



gemeente

Oosterhout

UITVOERINGSAGENDA MOBILITEITSVISIE

Oosterhout

september 2021



Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Inventarisatie	5
3. Prioritering	8
4. Programmering	12
Bijlagen	

Team Buiten Beleid
Versie: september 2021
Status: concept

1. Inleiding

In 2019 is de mobiliteitsvisie Oosterhout Vooruit vastgesteld. Daarin is vastgelegd op welke wijze we via ons verkeers- en vervoerbeleid een bijdrage willen leveren aan de ambitie van Oosterhout om een vitale en aantrekkelijke woon- en werkgemeente te blijven.

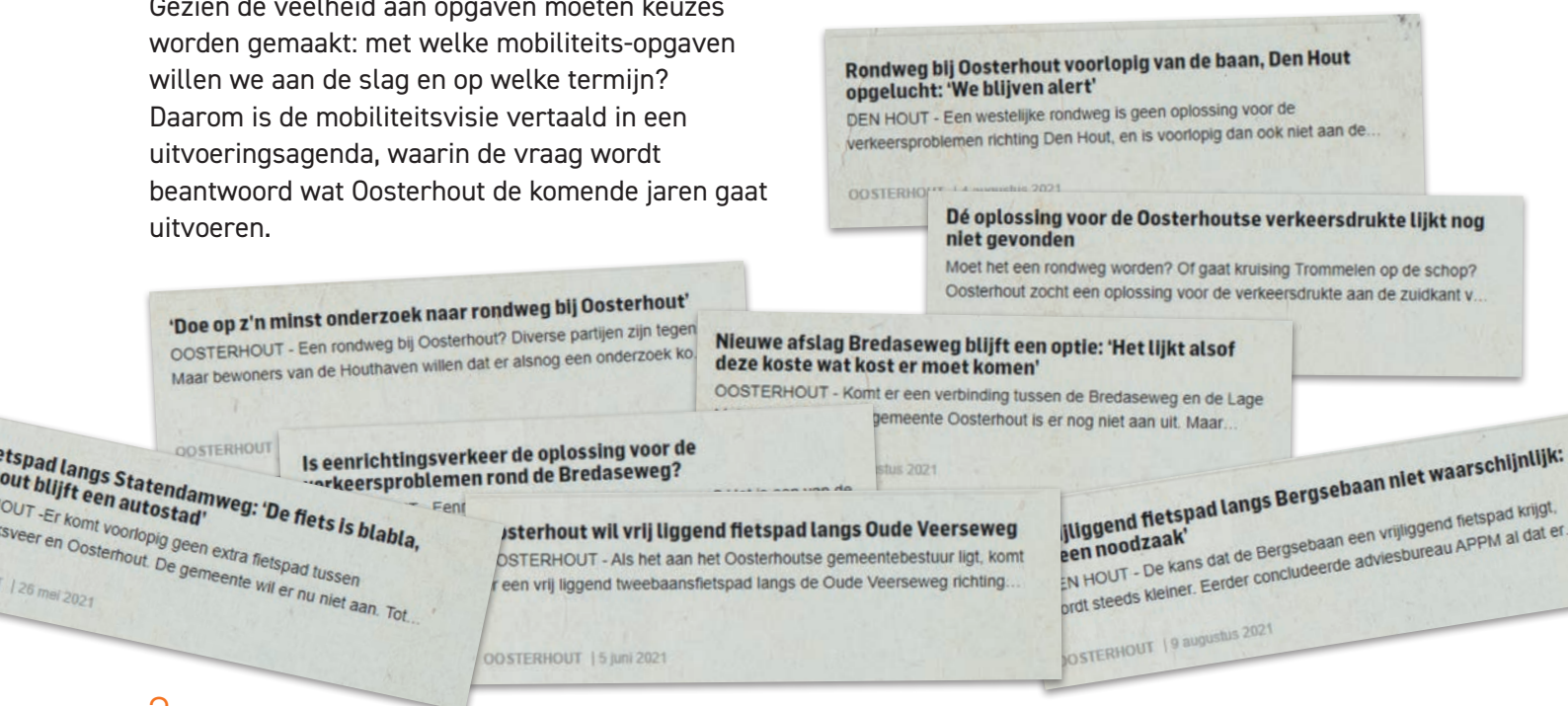
In de mobiliteitsvisie zijn de ambities van Oosterhout vertaald naar ons verkeers- en vervoerbeleid voor de periode tot en met 2030. Dit in de vorm van een aantal doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, gezondheid en een aantal bijbehorende mobiliteitsopgaven. Als gemeente gaan we daarmee samen met andere overheden, onze maatschappelijke partners, ondernemers en onze inwoners aan de slag.

Eenvoudig is dat niet, want 'verkeer' is nu niet zo'n onderwerp waar iedereen dezelfde richting in wil. Ook aan de krantenkoppen van de laatste tijd kan je al zien dat er verschillende belangengroepen in Oosterhout actief zijn, die vaak tegengestelde belangen verkondigen. Het is de taak van het gemeentebestuur om daar weloverwogen keuzes in te maken, waarbij we het dus nooit iedereen naar de zin kunnen maken.

Gezien de veelheid aan opgaven moeten keuzes worden gemaakt: met welke mobiliteits-opgaven willen we aan de slag en op welke termijn? Daarom is de mobiliteitsvisie vertaald in een uitvoeringsagenda, waarin de vraag wordt beantwoord wat Oosterhout de komende jaren gaat uitvoeren.

