 4 bewoners gebruik van gemaakt. Hieronder zijn de reacties weergegeven. Daarbij wordt ook aangegeven wat er met deze reactie is gedaan. De reacties zijn ook weergegeven in bijlage 5 van dit verslag.

Nr.	Reactie	Wat is er mee gedaan?
1	Het antwoord van het College stelt me teleur: 1. Momenteel is het al zo dat het voor de 'betaaldparkerenontwijkers' geen probleem is om vanuit de Veerseweg naar het huidige Amphia te lopen. Ik ben van mening dat de beleidsmakers op het Gemeente huis zich niet/nauwelijks realiseren dat het ontwijken van betaald parkeren een Nationale sport is. Met de toekomstige toename zal er een nog onevenrediger parkeeroverlast komen. 2. Ik zou graag een toelichting willen ontvangen over het begrip 'voldoende draagvlak'. Op de Veerseweg zijn 6 woningen (nr's 27 t/m 37) die onevenredig getroffen worden door de parkeerproblematiek. De overige woningen hebben een eigen oprit voor 2 auto's en een garage. Rondvraag leerde me dat die medebewo-ners geen behoefte	Er is via de mail inhoudelijk gereageerd op deze bewoner.

	hebben aan een parkeervergunningsysteem. Hoe is het huidige beleid? Bij de 'meeste stemmen gelden' zullen we altijd het onderspit delven. In een democratie zal de Overheid af en toe ook overwegingen moeten maken en beslissingen moeten nemen die tegen de (grote) meerderheid ingaan.	
2	Hartelijk dank voor uw reactie. Eerlijk gezegd had ik er niet veel van verwacht, dus dat valt weer mee. Ik vind het een foute beslissing om de rotonde te converteren naar een kruispunt met verkeerslichten. Als het bij de Leijsenhoek al niet werkt, waarom zou het bij de Strijenstraat dan wel werken? Ik kom sinds 1979 regelmatig in Engeland/Wales/Schotland/Ierland. In 1979 maakte ik voor het eerst kennis met de "Roundabout". Een efficiëntere manier om drukke verkeersstromen af te wikkelen bestaat er gewoon niet. Ik heb er proefondervindelijk een voorbeeld van: 1996 moest ik vanuit Harwich de ferry naar Ierland in Holyhead (Wales) zien te halen. Ik bouwde een speling in van 90 minuten. Daarvan hield ik uiteindelijk 25 minuten over. Oorzaak? Een verkeerslicht installatie in Betws-y-Coed, midden in Wales. De hele reis verliep voorspoedig, totdat we in de buurt van Betws-y-Coed kwamen en achteraan een file van 8 mijl aansloten. Er waren geen wegwerkzaamheden, geen verkeersincidenten, alleen dat ene verkeerslicht wat voor een flinke vertraging zorgde. In die tijd waren er nog niet zo veel rotondes in Wales. Dat hebben ze nu wel flink verbeterd. Wij komen regelmatig in Engeland en Schotland of Wales, vorig jaar, en dit jaar in april en mei. We zien daar hoe verkeersstromen worden gewikkeld. Verkeerslichten veroorzaken meestal vertraging. U zou eens een weekje of zo in Engeland moeten doorbrengen om te zien hoe ze daar met verkeersstromen omgaan (wel eerst zorgen voor een E.T.A.). Ik vind dat er ten onrechte geld wordt gestoken in de conversie naar kruispunt/verkeerslichten. Beter zou zijn om de kruising Leijsenhoek te converteren naar rotonde, dan lost men de problemen daar ook op. Kijk ook eens naar de verkeersstromen bij de twee rotondes richting Europaweg. Daar ontstaan geen problemen. Nog een suggestie: ook van de kruising Pasteurlaan/Bovensteweg/Burgemeester Elkhuizenlaan kan een langgerekte rotonde worden gemaakt. De verkeerslichten kunnen verdwijnen en spaart daarvan de kosten uit. Ik heb aan de andere kant van	Er is via de mail inhoudelijk gereageerd op deze bewoner.

	de Noordzee voorbeelden te over gezien hoe zo'n langgerekte rotonde er uit ziet. Ik proef uit uw reactie dat het besluit om naar kruising/verkeerslichten te converteren al min of meer genomen is. Dat is heel jammer. Toch zou ik U willen verzoeken om mijn onderbouwde argument aan de gemeenteraadsleden voor te willen leggen. Zonodig zou ik dat persoonlijk willen toelichten, daarvoor ben ik best bereid om mijn vakantie daarvoor te onderbreken. Wederom hartelijk dank voor uw reactie. Ik zal zeker de twee links aanklikken, waarschijnlijk om mij te verbazen. Nog voordat ik dat ga doen: ik vind het onbegrijpelijk dat met de wetenschap dat de verkeerslichten Leijsenhoek/Veerseweg de oorzaak is van het gebrek aan doorstroming en veroorzaken van files, er een ontwerp wordt gepresenteerd dat de problemen van doorstroming alleen maar versterkt en de files langer maakt. Heeft dan niemand in de gemeenteraad in 2023 kritische vragen gesteld? Is het gewoon als hamerstuk behandeld en kritiekloos aangenomen? Heeft niemand zich gerealiseerd wat de gevolgen zijn? Het gevolg is namelijk dat de hele Strijenstraat vol komt te staan met auto's, tot voorbij de rotonde Hoofseweg/Torenstraat. En wat te denken van het verkeer vanaf de Bovensteweg? Dat kan ook niet weg. Er had een alternatief ontwerp gemaakt moeten worden, waarin de rotonde wordt aangepast aan de OV-hub en ontsluiting van de nieuwe wijk, kruising Leijsenhoek/Veerseweg te veranderen in een (mini)rotonde. Binnen hetzelfde budget heb je nog voldoende ruimte om de kruising met de Bovensteweg te converteren in een uitgerekte rotonde. Ik zal beide links aanklikken en er een vervolg aan geven.	
3	Dank voor uw e-mail en de toegezonden stukken. Wij hebben kennisgenomen van het besluit van het college om het definitief ontwerp vast te stellen. Hoewel wij waarderen dat naar aanleiding van de gesprekken een voetpad langs het fietspad wordt gerealiseerd, blijven wij ernstige bezwaren houden tegen de voorgestelde inrichting van de weg ter hoogte van onze woningen aan de Abdis van Thornstraat 31 t/m 37. Uit de toegezonden tekeningen blijkt dat de rijbaan aanzienlijk dichter bij onze woningen komt te liggen dan in de huidige situatie. Volgens onze interpretatie verschuift het wegprofiel enkele meters richting de woningen, terwijl de	Met deze bewoners wordt een vervolgoverleg gepland waar de inhoudelijke punten worden besproken.

	middenberm en groenstrook juist worden verbreed. Hierdoor neemt de afstand tussen het verkeer en onze woningen af, wat naar onze mening negatieve gevolgen kan hebben voor geluidsoverlast, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, privacy en het algemene woon- en leefklimaat. Wij constateren bovendien dat in de stukken wordt erkend dat een verschuiving van de weg richting woningen nadelige gevolgen kan hebben voor het woon- en leefklimaat, onder andere ten aanzien van geluid. Juist daarom verbaast het ons dat in het definitieve ontwerp gekozen is voor een oplossing waarbij de rijbaan dichter bij de woningen komt te liggen. Wij verzoeken u daarom om een nadere onderbouwing van: • de noodzaak om de rijbaan richting de woningen te verplaatsen; • de keuze voor de breedte van de groenstrook in de nieuwe situatie; • de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en privacy voor de direct aanwonenden; • de belangenafweging die heeft plaatsgevonden tussen de belangen van omwonenden en de verkeerskundige voordelen van het gekozen ontwerp; • de alternatieven die zijn onderzocht en de redenen waarom deze zijn afgevallen. Daarnaast maken wij ons zorgen over de toekomstige verkeerssituatie voor bewoners van onze woningen. Uit de plannen begrijpen wij dat de huidige mogelijkheid om te keren bij de aansluiting richting de Strijenstraat verdwijnt. Hierdoor worden bewoners gedwongen om aanzienlijk om te rijden wanneer zij richting het centrum willen. Wij verzoeken u toe te lichten waarom hiervoor is gekozen en in hoeverre de gevolgen voor de bereikbaarheid van de bestaande woningen zijn meegewogen. Verder vernemen wij graag hoe de bereikbaarheid van onze woningen tijdens de werkzaamheden wordt gegarandeerd. Wij zijn beiden zelfstandig ondernemer en ontvangen klanten aan huis. Een langdurige of beperkte bereikbaarheid kan voor ons directe gevolgen hebben voor onze bedrijfsvoering. Wij ontvangen daarom graag duidelijkheid over: • de planning van de werkzaamheden; • de fasering van het project; • de bereikbaarheid van onze woningen voor bewoners, bezoekers en klanten; • de bereikbaarheid voor hulpdiensten; • de maatregelen die worden getroffen om overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.	

	Tot slot willen wij benadrukken dat wij deze woning recent hebben aangekocht in de veronderstelling dat de bestaande inrichting van de openbare ruimte grotendeels behouden zou blijven. De voorgestelde wijzigingen hebben een veel grotere impact op onze directe woonomgeving dan wij destijds konden voorzien. Dit veroorzaakt bij ons veel zorgen over de toekomstige kwaliteit van wonen op deze locatie. Wij zijn van mening dat de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de direct aanwonenden onvoldoende zijn meegewogen in het uiteindelijke ontwerp. Tevens vernemen wij graag welke formele bezwaar- en/of beroepsmogelijkheden openstaan tegen het door het college genomen besluit en binnen welke termijn deze kunnen worden ingediend. Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.	
4	Ik lees in het verslag veel (terechte) zorgen van omwonenden over de verwachte verkeersafwikkeling. Ik zie vervolgens veel algemeen geformuleerde antwoorden van gemeente die op vragen over met name de verkeersafwikkeling op de kruispunten geen gericht of zelfs ontwijkend antwoord geven (blz 23-26). Op blz 33 vermelden jullie dat gemeente de zorgen erkent, maar stellen jullie ook dat de maatregelen leiden tot o.a. een acceptabele verkeersafwikkeling en verbeterde veiligheid voor langzaam verkeer. Gemeente ziet geen of slechts op enkele minimale punten aanleiding voor aanpassing van de plannen. Ik vind dat gemeente hiermee een snelle en voorbarige conclusie trekt. Ik denk dat veel mensen zich niet gehoord zullen voelen. Als niet direct omwonende sta ik er wat verder vanaf en kijk er wat objectiever naar. Ik maak me zorgen over de kwaliteit van de plannen en zie gemiste kansen: vooral de afwikkeling en geloofwaardigheid voor fietsers is niet doordacht in het plan. Nergens zie ik terug wat de consequenties zijn voor de afwikkeling van fietsers op met name de zuid-noord corridor en wachttijden/logica op de kruispunten die voor fietsers zullen verslechteren. Juist hier wil je dat optimaal faciliteren omdat het langzaam verkeer de belangrijkste voeding is van de OV hub. Als we hier 15 miljoen euro (!) gaan investeren, dan moeten we toch echt alles uit de kast halen voor een toekomstbestendige oplossing, niet alleen voor OV en auto, maar juist voor de fietsers (en voetgangers) op dit punt. Volgens mij laten we hier nu echt kansen liggen met deze plannen.	Er is via de mail inhoudelijk gereageerd op deze bewoner.

6. Checklist omgevingsdialoog Oosterhout

Genodigden (art. 4)	**Check**
1. Eigenaren en gebruikers van direct aangrenzende percelen;	x
2. Diegene die blijkens de bij de te ontplooien activiteit behorende indicatieve hindercirkel uit de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering, een vorm van overlast (geluid, geur, et cetera) kunnen ervaren;	x
3. Voor zover de aanvraag niet sec inpandige aanpassingen betreft, diegenen die vanuit een bestaand pand waarvan zij eigenaar of gebruiker zijn, horizontaal gezien, direct zicht kunnen hebben op de ontwikkeling, waarbij ingeval van te ontwikkelen hoogbouw (zijnde meer dan drie volwaardige bouwlagen boven maaiveld) aanvullend geldt; een gebruiker of eigenaar van een bestaand pand wat (geheel of deels) binnen een afstand van 3 maal de hoogte van het te ontwikkelen gebouw is gelegen, en een eigenaar of gebruiker van een perceel waar, blijkens een bezonningsstudie, enig schaduweffect is te verwachten door de te ontwikkelen hoogbouw;	x
4. Eventueel belangenorganisaties.	x

Informatieverschaffing (art. 5)	**Check**
1. Een korte omschrijving van het initiatief;	x
2. De wijze waarop (wat, waar, wanneer) de dialoog zal worden gehouden;	x
3. Het proces, status en doel van een omgevingsdialoog;	x
4. Verantwoordelijkheden en rol van de gemeente;	x
5. Het vervolgproces/ de wettelijke mogelijkheden die volgen voor bezwaar en beroep, indien de gemeente medewerking verleend.	x

Verslaglegging (art. 6)	**Check**
1. Van de omgevingsdialoog wordt door de initiatiefnemer een verslag opgemaakt, die wordt gedeeld met de genodigden, zoals bedoeld in artikel 4, die daarbij de gelegenheid krijgen binnen een minimale termijn van 2 weken te reageren op het verslag en waarvan de reactie wordt verwekt in het eindverslag;	x
2. Teneinde een goede verslaglegging te verkrijgen, wordt er gebruik gemaakt van de laatste versie van het voorbeeld-verslag zoals door de gemeente Oosterhout is ontsloten op internet, of een afgeleide daarvan, waarin minimaal het volgende is vermeld of is bijgevoegd:	x
a. Een korte omschrijving van het initiatief;	x
b. Wanneer, waar en hoe de dialoog is gehouden;	x

c. Wie, wanneer, op welke wijze is uitgenodigd om deel te nemen aan de dialoog;	x
d. Wie hebben deelgenomen aan de dialoog of een schriftelijke reactie hebben ingediend;	x
e. Een meer uitgebreide omschrijving van het initiatief; onder andere wat is de initiatiefnemer waar van plan, zijn er gevolgen/ veranderingen ten opzichte van de huidige situatie;	x
f. Beschrijving van de vorm en opzet van de dialoog (inloopavond, presentatie, meerdere keukentafel gesprekken, gepresenteerde stukken, et cetera);	x
g. Een samenvatting van wat er door de aanwezigen is ingebracht aan vragen, wensen, suggesties en bezwaren;	x
h. Antwoorden op de gestelde vragen en of de gedane wensen, suggesties en bezwaren zijn verwerkt in het planinitiatief; en zo ja, hoe deze zijn verwerkt; en zo nee, waarom deze niet zijn verwerkt;	x
i. De conclusie van de dialoog; wat is de uiteindelijke uitkomst van het gesprek, met welke onderdelen van het planinitiatief stemt de omgeving in, waar stemt de omgeving niet mee in, welke onderdelen worden naar aanleiding van de omgevingsdialoog aangepast;	x
j. Bijlagen zoals de verstuurde uitnodiging, de lijst met aanwezigen, getoonde presentaties, tekeningen, videoverslaglegging of ander materiaal en voor zover van toepassing de ingediende schriftelijke reacties (onder andere zoals bedoeld onder lid 1 van dit artikel) en bezonningstudies.	x

Actualiteit verslag omgevingsdialoog (art. 7)	**Check**
1. Op moment van ontvangen van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, of een principebesluit tot wijziging van het omgevingsplan, mag de eerste datum waarop de omgevingsdialoog is aangevangen, zijnde de verzending van de uitnodiging tot deelname, niet langer geleden zijn dan 6 maanden;	Nog niet aan de orde
2. De aanvraag mag geen wijzigingen hebben ten opzichte van hetgeen tijdens de omgevingsdialoog is gepresenteerd, tenzij de wijzigingen zijn gedeeld met de genodigden, zoals bedoeld in artikel 4, en zij de kans hebben gekregen om daar (schriftelijk) op te reageren, gedurende een termijn van minimaal 2 weken, al dan niet een nieuwe omgevingsdialoog is gevoerd.	Nog niet aan de orde

7. Bijlagen

Bijlage 1:	Uitnodiging omgevingsdialoog + verspreidingsgebied
Bijlage 2a:	Panelen verkeersonderzoek Goudappel*
Bijlage 2b:	Paneel Voorlopig Ontwerp (VO)
Bijlage 2c:	Panelen Visualisaties kruising en OV-hub en referentiebeelden
Bijlage 3:	Ingevulde reactieformulieren (geanonimiseerd)
Bijlage 4:	Gespreksverslagen belanghebbenden
Bijlage 5:	Aanvullende reacties

**Bij de toelichting op het verkeersonderzoek zijn ook twee afwikkelingsfilmpjes getoond, van zowel de avond- als ochtendspits. Deze heeft men direct na afloop kunnen raadplegen via de gemeentelijke website > www.oosterhout.nl > Bouwen, verbouwen en wonen > Openbare ruimte > Werken aan de weg > Kruispuntreconstructie en OV-hub Amphia-terrein > Onder het kopje meer informatie*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Aan de bewoners van:

Uitnodiging omgevingsdialoog
Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

De gemeente Oosterhout nodigt u uit voor een tweede omgevingsdialoog over de plannen voor de reconstructie van het kruispunt Pasteurlaan-Strijenstraat bij het Amphia-terrein en het nieuwe openbaar vervoer-knooppunt (de OV-hub).

Tijdens de omgevingsdialoog presenteren we ook de nieuwe inrichting van de kruising Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg. Deze kruising moet namelijk ook aangepast worden om het verkeer in de toekomst voldoende te laten doorstromen.

De inloopbijeenkomst voor de omgevingsdialoog is op maandagavond 30 maart in Theater De Bussel, Torenstraat 10 in Oosterhout. Tussen 19.00 en 21.00 uur kunt u binnenlopen om de plannen te bekijken en uw reactie te geven. U bent van harte welkom.

Onderwerpen bijeenkomst
Tijdens deze bijeenkomst kunt u het ontwerp van beide kruispunten bekijken. De gemeente licht ook de resultaten van het daaraan ten grondslag liggende verkeersonderzoek toe. U kunt tijdens de bijeenkomst ook het ontwerp van de OV-HUB bekijken. Het toekomstige openbaar vervoer vraagt om meer ruimte. De ruimtelijke mogelijkheden hiervoor ontbreken bij de huidige locatie aan de Leijsenhoek. Uit eerder onderzoek blijkt dat de locatie op het Amphia-terrein een kansrijke locatie is. In 2023 is daarom besloten om de OV-hub definitief naar de locatie op het Amphia-terrein te verhuizen.

Let op: deze avond gaat niet over de woningbouw op het Amphia-terrein. Daarvoor heeft de Nederlandse Bouw Unie op 17 september 2025 een aparte bijeenkomst gehouden in Theater De Bussel. Daarnaast heeft de gemeenteraad op 27 januari 2026 besloten de ontwikkelvisie voor de woningbouw vast te stellen. Meer informatie hierover vindt u op de website www.parclouis.nl.

Verslag van de bijeenkomst
Van de bijeenkomst maken we een verslag. Hierin staat wie aanwezig waren, welke vragen en opmerkingen er zijn gemaakt en welke suggesties wel of niet in de plannen worden verwerkt. Bij suggesties die niet worden meegenomen, leggen we uit waarom dat zo is. Alle genodigden ontvangen dit verslag. Daarna is er twee weken de gelegenheid om hierop te reageren. Vanwege privacy worden de persoonsgegevens alleen aan de gemeente inzichtelijk gemaakt. Die gegevens worden niet met anderen gedeeld.

Aanmelden voor de bijeenkomst
Het bijwonen van de bijeenkomst is vrijblijvend. Om een inschatting te kunnen maken van het aantal bezoekers, vragen wij u om u aan te melden voor de bijeenkomst via buitenprojecten@oosterhout.nl. Wilt u daarbij aangeven met hoeveel personen u komt?

Schriftelijke reactie
Kunt of wilt u niet aanwezig zijn, maar wilt u wel reageren? Vanaf dinsdag 31 maart zijn de ontwerpen ook te raadplegen via de gemeentelijke website.

www.oosterhout.nl > Bouwen, verbouwen en wonen > Woningbouwprojecten > Amphia, Parc Louis (Pasteurlaan 9)

U kunt dan bijgevoegd reactieformulier toesturen aan buitenprojecten@oosterhout.nl tot uiterlijk 13 april 2026. Ook als u de bijeenkomst wel bezoekt, kunt u dit formulier gebruiken om uw reactie te geven. Dit kan tot twee weken na de bijeenkomst.

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Vervolg
De omgevingsdialoog is een eerste stap naar een uitvoerbaar plan. Het plan kan nog veranderen door wensen van bewoners, eisen van de gemeente, wettelijke regels of besluiten van het college en de gemeenteraad. Het plan dat nu voorligt, kan dus afwijken van het uiteindelijke plan. Als de gemeente uiteindelijk een positief besluit neemt, volgt een wettelijke procedure om de daadwerkelijke ontwikkeling mogelijk te maken. U kunt dan nogmaals uw mening geven over de plannen.

Heeft u nog vragen?
Heeft u vragen over deze bijeenkomst, neem dan contact op met de heer J. Crezee via 14 0162 of stuur een e-mail naar buitenprojecten@oosterhout.nl.

De uitnodiging voor deze bijeenkomst wordt in een breed gebied verspreid. Tevens wordt de uitnodiging ook geplaatst in het weekblad Oosterhout.

Bijlage
- *Reactieformulier Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub (incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

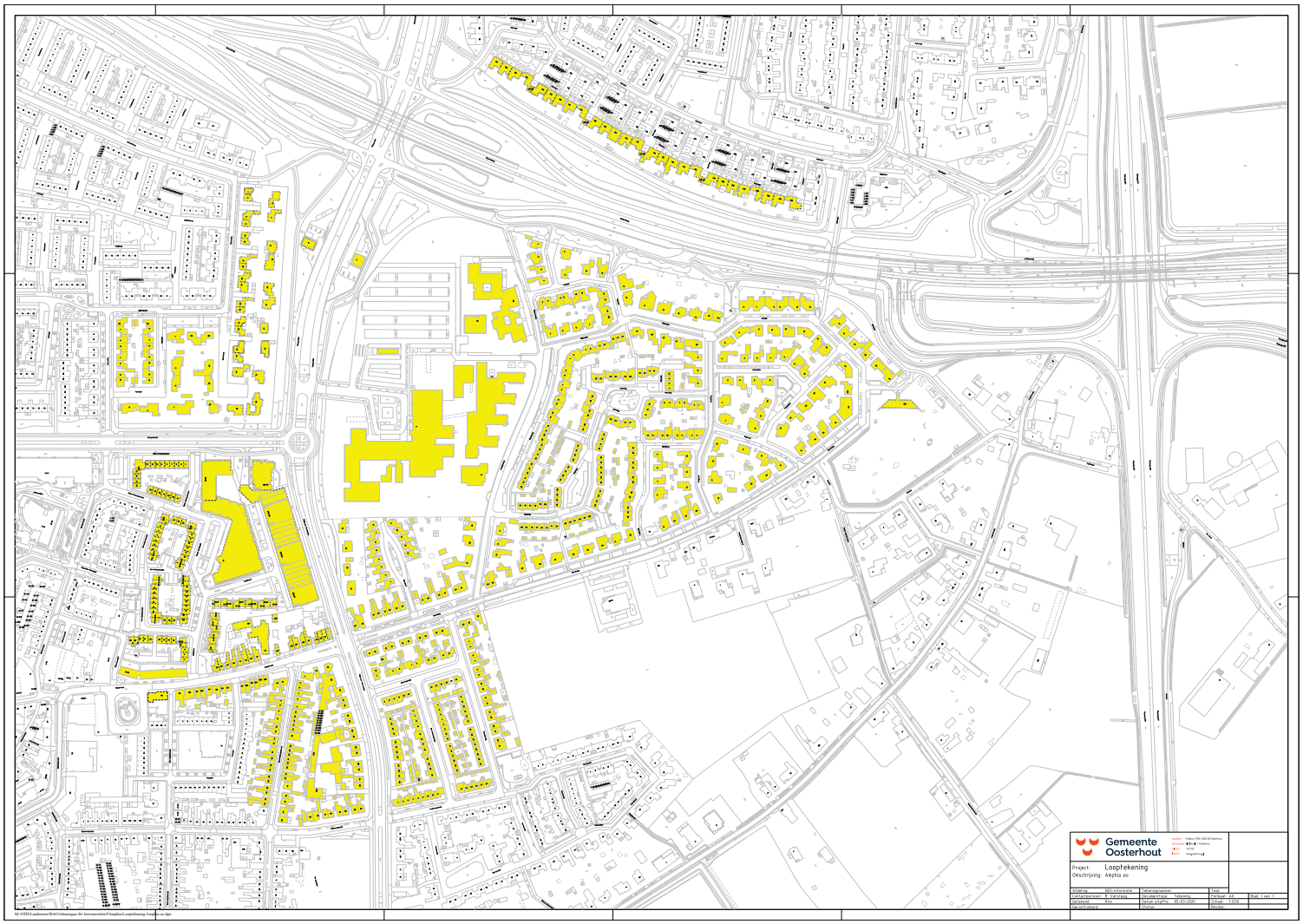
Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*


Gemeente
Oosterhout
Project: Looptekening
Omschrijving: Aephia eo
Afdeling: GEO-Informatie
Contactpersoon: R. Vanstaeg
Opdrachtnr.: 4116
Gecontroleerd:
Tekeningsoortnaam:
Documentsoort: Tekening
Datum gedrukt: 29-10-2020
Status:
Format: A3
Schaal: 1:1250
Revisies:
Blad 1 van 1

Verkeersonderzoek Amphia terrein Oosterhout

Uitgangspunten, afwikkeling & conclusie

Gemeente Oosterhout

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Uitgangspunten verkeersmodel:

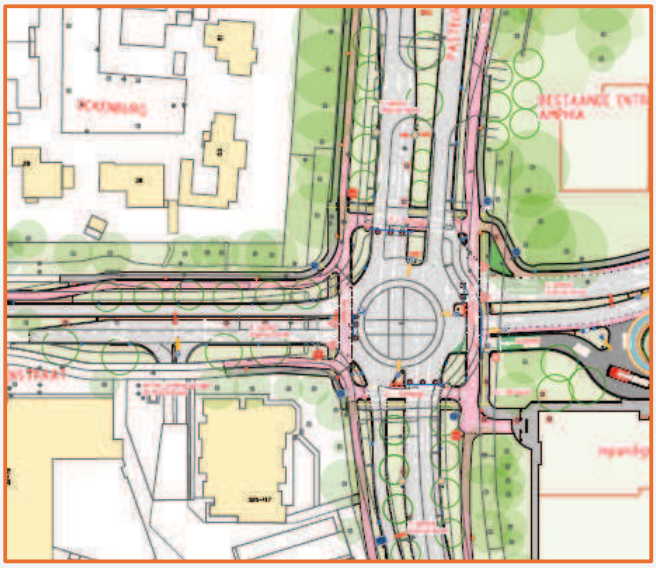
- Gebruik gemaakt van het BBMA2024 verkeersmodel regio West-Brabant
  Dit bevat:
  - Prognosejaar 2040
  - Rekening houdend met grootschalige ontwikkelingen in Oosterhout en directe omgeving, zoals ontwikkeling Oosterhout Oost, aanpassing knooppunt Hooipolder en realisatie N629 fase 1 & 2.

Ontwikkeling Amphia-terrein:

- Nieuwe woonwijk Louis Pasteur (NBU) met maximaal 475 woningen
  - Het noordelijke blok woningen worden ontsloten via de Pasteurlaan
  - Het zuidelijke blok wordt ontsloten via de Muldersteeg
- Herontwikkeling medische functies
  - Ontsluiting via Pasteurlaan
- Ontwikkeling OV-hub
  - 8 perrons, bus prioriteit op alle drie de kruispunten
  - Ontsluiting van de OV-hub op de Pasteurlaan
- Taxibusjes, fietsers en voetgangers naar speciaal onderwijs via Mulderssteeg

Kruispunt Pasteurlaan-Abdis van Thornstraat

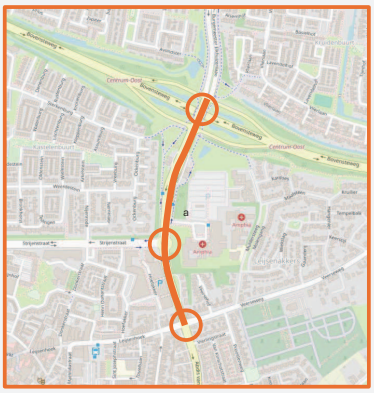
- Nieuw ontwerp kruispunt
- Rekening houdend met nieuwe ontwikkeling OV-hub, Amphia terrein



Studiegebied:

Studiegebied bevat drie kruispunten:

- ***Strijenstraat – Pasteurlaan – Amphia-terrein***
  - Rotonde volstaat niet meer, te weinig capaciteit
  - Geregeld kruispunt
  - Goede doorstroming nodig om doorgang tot de Bovensteweg te waarborgen.
- ***Leijsenhoek – Veerseweg – Abdis van Thornstraat***
  - Huidige inrichting is niet toereikend, aanpassingen noodzakelijk (zoals aparte fietspaden) met als gevolg aanpassingen aan de wegvakken.
  - Goede doorstroming nodig om doorgang tot het kruispunt Strijenstraat – Pasteurlaan - Amphia-terrein te waarborgen
- ***Pasteurlaan – Bovensteweg – Burgemeester Elkhuizenlaan***
  - Geen aanpassingen nodig



Verkeersonderzoek Amphia terrein Oosterhout

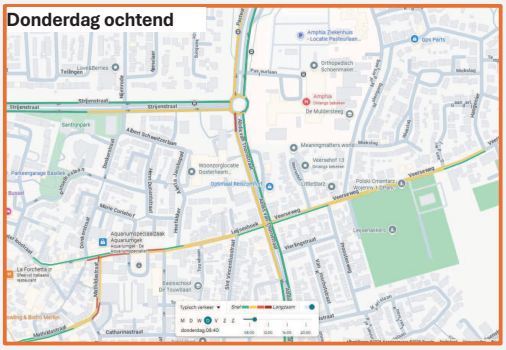
Uitgangspunten, afwikkeling & conclusie

Gemeente Oosterhout

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Huidig verkeersbeeld op basis van Google Maps.

Google Maps hanteert geen vaste, universele drempels; het toont drukte **relatief**: “drukker dan normaal voor deze plek en dit moment”.

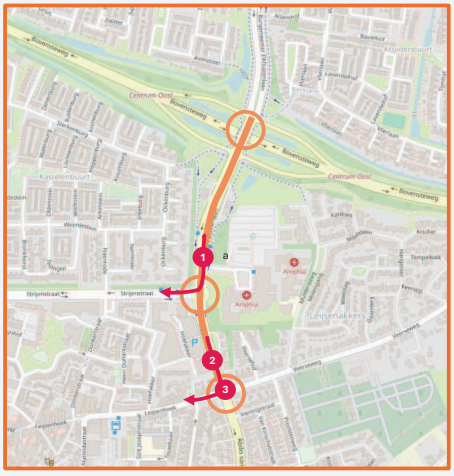




Legenda:
Groen: verkeer rijdt vrij door (relatief weinig of geen vertraging).
Oranje: matige drukte/ merkbare vertraging (relatief is de snelheid duidelijk lager dan gebruikelijk).
Rood: zware congestie/ grote vertraging (relatief is de snelheid veel lager dan gebruikelijk).
Donkerrood: zeer zware congestie/ (bijna) stilstand.

Uitgangspunten afwikkelingsstudie:

- Beoordeling op basis van:
  - Autoverkeer
    - **Goed**: Gemiddelde vertraging <50 sec per kruispunt (dat betekent dat voertuigen binnen 50 seconden het kruispunt kunnen passeren): Vlotte doorstroming, geen sprake van ‘overstaan’(iedereen die wacht krijgt groen binnen één cyclus)
    - **Matig**: Gemiddelde vertraging 50-75 sec: Matige doorstroming, incidenteel sprake van ‘overstaan’ en meer wachtrijvorming.
    - **Slecht:** Gemiddelde vertraging >75 sec: Slechte doorstroming, structureel ‘overstaan’ en wachtrijvorming met terugslag tot op/aan voorliggerd kruispunt.
  - Langzaam verkeer
    - **Goed:** Gemiddelde vertraging <45 sec per kruispunt.
    - **Matig:** Gemiddelde vertraging 45-60 sec per kruispunt.
    - **Slecht:** Gemiddelde vertraging >60 sec per kruispunt

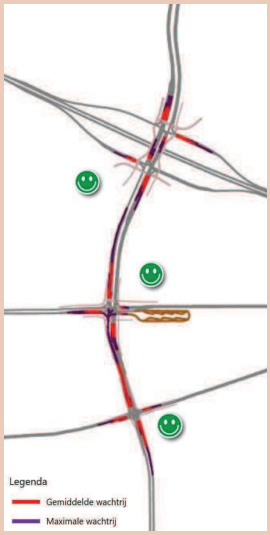


Optimalisatievariant (o.b.v. afwikkelingsstudie Goudappel)

- Op kruispunt Pasteurlaan – Strijenstraat - Abdis van Thornstraat wordt de afslag naar rechts (Nr. 1) verlengd naar 105 meter.
- Op kruispunt Veerseweg – Abdis van Thornstraat – Leijsenhoek
  - extra opstelvak voor rechtsaf (vanuit de Abdis van Thornstraat richting de Leijsenhoek) van ca. 85 meter (nr. 2).
  - Fietsers steken in fases over (nr. 3).

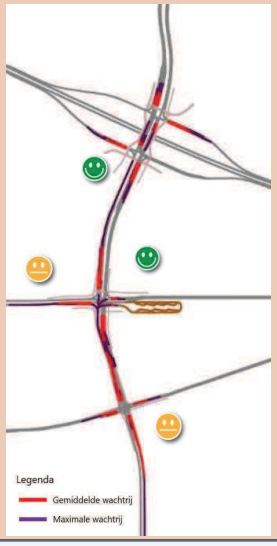
Optimalisatievariant

Ochtendspits

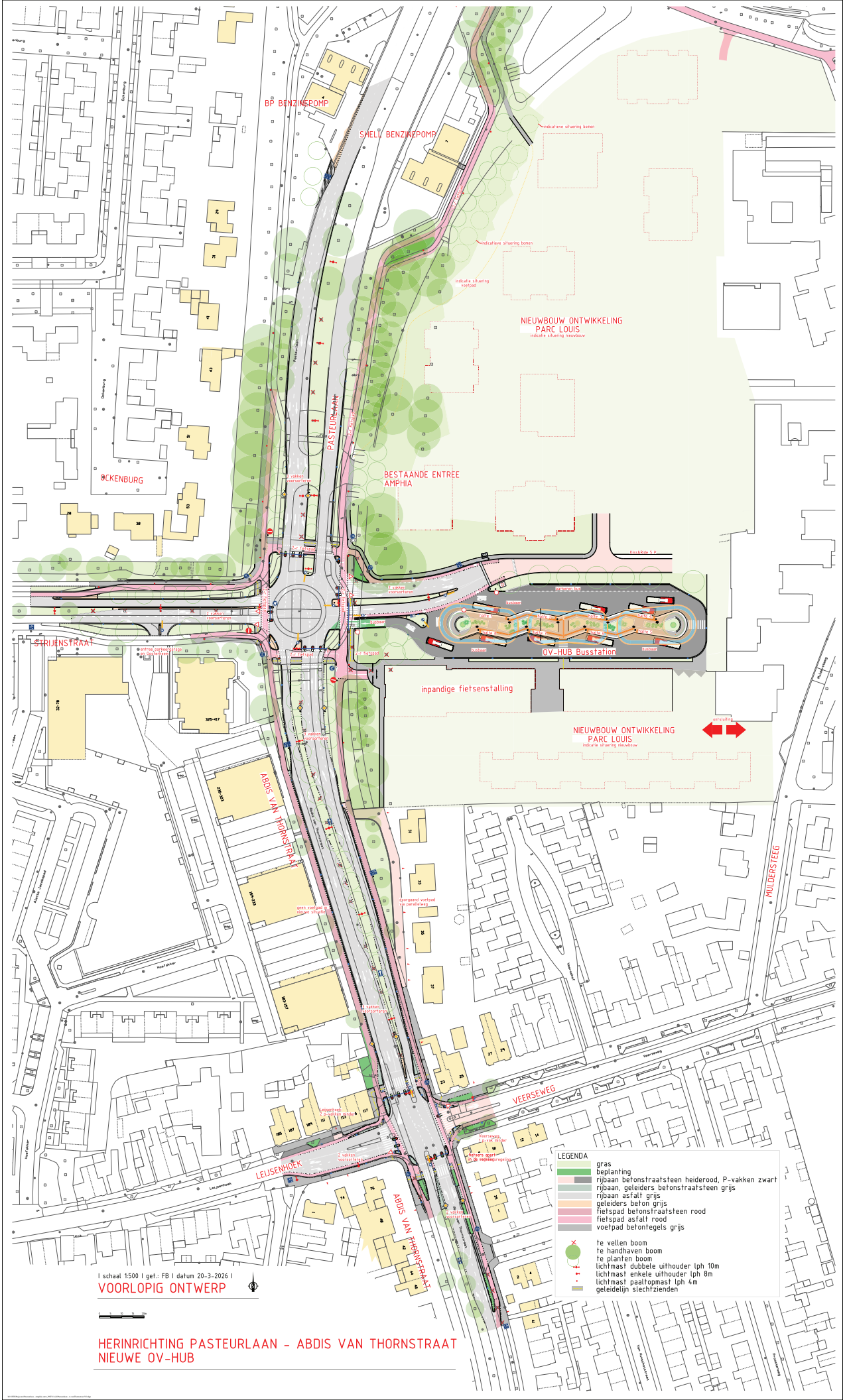


- Door de ruimte waar auto’s kunnen wachten voor een kruispunt te verlengen, kunnen er meer voertuigen achter elkaar staan zonder dat het terug slaat naar het vorige kruispunt.
- In de ochtendspits kan het netwerk het verkeer goed aan zonder dat er een file terugloopt tot een ander kruispunt of wegvakken blokkeert.

Avondspits



- Door de ruimte waar auto’s kunnen wachten voor een kruispunt te verlengen, kunnen er meer voertuigen achter elkaar staan zonder dat het terug slaat naar het vorige kruispunt.
- In de avondspits kan het netwerk het verkeer goed aan zonder dat er een file terugloopt tot een ander kruispunt, maar een aandachtspunt blijft de wachtrijlengte op piekmomenten op de zuidtak van het kruispunt Veerseweg – Leijsenhoek
- Lange rij wachtende auto’s Abdis van Thornstraat.