Ondanks de vertraging vanwege corona zijn er in de vertaling van mobiliteitsvisie naar een uitvoeringsagenda al heel wat dingen gebeurd. Zo is er in de vorm van mobiliteitstafels gezocht naar oplossingen om de bereikbaarheid van de zuidwestzijde van onze stad (tussen Breda en Oosterhout) te verbeteren. Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd naar de fietsbrug Zwaaihoek en de fietsverbinding(en) tussen Oosterhout en Geertruidenberg.

De resultaten van al deze activiteit zijn als input gebruikt voor deze uitvoeringsagenda. Verder zijn vooruitlopend op deze uitvoeringsagenda op enkele locaties al (kleinschalige) maatregelen getroffen. Zo zijn de verkeerslichtinstallaties bij het kruispunt Trommelen aangepast aan de actuele verkeersdruk, waardoor de wachttijden er minder zijn geworden. Een deel van de Warandelaan is voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen. Het kruispunt Van Liedekerkestraat- Strijenstraat- Statendamweg is veiliger gemaakt. Samen met de provincie Noord-Brabant hebben we een veilige rotonde aan kunnen leggen op het kruispunt Vijf Eiken- Ketenbaan. En dankzij een bijdrage uit het toeristisch fonds zijn oplaadpunten voor elektrische fietsen aangelegd bij een aantal recreatieve voorzieningen in het buitengebied.



Het proces

1. Inventariseren

- Input uit de samenleving
- Input uit de gemeenteraad
- Verkeersonderzoeken
- Ontwikkelingen in stad en regio

3. Programmeren

- Wat zijn de beschikbare budgetten?
- Hoeveel komen we nog tekort tot 2026 (circa € 9 miljoen)
- Passen we de ambities aan of gaan we begroten?

2. Prioriteren

- Draagt het bij aan het mobiliteitsplan?
- Past het bij een onderhoudsopgave?
- Past het bij een stedelijke ontwikkeling?
- Past het bij de bestuurlijke wensen?

Deze uitvoeringsagenda is gefaseerd tot stand komen: via een proces van inventariseren, prioriteren en programmeren.

Gestart is met een brede **inventarisatie** van mogelijke maatregelen en activiteiten. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van de input die we bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie al hadden meegekregen vanuit de samenleving en de gemeenteraad. De groslijst van mogelijke maatregelen is mede tot stand gekomen door besprekingen met vertegenwoordigers uit de samenleving (waaronder de mobiliteitstafels).

Vervolgens heeft een **prioritering** plaatsgevonden. Daarbij zijn potentiële maatregelen en activiteiten gescoord op vier criteria, te weten:

- 1 bijdrage aan de prioriteiten in de mobiliteitsvisie
- 2 samenhang met onderhoudsopgave
- 3 relatie met stedelijke ontwikkelingen
- 4 bestuurlijke wenselijkheid

De laatste stap betreft de **programmering**.

De ambitie is om in de jaren 2022 tot en met 2026 diverse projecten uit te voeren. Hiertoe wordt een voorstel gedaan, waarbij inzichtelijk is gemaakt hoe zich dat verhoudt tot de beschikbare financiële middelen.

Opbouw van deze uitvoeringsagenda

Dit document beantwoordt de volgende vragen:

- Hoofdstuk 2 Wat hebben we geïnventariseerd?
- Hoofdstuk 3 Hoe is de prioritering tot stand gekomen?
- Hoofdstuk 4 Welke maatregelen willen we de komende jaren gaan uitvoeren?

2. Inventarisatie

Gestart is met een brede inventarisatie van mogelijke maatregelen en activiteiten. Leidend daarvoor waren de twaalf prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie. Deze opgaven zijn als vertrekpunt genomen bij het opstellen van een groslijst van potentiële maatregelen.

De groslijst is tot stand gekomen door:

- input vanuit de samenleving
- input vanuit de raad
- uitgevoerde onderzoeken (zoals de mobiliteitstafels)
- stedelijke ontwikkelingen
- provinciale/regionale ontwikkelingen

Input vanuit de samenleving

Een eerste versie van de groslijst is in het najaar 2019 met de samenleving besproken. Dat is gebeurd in de vorm van een bijeenkomst waar in kleinere groepen mogelijke maatregelen en activiteiten besproken zijn. Dat gebeurde aan de hand van de thema's:

- fiets,
- openbaar vervoer,
- doorstroming en robuustheid wegennet,
- de woonomgeving,
- goederenvervoer,
- alternatieven voor de eigen auto.

In deze bijeenkomst stonden twee vragen centraal:

- van welke activiteiten/maatregelen verwacht u het meest (wat zou wat u betreft zeker in de uitvoeringsagenda moeten komen) en waarom?
- mist u nog bepaalde activiteiten / maatregelen of oplossingsrichtingen (gegeven de prioritaire opgaven uit de mobiliteitsvisie)?

Op basis van de bespreking met de samenleving zijn zowel zaken toegevoegd als afgevallen. Daarnaast heeft de samenleving via de mobiliteitstafels ook input kunnen leveren (oplossingsrichtingen kunnen aandragen) voor het onderzoek dat is uitgevoerd naar de regionale bereikbaarheid van de zuidwestzijde van

Oosterhout (met als belangrijkste verkeersader de Bredaseweg).

Input vanuit de raad

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de mobiliteitsvisie al suggesties gedaan voor maatregelen en activiteiten die in de uitvoeringsagenda zouden moeten worden opgenomen. Dit in de vorm van moties en amendementen. Ook na de vaststelling van de mobiliteitsvisie zijn door de raad nog moties en amendementen aangenomen die een relatie hebben met de uitvoeringsagenda van de mobiliteitsvisie en derhalve zijn opgenomen in de groslijst.

1 **Motie - groslijst/ prioriteitenlijst / uitvoeringsagenda**

Verzocht is om in de uitvoeringsagenda hoge prioriteit te geven aan de aanpak van twee knelpunten: de fietsoversteek LMP-weg en de Ketenbaan.

2 **Toezegging – fietspad Frenckencollege**

Met het Frenckencollege in gesprek gaan over de wenselijkheid van het aansluiten van het fietspad op hun terrein.

3 **Motie – omliggende wegen Bergsebaan**

Maatregelen ter verbetering van de fietsveiligheid en bereikbaarheid van de aansluitende wegen op de Bergsebaan bespreken tijdens de mobiliteitstafels/ het onderzoek naar de regionale bereikbaarheid van de zuidwestzijde van Oosterhout.

De raad is in juli 2021 geïnformeerd over de uitvoering van deze motie.

4 **Motie - fietspad Statendamweg**

In overleg met Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Geertruidenberg de mogelijkheden voor een vrijliggend fietspad langs de (doorgetrokken) Statendam-weg onderzoeken. Daarbij ook de optie voor een afbuiging richting het bestaande fietspad onder de A59 bekijken. De raad is in juni 2021 geïnformeerd over de uitvoering van deze motie.

5 Wijzigingsvoorstel begroting 2021 – herstructurering Provincialeweg Oosteind

In 2021 samen met VBO, de bedrijven en de inwoners van Oosteind een plan voor de herstructurering van de Provincialeweg uitwerken. Uitvoering waarschijnlijk in 2022.

6 Wijzigingsvoorstel begroting 2021 – veilige schoolomgeving

In 2021 starten met de (planvorming voor de) herinrichting van de schoolomgevingen van de Pionier (Zeislaan) en de Achthoek (Houtse Heuvel).

7 Motie verlichting fietspad Markkanaal Zuid

De haalbaarheid van fauna-vriendelijke verlichting voor het fietspad langs het markkanaal tussen de Hondstraat en Bergsebaan onderzoeken.

8 Motie onderzoek Paterserf

Nader onderzoek doen naar aanpassingen van de verkeersstructuur in het gebied Paterserf/Wilhelminakanaal-Zuid/Meerpaal/Eikdijk en het Warandegebied en daarin met nadruk te focussen op het gebied Paterserf.

9 Toezegging fietspad Zonnepark

Onderzoeken of het fietspad langs de Statendamweg ook een route langs het toekomstige zonnepark kan krijgen.

Uitgevoerde onderzoeken

Na de vaststelling van de mobiliteitsvisie zijn nog enkele onderzoeken uitgevoerd die input hebben opgeleverd voor de groslijst en/of de prioritering. De belangrijkste daarvan zijn:

Fietsbrug Zwaaiakom: er is nader onderzoek uitgevoerd naar de inpasbaarheid en kosten van een fietsbrug tussen Vrachelen 2 en de Zwaaiakom. Daarbij zijn verschillende varianten bekeken. Op basis van deze studie is geconcludeerd dat een fietsbrug inpasbaar is. Het hoogteverschil dat fietsers moeten overbruggen en de kosten van de brug zijn echter aanzienlijk, terwijl de meerwaarde beperkt is. Op basis van deze studie heeft het college in april 2021 een lage prioriteit aan deze fietsbrug toegekend.

Regionale bereikbaarheid zuidwestzijde/

mobiliteitstafels: gezamenlijk met bewoners- en belanghebbendenorganisaties zijn oplossingsrichtingen in beeld gebracht die de bereikbaarheid van de zuidwestzijde van Oosterhout kunnen verbeteren. Dat is gedaan in de vorm van drie mobiliteitstafels. De bevindingen daaruit zijn samengevat in een adviesrapport waarin een aantal maatregelen wordt geadviseerd. Dit adviesrapport is in juli 2021 aan de raad aangeboden met een brief waarin het collegestandpunt wordt toegelicht [ZN286692].

Fietsverbindingen Oosterhout – Geertruidenberg:

n.a.v. de voorziene doortrekking van de Statendamweg en de motie fietspad Statendamweg zijn verschillende oplossingen in beeld gebracht om de fietsverbindingen tussen Oosterhout en Geertruidenberg te verbeteren. De bevindingen daaruit zijn samengevat in een adviesrapport waarin een aantal maatregelen wordt geadviseerd. Dit adviesrapport is in juni 2021 aan de raad aangeboden [ZN283103].

Stedelijke ontwikkelingen

De gemeente Oosterhout ontwikkelt zich op tal van fronten. Verkeer is veelal een afgeleide van (ruimtelijke)ontwikkelingen. Stedelijke ontwikkelingen kunnen aanleiding geven tot verkeerskundig onderzoek en/of tot aanpassingen in de wegenstructuur. In de groslijst zijn een aantal maatregelen en projecten opgenomen welke gerelateerd zijn aan stedelijke ontwikkelingen.

Regionale ontwikkelingen

Provinciale en regionale ambities op gebied van mobiliteit en duurzaamheid bieden opgaven en kansen voor de gemeente Oosterhout. In 2020 is een nieuwe manier van samenwerken overeengekomen tussen de provincie en de samenwerkende gemeenten in de regio West-Brabant. Mobiliteit wordt niet langer op zichzelf beschouwd, maar wordt vooral gekeken aan welke bredere, integrale regionale opgaven mobiliteit een

bijdrage kan leveren. Daarbij wordt samengewerkt in de vorm van zogenaamde gebiedstafels, waarbij de gebiedstafels 'sterke stedenrij' en 'internationale knoop Breda' voor Oosterhout de belangrijkste zijn.