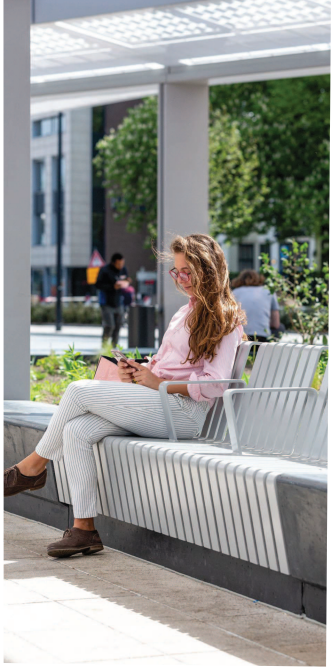


| schaal 1:500 | get.: FB | datum 20-3-2026 |

VOORLOPIG ONTWERP

HERINRICHTING PASTEURLAAN - ABDIS VAN THORNSTRAAT
NIEUWE OV-HUB



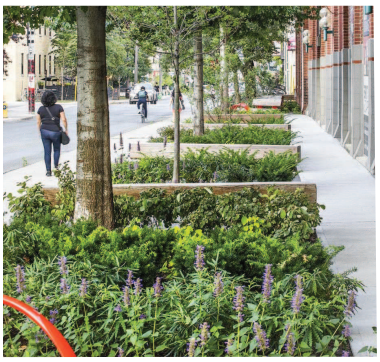







Sfeerbeelden OV-HUB Oosterhout















Visualisaties kruispunt Pasteurlaan/Strijenstraat/AvTstraat










Visualisaties OV-HUB

From: "5.1.2.e " <5.1.2.e >
Sent: Tue, 7 Apr 2026 20:49:50 +0200
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Reactie omgevingsdialoog
Attachments: Reactieformulier omgevingsdialoog.docx

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e hotmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is Bijgaand mijn reactie op de omgevingsdialoog Parc Louis.
Vriendelijke groet,
5.1.2.e

Verzonden vanuit Outlook

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026

Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-Hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam *	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	5.1.2.e
Postcode en Woonplaats*	5.1.2.e
Telefoonnummer*	5.1.2.e
E-mailadres*	5.1.2.e

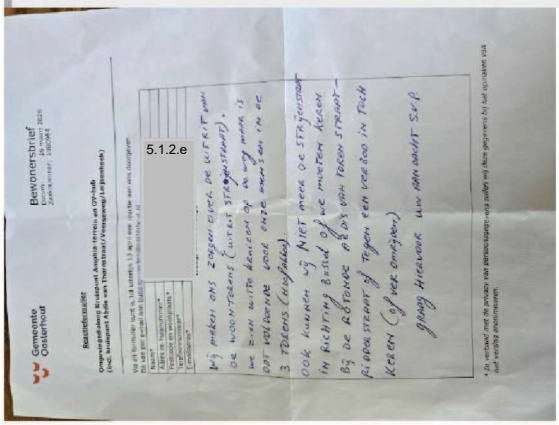
Maandagavond de omgevingsdialoog in de Bussel bezocht. De plannen worden iets duidelijker. Echter: Mijn probleem zit 'm nog steeds in de veerkeersafwikkeling / parkeerproblematiek Veerseweg/Molenbuurt.
Tijdens de dialoog heb ik gevraagd naar de verkeersafwikkeling van de appartementen en grondgebonden woningen aan de zuidzijde van de OV-Hub.
De mevrouw legde mij uit dat de appartementen in het zuidelijke blok een ontsluiting kregen ten oosten van de OV-Hub en dat alleen de grondgebonden woningen via de Veerseweg/Muldersteeg ontsloten zouden worden.
Ik vond dit raar omdat in de vorige sessie verteld is dat er geen toegang tot de appartementen en grondgebonden woningen langs de OV-Hub komt.

Voor alle zekerheid gebeld met de projectmanager, 5.1.2.e die mij verzekerde dat de ontsluiting van het hele 'Zuidblok' via de Veerseweg/Muldersteeg gepland is.
Dit is, op z'n zachtst gezegd, slordig. Mensen worden op deze manier op het verkeerde been gezet.
Tevens werd aangegeven dat er een afscheiding tussen de Muldersteeg en Parc Louis komt om te voorkomen dat mensen in de Molenbuurt gaan parkeren.Nu blijkt dat er geen volledige afsluiting komt, maar een gedeeltelijke.
Ik zie de bui al hangen: mensen willen de parkeertarieven niet betalen en gaan echt wel parkeren op de Veerseweg en de Molenbuurt.

Dat brengt me bij een al lang lopende ergernis van de bewoners van de Veerseweg. Al jaren worden wij opgezadeld met parkeerders die de parkeertarieven in het centrum en het Aphia-terrein niet willen betalen en er voor zorgen dat wij als bewoners niet meer in onze straat kunnen parkeren. Al diverse malen aangegeven maar nog steeds geen luisterend oor gevonden.
Het zal er met de plannen voor het Aphia terrein niet beter op worden.
Oplossing: zorg voor bewonersparkeren op de Veerseweg!

From: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e >
Sent: Wed, 8 Apr 2026 13:30:31 +0200
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Omgevingsdialoog kruising Amphia

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e gmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is



Met Vriendelijke Groet,
5.1.2.e (pcj)

From: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e >
Sent: Wed, 8 Apr 2026 14:14:36 +0200
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
Attachments: reactieformulier Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia terrein en OV hub..pdf

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e hotmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

Geachte heer 5.1.2.e

Naar aanleiding van de bewonersbrief m.b.t. Bovenstaande onderwerp en de daarin verwoorde uitnodiging om te reageren indien we een vraag dan wel een voorstel hebben stuur ik u deze mail.
In bijlage toegevoegd;

- Het reactie formulier (blad 1 van 2) waarin omschreven een voorstel tot het verbeteren van de uitrit vanuit onze parkeergarage, met name het kruisen van de twee rijbanen ter hoogte van de uitrit.
- Een tweede reactieformulier (blad 2 van 2) met daarin verwoord een alternatief voor het verkeersbord B06-F dat daarin dan vervangen wordt door een stoplicht.
- Een deel van de situatietekeningen waarop de uitrit te zien is en ik mijn voorstel heb verwerkt. Feitelijk wordt de uitrit dan gezien als een weg van rechts.
- Een afbeelding van het in mijn voorstel genoemde verkeersbord B06-F.

Wat ik met het voorstel probeer te bereiken is de doorstroming vanuit de parkeergarage aanzienlijk te verbeteren.
De twee ingetekende kruizen op het wegdek ter plaatsen, zullen voor veel automobilisten geen reden zijn om dat wegvak vrij te houden.
Denk hierbij maar aan het vrijhouden van een kruising in een rij voor een verkeerslicht dat op rood staat.
Middels mijn voorstel wordt dat sterk verduidelijkt en het overige verkeer heeft hier geen hinder van als er geen verkeer uit de parkeergarage komt.
Ervan uit gaande u volledige en duidelijk geïnformeerd te hebben,
Met vriendelijke groet

5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Tue, 14 Apr 2026 00:07:09 +0200 (CEST)
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Zienswijze omgevingsdialoog Parc Louis
Attachments: Zienswijze omgevingsdialoog Parc Louis 13042026.pdf
Importance: Normal

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e kpnmail.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

L.s.,

Bijgaand de zienswijze op de omgevingsdialoog Parc Luois

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	5.1.2.e

Vraag, wens of suggestie

1. De kruising en rotonde Abdis van Thornstraat met de Strijenstraat en ingangen naar Parc Louis zowel her busstation als de rijweg naar de woonwijk wordt nu voorzien van stoplichten. Zowel voor langzaam verkeer (voetgangers & fietsers) en gemotoriseerd verkeer Strijenstraat verkeer ontstaan er nu drie kruisingen met stoplichten heel kort na elkaar. Ideaal voor een verkeersinfarct tijdens spitsuren.

   De rotonde met de busstation ingang kruising krijgt nu ook stoplichten en aldaar zullen de bussen frequent in en uitrijden met voorrang op groen licht waardoor er bij het linksaf slaan van de bussen de drie andere richtingen geblokkeerd staan. Dat levert dan fikse vertraging op voor het doorgaan verkeer, vooral in noord/zuid richting langer dan gebruikelijk voor rood licht staan. Dit is dus niet bevorderlijk voor de doorstroming, vooral tijdens spitsuren.

2. Het langzaam verkeer op de rotonde met de Strijenstraat moet nu voor links afslaan twee keer voor een rood licht wachten. Voorheen hadden die voorrang. Voor dat fiets- en voetgangers verkeer zouden tunnels onderdoor de rond de rotonde te kruisen wegen een goede en verkeersveilige oplossing kunnen zijn en komt dat ook de doorstroming ten goede voor zowel de fietsers als het gemotoriseerd verkeer. Gaat de Gemeente dat weer wegcijferen als te duur?

3. De fietsers die naar het busstation rijden, moeten afstappen waar het fietspad abrupt ophoudt. Daarna lopend langs het appartementen gebouw tot aan de overdekte fietsenstalling. Onhandig en ga er maar vanuit dat vele fietsers over het voetpad gaan fietsen. Dat zeker wanneer er haast geboden is om de bus op tijd te halen. Wie heeft die absurde oplossing verzonnen? Er is daar langs het voetpad wel ruimte voor strook met plantenbakken maar voor een fietspad kennelijk niet.

4. Bewoners die aan de zuidzijde van het busstation wonen zijn voor verkeersontsluiting aangewezen om via de Muldersteeg en Veerseweg naar de Abdis van Thornstraat en verder te rijden. Dat levert een extra verkeersdrukte bij het stoplicht vanaf de Veerseweg naar de doorgaande wegen. Dit betekend langere wachttijden voor passage langs die verkeerslichten. Daar zijn de Molenwijkers bepaald niet blij mee! Is daar een betere oplossing voor?

Id	Wat is uw vraag/wens/suggestie?
1	Wat zijn de plannen om tijdens deze verbouwingen het sluipverkeer tegen te gaan Albert schweizer straat en hoef akker?!
2	Namens de buurtgroep Santrijn, wil ikmijn zorgen uitspreken over het mogelijke sluipverkeer op de Albert Schweitzerlaan, hoefakker en alleta jacobspad. Dat is nu al het geval en straks met 600 extra auto's en een ov-hub (met prioriteit) wordt dat alleen maar extra!
3	Wat is de wachttijd in de ochtend en avondspits voor automobilist vanuit Veerseweg bij kruispunt met Abdis van Thornstraat? In de nieuwe situatie met afwikkeling extra verkeer vanuit Muldersteeg?
4	Ik maak me zeer grote zorgen over de verkeersdoorstroming. De modellen geven aan dat het moet kunnen, maar helaas kan ik dat niet geloven. Het is nu al veel te druk en de Veerseweg uitgaan kost nu al vaak veel tijd. Dan hoor ik ook nog dat de instellingen op de Veerseweg-Abdis van Thorn nu al niet optimaal zijn. Waarom past de.gemeente dat nu niet meteen aan?
5	Kunnen jullie ons als Fietsersbond antwoord geven op de vraag waarom er bij de ingang van de fietsenstalling van het busstation is gekozen voor een extra bocht ipv een rechte kruising van fietspaden en een ingang van de stalling aan de kant van het busstation. Er moeten sowieso bomen gekapt
6	Kunt u ons antwoord geven op de vraag waarom de ingang van de fietsenstalling bij het busstation is gewijzigd? De nieuwe situatie heeft een extra gekke bocht gecreëerd. Op eerdere visualisatie is het een rechte kruising van fietspaden en is de ingang aan de kant van het busstation ipv aan de kant van de Pasteur laan. Bvd
7	Duidelijke presentatie in de Bussel over de nieuw aan te leggen bushub en bijbehorende veranderingen van de verkeersaders.
8	Beperk c.q. halveer de hoogbouw, minder verkeersdruk op alle omliggende wegen! Niemand is blij met hoogbouw.
9	Nu ligt de focus op de kruispunten en plan is helder. Vraag wel met als je van de abdis van thornstraat naar de Veerseweg en vervolgens naar Muldersteeg afslaat. Of er met die afslag weg naar de muldedsteeg is nu redelijk smal (als daar in de toekomst ook de nieuwe bewoners van de huizen en appartementen naar toe geleid worden) wordt die weg breder gemaakt? Zodat het verkeer niet opstropt?
10	Bij uitrit van de 4 woningen aan de oostzijde van de Abdis van Thornstraat kruizen op de rijbaan zodat er veilig kan worden ingevoegd (net als op de Strijenstraat bij de uitrit van de parkeer garage) en geen verbodsbord om niet te mogen draaien op de kruispunten

11	-blijft de Muldersteeg zoals hij is? Met de extra verkeersdrukte kunnen hier gevaarlijke situaties onstaan, het is nu 15km/h en veel mensen laten er hun hond uit en lopen dan deels op de weg. + speelende kinderen. Je ontsluit via een woonerf -verkeer dat vanaf Parc Louis komt is wel heel summiere voor het aantal woningen? Komt dit in de toekomst wel goed? (Misschien die toren ook maar 8 hoog maken ipv 14, bespaart auto's en geeft een vrijer zicht voor de huidige omwonende) -fijn dat er slimme stoplichten komen dit gaat veel mensen ergernissen besparen!
12	Hoe zijn(/blijven?) de 4 woningen aan de oostzijde van de Abdis van Thornstraat 3 jaar lang bereikbaar tijdens de werkzaamheden?
13	- lees ik het goed dat de wachtrij lengte tijdens de avondspits bij de veerseweg-leijsenhoek een aandachtspunt blijft?! Wat betekent dit, wordt de situatie naar verwachting nog erger dan het al is?
14	Graag inzicht in het rapport waar cijfers en berekeningen ingevoerd zijn omtrent het kruispunt VW - LH - AvT.
15	Dit is een test
16	Binnen de getoonde plannen zijn er een aantal zorgen: - Het grote aantal verkeersbewegingen door de Muldersteeg ivm de ontsluiting van de grondgebonden woningen en appartementen parallel aan de OV-hub. In 1ste ontwerp was ontsluiting via Pasteurlaan voorzien voor de appartementen. - Parkeerdruk voor de bestaande wijk. Met doorgangen voor voetgangers en fietsers zal er een grote parkeerdruk komen met bezoekers van het Amphia of mensen die hun auto parkeren en vervolgens verder gaan met het OV. Ook het minimale aanbod van parkeerplaatsen voor de appartementen naast de OV-hub zal leiden tot mensen die de auto gaan parkeren in de bestaande Molenbuurt.

31-03-2026 zaaknummer 1080954
Wens / Suggestie Betreft woning 76

Geachte Mijnheer / Mevrouw

Een mooi en goed plan voor kruising
Abdis van Thornstraat - Veerseweg - Leijsenhoek.
Gezien de reconstructie vervallen er meerdere parkeerplekken.
Op maandag 30-03-2026 hebben wij een fijn gesprek gehad met 5.1.2.e
Hij gaf aan, vanwege de reconstructie en de gemiste parkeerplekken plus de vele nieuwe appartementen bouw op de Leijsenhoek, komen er nog eens veel auto's bij in de straat en is parkeren op eigen grond dus een wenselijke oplossing en een verlaging van de stoeprand een logische compensatie voor woning nummer 76.

In afwachting van uw reactie in dezen, met vriendelijke groet

17 5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e

Mijn wens is om in de plannen de maximumsnelheid op de Leijsenhoek mee te nemen. Mijn wens zou zijn om de maximum snelheid te verlagen op de leijsenhoek naar 30 km per uur. Dit voor de veiligheid van de kinderen die daar fietsen en oversteken.

Daarbij de wens om in de plannen zorgvuldig te kijken naar het langzame verkeer en met name de fietsers die over het kruispunt van de leijsenhoek naar de Veerseweg (en andersom) moeten fietsen. Als de school uit is staan daar gerust 8 fietsers op het kruispunt. Dit wordt wel heel krap op de minimale ruimte die daarvoor nu is vrijgemaakt. Ouders met lange bakfietsen staan als snel op de kruisende fietsstrook.

Ik ben mij bewust van de minimale ruimte en de verschillende zaken waar jullie rekening moeten houden. Maar mogelijk kan bovenstaande nogmaals bekeken worden.

18 Succes met de plannen. Voor evt toelichting mag u altijd contact opnemen.

Omdat ik hier te weinig ruimte heb om mijn reactie te plakken heb ik mijn volledige reactie op 10 april per mail gestuurd aan: 5.1.2.e Graag ontvang ik van jullie per mail een bevestiging dat die mail verwerkt wordt als mijn reactie in deze omgevingsdialoog.

mvg 5.1.2.e

19

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e [redacted]
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e [redacted]
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Ik ben eerder briefje
de zorgen voor de verkeersdrukte
geldt voor alle 6 de woningen.
Graag zorgen voor snelheids-
vermindering

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

DE oplossing
voor het voetpad
~~DAT~~ mag nooit over
de vent weg komen

De oplossing was
hor maal naast
de fiets pad

* *In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

- Bewoners vanuit Thornzicht kunnen alleen nog maar via Oosterheem naar het centrum. Lijkt my niet bevorderlijk voor een 30 km zone
- Of ze moeten via de bovensteweg wat een behoorlijk stuk is omrijden. We wonen niet voor niets in het centrum
- Het kruis voor het stoplicht is maar een farce met het huidige asociale rijgedrag

5.1.2.e

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

5.1.2.e

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

Ik ben geïnteresseerd de exacte hoe
men de verkeers afhandeling heeft of
gaat regelen tijdens de Goa van het
kruispunt Stuyvenbergh/Parkweglaan

Wordt de Albert Schweitzerlaan dan nog
drukker met sluipverkeer 5.1.2.e

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e 5.1.2.e
Adres en huisnummer*	5.1.2.e
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

Aub een bushalte waar je droog en uit de wind kunt wachten op de bus.

* *In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	5.1.2.e
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

In de Muldersteeg graag zorgen voor drempels/versmallingen of iets dergelijks zeker bij onze oprit/uitrit. Nu al heel goed uitkijken om op de weg te komen.

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	5.1.2.e
Telefoonnummer*	5.1.2.e
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

Voldoende tijd voor voetgangers!
Kamers en haarentanden?

* *In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	
Telefoonnummer*	5.1.2.e
E-mailadres*	5.1.2.e

Vraag, wens of suggestie

Zorg over parkeeroverlast in onze straat en Veerseweg van mensen die met OV willen via de nieuwe OVhub.

** In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

Gemeente Oosterhout

Bewonersbrief

Datum: 16 maart 2026
Zaaknummer: 1080954

Reactieformulier

Omgevingsdialoog Kruispunt Amphia-terrein en OV-hub
(incl. kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek)

Via dit formulier kunt u, tot uiterlijk 13 april een reactie aan ons doorgeven.
Dit kan per e-mail aan buitenprojecten@oosterhout.nl

Naam*	5.1.2.e
Adres en huisnummer*	
Postcode en woonplaats*	
Telefoonnummer*	
E-mailadres*	

Vraag, wens of suggestie

Uit gang parkeer garage (Hoofdkeer) staat iedere dag geblokkeerd door hele rijen auto's niemand zo vriendelijk die meedenkt en die je ertussen laat gaan 25 mtr verderop komt een stoplicht wat denk ik nog veel meer problemen geeft.
Ik heb hier niet veel vertrouwen in en daarin ben ik niet de enige.

* *In verband met de privacy van persoonsgegevens zullen wij deze gegevens bij het opmaken van het verslag anonimiseren.*

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Mon, 30 Mar 2026 19:46:57 +0200
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: Discussie omgevingsdialoog Amphia oosterhout

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e gmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

L.S.
Goed dat er een uitbreiding komt qua woningen op het Amphia terrein.
Echter de afwikkeling van het verkeer naar de toch al drukke doorgaande weg, wat vooral 's ochtends en 's avonds loopt het nu al vast.
De ontsluiting van de Molenbuurt en wijk naast de begraafplaats Proostenweg enz. Moet langs de Vroenhoutstraat via de kruising met de Abdis van Thornstraat alwaar ook een nieuw wijkje wordt gebouwd dat ontsloten wordt via de Catharinastraat en vervolgens ook via de Abdis van Thornstraat zijn weg moet gaan. Dat is nu al vaak een crime, vanwege de drukte.
Bouwen is prima, maar de afwikkeling van het verkeer is nog belangrijker (wachttijd met stikstof uitstoot bij de verkeerslichten) en file rijden door half Oosterhout.
Tip: laat de hele dag waarnemers de weg in de gaten houden, die zien waar het vast loopt en die het verkeer gewoon tellen over de dag heen. Bij het Amphia een dubbele rotonde maken, ruimte zat. Maar ja dan sta je toch vast bij de andere verkeerslichten met een file tot gevolg.
Ik wens jullie veel wijsheid!
5.1.2.e

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Tue, 31 Mar 2026 15:54:47 +0200
To: "buitenprojecten" <buitenprojecten@oosterhout.nl>
Subject: FW: Reactieformulier herontwikkeling Amphia terrein Oosterhout

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e xs4all.nl. Ontdek waarom dit belangrijk is

Geachte dame, heer,
Gisteren op de infoavond in de Bussel geweest. Dank voor de presentatie van de plannen en de toelichting hierop.
Afgelopen jaar heb ik onderstaande mail aan parclouis gestuurd.
Heb ik n.a.v. gisterenavond verder niets aan toe te voegen.
Ik hoor graag van u.
Met vriendelijke groet,
5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Verzonden: maandag 24 maart 2025 17:17
Aan: 'info@parclouis.nl' <info@parclouis.nl>
Onderwerp: Reactieformulier herontwikkeling Amphia terrein Oosterhout

Geachte dame, heer,
Bijgevoegd mijn vragen/opmerkingen m.b.t. de plannen van de herontwikkeling Amphia terrein in Oosterhout NB.