De vernieuwde samenwerking moet leiden tot een Regionaal Mobiliteit Programma (RMP) voor de periode 2022 – 2025 met daarin de belangrijkste mobiliteitsopgaven voor de regio en de provincie en een bijbehorend maatregelenpakket. Het programma gaat ook de basis vormen voor cofinanciering vanuit de provincie (waarvoor overigens naar verwachting beduidend minder financiële middelen beschikbaar zullen zijn). Het RMP moet zich de komende maanden nog uitkristalliseren, maar naar verwachting zal de focus van het RMP met name komen te liggen op maatregelen gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer, (regionale) fietsverbindingen en de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen.

Openbaar vervoer is voor veel inwoners van Oosterhout van belang. Het vervoert mensen naar en van school, werk, ziekenhuis, vrienden en familie. De organisatie van dat openbaar vervoer is een regionale aangelegenheid en daarin gaat het een en ander veranderen. We voorzien een overgang van het traditionele, lijn-gebonden openbaar vervoer naar een meer flexibel systeem van gedeelde mobiliteit.

De transitie van het openbaar vervoer naar gedeelde mobiliteit zal de komende jaren concreet vorm gaan krijgen. Dat brengt kansen, maar ook kosten met zich mee. Van gemeenten wordt bijvoorbeeld een bijdrage verwacht aan de ontwikkeling van de overstappunten (OV-hubs, in de volksmond busstations) en aan de invulling van vervoerwensen die het basisniveau overstijgen. De raad is daarover in oktober 2020 ook per brief geïnformeerd [ZN247073] n.a.v. de vaststelling van de notitie 'transitie gedeelde mobiliteit'.



3. Prioritering

De inventarisatie heeft geleid tot een aanzienlijke lijst van potentiële uitvoeringsprojecten en onderzoeken. Daarin moet een keuze worden gemaakt. Welke projecten en onderzoeken worden uitgevoerd en wanneer? Dat heeft geleid tot twee prioriteitenlijsten (één voor uitvoeringsprojecten en één voor onderzoeken) die zijn opgenomen als bijlage 1a en bijlage 1b bij deze uitvoeringsagenda. De prioriteitenlijsten zijn momentopnames. Vanwege ruimtelijke ontwikkelingen en een aantal onderzoeken dat nog moeten worden uitgevoerd, is het aannemelijk dat er de komende jaren weer nieuwe maatregelen en activiteiten bij komen. De bedoeling is derhalve dat de prioriteitenlijst en deze uitvoeringsagenda periodiek (tweejaarlijks) worden geactualiseerd.

Wijze van prioriteren

De projecten op de groslijst zijn gescoord op vier criteria:

1 Draagt het bij aan de prioriteiten uit de mobiliteitsvisie?

In de mobiliteitsvisie zijn twaalf prioritaire opgaven benoemd (pagina 107 van de mobiliteitsvisie). Per project/onderzoek is aangegeven aan welke prioritaire opgaven het project een bijdrage levert. Bij het bepalen van de score is zowel gekeken naar het aantal opgaven waaraan het project bijdraagt als de mate waarin (hoe hoger de score hoe groter de bijdrage).

2 Kunnen we werk met werk maken?

Als investeringen gecombineerd kunnen worden met onderhoudswerkzaamheden leidt dat per saldo tot lagere kosten (werk met werk maken). De onderhoudstoestand van een weg kan reden zijn om voorrang te geven aan bepaalde projecten. Per project is aangegeven in welke mate er een onderhoudsbehoefte is, waarbij ook wordt gekeken naar het type onderhoud dat noodzakelijk is (is alleen de toplaag van een weg aan vervanging toe of is een volledige

reconstructie nodig?). Hoe hoger de score, hoe urgenter de onderhoudsopgave.

De onderhoudstoestand wordt bepaald op basis van reguliere wegininspecties in 2020. Daarbij wordt door deskundigen op locatie vastgesteld of er onderhoud nodig is en zo ja, in welke vorm. Het is dus zeker niet zo dat een wegvak automatisch onderhoud krijgt, omdat het er volgens de agenda aan toe is.

Weersomstandigheden en andere externe factoren (zoals bouwactiviteiten) kunnen ertoe leiden dat de kwaliteit van een weg versneld afneemt. Deze scores moeten daarom regelmatig geactualiseerd worden. Het uitgangspunt is dat wegen, die na inspectie ingedeeld zijn in de categorie D en E, binnen afzienbare tijd aangepakt moeten worden.

3 Wat is de relatie met stedelijke ontwikkelingen?

Bij een aantal projecten ligt er een relatie met de stedelijke ontwikkeling. Ze zijn er onderdeel van of leveren er een belangrijke bijdrage aan. Afhankelijk van de mate waarin het project bijdraagt aan stedelijke ontwikkelingen wordt een score toegekend (hoe hoger, hoe groter het belang). Stedelijke ontwikkelingen zijn niet alleen van invloed op de prioritering maar ook rechtstreeks van invloed op de uitvoering van projecten. Zo kunnen bepaalde projecten pas worden uitgevoerd nadat bepaalde stedelijke ontwikkelingen zijn afgerond.

4 Wat vindt het college urgent?

Per project is ook een score toegekend voor bestuurlijke urgentie. In een aantal gevallen is die urgentie een direct gevolg van de score op de overige criteria. Maar er zijn ook projecten die om andere redenen een hoge score hebben gekregen. Bijvoorbeeld omdat de samenleving een bepaald project belangrijk vindt, er bestuurlijke toezeggingen zijn gedaan of dat er afspraken zijn gemaakt met andere overheden of private partijen.