Naam:	5.1.2.e
Adres en huisnummer:	5.1.2.e
Postcode en woonplaats:	5.1.2.e
Telefoonnummer:	5.1.2.e
E-mailadres:	5.1.2.e

Aangezien ik helaas niet op de informatieavond op 24 maart aanwezig kan zijn hierbij mijn vragen/opmerkingen.

Vragen en opmerkingen betreffen de verkeersafwikkeling Abdis van Thornstraat en dan specifiek:

- De nieuw te ontwikkelen kruising Abdis van Thornstraat – Strijenstraat
- De bestaande kruising Abdis van Thornstraat - Veerseweg / Leijsenhoek

In de huidige situatie is de regeling van de kruising Abdis van Thornstraat - Veerseweg/Leijsenhoek sterk voor verbetering vatbaar. De totale cyclustijd van deze kruising is onnodig hoog vanwege de hoge frequentie van ontruimingsperiodes.
Uiteraard is het aantal busbewegingen / prio aanvragen hier voor een belangrijk deel debet aan(de nieuwe OV hub zal zeker helpen), maar ook in het geval van ontbrekende interupts van de bussen wordt onnodig veel tijd verspild aan de ontruimingstijden..
Voorbeeld: nadat afslaand verkeer vanuit de Abdis Thornstraat Noord naar de Veerseweg heeft plaatsgevonden, krijgt het rechtdoorgaand verkeer op de Abdis van Thornstraat Zuid weer voor een paar auto's groen. Daarmee ontstaan zeer kort op elkaar noodzakelijke ontruimingen.
Daarnaast zijn de groentijden vanaf de Veerseweg volstrekt te kort. Vaak kunnen er maar 3 auto's door groen. Een veel betere groentijdverlenging zou hier zeer zeker op zijn plaats zijn.
Het gevolg is een sterke verkeersobstipatie op alle aansluitende wegen.
Mijn vragen zijn dan ook de volgende:

- Hoe denkt u met de beoogde aanpassingen de verkeersdoorstroming te verbeteren?
- Hoe wordt de kwaliteit van de VRI regeling van beide kruisingen en mogelijke koppeling van de VRI Pasteurlaan – Bovensteweg gewaarborgd?
- Hoe denkt u de VRI regelingen te optimaliseren nadat deze is opgeleverd?
- Hoe wordt het beheer en onderhoud (m.n. verkeerskundig) van de VRI na oplevering ingeregeld?
- Welke garanties gaat de gemeente / projectontwikkelaar afdwingen bij de leverancier van de VRI software zodat bij een onvoldoende werkende regeling de opdrachtgever niet op onnodig hoge kosten wordt gejaagd?

Ik hoop dat met bovenstaande u in staat bent om een “first time right” VRI regeling te realiseren welke tot een sterke verbetering van de verkeersdoorstroming zal leiden.
Uiteraard ben ik bereid om een nadere toelichting op bovenstaande te geven en mee te denken in het vervolgproces.
Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	: **Groene Partners – Verkeer Amphia en omgeving**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout, kamer 3
Datum	: 1 april 2026
Tijdstip	: 11:00 – 12:00
Aanwezig	: 5.1.2.e 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) 5.1.2.e (Groene Partners) 5.1.2.e (afwezig) 5.1.2.e (afwezig) (Groene Partners)

---

1. Opening

Gemeente licht toe dat er een aantal punten samenkomen bij de totstandkoming van het ontwerp:

- *De gehele doorstroming op de route noord zuid i.v.m. autonome groei*
- *Het busstation van de Leijsenhoek wat te klein is*
- *De plannen van Amphia zelf*
- *De woningbouw die nu gepland is op de locatie van het Amphia*

Alle punten hebben geleid tot een integraal ontwerp voor de twee kruisingen en de openbaar Vervoer HUB (het nieuwe busstation). Diverse ontwerpslagen hebben tot dit ontwerp geleidt. Op 30 maart is een bewonersavond georganiseerd met de plannen. Vandaag spreken we u.

Het integrale ontwerp leidt er toe dat we twee BOPA's moeten gaan doorlopen.

1. *De OV-hub en de daarbij benodigde entree/nieuwe tak bij de huidige rotonde*
2. *De plek waar de woning Leijsenhoek 119 heeft gestaan en waar een nieuwe verkeersfunctie op gelegd moet worden in verband met de rechtsaffer vanaf de Abdis van Thornstraat richting de Leijsenhoek*

5.1.2.e *licht het huidige VO toe van de beide kruisingen en de OV-HUB. In het huidige VO en met de kennis van nu worden er 35 gekapt – moeten er conform de richtlijnen. Volgens het gemeentelijke beleid moeten deze bomen in de hoofdgroenstructuur 1 op 2 gecompenseerd worden.*

Bij de huidige rotonde komt er verkeersregelinstallatie met een doorsteek naar het nieuwe busstation. Er gaan hier circa 7 bomen weg in de Hoofdgroenstructuur (hierna HGS). De huidige inrit van het Amphia wordt daarentegen dichtgezet met een nieuwe bomenrij waardoor de HGS op dit stuk weer hersteld wordt. Daarnaast komt er een nieuwe bomenrij rondom het tankstation waarmee in verhouding een groter deel HGS wordt terug geplant.

Bij de Pasteurlaan moeten er ook een aantal bomen wijken i.v.m. de benodigde voorsoorteer vakken. Verder onderzoek moet uitwijzen of drie bomen die nu moeten wijken in het ontwerp en een kruis door heen staat behouden kunnen blijven.

Ter hoogte van de Strijenstraat worden in de middenberm de bomen verwijderd om ruimte te maken voor een voorsoorteervak (linksaf) richting de Pasteurlaan. Op dit stuk kunnen we aan beide kanten bomen in het ontwerp terugbrengen.

Ook door een verandering van de weg op de Abdis van Thornstraat (tussen de twee kruisingen) kunnen de huidige bomen niet behouden blijven. De platanen die hier staan zijn ongeveer 40 jaar oud, maar hebben weinig/beperkte groeimogelijkheden. In de nieuwe situatie worden hier meer bomen terug geplant dan dat er in de huidige situatie staan.

In dit stuk hebben we aan de westkant en oostkant het trottoir opgeheven om ruimte te vinden en situeren we alleen een voetpad aan de oostkant.

Ter hoogte van de Leijsenhoek staan wat sierkersen, welke een slechte kwaliteit hebben, dus vanuit de gemeente is het wenselijk dat deze vervangen worden. Op de vraag of deze soort terug geplant wordt, kan gemeente nog niet aangeven. Deze keuze is nog niet gemaakt.

We moeten echt nog bekijken wat voor bomen we exact op welke plek terugplanten. Platanen zijn minder geschikt voor de biodiversiteit. Ook kijken met schaduwen etc. Mogelijk dat we dus een variatie in de soortkeuze aanbrengen. Het worden 1e grote bomen met een grote kroon conform beleid.

<u>Vragen</u>:
Is dat ook beleid bij de gemeente om de laanstructuren meer diversiteit in aan te brengen?
Gemeente: Hier is bestuurlijk nog geen keuze in gemaakt, maar we merken dat het wel steeds vaker noodzakelijk is om diversiteit aan te brengen naar de toekomst.

Komt er bij het busstation ook groen?
Gemeente: Ja, aan de noordkant van de OV HUB komt een groene buffer. Ook op het perron proberen we groen in het ontwerp terug te brengen. De exacte kapconstructie gaan we nog verder met een partij uitwerken. De ambitie is er wel om groen toe te voegen. Al het groen wat hierin komt telt niet mee in de compensatie.

Is er naar gekeken naar een turborotonde bij de VRI Strijenstraat/Pasteurlaan?
Gemeente: Ja, maar die ruimte hebben we daar niet. Ook voor de bussen heeft een VRI voordelen dat er prioriteit kan worden gegeven.

Hoe voorkom je dat mensen vanuit de Abdis van Thornstraat het busstation oprijden?
Gemeente: Met behulp van een ander kleur asfalt, bewegwijzering etc. Hier hebben we aandacht voor.

Blijft er een halte op de Leijsenhoek?
Gemeente: Ja, Halte op Leijsenhoek blijft. Maar nog niet bekend wat er precies op de vrijkomende plek gaat komen.

Prognose 2040: Zijn in de verkeersmodellen alle ontwikkelingen (buiten stedelijk en binnenstedelijk) meegenomen?
Gemeente: Ja, alles zit hierin meegenomen.

Gemeente geeft aan dat de vleermuizenroute in stand blijft. We behouden en versterken hem. De kans op overtredingen is nihil.

3. Vervolg
Met betrekking tot de OV-HUB, dat wordt verder uitgewerkt vanaf nu. De plaatjes zijn echt nog referenties. Gaat nu verder getrokken worden.

De kruispunten en rijbanen liggen voor een groot gedeelte wel gereed. Kleine aanpassingen n.a.v. de dialogen.

Juni/juli is de planning om in de raad te zitten voor een kredietaanvraag en de kruispunten.

Eerder opmerkingen uit oktober met betrekking tot het plan van NBU. Gaat dat lukken?

Gemeente: NBU is nu bezig om het ontwerp van de woningbouw uit te werken Naast de bouwblokken moet alles ingetekend gaat worden. Voordat de ruimtelijke procedure start moet echt alles erin zitten op een niveau dat het kan en haalbaar is.

Bevorderen van toegankelijkheid voor kwetsbare mensen in Oosterhout.

maakt Oosterhout toegankelijk

Plan Amphia bespreekpunten KOO. 08-04-2026

Aanwezig: dhr. 5.1.2.e en dhr. 5.1.2.e (beide KOO) en 5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e (gem. Oosterhout) Hierna staan kort de aandachtspunten van KOO en de reactie van de gemeente.

1. **Busstation**.

- Problemen van 15 jaar terug vermijden door concreet te zijn over de inrichting van het Station (na één jaar bushokjes geplaatst i.v.m. tocht en regeninslag). Reactie: dit moeten we proberen te voorkomen.
- Bankjes met twee hoogte verschillen van 5 cm. Reactie: dit lijkt een inpasbaar punt.
- Betaalautomaat ook toegankelijk voor rolstoelberijders en kleine mensen. Reactie: we brengen dit onder de aandacht van Arriva.
- Op en af ritten uitgevlakt. Reactie: doen we.
- Voldoende ruimte voor brengen en halen van reizigers met een auto. Reactie: uiteraard.
- Veiligheid voor fietsers, scootmobielen, kinderwagens, etc. met die grote in en uitrijdende bussen en de stadsbussen. Reactie: uiteraard.
- Drempel vrije invalidentoilet met indien van toepassing moderne betaalmogelijkheid. Reactie: akkoord.
- Fietsenstalling met reële capaciteit berekening. We willen toch allemaal dat we meer de fiets gebruiken. Reactie: op grond van het beleid zijn er geen normen aan te geven en in den lande is dit ook niet goed te vinden. We hebben zo goed mogelijk de bestaande situatie, met tekorten, doorgetrokken naar de toekomst en hebben daar de aantallen op gebaseerd.
- Extra aandacht voor de toegankelijkheid van het achterliggende Amphia terrein daar er veel mensen met diverse beperkingen het terrein bezoeken voor hun gezondheid, immers de infrastructuur wordt nu aangepast. Reactie: akkoord.
- Waterdrinkpunt t.b.v. dorstige reizigers en hulphonden. Reactie: komt er.

Groot parkeerterrein rondom Amphia-terrein.

- **Totaal aantal auto's.** Gemiddelde aanwezigheid aan de hand van steekproeven circa 150. Gehandicaptenparkeerplaatsen gemiddeld

10 bezet. Reactie: prima om dit nu te melden, maar het is geen onderdeel van het voorliggende plan.

2. Verkeer door Muldersteeg en de gevolgen daarvan.

- Wordt de Muldersteeg zowel een in als uitrit voor het Amphia terrein. Hoeveel verkeer wordt verwacht in één of twee richtingen? Toename van risico voor o.a. fietsers of mensen met hulpmiddelen. Reactie: de Muldersteeg houdt de functie voor de bedrijfsmatige logistiek van Amphia, niet voor bezoekers van het Amphia. Daarnaast zal de woningbouw ten zuiden van de OV-hub hierop uitwegen.
- Wordt de Muldersteeg opnieuw bestraat? Het wegdek staat nu te bol. De straat graag voorzien van veilige belijning voor alle gebruikers. Reactie: er komt geen nieuwe bestrating.
- Komt het verkeer uit de Muldersteeg met of zonder verkeerslichten de Veerseweg op? Reactie: zonder.
- A.g.v. de toename van het verkeer via de Muldersteeg verwachten we veel opstopping bij stoplichten aan de Abdis van Thornstraat kruising Veerseweg. Reactie: de aantallen verkeer zijn juist meegenomen in het nieuwe ontwerp en zal ook leidend zijn bij de instelling van de stoplichten.
- Het invoegen vanuit de Vierlingstraat naar de Abdis van Thornstraat is nu al een probleem wat alleen maar zal toenemen. Reactie: Dit deel valt buiten het project, maar wordt op korte termijn ook bestudeerd.
- **Verwachte sluiproute** door Proostenweg en Kinschotstraat naar kruising Vroenhoutstraat- Catharianstraat. Vervolgens komen we daar de weg niet op door nu al te drukke kruising. Mede als gevolg van de toename van woningen bij oude terrein van, van Halderen kruising Vroenhoutstraat -Catharina straat Abdis van Thornstraat. Deze kruising valt buiten het project maar de hinder zal hier onaanvaardbaar sterk toenemen. Reactie:

3. Wachttijd voetgangers (met hulpmiddelen) en fietsers na vervanging rotonde en kruising Veerseweg

- Hoe wordt de max. wachttijd voor langzaam verkeer bepaalt als bussen en auto's steeds meer tijd krijgen. Is die variabel na gelang drukte met auto's. Reactie:
- Knoppen voor oversteken voetgangers uitrusten met twee knoppen waarvan één met verlenging oversteek tijd. Reactie:
- Hoogte drukknoppen op 110 cm handig voor rolstoelgebruikers. Reactie:

4. Uitrit parkeergarage Hoefakker-Strijenstraat.

Deze in en uitrit ligt aan het randje van het project (10 meter) maar met name het uitrijden zal door de voorgestelde verkeerswijzigingen sterk verslechteren. Graag aandacht hoe we deze situatie kunnen verbeteren. Reactie: er komt een kruis op de weg om te zorgen dat uitgaand verkeer de kans krijgt in te voegen.

5. Uit- en inrit Park Amphia.

Toename auto's door het aanbod voor de zorg, meer bewoner en het busstation. Hierdoor verwachten we door in en uit rijden, opstoppingen gevaarlijke situaties vooral voor het langzame verkeer. Reactie: er is sprake van een verkeersveilig ontwerp en de regelingen worden zodanig ingesteld dat de bussen en langzaam verkeer als eerste aan bod komen.

Opstoppingen

- bij **rotonde** (worden stoplichten) Abdis van Thornstraat op twee plaatsen richting het zuiden en richting het noorden. Reactie: de doorstroming zal voldoende zijn.
- Afslag bussen richting centrum kruising Veerseweg, Leijsenhoek. Reactie: de doorstroming zal voldoende zijn.

Afwikkeling fiets en voetgangers verkeer op alle drukke punten?

- Op en afritten uitvlakken t.b.v. Rolstoelen, kinderwagens etc. Reactie: akkoord.
- Rechts afslaande bussen mede door gebrek aan voldoende draairuimte een gevaar voor langzaam wachtend verkeer zoals fietsers en voetganger al dan niet met hulpmiddelen. Reactie: afslaande bussen conflicteren niet met ander verkeer in de regeling.

6. Opmerkingen tijdens ons eerste bezoek.

- Op onze opmerking dat voetgangers en fietsers in de nieuwe situatie te lang in de regen staan was de opmerking van 5.1.2.e "Die nemen dan maar een paraplu mee" grappen kunnen we zeer waarderen maar fietsers en voetgangers die te lang buiten in de regen sneeuw of ander nat en wind staan niet. Reactie: dat snappen we natuurlijk en deze grap kon gemaakt worden omdat we elkaar al lang kennen.
- Volgens KOO zijn de plannenmakers toch de mogelijkheid van de aanleg van ontsluitende viaducten of tunnels vergeten het gaat hier niet leuk worden voor het langzame verkeer. Reactie: deze mogelijkheden vragen zeer veel ruimte en geld en schieten hier hun doel voorbij.
- Graag voor overstekend langzaam verkeer verkeersregelknoppen gaan gebruiken met twee keuze-tijden mogelijkheden. Dat geeft

mobiel beperkte mensen al dan niet met hulpmiddelen iets meer tijd om over te kunnen steken. Reactie:

- **Problemen bij kruising** Vroenhoutstraat , Catharinastraat, Abdis van Thornstraat en verder op. We komen nu al de weg niet meer op of kunnen niet oversteken. Oversteken voetgangers al dan niet met hulpmiddel lastig. (valt buiten het project maar toch). File vorming tot voorbij de Aldi of tot de Bovensteweg. Extra toename van drukte mede als gevolg van regelmatige problemen op de A27 nemen toe. Reactie:

Ps. Op verzoek van 5.1.2.e en 5.1.2.e sturen wij onze notities naar u toe maar hebben ook om een tweede bijeenkomst gevraagd. Enkele bespreekpunten uit de eerste ronde zijn aan deze wensenlijstje toegevoegd, dit om het verhaal van KOO compleet te maken.

Graag vragen wij bijzondere aandacht voor onze doelgroep gedurende de langdurige werkzaamheden in het totale Amphia project.

Namens Klankbord Ongehinderd Oosterhout waren bij het eerste gesprek aanwezig. 5.1.2.e en 5.1.2.e 5.1.2.e van KOO en 5.1.2.e 5.1.2.e van de gemeente waren onverwacht afwezig.