Scores

Per criterium is een score toegekend van maximaal drie punten (+++). Scores zijn bepaald op basis van *expert judgement* door medewerkers van de teams Buiten Beleid en Buiten Projecten. Hoe hoger de score, hoe beter het project scoort op het betreffende criterium. Vervolgens zijn de scores op de verschillende criteria bij elkaar opgeteld hetgeen resulteert in een prioriteringsscore per project. Hoewel het in deze scores om verschillende grootheden gaat, geeft deze methodiek wel een goed overall beeld.

Per project wordt ook aangegeven in hoeverre dat naar verwachting past binnen het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP). Dat is gedaan omdat projecten die daarin worden opgenomen mogelijk in aanmerking komen voor een bijdrage van de provincie. Alleen voor mensgerichte maatregelen en de werkgeversaanpak is er al zekerheid dat aanspraak kan worden gemaakt op een financiële bijdrage vanuit de provincie. Of een project al dan niet zou passen binnen het RMP is niet van invloed geweest op de prioritering.

Uitwerking in projectformats

Van de maatregelen en activiteiten die het hoogst scoorden, is een inschatting van de kosten gemaakt. Per maatregel/ activiteit is een projectformat gemaakt (zie bijlage).

Afgevalen projecten

Een aantal projecten scoort zo laag of kost zo veel dat ze niet in aanmerking komen voor programmering en er om die reden geen projectformat is gemaakt. Het betreft:

- **fietsbrug Zwaaiikom:** er is onderzoek gedaan naar deze brug, waaruit gebleken is dat de kosten bijzonder hoog zijn (afhankelijk van de doorvaarthoogte orde grootte € 6 tot 8 miljoen), terwijl de bijdrage aan de opgaven uit de mobiliteitsvisie en de ruimtelijke ontwikkeling van de stad zeer beperkt is;
- **uniforme inrichting schoolomgeving:** vanuit het

oogpunt van verkeersveiligheid kan de gemeente er voor kiezen om opvallend straatmeubilair toe te passen in de directe omgeving van basisscholen om automobilisten te attenderen op de aanwezigheid van overstekende of spelende kinderen. Ondanks dat het een sympathiek project betreft, is het in de prioriteringsfase afgevalen vanwege de kosten. Wil een dergelijke maatregel enig effect sorteren, dan is het van belang dat deze bij alle basisscholen wordt toegepast. Gezien het aantal basisscholen in Oosterhout leidt dat tot een aanzienlijke kostenpost (orde grootte € 500.000);

- **Vrijliggend fietspad Bergsebaan:** de kosten hiervan zouden zeer hoog zijn, terwijl er nauwelijks effect van valt te verwachten. De maatregelen die reeds zijn getroffen aan de Bergsebaan zijn voldoende effectief. In het adviesrapport dat is opgesteld naar aanleiding van de mobiliteitstafels wordt geadviseerd om dit project niet uit te voeren;
- **Verlichting fietspad Markkanaal Zuid:** n.a.v. de motie is onderzocht wat de kosten zouden zijn als dit fietspad voorzien wordt van verlichting, vergelijkbaar met die langs het fietspad tussen Oosterhout en Dorst. De kosten van het aanbrengen van verlichting zouden ruim € 100.000 bedragen. Vanuit de mobiliteitsvisie heeft het aanbrengen van verlichting langs deze (recreatieve) fietsroute geen meerwaarde. Aangezien dit project op geen enkel criterium scoort, is het afgevalen;
- **Oplaadvoorzieningen E-bikes:** om het elektrisch fietsgebruik te stimuleren, zou ervoor gekozen kunnen worden om verspreid over de stad en in de kerkdorpen, bij publieks-aantrekkende functies, oplaadpunten voor elektrische fietsen te realiseren. De raming is gebaseerd op tien oplaadpunten op zonne-energie waarbij per oplaadpunt vier fietsen kunnen worden aangesloten. Hoewel de kosten hiervan te overzien zijn, € 40.000 exclusief straatwerk, is dit project toch afgevalen. De actieradius van elektrische fietsen is tegenwoordig dusdanig

dat tussentijds opladen doorgaans niet nodig is. Aangezien bij recreatieve fietstochten grotere afstanden worden afgelegd, is vanuit het toeristisch fonds wel geld beschikbaar gesteld voor oplaadpunten bij recreatieve voorzieningen in het buitengebied;

- **Beloningssysteem fietsgebruik:** dit project is vooralsnog afgefallen omdat hiervan als zelfstandige maatregel niet veel effect mag worden verwacht. Wel kan het onderdeel zijn van een bredere aanpak om fietsgebruik te stimuleren (bijvoorbeeld als onderdeel werkgeversaanpak).

Onderzoeksopgave

Naast uitvoeringsprojecten ligt er ook nog een aanzienlijke onderzoeksopgave.

Lopende onderzoeken

Naast de onderzoeken die reeds zijn uitgevoerd (zie hoofdstuk 2), lopen er al enkele onderzoeken, met name vanwege stedelijke en regionale ontwikkelingen. Het betreft:

- **Onderzoek naar de toekomstige verkeersafwikkeling en verbetermaatregelen op de rotonde Vijf Eikenweg en de aansluiting Oosterhout Zuid.** Vanwege de ontwikkelingen die spelen op en rondom bedrijventerrein Vijf Eiken (uitbreiding Rodenburg en vestiging distributiecentrum) vindt een onderzoek plaats naar de toekomstige verkeersafwikkeling op de Vijf Eikenweg. Daarbij wordt met name gekeken naar de rotonde en de aansluiting op de A27. Het onderzoek moet inzichtelijk maken welke aanpassingen nodig zijn om het extra verkeer goed te kunnen verwerken. Het onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de provincie en Rijkswaterstaat.
- **Onderzoek naar de toekomstige verkeersafwikkeling en verbetermaatregelen Esdoornlaan:** op en rondom dit bedrijventerrein spelen diverse ontwikkelingen. Voorzien is dat een groot deel van dit bedrijventerrein

wordt herontwikkeld tot woningbouw. Er vindt een onderzoek plaats naar de toekomstige verkeersafwikkeling op de Esdoornlaan en het Wilhelminakanaal Noord. Daarbij wordt specifiek gekeken naar de aansluiting (rotonde) op de Tilburgseweg en het eventueel aanbrengen van een 'knip' ter hoogte van bedrijventerrein Everdenberg.

- **Verdiepend onderzoek potentiële locaties OV hubs Oosterhout:** binnen het nieuwe openbaar vervoerssysteem gaan openbaarvervoerhubs een belangrijke functie vervullen. In Oosterhout zijn hiervoor drie potentiële locaties in beeld. In de vorm van een scenario-onderzoek wordt gekeken naar het huidige OV-gebruik, maar ook naar toekomstige ruimtelijke en vervoerkundige ontwikkelingen. Onder meer de ontwikkeling op de corridor Breda-Utrecht is daarin van belang. Daarna wordt bekeken waar de meest logische locatie voor dergelijke hubs liggen, welke functie ze krijgen en wat de gevolgen daarvan zijn. Onderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de provincie. Bij de uitvoering wordt ook het openbaar vervoerbedrijf Arriva betrokken.
- **Fietspad zonnepark:** naar aanleiding van het onderzoek dat is uitgevoerd naar het verbeteren van de fietsverbindingen tussen Oosterhout en Geertruidenberg is toegezegd, dat ook gekeken wordt naar een fietsverbinding tussen de Statendamweg en het fietspad langs het Kromgat via het zonnepark. Daarbij wordt zowel gekeken naar de inpasbaarheid, de kosten als de fietspotentie. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de ambtelijke organisatie waarbij deels gebruik wordt gemaakt van de gegevens uit het onderzoek dat door Accent is uitgevoerd.

Nog uit te voeren onderzoeken

Een aantal onderzoeken dient nog geprogrammeerd te worden (zie overzicht in bijlage 1b). Net als voor de uitvoeringsprojecten zijn hiervoor formats gemaakt die een nadere toelichting geven op de betreffende onderzoeken.

Afgevalen onderzoeken

Enkele onderzoeken zijn niet uitgewerkt in projectformats omdat programmering daarvan (nog) niet aan de orde is om uiteenlopende redenen. Het betreft:

- **Onderzoek naar herinrichting Mathildastraat/Keiweg:** de Mathildastraat/Keiweg vervult een belangrijke functie voor de fiets, autoverkeer en het openbaar vervoer. Een onderzoek naar een herinrichting, waarbij meer ruimte voor de fiets wordt gecreëerd, zou wenselijk zijn, maar de Mathildastraat/Keiweg is nog relatief recent opnieuw ingericht, waarbij al de nodige verbeteringen zijn doorgevoerd. Vanuit onderhoud ligt hier geen opgave en het is aannemelijk dat het creëren van extra ruimte voor de fiets alleen mogelijk is ten koste van de aanwezige parkeerplaatsen en groenstructuur en dat het ook aanzienlijke kosten met zich mee brengt. Een onderzoek naar de herinrichting van Mathildastraat/Keiweg is pas zinvol als daartoe concrete aanleiding is.
- **Verbeteren busverbinding Breda-Vrachelen:** in het lopende onderzoek naar potentiële locaties voor OV-hubs wordt per scenario bekeken wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer van de verschillende delen van Oosterhout. Ook de relatie Vrachelen-Breda wordt daarbij bekeken.
- **Stimuleringsplan goederenvervoer per water en spoor:** de afweging of we hier als gemeente actief op willen inzetten (bijvoorbeeld door het inschakelen van een ketenregisseur), wordt gemaakt in het kader van het uitvoeringsprogramma economie en arbeidsmarkt.
- **Beperken overlast bezorgend verkeer in woonwijken:** de toename en (vooral) het rijgedrag van bezorgend verkeer leidt tot overlast in woongebieden. Een onderzoek hoe deze overlast beperkt kan worden, heeft geen toegevoegde waarde, omdat er buiten de fysieke inrichting van de weg maar één type maatregel mogelijk is: pakketten laten bezorgen via servicepunten (of een pakketautomaat). Vrijwel alle bezorgdiensten bieden die optie al, maar de meeste consumenten geven er de voorkeur aan dat pakketten thuis worden bezorgd of opgehaald.



4. Programmering

De laatste stap is de programmering van de projecten over de komende jaren.

Reguliere verkeersacties

In de reguliere planning van verkeersmaatregelen wordt elk jaar al een aantal acties ingepland. Het gaat daarbij om mensgerichte maatregelen die de veiligheid van bijvoorbeeld schoolgaande kinderen verbetert en om vervanging van verkeersregelinstallaties (VRI's, in de volksmond: stoplichten).

De verkeersregelinstallaties hebben een gemiddelde levensduur van twaalf tot vijftien jaar en moeten dus regelmatig vervangen worden. Daarvoor is per jaar € 300.000 gereserveerd in het uitvoeringsprogramma openbare ruimte. Bij de vervanging van een installatie wordt standaard een iVRI geplaatst, die mogelijkheden biedt voor smart mobility. Op de nominatie om vervangen te worden staan momenteel de installaties bij Paterserf, de Bredaseweg/Burg. Materlaan en de installatie bij het Mgr. Frenckencollege. Daarnaast moet er nog een installatie gekozen worden uit een vijftal installaties in Oosterhout die ongeveer even oud zijn.