Graag voor u en onze doelgroep gedaan en vriendelijk groeten namens KOO 5.1.2.e

Verslag
Onderwerp: Amphia bewoners Ockenburg
Datum: 13-9-2023
Aanwezig: 5.1.2.e ; 5.1.2.e ; 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e (bewoners); weth. Clemens Piena; weth. Dees Melsen; 5.1.2.e (gemeente)

Bezorgdheid mbt de omgevingsdialoog, spreekrecht, raadsleden op bezoek gevraagd.
Nota van uitgangspunten is met amendement vastgesteld door de raad.
Amphia heeft ontwikkelaars tot einde van de maand de tijd gegeven om een bieding te doen, hoe snel daarna een ontwikkelaar komt is nog onduidelijk.
Het vaststellen van visies e.d. gebeurt zonder omgevingsdialoog, hoe het er feitelijk uit komt te zien wel. Daar heeft de gemeente richtlijnen via de omgevingsdialoog. Voordat er getekend gaat worden moet er met de omgeving worden gesproken.
Aan de andere kant van Amphia is men zich ook aan het verenigen, dat hoeven niet perse dezelfde belangen te zijn. De Molenbuurt gaat zichzelf organiseren. Het is wel van belang dat we straks een concrete lijst met voors en tegens krijgen en dan af kunnen wegen.
Als er bij de ontwikkelaar geen luisterend oor is, dan eerst bij 5.1.2.e melden en dan naar het college. Het proces is van belang, dat wil niet zeggen dat men altijd de zin kan krijgen.
De zorgen zitten vooral in uitgangspunten op basis van niet complete onderzoeken. Het gaat bijvoorbeeld om de locatie van de HUB, op een andere plek zou een kabelbaan nodig zijn. Ook qua geluid en het knijpen van de parkeernorm. De hoogte is voor Ockenburg het minst van belang. Wel bomen garanderen en groenstroken vastleggen.
Wethouder Piena licht de studie naar de HUB toe, oorspronkelijk aan de andere kant van de A27, het onderzoek wees juist andersom aan.
Als er van een lage parkeernormering wordt uitgegaan, wordt dan de verkeersproductie ook niet te laag ingeschat dan feitelijk gaat gebeuren.
Vroeger had je wel drie keer dag bezoekuur van het ziekenhuis, dat wordt nu minder. De ingang verandert wel. Let ook op andere nieuwe woningbouw.
De bomen gaan niet wijken voor het verkeer.
De omgevingsdialoog met betrekking tot verkeer en woningbouw is voor gemeente en ontwikkelaar een gedeelde verantwoordelijkheid. Overigens stond de rotonde al op de agenda van de gemeente voor de ontwikkeling van Amphia.
Naar aanleiding van de praktijk zijn parkeernormen aangepast: sociale appartementen een lagere norm, maar rijwoningen een hogere norm.
De gemeente neemt maatregelen om het autogebruik te ontmoedigen in beperkte mate.
Wat als het fout gaat met de parkeernorm? Geen toezegging wethouder, maar bijvoorbeeld groenstroken om eventueel om te zetten naar parkeren. Dat zijn wel beperkte mogelijkheden, dat gaat om enige tientallen na een evaluatie van drie jaar bijvoorbeeld. Let ook goed op dat de verkeerseffecten tot aan de Bovensteweg wordt meegenomen enz. De VRI's kunnen met elkaar communiceren. Bij de onderzoeken naar de HUB zaten die er nu niet bij.
Zien jullie ook kansen? Dat er woningbouw komt is prima. Graag niet alleen strakke gebieden, maar ook groen e.d. Daarnaast graag een goede dialoog.
Na het eerste contact met de ontwikkelaar weer een gesprek met de wethouder om er gevoel bij te krijgen.
De stukken die zijn vastgesteld door de raad zijn de uitgangspunten. De maximale bouwhoogte van de landmark is vastgesteld op 14 lagen. Het verspreidingsgebied van de brieven van de gemeente wordt gedeeld.

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e / C. Piena: Amphia terrein**
Locatie	: Gemeentehuis 5.1.2.e
Datum	: 30 januari 2025
Tijdstip	: 15:30 – 16:30
Aanwezig	: Wethouder Piena, 5.1.2.e & 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) Vertegenwoordiging Ockenburg

---

Besproken punten:

- Wethouder Piena geeft aan dat er drie weken geleden een gesprek is geweest met het bestuur van het Amphia, waarin nogmaals is benadrukt dat eerst de dialoog met de omwonenden wordt gevoerd.
- 5.1.2.e geeft aan dat er naar verwachting rond week 10 de dialoog gevoerd gaat worden
- Uitgangspunten die door de raad zijn vastgesteld is nog steeds het kader, zodra ontwikkelaar hier van afwijkt moet het eerst terug naar de raad
- De bewoners geven aan verontwaardigd te zijn dat er geen bewonersbrief is verspreid over de verkoop
    - Wethouder Piena geeft aan dat de gemeente ook pas drie dagen van tevoren is ingelicht en dat dit onderhandelingen zijn tussen Amphia én de ontwikkelaar NBU.
- Wethouder Piena benadrukt dat bewoners positie hebben in het proces, dus in het formele deel = omgevingsdialoog.
    - Dit project van behoorlijke omvang heeft meerdere belanghebbenden – brede belangenafweging door het college. Toezeggingen kunnen we nog niet doen.
    - Wethouder Piena geeft aan dat er in (de omgeving van) het gebied meerdere zaken spelen, waaronder huisartsenpost, Muldersteeg en OV HUB A27.
    - Gemeente geeft aan dat er meerdere dialogen zullen komen.
- Gemeente legt uit dat er twee deelplannen zijn.
    - Voor de woningbouw is de ontwikkelaar aan zet, gemeente kijkt mee en zorgt voor de ruimtelijke procedure.
    - Aanpassing kruising en OV HUB is de gemeente wel aan zet en hebben daar wel een hele actieve rol in.
- Bewoners zien het liever integraal (verkeersdeel kruispunt/ov hub en woningbouw samen)
    - Verantwoordelijkheden moeten wel duidelijk worden tijdens deze avond
- Bewoners spreken hun zorgen alvast uit over een aantal zaken en namens een vertegenwoordiging van de hele buurt:
    - Parkeeroverlast
    - Vervoersbewegingen
    - Inkijk/privacy
    - Behoud van bomen, geluid en zicht
- Bewoners geven aan dat het beleid van bomen ook is veranderd – hoe gaat de gemeente hier mee om?
    - Uitleg over de hoofdgroenstructuur → kan de raad van afwijken als het echt niet anders kan.
    - Wethouder Piena geeft aan dat de afdeling dusdanig kritisch is op de bomen en het behoud hiervan, maar geen garanties.
- Andere punten:
    - Bewoners zouden het fijn vinden als ze op de hoogte blijven
    - Gemeentelijke website is er en op korte termijn komt er een link naar de website van de ontwikkelaar
- Planvorming van het kruispunt is dit jaar ervan uitgaande dat NBU gaat lopen.
- In de week van 24 maart komen we weer bij elkaar voor een vervolgoverleg.
- De omgevingsdialoog door ontwikkelaar staat gepland rond week 10
    - 5.1.2.e zal de website van de omgevingsdialoog toezenden

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e / 5.1.2.e / 5.1.2.e / C. Piena : Amphia terrein**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout
Datum	: 17 april 2025
Tijdstip	: 09:30 – 10:30
Aanwezig	: Wethouder Piena, 5.1.2.e & 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) Vertegenwoordiging Ockenburg

---

Besproken punten:

- 5.1.2.e stelt zich voor en sluit deze keer aan, omdat hij als civieltechnisch projectleider betrokken is bij het ontwerp van de kruispuntreconstructie en de OV-HUB.

Omgevingsdialoog

- We blikken terug op de omgevingsdialoog van 24 maart jl. waarin de globale plannen werden gepresenteerd door NBU en gemeente partij was in het kader van de kruispuntreconstructie en de OV-HUB.
- Bewoners geven in hun eerste reactie aan dat het teleurstellend was, omdat er geen plenaire bijeenkomst werd gehouden en het eigenlijk té druk was om goed het gesprek aan te gaan.
- Wethouder Piena geeft aan dat we tegenwoordig steeds vaker kiezen voor dit soort opzet bijeenkomsten met informatieborden én geen presentatie. Zo kan er beter worden bepaald wat het de mening van iedereen is i.p.v. degenen met het hoogste woord.
- Wethouder Piena geeft ook nog aan dat er naar aanleiding van de avond ook nog gesproken gaat worden met (een vertegenwoordiging van) bewoners aan de andere kant (Muldersteeg) van het plan. Die hadden zich nog niet eerder gemeld, maar dat gaat op termijn wel gebeuren om het bredere geheel aan belangen in beeld te hebben.
- Wethouder Piena geeft nogmaals aan dat voor de ontwikkeling naar woningbouw NBU aan zet is, en dat de gemeente hier een toetsende rol heeft. Gemeente is wel echt aan zet voor de kruispuntreconstructie en de OV HUB. Bij beide ontwikkelingen speelt een bredere belangenafweging.
- Gemeente geeft aan dat gemeente en NBU samen optrekken over het ingebrachte tijdens de dialoog van 24 maart. Hier is vandaag en volgende week ook overleg over.
  Er komt later nog een formele mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen. Ook zullen er nog meerdere bewonersavonden worden georganiseerd. De eerste is nu geweest.

Woningbouw (NBU)

- Bewoners hebben zorgen over inkijk/privacy. Dat zijn dingen die de bewoners nog niet weten. Met bezonningsstudies kan er goed gekeken worden wat de bebouwing betekent voor de omliggende omgeving. Ontwikkelaar moet dit doen in het kader van de ruimtelijke procedure.
- Gemeente geeft aan dat bewoners ook vooral bij NBU hun zorgen moeten delen. Niet alleen hier bij de gemeente aan tafel.

Kruispuntreconstructie en OV-HUB

- We gaan nu verder in op het ontwerp van de reconstructie van het kruispunt en de OV HUB.
- Dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e aan dat bewoners zich gehoord voelen bij het huidige ontwerp door de driebaansweg op te schuiven naar de middenberm en niet richting de woningen. Het ontwerp ziet er goed uit.

Geluid

- Zijn er mogelijkheden voor een geluidswal? Nee, die krijg je nooit ingepast.
- Geluidsscherm is duur én het daadwerkelijke effect van reflectiegeluid is beperkt geeft wethouder Piena aan. Dit is al een keer doorgerekend in de Kruidenbuurt.
- Het geluidseffect is en zal ook nog verder worden doorgerekend in het kader van de procedures. We doen wat we moeten doen volgens de wet. Dat er geluidsarm asfalt moet komen is vrijwel zeker.

Verkeer

- Zorgen over optrekkend verkeer. Gemeente geeft aan dat er nu ook al optrekkend verkeer is door bestaande inrit Amphia en richting de rotonde. In de nieuwe situatie alleen bij de VRI.
- Bewoners spreken ook de zorgen uit over de toename van het verkeer door het toevoegen van ruim 380 woningen.
- Gemeente kijkt naar het netto resultaat van het verkeer.
- We gaan in dit geval van een bestaande situatie naar een nieuwe situatie en vertrekken niet vanaf 0. Ziekenhuis genereert ook verkeer en dat gaat (deels) weg.
- Er zal de komende tijd door de gemeente gewerkt worden aan een simulatie met busverkeer en het andere verkeer om de doorstroming te bekijken hoe het verkeer zich gaat gedragen. Ook richting de toekomst en i.r.t. de naastgelegen kruispunten.
- Gebruik maken van een provinciaal verkeersmodel –> daar zit alles qua harde plancapaciteit (in de omgeving) in en er wordt ook doorgerekend wat het verkeer doet op grotere schaal
- Wethouder Piena: Het busverkeer krijgt prioriteit op deze kruising, maar dat wil niet zeggen dat dat altijd zo is. De bus moet ook wel eens wachten om het overige verkeer ook goed af te kunnen wikkelen. Dit wordt allemaal inzichtelijk gemaakt in de verkeerstudie die gaat volgen.
- Gemeente geeft aan dat er geen ruimte is voor aparte busbanen op de vraag van de bewoners om het busverkeer nog beter te scheiden.
- Inrit van en naar appartementencomplex 5.1.2.e uitkomend in de opstelvakken van de verkeersregeling is een gegeven en is niet anders op te lossen. Ze kunnen alleen rechtsaf uit de garage én niet meer linksaf naar de Strijenstraat als gevolg van het verdwijnen van de rotonde.
- Qua planning: kruispunt en OV willen we zo snel mogelijk voor elkaar krijgen – hoop is 2027, reëler 2028. Dit hangt nog veel zaken af. Hiermee gaan we de komende periode intensief aan de slag.

Vervolgoverleg

- Zodra we de verkeersberekeningen hebben, maken we een afspraak voor een volgend overleg. Dit ook combineren met de plaatjes uit de woningbouw (NBU).

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Vervolgoverleg ontwikkeling Amphia terrein (Ockenburg)**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout
Datum	: 12 januari 2025
Tijdstip	: 13:00 – 14:00
Aanwezig	: Wethouder Piena, 5.1.2.e & 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e (vertegenwoordiging Ockenburg)

---

1. Opening en mededelingen

- 5.1.2.e heeft zich voor het overleg afgemeld in verband met privé omstandigheden

2. Besproken punten

Woningbouw NBU

- Bewoners geven aan dat ze verrast waren over de verhoging van het aantal woningen naar 475.
    - 5.1.2.e geeft aan dat NBU een tweetal bewonersbijeenkomsten heeft georganiseerd. De laatste was in september. Hier is wel degelijk toelichting gegeven op de verhoging in aantallen. De panelen van deze avond heeft de gemeente ook gezien.
    - Er waren op deze avond ook een aantal ambtenaren aanwezig van de gemeente. Met als reden om een indruk te krijgen en uit de eerste hand horen wat er leeft onder aanwezigen (belangstellenden).
- Bewoners geven aan dat ze voor deze avond verhinderd waren dus deze informatie dan ook niet meegekregen hebben.
- Wethouder Piena geeft aan dat er binnen een plan een optimalisatie is geweest in de woningbouwaantallen, waaronder het realiseren van meer betaalbare woningen en studentenwoningen (wensen vanuit de raad).
- Bewoners hebben een vraag over de woningen van Thuisvester in relatie tot tijdelijke huisvesting – Wethouder Piena legt de vraag voor bij Thuisvester

Verkeer t.g.v. woningbouw

- Bewoners spreken hun zorgen uit over de (extra) hoeveelheid verkeer dat het extra aantal woningen met zich meebrengt
- Wethouder Piena geeft aan dat de centrumnorm van toepassing is bij deze ontwikkeling. Dit is een minimum aantal.
- Er wordt nu door NBU nog verder onderzoek gedaan naar verkeer en parkeren t.g.v. de woningtoename. Hier is (voor NBU) nog een slag in te maken.
- Overgangsperiode is hierbij wel een aandachtspunt geeft wethouder Piena aan: parkeren ziekenhuis in combinatie met thuiskomen bewoners. Bewoners benoemen ook de ochtendspits als risico.
    - Als uitgangspunt heeft gemeente meegegeven dat er geen afwenteling van overlast op het omliggende openbare gebied plaats mag vinden.

Ontwerp kruispuntreconstructie en OV-HUB

- Het ontwerp is weer een slag verder gebracht vanuit de verkeersstudie. Gekeken is naar optimalisatie van het kruispuntontwerp.
- Het opstelvak voor rechtsaf naar de Strijenstraat is ruim 100 meter langer gemaakt. Dit bevordert de doorstroming voor het verkeer rechtdoor (in zuidelijke richting).
    - De weg is niet opgeschoven naar de Ockenburg, maar de middenberm is op dit stuk wat meer versmald. Dit leidt mogelijk wel tot het kappen van enkele bomen in die middenberm, die ook weer worden gecompenseerd. Maar de bomen aan de zijde van Ockenburg worden gehandhaafd.

- Bewoners vragen aandacht voor het volgende:
    - Mocht het in het verdere proces, bv. vanuit bomenonderzoek, zo zijn dat er risico's ontstaan voor de bomen aan de kant van Ockenburg, kan er dan eerder naar optimalisatie in de middenberm worden gezocht? Gemeente geeft aan dat we dit dan zeker bekijken.
- De verkeersstudie laat zien dat er, net als in de huidige situatie, ook in de toekomst een relatie blijft tussen de verkeersafwikkeling op de kruising Leijsenhoek en het gereconstrueerde kruispunt bij het Amphia-terrein. Bij het kruispunt Leijsenhoek hebben we nog een puzzel te leggen.
    - Die kruising staat wel op de mobiliteitsagenda, maar is nog niet zodanig geprioriteerd dat deze aangepakt kan worden. Daar zal de gemeenteraad eerst een besluit over moeten nemen. Wethouder Piena geeft aan dat het onder de aandacht brengen van het aanpakken van deze kruising bij de gemeenteraad mogelijk wel kan helpen.
- Bewoners vragen of de verkeersstudie wel een echte weergave geeft, omdat in de praktijk de bus voorrang krijgt. Gemeente geeft aan dat in de software ook de prioritering van de bus is verwerkt. De bus krijgt ook niet altijd direct prioriteit, dit hangt af van de dienstregeling en of de bus voor of achter ligt op het reisschema.
- 5.1.2.e geeft aan dat de verkeersstudie nog niet helemaal gereed is en dat de filmpjes van de verkeersafwikkeling nog niet gedeeld kunnen worden, de volgende keer is dit waarschijnlijk wel het geval.
- Gemeente organiseert ook nog een bijeenkomst, dit zal pas zijn na de raadsbehandeling van januari over de (woningbouw)ontwikkelvisie.

Geluid

- Geluidsarm asfalt op een groot deel van het ontwerp is zeer waarschijnlijk noodzakelijk vanuit wet- en regelgeving.
    - Voordeel is hierbij dat we op het Amphia terrein ook woningen bijbouwen, voor nieuwbouw gelden hogere normen dan voor bestaande bouw. Daar profiteert o.a. Ockenburg dus van.
- Op de kruising in principe geen geluidarm asfalt – hier kiezen we voor een sterker asfaltmengsel t.b.v. een langere levensduur. Draaiende en wringende verkeersbewegingen geven frictie waardoor het wegdek sneller slijt.

Ontwikkelvisie NBU

- Om de gewijzigde uitgangpunten (ten opzichte van 5.1.2.e) mogelijk te maken voorafgaand aan de procedure(s) is het vaststellen van de ontwikkelvisie nodig. Dit stuk ligt nu ligt nu 27 januari voor bij de gemeenteraad.

We spreken af om een volgend overleg in april te laten plaatsvinden, als de drukte van de verkiezingen achter de rug is.

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Vervolgoverleg ontwikkeling Amphia terrein (Ockenburg)**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout
Datum	: 14 april 2026
Tijdstip	: 14:00 – 15:00
Aanwezig	: Wethouder Piena, 5.1.2.e & 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout)
	H. 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e en 5.1.2.e (vertegenwoordiging Ockenburg)

---

1. Opening en mededelingen

2. Besproken punten

Omgevingsdialoog 30 maart

- *Op 30 maart is een omgevingsdialoog geweest in de Bussel. Dhr. In den Kleef kon er niet bij aanwezig zijn.*
- *Wethouder Piena is benieuwd of men nog punten hebben gehoord van andere bewoners?*
    - *Fietsers losgekoppeld: wel een positieve verandering*
    - *Ook wel zaken gehoord: we moeten het maar zien, men is nog heel sceptisch*
    - *Van de Openbaar Vervoer hub vindt men (nog) niet veel van, dit leeft nog niet zoveel. Zijn nog meer referenties.*
    - *Het is best een heel erg omvangrijk project, als leek en buitenstander heb je nog niet het gevoel wat het betekent*
        - *We snappen als gemeente dat het heel veel is. Daarom zitten wij integraal als gemeente bij elkaar.*

Verkeersonderzoek/modellen

- *De modellen hebben ze gezien, maar ze zijn benieuwd naar de cijfers erachter.* 5.1.2.e *geeft aan dat het bijbehorende verkeersonderzoek de dag na de bijeenkomst op de website is geplaatst. Dhr.* 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e *en* 5.1.2.e *gaan dit nog bestuderen.*
- 5.1.2.e *licht toe:*
    - *Uitgangspunt: Iedereen moet binnen een cyclus van 2 minuten weg met een doorkijk naar 2040. Daar heeft Goudappel naar gekeken en hoelang de opstelvakken dan vervolgens moet zijn. Zo is het ontwerp tot stand gekomen.*
- *Wethouder Piena geeft aan dat alles wat hard is qua woningbouw per definitie in het verkeersmodel zit.*
- *Wethouder Piena geeft aanvullend aan dat het feit dat we het extra kruispunt Leijsenhoek/Veerseweg nu meenemen ook aangeeft dat we een stap verder zijn gegaan de afgelopen tijd*
- *Dhr.* 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e *vraagt of het effect op de Bovensteweg Elkhuizenlaan wel is meegenomen? Gemeente geeft aan dat de verkeersmodellen is gekeken dat er geen terugslag mag plaatsvinden naar deze kruising, maar zijn geen fysieke ingrepen nodig, dus is geen nieuw ontwerp voor.*
- 5.1.2.e *geeft aan dat aanvullend nog een stuk van de Abdis van Thornstraat naar het zuiden op de planning staat, dat wordt nog opgepakt*
- *Is er met een maximum aantal appartementen gerekend? Ja geeft gemeente aan, alle bekende woningbouw met status qua besluitvorming.*
- *Hoe zit de bus erin? De nieuwe rijbewegingen?*
    - *Bus heeft prioriteit en OV heeft voorrang*
      Als de bus groen heeft, dan betekent dat een overgroot deel van de rijvakken ook 'gewoon' groen krijgt en door kan rijden. Dat is bij veel mensen nog niet helder. We zullen dit meenemen in de beantwoording van het verslag.

- *Hoe wordt de regeling aangepast? Dat is een herprioritering van de software*

<u>Woningbouw NBU</u>

- *De vertegenwoordiging heeft met NBU gesproken*
    - *Verslag en vervolguitnodiging moeten ze nog krijgen, gemeente checkt even bij NBU, die zien ze morgen*
- *NBU nu aan zet om alles schetsontwerpniveau uit te werken, daar zijn ze nog wel even mee bezig.*
- *Openbaar gebied komt namelijk onze kant op, dat controleer de gemeente heel goed*
- *Toezegging in januari tijdens raadsbehandeling ontwikkelvisie vanuit wethouder Piena richting de raad dat eerst het verkeer naar de raad moet, dan de woningbouw*
    - *Woningbouw komt dus pas najaar – daarvoor komt NBU nog een keer naar buiten met een dialoog*
    - *Daar zit ook een onderbouwing in van het verkeer (parkeerbehoefte) – en daar toetsen we als gemeente ook aan*
- *De raad heeft de centrumnorm in de uitgangspunten vastgesteld, en als gemeente gaan wij daar op toetsen.*
    - *Dubbelgebruik qua parkeren is nog niet zeker/niet bekend*

- 5.1.2.e *vraagt: Wat als de druk toch groter is dan op voorhand nog nodig?*
- *Wethouder Piena: ze hebben de opdracht dat zij moeten zorgen dat het past.*
    - *NBU moet te zijner tijd dat complete verhaal aanleveren en dat toetsen wij als gemeente.*

<u>Ontwerp kruispunt en OV-HUB</u>

- *We hebben de rijbanen zo vormgegeven dat we de groenbuffer sparen aan de kant van de/jullie woningen, dat is en blijft nog steeds uitgangspunt.*
- *We wilden bij jullie wegblijven*
    - *Bomen middenberm komt ter sprake, die moeten wijken vanwege de rijbaan die opschuift naar de middenberm; anders zou de rijbaan naar de bewoners van Ockenburg komen.*

- *Hoe zit het met de procedure(s)?*
    - *Eerst komt het verkeer en dan de woningbouw*
        - *Raadsvoorstel voor krediet (geld) en het vaststellen van het ontwerp OV-hub incl. beide kruispunten*
        - *Vervolgens komt de BOPA voor de OV-HUB (kruispunt Pasteurlaan/Strijenstraat past binnen het huidige BP)*
        - *Vervolgens de BOPA voor het kruispunt Leijsenhoek*
        - *Daarna pas BOPA voor de woningbouw*
- *Uitgebreide BOPA procedure met adviesrecht raad*

Vervolg

- *Laatste overleg geweest met wethouder Piena: 11 juli is hij weg.*
- *Vervolgoverleg met opvolger in augustus.*
- *Dhr.* 5.1.2.e 5.1.2.e 5.1.2.e *gaat de stukken controleren en als er behoefte is aan ambtelijk overleg over verkeer, faciliteren we dat, met de verkeerskundige en/of Goudappel.*

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Bewonerscommissie Hilsondis/Gem. Oosterhout: Amphia ontwikkeling**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout
Datum	: 19 januari 2026
Tijdstip	: 15:30 – 16:30
Aanwezig	: 5.1.2.e 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout)
	5.1.2.e 5.1.2.e (vertegenwoordiging Hilsondis)

---

1. Opening en voorstelronde

Aanleiding en stand van zaken

Na in maart 2025 op de bewonersbijeenkomst te zijn geweest hebben bewoners hun zorgen uitgesproken over de in- en uitrit bij hun appartementencomplex en de wegen er naar toe van en naar de inrit. Tijdens de bewonersavond is aangegeven en ook in latere mailwisselingen dat er nog nader onderzoek gedaan moest worden naar de gehele verkeersregelinstallatie en ook specifiek de in- en uitrit op die plek. Inmiddels is gemeente een stap verder en kunnen we één en ander nader toelichten.

Gemeente geeft aan dat eerder al besloten is dat er een verkeersregelinstallatie (VRI) gaat komen. Een vierde tak (en dus behoud rotonde) is geen mogelijkheid meer. Door de autonome verkeerstoename op de hele oosttangent (in combinatie met de woningbouw) wordt het al drukker (met name in de spitsperiodes problematischer) en kan het verkeer met een VRI beter gereguleerd worden. We kijken in de verkeersstudie met een doorkijk naar 2040.

Het ontwerp dat er nu ligt is qua omvang nodig om het verkeer voldoende af te kunnen laten wikkelen.

Door de ombouw van rotonde naar VRI kan in het kader van de mobiliteitstransitie de bus prioriteit krijgen op dit stuk wegennet.

Vraag bewoners: Krijgen bussen altijd voorrang op dit stuk?
Als bussen achter liggen op schema dan zeker wel, in andere gevallen niet altijd.

Vraag bewoners: Op wat voor termijn gaat dit gebeuren?
De kruising aanpakken willen we eerst doen, 2027 op z'n vroegst.

Gevolgen voor in- en uitrit

Door de ombouw van de rotonde naar VRI is er voor u een vervelende bijkomstigheid – je kan niet meer keren om zo op de Strijenstraat richting het westen te komen, zoals dat met de rotonde nu wel kan. Straks moet er een andere route gekozen worden.
De gemeente ziet vanuit de verkeersstudie dat het haalbaar is om de weg op te komen via de uitrit, maar het wordt wel lastiger. Na de herinrichting zal dit eerst nog meevallen, maar verder in de toekomst gaat dat bij een verwachte toename van het verkeer steeds lastiger worden.

Bijkomend voordeel is wel dat met een VRI de Strijenstraat altijd wel op enig moment wordt leeggetrokken tijdens groen. Waardoor je er tussen kan komen, zeker naar het rechsafvak. Naar het linksaf/rechtdoorvak is dat wat moeilijker. Dit hangt ook af van de werking van de VRI. Dit wordt nog uitgewerkt de komende tijd.

Vraag bewoners: Hebben jullie overwogen om een verkeerslicht in te voeren bij de uitrit?
Antwoord gemeente: Nog niet geeft gemeente aan. We denken dat het mogelijk en haalbaar is om (ook in de spitsperiode) vanuit de parkeergarage op het wegennet te komen. We hebben dus nog geen vervolgstap overwogen en ook nog niet aan gerekend en getekend.

We hebben tijdens het overleg voorgesteld om op beide opstelvakken kruizen te zetten, zodat wachtend verkeer bij de kruising hier niet mag staan. En het gemakkelijker wordt om een gaatje in de verkeersstroom te vinden en benutten.

Vraag bewoners: Wordt de kruising Leijsenhoek een rotonde?
Antwoord gemeente: Nee, dit blijft een VRI. Er is onvoldoende openbare ruimte om een rotonde in te kunnen passen. Bovendien heeft deze kruising ook een verkeerskundige relatie met de kruising bij het Amphia-terrein. Een rotonde zou naar onze inschatting juist zorgen voor een slechtere verkeersafwikkeling. De kruising Leijsenhoek heeft volop onze aandacht en is ook nog een opgave/puzzel die gelegd moet worden.

Vraag bewoners: Hoe zit het met het bouwverkeer?
Antwoord gemeente: Het gaat gefaseerd ontwikkeld worden en we hebben op enig moment twee ingangen – de nieuwe toerit en de bestaande inrit van het Amphia. Het ziekenhuis moet tijdens de bouw ook gewoon bereikbaar blijven.

Aandacht voor bewonersavond: globale fasering op een aparte poster tijdens de bewonersavond

2. <u>Vervolg</u>

Bewonerscommissie Hilsondis heeft contact met hun eigen appartementencomplex.
Overige communicatie van de appartementenblokken loopt via Thuisvester.

Bewoners waren tevreden met de verkregen informatie en hebben voor nu een duidelijk beeld wat de gevolgen zijn van het ontwerp voor de in- en uitrit. In een volgende afspraak kunnen we een filmpje laten zien waarin de afwikkeling in beeld is. Dan wordt het visueel ook zichtbaarder hoe het verkeersbeeld er na de herinrichting uit gaat zien.

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Verkeersafwikkeling Abdis van Thornstraat**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout
Datum	: 23 maart 2026
Tijdstip	: 19:00 – 20:00
Aanwezig	: Dhr. en mevr. 5.1.2.e (Abdis van Thornstraat 5.1.2.e)
	Dhr. en mevr. 5.1.2.e 5.1.2.e (Abdis van Thornstraat 5.1.2.e)
	Mevr. 5.1.2.e 5.1.2.e (Abdis van Thornstraat 5.1.2.e)
	Mevr. 5.1.2.e 5.1.2.e (verkeerskundige), Dhr. 5.1.2.e 5.1.2.e (projectmanager), dhr 5.1.2.e (projectleider) (Gemeente Oosterhout)
	Uitgenodigd per brief maar niet aanwezig
	Abdis van Thornstraat 5.1.2.e
	Leijsenhoek 5.1.2.e
	Veerseweg 5.1.2.e

---

1. Opening en voorstelronde

Achtergrond
Op 30 maart 2026 vindt in Theater De Bussel de omgevingsdialoog plaats over de kruispuntreconstructie en de OV-hub bij het Amphia-terrein. Recent verkeersonderzoek heeft, in tegenstelling tot eerdere berichtgeving, uitgewezen dat ook het kruispunt Leijsenhoek/Veerseweg/Abdis van Thornstraat moet worden aangepakt om de verkeersdoorstroming voldoende te laten doorstromen. Eerder is de woning Leijsenhoek 119 al door de gemeente aangekocht, deze ruimte alleen was niet voldoende.

Daarom wordt tijdens deze bijeenkomst ook het ontwerp van dit kruispunt én het wegvak tussen beide kruisingen gepresenteerd.

Omdat deze nieuwe inzichten gevolgen hebben voor een aantal direct omwonenden, is begin maart een brief verstuurd om voorafgaand aan de bijeenkomst met hen apart in gesprek te gaan. Zodat er geen verrassingen zijn tijdens de avond zelf.

5.1.2.e licht toe dat er in de omgeving een aantal zaken spelen.

- De gehele doorstroming op de Abdis van Thornstraat (route noord/zuid)
  - Het wordt gewoon drukker de komende jaren
- Het busstation van de Leijsenhoek wat te klein is
- De plannen op het Amphia-terrein zelf
- De woningbouw die nu gepland is op de locatie van het Amphia

Met het verkeersonderzoek kijken we met een doorkijk naar 2040, rekening houdend met allerlei ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw Oosterhout Oost, aanpassingen N629 (Heistraat), Pasteurlaan/Strijenstraat, Pasteurlaan/Leijsenhoek en het tussenliggende wegvak (Pasteurlaan). Alle punten hebben geleid tot een integraal ontwerp (van meerdere disciplines) voor de OV-HUB en de twee kruisingen. Gemeente geeft aan dat dit de ruimte is die nodig is om het verkeer in de toekomst voldoende te laten doorstromen.

Toelichting van het huidige ontwerp

Openbaar vervoer-HUB:

- 8 perrons waar bussen kunnen halteren.
- Een aparte busbaan om weer de kruising Pasteurlaan op te komen.

Kruispunt Strijenstraat/Amphia-terrein:

- Rotonde volstaat niet meer en heeft te weinig capaciteit, dus dit moet een geregeld kruispunt worden. Een met verkeerslichten geregeld kruispunt heeft de voorkeur boven een tweestrooks-rotonde, zowel vanwege inpasbaarheid, verkeersveiligheid en sturing van het verkeer
- Belangrijk uitgangspunt is dat er geen stremming ontstaat bij het kruispunt Bovensteweg/Burg. Elkhuizenlaan om doorgang verkeer op Bovensteweg te waarborgen.
- Op dit kruispunt is onder andere een lange rechtsaf strook vanuit noordelijke richting ingepast.

Kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg;

- Huidige inrichting niet toereikend.
- Noodzakelijke aanpassingen, fietser losgekoppeld van het autoverkeer en aparte regeling van de fietspaden rondom het kruispunt.
- Langere rechtsafstrook voor verkeer uit noordelijke rijrichting richting de Leijsenhoek
- Gevolg hiervan is dat ook het wegvak tussen de twee kruispunten aangepast moet worden (gevolgen voor looproutes, groenvoorzieningen etc.)

Abdis van Thornstraat tussen de twee kruisingen;

- Voetpad is vervallen aan de westzijde
- Lange rechtsafstrook ingepast vanaf Abdis van Thornstraat in de richting van de Leijsenhoek
- Fietspaden aan beide kanten teruggebracht
- Middenberm met huidige bomen moet wijken. In de nieuwe situatie wel een middenberm met nieuwe bomen teruggebracht.
- In het huidige ontwerp faciliteren we nu al het voetgangersverkeer langs de parallelweg/ventweg bij de woningen aan de Abdis van Thornstraat 5.1.2.e/ 5.1.2.e

De exacte regelingen van de verkeer gereguleerde kruispunten moeten we nog verder uit gaan werken.

Reacties bewoners:

- Kunnen wij niet meer keren bij de rotonde of het toekomstige kruispunt?
    - Gemeente licht toe dat dat echt wel echt een verandering is voor de aanwonenden.
- Het voetpad langs de ventweg situeren zijn bewoners niet gelukkig mee. Dan komt al het verkeer voor ons huis gelopen (privacy).
    - Gemeente licht toe dat we de zorgen begrijpen en dat we gaan bekijken of we het voetpad zo ver mogelijk weg kunnen gaan plaatsen van deze woningen. Optie tussen het fietspad en groenstrook. Ook aandacht voor stuk bij begin Ventweg, zodat men niet alsnog over de Ventweg gaat lopen.
- Kunnen wij nog wel de Abdis van Thornstraat oprijden nu het drukker wordt?
    - Gemeente licht toe dat de rijbaan op enig moment wordt leeggezogen bij groen licht. Daarnaast oogcontact maken helpt ook vaak. Het wordt gewoon drukker. Wat we wel echt kunnen gaan bekijken is of er ook een markering (wit kruis) op het wegvak getekend kan worden dat automobilisten daar niet op mogen gaan

staan. Net als wat we bij de uitrit Strijenstraat gaan doen. Zo kunnen jullie er gemakkelijker tussen.

- Zorgen over veiligheid in het ontwerp als voetgangersverkeer hier langs loopt en wij achteruit de oprit af komen gereden of er geparkeerd wordt.
- Zorgen over geluid door de rijbaan
    - Antwoord gemeente: zodra het ontwerp een slag verder is moeten we ook nog een akoestisch onderzoek uitvoeren.
- Hoe groot is de groenstrook nu en hoe schuift hij op? Hoe schuift het wegvak richting ons op? We zien graag een tekening met de maten en hoe de situatie daadwerkelijk verandert. Dus een luchtfoto van de huidige situatie eronder.
    - Antwoord gemeente: gaan we voor zorgen
- Kan de weg niet meer opschuiven naar de Hoefakker?
    - Antwoord gemeente: aan de westkant zitten we vast en hebben we geen eigendom.
- De middenberm zou voor ons helemaal weg mogen.
    - Een groene middenberm met bomen in het ontwerp is vanuit ecologisch groen oogpunt echt wel wenselijk. Bekijken we ook op groter schaalniveau en vanuit een bredere belangenafweging.

<u>Overige zaken m.b.t. woningbouw op het Amphia terrein:</u>
Voor de verkeersafwikkeling van het Amphia terrein is een scheiding gemaakt. Het grootste deel ten noorden van de OV-HUB wordt ontsloten via de Pasteurlaan. Enkel het zuidelijke blok woningbouw wordt ontsloten via de Muldersteeg. Alsook de busjes die naar de school gaan. Daarbij blijft een deel van de huidige logistiek (bijv. vuilafhaal) van het Amphia via de Muldersteeg lopen.

We beperken de verbindingen tussen de achterkant en het woningbouwplan om gratis parkeren in de omliggende wijk te voorkomen.

2. <u>Vervolg</u>

We bundelen alle reacties van de omgevingsdialoog op 30 maart en komen weer apart bij u op de lijn als het ontwerp verder uitgewerkt is.

Gemeente Oosterhout

Verslag

Vergadering	**: Fietsersbond: Amphia ontwikkeling**
Locatie	: Gemeentehuis Oosterhout, kamer 4
Datum	: 23 maart 2026
Tijdstip	: 10:00 – 11:00
Aanwezig	: 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) 5.1.2.e 5.1.2.e (vertegenwoordiging Fietsersbond)

---

1. Opening en voorstelronde

5.1.2.e – *projectmanager gemeente*
5.1.2.e – *projectleider gemeente*
5.1.2.e 5.1.2.e – *verkeerskundige gemeente*

5.1.2.e – *lid*
5.1.2.e – *secretaris*
5.1.2.e – *penningmeester*

Voorlopig Ontwerp (VO)
Volgende week bijeenkomst met de omgeving en vooruitlopend willen we al een aantal aangrenzende bewoners en belangenverenigingen spreken, waaronder de Fietsersbond.

5.1.2.e licht toe dat er een aantal punten samenkomen bij de totstandkoming van het ontwerp:
- De gehele doorstroming op de route noord zuid
- Het busstation van de Leijsenhoek wat te klein is
- De plannen van Amphia zelf
- De woningbouw die nu gepland is op de locatie van het Amphia

Alle punten hebben geleid tot een integraal ontwerp voor de twee kruisingen en de openbaar Vervoer HUB (het nieuwe busstation). Gemeente geeft aan dat dit de ruimte is die nodig is om het verkeer voldoende te laten doorstromen. De verkeersdruk is gewoon groot op dit punt.

5.1.2.e geeft aan dat het hele doorstromingsverhaal al wel wat langer loopt. De rotonde is al eerder benoemd dat deze in de huidige vorm teveel stremming vraagt voor het openbare vervoer. Met de plannen van het Amphia en het niet volstaan van het huidige busstation ligt er nu een plan voor een verkeer gereguleerd kruispunt en een openbaar vervoer HUB bij het Amphia-terrein.

Goudappel heeft een verkeerstudie verricht – waarin bekeken is hoeveel rijstroken er nodig zijn om het verkeer voldoende te laten doorstromen. Daarnaast is het ontwerp ook in lijn met een aangenomen motie van de raad om in te zetten op conflictvrije kruispunten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Ook is er een tweerichtingenfietspad opgenomen aan de westkant tussen de Bovensteweg en de Strijenstraat, de wens die er al langer is.

In het verkeersonderzoek van Goudappel is doorgerekend met 2040 waarin allerlei ontwikkelingen zijn meegenomen in de doorrekening van dit kruispunt met de wens van geen deelconflicten. De weg is en blijft gewoon een belangrijke en drukker verkeersader. De fietser zal moeten stoppen op een aantal momenten.

5.1.2.e vraagt aandacht voor de wachttijden van de fietser. Je moet als fietser echt continu stilstaan. Hoe meer verkeerslichten hoe meer er stil staan. Hoe kan je zorgen dat de fietser altijd groen heeft, behalve als het niet kan? Dat je de fietser echt gaat bevoordelen.
5.1.2.e vraagt zich af of er een detectie zit van de fietser en een aftelklok bij de kruisingen? 5.1.2.e geeft aan dat ze dat tegenwoordig altijd meenemen in de nieuwe ontwikkelingen. Wel kunnen we niet altijd garanderen dat er altijd groen is. Een cyclus moet binnen 2 minuten worden gerealiseerd.

5.1.2.e geeft aan dat er altijd maar vanuit spitsperiodes wordt gekeken. Gemeente licht toe dat we in het kader van een goede ruimtelijke ordening een verhaal moeten hebben dat het in de spitsperiodes veilig en voldoende functioneert. Dat is dan een maatgevend en cruciaal moment.