Reeds gestart

Van een aantal projecten zijn de voorbereiding reeds van start gegaan. Het gaat om de projecten:

- **reconstructie Burgemeester Holtropaan;** het participatieproces is gestart. Er hebben al meerdere overleggen plaatsgevonden met bewoners- en belanghebbenden over de gewenste inrichting van de weg.
- **reconstructie Koningsdijk/ Mauritsstraat/ Julianalaan/ Pottebakkersstraat (Oud West);** participatieproces is gestart. Overleg met de bewoners/belanghebbenden over de Koningsdijk heeft inmiddels plaatsgevonden en de ontwerpen zijn voor inspraak voorgelegd aan de bewoners. Het overleg met de bewoners/belanghebbenden van de overige straten is voorzien in Q 3 en Q4 van 2021.
- **reconstructie Edisonlaan/Lorentzlaan/ Buys Ballotlaan/Kamerlingh Onnesln**

(Natuurkundigenbuurt); de gefaseerde aanpak van de Natuurkundigenbuurt is in 2020 gestart, in 2021 worden drie straten heringericht. In de begroting van 2021 met een doorkijk voor 2022 is de uitvoering van de tweede fase van de aanpak van de Natuurkundigenbuurt voorgelegd.

Aan deze projecten zijn al budgetten toegekend en voor een deel ook al gevoteerd.

Deze projecten zijn opgenomen in het concept JOR 2022 dat in november ter besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

Voor een aantal overige projecten is de uitvoeringstermijn reeds bepaald omdat hierover afspraken zijn gemaakt met derden ofwel omdat er een koppeling is met een ander project. De voetgangersvoorziening spoorwegovergang Dorst is hier een voorbeeld van, omdat hier de planning van ProRail leidend is. Het geplande uitvoeringsjaar van deze projecten is in het overzicht opgenomen. Voor deze projecten geldt dat er nog geen volledige dekking is.

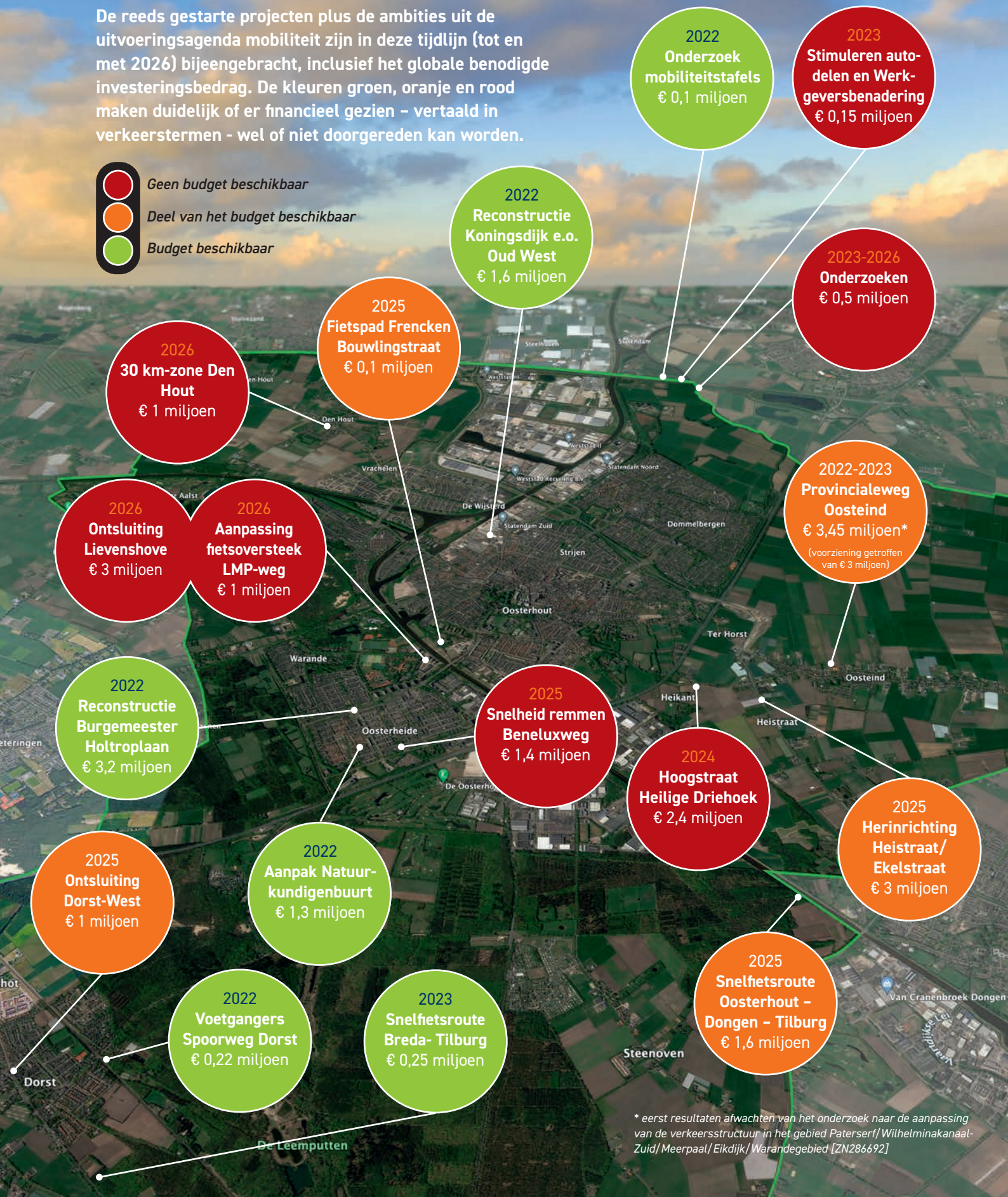
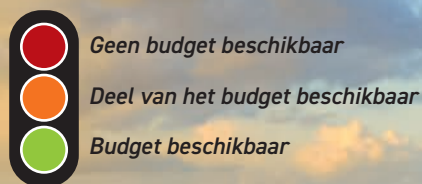
Nieuwe ambities