5.1.2.e vraagt aandacht voor de bochten die in het ontwerp van de fietser zitten, dat vind ik persoonlijk erg jammer. Kan deze op meerdere plekken beter bekeken worden? Daarnaast: kunnen de getekende haaientanden niet anders plaatsen dat er onveilige opstoppingen komen op de kruisingen voor wachtend fietsverkeer.

5.1.2.e geeft aan dat we steeds vaker gaan voor het algemene beleid -> geen voorrangssituaties regelen voor langzaam verkeer. Laat het verkeer op elkaar reageren. Dat is over het algemeen de beste veiligheidsgarantie.

Als het fietsverkeer meegaat met het autoverkeer dan wordt er in de regeling uitgegaan van langzaamverkeerregeling. Vraagt tijd toont het verkeersonderzoek aan.

<u>We gaan verder in op de kruising bij de Leijsenhoek/Veerseweg</u>
Hier hebben we de fietser apart losgekoppeld met vrij liggende fietspaden. De noodzaak is er om fietsers conflictvrij te plaatsen, anders krijgen we het niet goed geregeld. Daarnaast eerder Leijsenhoek 119, een extra woning aangekocht. Deze ruimte hebben we echt nodig gehad.

Meerdere opmerkingen vanuit de Fietsersbond:
- Bochtstralen en markeringen
- Aandacht voor afkruisingen op wegvakken
- Kunnen sommige eilanden niet verkleind worden om de opstelvakken te vergroten voor de fietser? Voorbeeld Breda Sint Ignatiusstraat.
    - Gemeente gaat dit bekijken op beide kruispunten.
- Probeer straks in te regelen dat je zoveel mogelijk fietsers rondom groen geeft en dat men niet 2x hoeft te wachten bij het kruispunt.
    - De exacte regeling moeten we nog goed in gaan regelen. Nemen we waar mogelijk mee.
- Diagonaal fietspad
    - Hebben we al eerder doorgerekend. Hier geen optie.

Op de vraag of niet alles naar 30 km/u kan gaan geeft 5.1.2.e aan:
Snelheid doet niks af aan de hoeveelheid verkeer. En de hoeveelheid moet afgewikkeld worden.

Gemeente geeft aan dat we ook verder aan de slag gaan met het ontwerp voor de Abdis van Thornstraat. Staat even los van dit project, maar is een traject wat er nog aan zit te komen en waar ook aandacht is voor de fietser.

2. Vervolg

Aanstaande maandag 30 maart is er een omgevingsdialoog in theater de Bussel tussen 19:00 en 21:00 voor de omgeving.

Zaaknummer1080954

Mijn inbreng in de omgevingsdialoog

Maandagavond de omgevingsdialoog in de Bussel bezocht. De plannen worden iets duidelijker. Echter: Mijn probleem zit 'm nog steeds in de verkeersafwikkeling/ parkeerproblematiek Veerseweg/ Molenbuurt. Tijdens de dialoog heb ik gevraagd naar de verkeersafwikkeling van de appartementen en grondgebonden woningen aan de zuidzijde van de OV-Hub. De mevrouw legde mij uit dat de appartementen in het zuidelijke blok een ontsluiting kregen ten oosten van de OVHub en dat alleen de grondgebonden woningen via de Veerseweg/Muldersteeg ontsloten zouden worden. Ik vond dit raar omdat in de vorige sessie verteld is dat er geen toegang tot de appartementen en grondgebonden woningen langs de OV-Hub komt. Voor alle zekerheid gebeld met de projectmanager die mij verzekerde dat de ontsluiting van het hele 'Zuidblok' via de k vond dit raar omdat in de vorige sessie verteld is dat er geen toegang tot de appartementen en grondgebonden woningen langs de OV-Hub komt.

Voor alle zekerheid gebeld met de projectmanager die mij verzekerde dat de ontsluiting van het hele 'Zuidblok' via de Veerseweg/Muldersteeg gepland is. Dit is, op z'n zachtst gezegd, slordig. Mensen worden op deze manier op het verkeerde been gezet. Tevens werd aangegeven dat er een afscheiding tussen de Muldersteeg en Parc Louis komt om te voorkomen dat mensen in de Molenbuurt gaan parkeren. Nu blijkt dat er geen volledige afsluiting komt, maar een gedeeltelijke. Ik zie de bui al hangen: mensen willen de parkeertarieven niet betalen en gaan echt wel parkeren op de Veerseweg en de Molenbuurt. Dat brengt me bij een al lang lopende ergernis van de bewoners van de Veerseweg. Al jaren worden wij opgezadeld met parkeerders die de parkeertarieven in het centrum en het Amphia-terrein niet willen betalen en er voor zorgen dat wij als bewoners niet meer in onze straat kunnen parkeren. Al diverse malen aangegeven maar nog steeds geen luisterend oor gevonden. Het zal er met de plannen voor het Amphia terrein niet beter op worden. Oplossing: zorg voor bewonersparkeren op de Veerseweg!

Antwoord College

Alle woningen ten zuiden van de OV-hub zullen worden ontsloten via de Muldersteeg. Ter voorkoming van parkeeroverlast is het de bedoeling dat het nieuwe woongebied zoveel mogelijk wordt "dichtgezet". Alleen bij de Bovensteweg komt er een doorgang voor fietsers en voetgangers en een calamiteitenontsluiting voor de hulpdiensten. Wij verwachten dat parkeeroverlast hierdoor wordt voorkomen, dan wel sterk beperkt wordt vanwege de loopafstand. ***Mocht er toch onevenredige parkeeroverlast ontstaan, dan kan er volgens het huidige beleid bij voldoende draagvlak een parkeervergunningstelsel in het beoogde gebied komen.***

Het antwoord van het College stelt me teleur:

1. Momenteel is het al zo dat het voor de 'betaaldparkerenontwijkers' geen probleem is om vanuit de Veerseweg naar het huidige Amphia te lopen. Ik ben van mening dat de beleidsmakers op het Gemeente huis zich niet/nauwelijks realiseren dat het ontwijken van betaald parkeren een Nationale sport is. Met de toekomstige toename zal er een nog onevenrediger parkeeroverlast komen.

2. Ik zou graag een toelichting willen ontvangen over het begrip 'voldoende draagvlak'.
   Op de Veerseweg zijn 6 woningen (nr's 27 t/m 37) die onevenredig getroffen worden door de parkeerproblematiek. De overige woningen hebben een eigen oprit voor 2 auto's en een garage. Rondvraag leerde me dat die medebewoners geen behoefte hebben aan een parkeervergunningsysteem.
   Hoe is het huidige beleid?
   Bij de 'meeste stemmen gelden' zullen we altijd het onderspit delven. In een democratie zal de Overheid af en toe ook overwegingen moeten maken en beslissingen moeten nemen die tegen de (grote) meerderheid ingaan.

   Graag een reactie hierop..

   Vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e
5.1.2.e
5.1.2.e

From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Thu, 4 Jun 2026 11:44:11 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Subject: Re: 1098592 - formulier Vervangen rotonde Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat

Geachte 5.1.2.e
Wederom hartelijk dank voor uw reactie. Ik zal zeker de twee links aanklikken, waarschijnlijk om mij te verbazen. Nog voordat ik dat ga doen: ik vind het onbegrijpelijk dat met de wetenschap dat de verkeerslichten Leijsenhoek/Veerseweg de oorzaak is van het gebrek aan doorstroming en veroorzaken van files, er een ontwerp wordt gepresenteerd dat de problemen van doorstroming alleen maar versterkt en de files langer maakt. Heeft dan niemand in de gemeenteraad in 2023 kritische vragen gesteld? Is het gewoon als hamerstuk behandeld en kritiekloos aangenomen? Heeft niemand zich gerealiseerd wat de gevolgen zijn? Het gevolg is namelijk dat de hele Strijenstraat vol komt te staan met auto's, tot voorbij de rotonde Hoofseweg/Torenstraat. En wat te denken van het verkeer vanaf de Bovensteweg? Dat kan ook niet weg.
Er had een alternatief ontwerp gemaakt moeten worden, waarin de rotonde wordt aangepast aan de OV-hub en ontsluiting van de nieuwe wijk, kruising Leijsenhoek/Veerseweg te veranderen in een (mini)rotonde. Binnen hetzelfde budget heb je nog voldoende ruimte om de kruising met de Bovensteweg te converteren in een uitgerekte rotonde.
Ik zal beide links aanklikken en er een vervolg aan geven.
Fijne dag verder en met vriendelijke groet,
5.1.2.e
5.1.2.e
Oosterhout.

Verstuurd vanaf mijn iPad

> Op 3 jun 2026 om 16:42 heeft 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) <5.1.2.e _at_ oosterhout.nl _fading-5.1.2.e> het volgende geschreven:
>
> Geachte 5.1.2.e
>
> Bedankt voor uw uitgebreide mail. In 2023 is de ombouw van rotonde naar kruispunt inderdaad al eerder (door de gemeenteraad) besloten.
>
> Zie hierbij de link naar de uitzending en de stukken: https://oosterhout.notubiz.nl/vergadering/1114072
>
> Op 30 juni behandeld de gemeenteraad het kredietvoorstel voor de aanpassingen van de twee kruisingen en de openbaar vervoer-hub.
>
> U heeft als inwoner altijd de mogelijkheid om in te spreken voorafgaand aan een raadsvergadering over een onderwerp wat op de agenda staat. Echter betreft het 30 juni enkel het kredietvoorstel om geld ter beschikking te stellen.
>
> De rotonde/vri staat niet meer ter discussie.
>
> Zie hieronder meer informatie over het spreekrecht danwel het versturen van een brief aan de gemeenteraad:
>
> https://oosterhout.notubiz.nl/info/informatie_over/1565/contact_met_de_raad



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Verzonden: woensdag 3 juni 2026 15:33
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Onderwerp: Re: 1098592 - formulier Vervangen rotonde Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat

Geachte 5.1.2.e

Hartelijk dank voor uw reactie. Eerlijk gezegd had ik er niet veel van verwacht, dus dat valt weer mee.

Ik vind het een foute beslissing om de rotonde te converteren naar een kruispunt met verkeerslichten. Als het bij de Leijsenhoek al niet werkt, waarom zou het bij de Strijenstraat dan wel werken?

Ik kom sinds 1979 regelmatig in Engeland/Wales/Schotland/Ierland. In 1979 maakte ik voor het eerst kennis met de “Roundabout”. Een efficiëntere manier om drukke verkeersstromen af te wikkelen bestaat er gewoon niet. Ik heb er proefondervindelijk een voorbeeld van: 1996 moest ik vanuit Harwich de ferry naar Ierland in Holyhead (Wales) zien te halen. Ik bouwde een speling in van 90 minuten. Daarvan hield

ik uiteindelijk 25 minuten over. Oorzaak? Een verkeerslicht installatie in Betws-y-Coed, midden in Wales. De hele reis verliep voorspoedig, totdat we in de buurt van Betws-y-Coed kwamen en achteraan een file van 8 mijl aansloten. Er waren geen wegwerkzaamheden, geen verkeersincidenten, alleen dat ene verkeerslicht wat voor een flinke vertraging zorgde. In die tijd waren er nog niet zo veel rotondes in Wales. Dat hebben ze nu wel flink verbeterd.

Wij komen regelmatig in Engeland en Schotland of Wales, vorig jaar, en dit jaar in april en mei. We zien daar hoe verkeersstromen worden gewikkeld. Verkeerslichten veroorzaken meestal vertraging. U zou eens een weekje of zo in Engeland moeten doorbrengen om te zien hoe ze daar met verkeersstromen omgaan (wel eerst zorgen voor een E.T.A.).

Ik vind dat er ten onrechte geld wordt gestoken in de conversie naar kruispunt/verkeerslichten. Beter zou zijn om de kruising Leijsenhoek te converteren naar rotonde, dan lost men de problemen daar ook op. Kijk ook eens naar de verkeersstromen bij de twee rotondes richting Europaweg. Daar ontstaan geen problemen.

Nog een suggestie: ook van de kruising Pasteurlaan/Bovensteweg/Burgemeester Elkhuizenlaan kan een langgerekte rotonde worden gemaakt. De verkeerslichten kunnen verdwijnen en spaart daarvan de kosten uit. Ik heb aan de andere kant van de Noordzee voorbeelden te over gezien hoe zo'n langgerekte rotonde er uit ziet.

Ik proef uit uw reactie dat het besluit om naar kruising/verkeerslichten te converteren al min of meer genomen is. Dat is heel jammer. Toch zou ik U willen verzoeken om mijn onderbouwde argument aan de gemeenteraadsleden voor te willen leggen. Zonodig zou ik dat persoonlijk willen toelichten, daarvoor ben ik best bereid om mijn vakantie daarvoor te onderbreken.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e

5.1.2.e

Oosterhout.

Op 3 jun 2026 om 10:33 heeft 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout)
<5.1.2.e _at_ oosterhout.nl_5.1.2.e> het volgende geschreven:

Geachte 5.1.2.e

Via deze mail geef ik u reactie op uw ingediende contactformulier.

Zoals in het verslag op de website ook is weergegeven raakt door autonome groei van het autoverkeer in combinatie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving de huidige rotonde bij de Strijenstraat overbelast. De herinrichting van een rotonde naar een kruispunt is daarom noodzakelijk. Met een reconstructie van rotonde naar kruispunt kunnen alle drie de kruispunten beter gereguleerd/afgestemd worden op elkaar om de doorstroming (in de toekomst) te waarborgen.

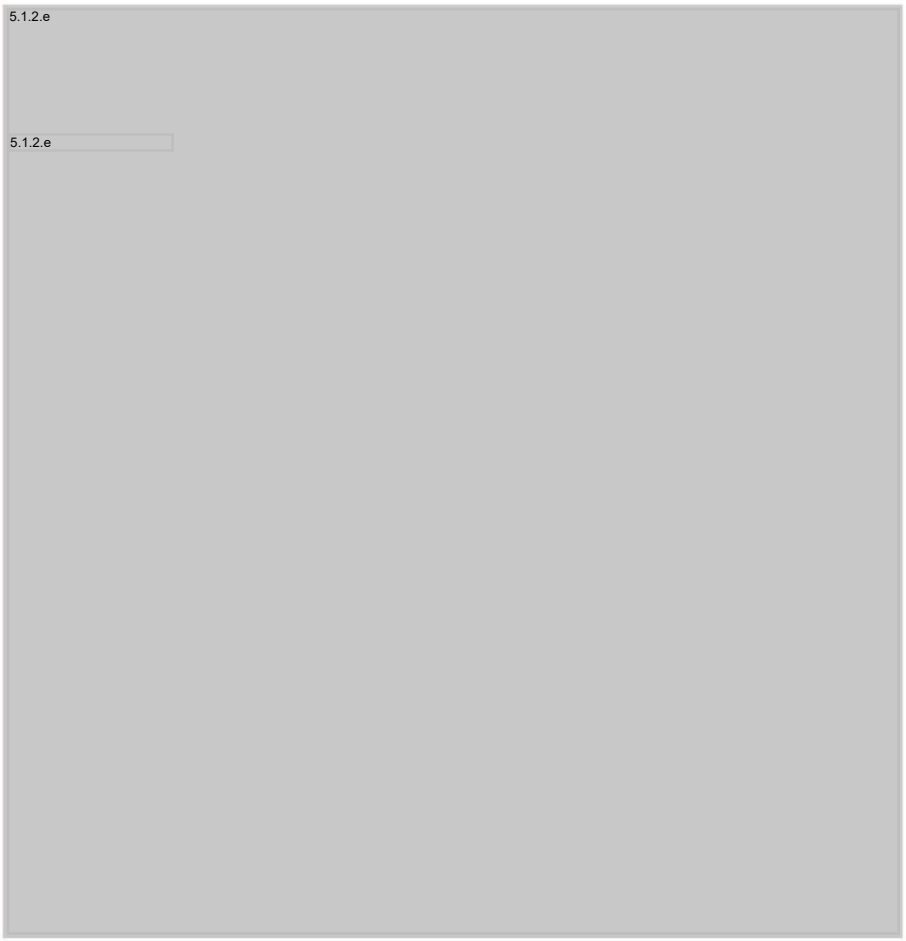
U geeft aan dat de Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg verantwoordelijk is voor een inefficiënte afwikkeling. Verkeersonderzoek heeft dit ook aangetoond en daarom pakt de gemeente deze kruising ook aan.

Juist om verkeer goed te kunnen reguleren wordt de rotonde vervangen door een kruispunt met verkeerslichten bij de Strijenstraat en blijft het een verkeerslicht bij de Leijsenhoek/Veerseweg. Anders zou de grootste stroom ervoor zorgen dat er geen ander verkeer (Leijsenhoek/Veerseweg) op de rotonde kan komen. Rotondes hebben zeker hun voordeel, maar op deze locaties niet (meer).

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

5.1.2.e

5.1.2.e



From: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Sent: Fri, 5 Jun 2026 20:24:19 +0200
To: "5.1.2.e" <5.1.2.e>
Subject: Re: Verkeersafwikkeling Abdis van Thornstraat - Verslag 23 maart 2026

Geachte heer/mevrouw,

Dank voor uw e-mail en de toegezonden stukken.

Wij hebben kennisgenomen van het besluit van het college om het definitief ontwerp vast te stellen. Hoewel wij waarderen dat naar aanleiding van de gesprekken een voetpad langs het fietspad wordt gerealiseerd, blijven wij ernstige bezwaren houden tegen de voorgestelde inrichting van de weg ter hoogte van onze woningen aan de Abdis van Thornstraat 31 t/m 37.

Uit de toegezonden tekeningen blijkt dat de rijbaan aanzienlijk dichter bij onze woningen komt te liggen dan in de huidige situatie. Volgens onze interpretatie verschuift het wegprofiel enkele meters richting de woningen, terwijl de middenberm en groenstrook juist worden verbreed. Hierdoor neemt de afstand tussen het verkeer en onze woningen af, wat naar onze mening negatieve gevolgen kan hebben voor geluidsoverlast, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, privacy en het algemene woon- en leefklimaat.

Wij constateren bovendien dat in de stukken wordt erkend dat een verschuiving van de weg richting woningen nadelige gevolgen kan hebben voor het woon- en leefklimaat, onder andere ten aanzien van geluid. Juist daarom verbaast het ons dat in het definitieve ontwerp gekozen is voor een oplossing waarbij de rijbaan dichter bij de woningen komt te liggen.

Wij verzoeken u daarom om een nadere onderbouwing van:

- de noodzaak om de rijbaan richting de woningen te verplaatsen;
- de keuze voor de breedte van de groenstrook in de nieuwe situatie;
- de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en privacy voor de direct aanwonenden;
- de belangenafweging die heeft plaatsgevonden tussen de belangen van omwonenden en de verkeerskundige voordelen van het gekozen ontwerp;
- de alternatieven die zijn onderzocht en de redenen waarom deze zijn afgevallen.

Daarnaast maken wij ons zorgen over de toekomstige verkeerssituatie voor bewoners van onze woningen. Uit de plannen begrijpen wij dat de huidige mogelijkheid om te keren bij de aansluiting richting de Strijenstraat verdwijnt. Hierdoor worden bewoners gedwongen om aanzienlijk om te rijden wanneer zij richting het centrum willen. Wij verzoeken u toe te lichten waarom hiervoor is gekozen en in hoeverre de gevolgen voor de bereikbaarheid van de bestaande woningen zijn meegewogen.

Verder vernemen wij graag hoe de bereikbaarheid van onze woningen tijdens de werkzaamheden wordt gegarandeerd. Wij zijn beiden zelfstandig ondernemer en ontvangen klanten aan huis. Een langdurige of beperkte bereikbaarheid kan voor ons directe gevolgen hebben voor onze bedrijfsvoering. Wij ontvangen daarom graag duidelijkheid over:

- de planning van de werkzaamheden;
- de fasering van het project;
- de bereikbaarheid van onze woningen voor bewoners, bezoekers en klanten;
- de bereikbaarheid voor hulpdiensten;
- de maatregelen die worden getroffen om overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Tot slot willen wij benadrukken dat wij deze woning recent hebben aangekocht in de veronderstelling dat de bestaande inrichting van de openbare ruimte grotendeels behouden zou blijven. De voorgestelde wijzigingen hebben een veel grotere impact op onze directe woonomgeving dan wij destijds konden voorzien. Dit veroorzaakt bij ons veel zorgen over de toekomstige kwaliteit van wonen op deze locatie.

Wij zijn van mening dat de gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de direct aanwonenden onvoldoende zijn meegewogen in het uiteindelijke ontwerp.

Tevens vernemen wij graag welke formele bezwaar- en/of beroepsmogelijkheden openstaan tegen het door het college genomen besluit en binnen welke termijn deze kunnen worden ingediend.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

5.1.2.e 5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

Op 28 mei 2026 om 09:10 heeft 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) <5.1.2.e> het volgende geschreven:

Beste bewoners van 5.1.2.e /m 37,

Vandaag wordt er een brief verspreidt aan alle genodigden van de omgevingsdialoog van 30 maart jl.

Het college heeft besloten om het Definitief Ontwerp van de kruispunten en de OV-hub op het Amphia-terrein, met een aantal wijzigingen, vast te stellen.
Naar aanleiding van ons overleg komt er een voetpad langs het fietspad te liggen en wordt er dus tegemoet gekomen aan jullie verzoek.

Op de website van de gemeente www.oosterhout.nl vindt u het reactieverslag en het inmiddels definitieve ontwerp, via Bouwen, verbouwen en wonen > Openbare ruimte > Werken aan de weg > Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein > meer informatie.

Vragen naar aanleiding van ons overleg op 24 maart
Wij zouden nog terug komen bij jullie op de volgende vragen:

- *Hoe groot is de groenstrook nu en hoe schuift hij op?*
- *Hoe schuift het wegvak richting ons op?*

- *We zien graag een tekening met de maten en hoe de situatie daadwerkelijk verandert. Dus een luchtfoto van de huidige situatie eronder.*

In de bijlage van deze mail vinden jullie 2 bladen met maatvoeringen (rijbaan tot aan gevelhoeken) in de huidige en toekomstige situatie.
Daarbij is op blad 3 te zien hoeveel de groenstrook smaller wordt.

Meer vragen?
Mochten jullie naar aanleiding van deze mail nog vragen hebben, horen we het graag.
Ook als jullie behoefte hebben aan een volgend overleg, faciliteren we dat.



Van: 5.1.2.e
Verzonden: dinsdag 24 maart 2026 15:54
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e>; 5.1.2.e <5.1.2.e>; 5.1.2.e
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e>; 5.1.2.e <5.1.2.e>
Onderwerp: Verkeersafwikkeling Abdis van Thornstraat - Verslag 23 maart 2026

Beste allen,

Nogmaals dank voor jullie komst gisterenavond. Bijgevoegd een overzicht van wat we gisteren hebben besproken.
Mochten jullie opmerkingen/aanvullingen hebben op dit verslag, dan horen we dat graag.

Daarnaast stuur ik jullie ook de pdf toe van het ontwerp (deze tekeningen worden in Theater de Bussel pas maandag gepresenteerd én zijn vanaf dinsdag 31 maart ook te raadplegen zijn via de gemeentelijke website).

Vanmorgen is de nieuwe bewoner van Abdis van Thornstraat 37 bij mij op de lijn gekomen. Ik zal hem een kopie sturen van dit verslag en het ontwerp.

Mochten er vragen zijn, bel/mail gerust.



<Maatvoeringen rijbaan AvT 31 tm 37.pdf>

From: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e >
Sent: Fri, 12 Jun 2026 11:21:29 +0200
To: " 5.1.2.e " < 5.1.2.e >
Subject: Re: Reactie omgevingsdialoog Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein
Attachments: image001.jpg

Hallo 5.1.2.e
Dankjewel voor jouw reactie. Dan begrijp ik waar het fout is gegaan. Kan gebeuren. Ik woon inderdaad niet in de directe omgeving, maar toch erg bezorgd over de kwaliteit van de uitwerking van de plannen zoals je merkt.
Fijn dat de reactietermijn nog loopt. Mijn reactie op het verslag staat hieronder samengevat. Wil je dit opnemen in het verdere procesverslag? Graag ontvang ik daar ook bevestiging / het verslag van.
Alvast bedankt en groet!
5.1.2.e
Reactie op verslag:
———————-
Ik lees in het verslag veel (terechte) zorgen van omwonenden over de verwachte verkeersafwikkeling. Ik zie vervolgens veel algemeen geformuleerde antwoorden van gemeente die op vragen over met name de verkeersafwikkeling op de kruispunten geen gericht of zelfs ontwijkend antwoord geven (blz 23-26). Op blz 33 vermelden jullie dat gemeente de zorgen erkent, maar stellen jullie ook dat de maatregelen leiden tot o.a. een acceptabele verkeersafwikkeling en verbeterde veiligheid voor langzaam verkeer. Gemeente ziet geen of slechts op enkele minimale punten aanleiding voor aanpassing van de plannen. Ik vind dat gemeente hiermee een snelle en voorbarige conclusie trekt. Ik denk dat veel mensen zich niet gehoord zullen voelen.
Als niet direct omwonende sta ik er wat verder vanaf en kijk er wat objectiever naar. Ik maak me zorgen over de kwaliteit van de plannen en zie gemiste kansen: vooral de afwikkeling en geloofwaardigheid voor fietsers is niet doordacht in het plan. Nergens zie ik terug wat de consequenties zijn voor de afwikkeling van fietsers op met name de zuid-noord corridor en wachttijden/logica op de kruispunten die voor fietsers zullen verslechteren. Juist hier wil je dat optimaal faciliteren omdat het langzaam verkeer de belangrijkste voeding is van de OV hub.
Als we hier 15 miljoen euro (!) gaan investeren, dan moeten we toch echt alles uit de kast halen voor een toekomstbestendige oplossing, niet alleen voor OV en auto, maar juist voor de fietsers (en voetgangers) op dit punt.
Volgens mij laten we hier nu echt kansen liggen met deze plannen.
———————————————-

> Op 12 jun 2026 om 09:45 heeft 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) < 5.1.2.e > het volgende geschreven:
>
> Beste 5.1.2.e
>
> Dank voor uw mail. Ik ben, na uw mail, altijd in de veronderstelling geweest dat u binnen het verzorgingsgebied van de bezorgde bewonersbrief woonde (zie bijlage), maar dat blijkt niet het geval te zijn.
> U had afzonderlijk geïnformeerd moeten worden over de verslaglegging en daar zit dus de fout bij mij.
>
> Gelukkig heeft u het verslag binnen de reactietermijn op onze website kunnen vinden. Dat neemt echter niet weg dat u hierover eerder geïnformeerd had moeten worden. Excuses daarvoor.
>
> 5.1.2.e
>
> 5.1.2.e



5.1.2.e 5.1.2.e

Van: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Verzonden: woensdag 10 juni 2026 21:39
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e>; 5.1.2.e <5.1.2.e>
Onderwerp: Re: Reactie omgevingsdialoog Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein

Sommige mensen die dit bericht hebben ontvangen, ontvangen niet vaak e-mail van 5.1.2.e hotmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

Hallo 5.1.2.e

Ik had helaas geen verslag ontvangen en lees net de stukken op jullie website. In het verslag zie ik veel vergelijkbare vragen en zorgen over de verkeersafwikkeling en zie (steeds) algemeen geformuleerde antwoorden die geen specifiek antwoord geven op (mijn) vragen en mijn zorgen ook niet wegnemen. Ik vind het jammer dat ik het verslag niet heb ontvangen en dus te laat ben voor opmerkingen (mijn vraag is: hoe kan dit?)

En inhoudelijk: ik vind het jammer dat jullie (zowel in de rapportages als in het verslag) nergens ingaan op de negatieve consequenties voor de afwikkeling van het langzaam verkeer op met name de zuid-noord route. Deze zal namelijk aanzienlijk verslechteren. Gemiste kans naar mijn idee op juist dit belangrijke punt in het wegennet van Oosterhout…

Maar goed, de raad is aan zet, verwacht hier nog kritische vragen over.

Groetjes 5.1.2.e

Op 13 apr 2026 om 16:26 heeft 5.1.2.e (Gemeente Oosterhout) <5.1.2.e> het volgende geschreven:

Beste 5.1.2.e

Wij zullen uw mail opnemen in het verslag van de avond.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

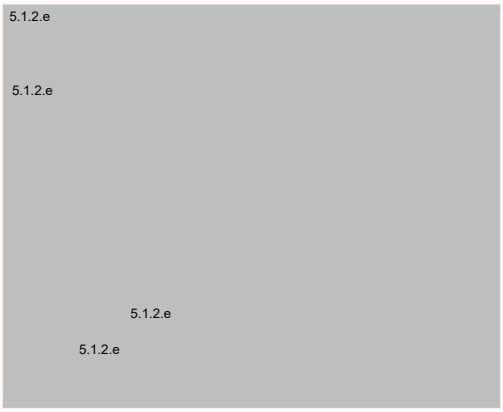
Van: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Verzonden: maandag 13 april 2026 08:54
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e>; 5.1.2.e <5.1.2.e>
CC: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Onderwerp: RE: Reactie omgevingsdialoog Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein

Beste 5.1.2.e

Bij deze de bevestiging van uw mail.

Dag 5.1.2.e

Neem jij deze mail op in het verslag?



Van: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Verzonden: vrijdag 10 april 2026 15:38
Aan: 5.1.2.e <5.1.2.e>
Onderwerp: Reactie omgevingsdialoog Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein

U ontvangt niet vaak e-mail van 5.1.2.e hotmail.com. Ontdek waarom dit belangrijk is

Geachte 5.1.2.e
Ik kon op 30 maart helaas niet aanwezig zijn bij de bijeenkomst in de Bussel. Daarom hierbij mijn reactie op de omgevingsdialoog van de plannen "Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein". Ik heb deze ook geprobeerd in te sturen via het reactieformulier op jullie website, maar ik had helaas te weinig ruimte om mijn reactie hierin te plakken. Ik heb mijn contactgegevens wel achtergelaten en in het formulier verwezen naar deze mail die ik naar u stuur. Graag ontvang ik jullie bevestiging dat deze mail als reactie wordt meegenomen in de omgevingsdialoog.

Uit aanvullend onderzoek Goudappel:

Slide 20: onder 2e bullet wordt deze conclusie getrokken:

"Opmerkelijk is dat de ochtendspits op basis van de theoretische berekening goed functioneert terwijl uit de Google Maps analyse blijkt dat deze ook in de ochtend al vaak vastloopt. Reden is omdat de rotondeverkenner geen rekening houdt met de invloed van langzaam verkeer, deze hebben voorrang in de praktijk en zullen daardoor invloed hebben op de afwikkeling. ***Ook het effect van nabijgelegen kruispunten en het aankomstpatroon wordt niet meegewogen in de theoretische analyses."***

Dit laatste klopt inderdaad volgens mij en is naar mijn idee eenvoudig te verklaren: de (absolute) prioriteit die openbaar vervoer (continu) krijgt in de verkeersregeling Abdis van Thornstraat-Veerseweg-Leijsenhoek vormt de belangrijkste oorzaak van alle afwikkelingsproblemen op dit hele wegvak (uiteraard in combinatie met de drukte in de spitsen). Probleem is dat er in de loop der jaren steeds frequenter bussen zijn gaan rijden en ook op richtingen die onderling conflicterend zijn in de verkeersregeling. Gevolg is dat in de praktijk de regeling haast continu wordt "onderbroken" door bussen, met negatief effect op de afwikkeling van het overige verkeer.

Vraag 1: is er in het onderzoek rekening gehouden met de intensiteit en routering van voetgangers, fietsers, hulpdiensten het met name het grote aantal bussen (nu en in de toekomst) en met het bovengenoemde negatieve effect dat prioritering van deze bussen in de verkeersregelingen met zich meebrengt? En zo ja, hoe hebben jullie dit verkend, gemodelleerd en/of berekend? Ik lees namelijk op slide 20 dat aankomstpatronen van langzaam verkeer en effecten van nabijgelegen kruispunten blijkbaar niet zijn meegewogen in de theoretische analyses…. Het wordt straks een dynamisch, complex en samenhangend geheel aan geregelde kruispunten waar sprake gaat zijn van onderling conflicterend busverkeer in hoge frequenties, doorgaande routes van fietsers, voetgangers rondom de OV hub en hulpdiensten. Ik heb nu het gevoel dat er snel toe gewerkt is naar een relatief eenvoudige oplossing door een "simpel extra kruispuntje te plotten" op de huidige plaats van de ongeregelde kruising Strijenstraat-Abdis van Thornstraat. Ik maak me zorgen over de robuustheid van de oplossing.

Nav slide 41: Conclusies en advies:

Ik lees hier:

"In de optimalisatievariant is de doorstroming nog steeds niet 100% optimaal. Er resteren nog aandachtspunten, maar deze vallen wel binnen acceptabele grenzen. Ze slaan niet terug naar de kruispunten en veroorzaken geen blokkades. Echter ontstaan op piekmomenten wel gedurende relatief korte tijd langere wachtrijen met langere wachttijden als gevolg. Een 100% optimale doorstroming is op deze locatie niet mogelijk als specifieke keuzes worden gemaakt in de verkeersveiligheid van langzaam verkeer (zoals geen deelconflicten) en het stimuleren en prioriteren van het openbaar vervoer. Daarbij ondersteunt enige mate van vertraging van het gemotoriseerde verkeer ook de mobiliteitstransitie naar de meer duurzame vormen van mobiliteit. Het eindresultaat, met een acceptabele afwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer en prioriteit voor de doorstroming en veiligheid van het openbaar vervoer en langzaam verkeer, is daarmee het best passend bij de ambities van de gemeente"

Ik zet mijn vraagtekens bij deze passage. Ik ben het eens met het feit dat de doorstroming niet 100% optimaal is en dat er aandachtspunten resteren. Ik vind niet dat deze binnen acceptabele grenzen vallen (ik ben ook erg benieuwd wat dan acceptabel is). Daarnaast vind ik dat dit ontwerp niet past bij de ambities van de gemeente en ik vind niet dit ontwerp de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit ondersteunt. Ik zie alleen maar een verslechtering voor de afwikkeling van met name fietsverkeer. Ik probeer hieronder uit te leggen wat ik bedoel:

N.a.v. eerste conclusie: ik zie in dit voorlopige ontwerp weinig tot niets terug van de relevante focuspunten en opgaven uit de mobiliteitsvisie van gemeente Oosterhout (zie citaat hieronder).

Hoofdstuk 7: focus op stimuleren fietsgebruik

1. *Wij zetten derhalve in op snelfietsroutes richting Breda en Tilburg en een kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk binnen Oosterhout.*
2. *Onze focus ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger).*

Bereikbaarheid:

1. *B1 Het fietsgebruik binnen Oosterhout en tussen Oosterhout en omliggende gemeentes stimuleren*
2. *B6 De doorstroming van het openbaar vervoer aan de noordoostzijde van het centrum (Abdis van Thornstraat / Pasteurlaan) verbeteren*
3. *B7 Verbeteren robuustheid wegennet*

(alleen B6 is specifiek op kaartje in mobiliteitsvisie vermeld)

Veiligheid:

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

Ik lees dat Gemeente Oosterhout nadrukkelijk veel wil inzetten op veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers. Dat zijn precies de zaken die in mijn ogen onvoldoende in het voorlopig ontwerp zijn verwerkt:

1. Er worden onnodige barrières opgeworpen voor fietsverkeer op de fietsroute zuid-noord: als je geen deelconflicten wil toestaan in de verkeersregelingen i.v.m. de veiligheid (en dat is uiteraard een goede zaak), zorg er dan voor dat je zoveel mogelijk exclusieve richtingen toepast in het ontwerp, bijvoorbeeld:
    1. Vanaf zuid: aparte rechtsafrichting naar Amphia terrein/bushub.
    2. Vanaf west: aparte linksafrichting Strijenstraat naar Bovensteweg
    3. Oost: aparte linksafrichting vanaf de OV hub/Amphia terrein naar zuid.
    4. Waarom een aparte richting voor busverkeer vanaf de OV hub in de regeling? Dit betekent regeltechnisch feitelijk een 5e kruispunttak met een richting die altijd alle conflicterende richtingen gaat tegenhouden, in welke richting een bus ook zal gaan. Volgens mij kun je deze richting beter helemaal laten vervallen, de rijrichting van de bussen omdraaien en de vrijgekomen ruimte gebruiken voor een aparte linksaffer. De bussen kunnen op deze exclusieve richtingen prioriteit krijgen tussen het autoverkeer. Naar mijn idee is een oplossing als deze simpeler, beter en goedkoper.

Doe je het bovenstaande niet, dan leidt dit tot volgens mij tot een onlogische regeling en onnodig lange wachttijden die je met name voor de fietsers hier niet wil hebben. De ruimte is er volgens mij, gemiste kans om dit niet te doen.

1. Op kruispunt Veerseweg van zuid naar noord: in de tekening zie ik staan: “fietsers apart in de regeling”. En uit de slides van Goudappel begrijp ik dat er geen deelconflicten worden toegepast. Betekent dit dan dat het deelconflict op deze locatie komt te vervallen? Zo ja, dan gaat hier veel onlogica en onnodige

wachttijd voor fietsers ontstaan omdat er geen exclusieve opstelstrook voor rechtsafslaand verkeer is. Kunnen jullie uitleggen hoe dit zit?

1. Op slide 41 wordt gesteld:

"Incidenteel is de bereikbaarheid van de parkeergarage Strijenstraat ook nog een aandachtspunt. Tijdens piekmomenten kan de wachtrijlengte te lang worden en de in/uitrit blokkeren, maar dit lost zich snel op. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van ombouw van de huidige rotonde tot verkeerslichten. Omdat de in- en uitrit van de parkeergarage enkel rechts in en rechts uit is, betekent dit dat uitgaand verkeer in westelijke richting in de huidige situatie via de rotonde kan keren. Dit zal in de nieuwe situatie met verkeerslichten lastiger gaan waardoor mensen andere routes moeten/gaan rijden. Incidenteel worden in de avondspits ook de huizen Abdis van Thornstraat 31 t/m 37 geblokkeerd door de lengte van de wachtrij in de basisvariant.

De in-uitrit van de parkeerkelder Strijenstraat: dit moeten we zo volgens mij echt nooit willen i.v.m. logica van de situatie (onnodig kerend verkeer) en verkeersveiligheid van met name fietsers. Ik heb me er overigens altijd al over verbaasd hoe dit ooit zo tot stand heeft kunnen komen in de huidige situatie.....Juist nu gaat dit een probleem vormen en hebben we ook de kans om dit in het project goed op te lossen en volgens mij is er best een oplossing te bedenken om de in- en uitgang van deze garage anders te ontsluiten, al dan niet met een weg op eigen terrein naar de Albert Schweitzerlaan. Dit levert pas echt verkeersveiligheid op, meer logica, en belangrijk: ruimte voor een exclusieve linksafrichting op de Strijenstraat die je gewoon hier zou moeten hebben voor een veilige en logische regeling (zie ook mijn eerdere opmerking).

Vraag 2: hoe kunnen jullie bovenstaande punten verwerken zodat er een goed gedegen ontwerp komt dat past bij deze situatie en voldoet aan het beleid van de gemeente voor met name de fietsers?

Ik hoop dat ik bovenstaande punten duidelijk genoeg heb omschreven. Graag hoor ik jullie reactie hierop. Ik ben graag bereid om ze toe te lichten en constructief met jullie mee te denken. Ik denk dat er met wat creativiteit en goede wil een flinke noodzakelijke verbeterslag gemaakt kan worden in het ontwerp.

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

5.1.2.e

<20260507 Brief aan genodigden (1062487).pdf>