Om serieus invulling te geven aan de in de mobiliteitsvisie benoemde opgaven is de ambitie om in de jaren 2022 tot en met 2026 diverse projecten uit te voeren. Op de uitvoeringslijst zijn opgenomen:

- de hoogst geprojecteerde infrastructurele projecten
- de projecten buiten waar al afspraken (met derden) over zijn gemaakt
- uitvoering van twee onderzoeken per jaar
- inzet op mensgerichte maatregelen

De overige projecten zijn vrij te programmeren, waarbij het natuurlijk wel van belang is dat de uitvoering van het project niet in conflict is met gelijktijdig geplande infrastructurele of ruimtelijke projecten. Bij het programmeren is eveneens gekeken naar de te benodigde voorbereidingstijd in verband met procedures/grondaankoop etc.

De reeds gestarte projecten plus de ambities uit de uitvoeringsagenda mobiliteit zijn in deze tijdlijn (tot en met 2026) bijeengebracht, inclusief het globale benodigde investeringsbedrag. De kleuren groen, oranje en rood maken duidelijk of er financieel gezien - vertaald in verkeerstermen - wel of niet doorgereden kan worden.



* eerst resultaten afwachten van het onderzoek naar de aanpassing van de verkeersstructuur in het gebied Paterserf/Wilhelminakanaal-Zuid/Meerpaal/Eikdijk/Warandegebied [ZN286692]

Financiële ruimte

Voor de dekking van infrastructurele projecten kan gebruik worden gemaakt van:

1 het onderhoudsbudget Openbare Ruimte

In het onderhoudsbudget Openbare Ruimte is jaarlijks structureel een budget van € 3,6 miljoen voor de openbare ruimte en € 2 miljoen voor riolering. Deze budgetten moeten nagenoeg geheel worden ingezet om het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte en de riolering op orde te houden. Er is in dat budget geen financiële ruimte om grotere projecten op gebied van verkeer en mobiliteit uit te voeren.

Vasthoudend aan de benodigde middelen

om sober onderhoud te kunnen uitvoeren en de openbare ruimte schoon en veilig te houden, is jaarlijks ca € 400.000 vrij in te zetten voor verbeteringen in de woonwijken en op de hoofdwegenstructuur. Door werk met werk te maken kunnen met de onderhoudswerkzaamheden:

- wensen van bewoners meegenomen worden zoals het aanbrengen of verbeteren van bijvoorbeeld drempels en parkeerplekken
- maatregelen gericht op het verhogen van de verkeersveiligheid aangebracht worden, zoals het aanbrengen van fietssuggestiestroken, oversteekpunten voor het langzaam verkeer etc.

Voor onderhoud en reconstructie in de openbare ruimte is structureel beschikbaar:

Jaar	2022	2023	2024	2025
Openbare ruimte	€ 3,6 miljoen	€ 3,6 miljoen	€ 3,6 miljoen	n.n.b.
Riolering	€ 2 miljoen	€ 2 miljoen	€ 2 miljoen	n.n.b.

2 de reserve infrastructurele werken

In de reserve 'infrastructurele werken' is een bedrag van circa € 2,5 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van projecten die samenhangen met het mobiliteitsplan.

Reserve infrastructurele werken stand op 31 december 2020

6.574

Aanpassing infra particuliere ontwikkelingen (Statendam)	155
Ontsluiting N282 Dorst West	620
Aanpassing rotonde Weststadweg/Technologieweg restant	1.942
Aanpassing kruispunten t.g.v. Zwaaiikom	800
Reconstructie en aansluiting Kruising N629 restant	484
Resteert voor uitvoering projecten mobiliteitsplan	2.573
Saldo	0

Bedragen * € 1.000

Tekort

Met de uitvoering van deze ambities is een investering van in totaal ruim € 24 miljoen gemoeid. Voor een deel van deze investering zijn reeds middelen voorzien.

- Binnen onderhoudsbudgetten JOR 2021 en JOR 2022 (nog niet vastgesteld).
- € 2,5 miljoen aan voorziene dekking reserve infrastructurele werken
- € 3 miljoen resultaatbestemming uit de jaarrekening 2020 voor de uitvoering van de mobiliteitsvisie

De beschikbare middelen zijn echter ontoereikend om uitvoering te geven aan de voorgelegde uitvoeringsagenda.



Er is een tekort van ca. € 9 miljoen.

Instelling mobiliteitsfonds

De ambities die nu in deze uitvoeringsplanning prioriteit hebben gekregen vergen dus extra financiële investeringen, die nog niet in enige begroting zijn opgenomen. De huidige beschikbare middelen bieden daarom nauwelijks uitzicht op de realisatie van een aantal projecten die bij de inwoners van Oosterhout, het college en de gemeenteraad hoog op het wensenlijstje staan.

Om toch reële kansen te creëren voor de uitvoering van deze projecten in de komende vijf jaar zou de instelling van een 'mobiliteitsfonds' een adequate oplossing zijn. Dat fonds kan gevoed worden met eventuele positieve resultaten uit de jaarrekening en andere meevallers. De eerste bijdrage in dit fonds is een bedrag van € 3 miljoen uit de jaarrekening van 2020. Afhankelijk van

de beschikbare middelen in het mobiliteitsfonds kunnen projecten uit het programma wel of niet uitgevoerd worden.

Het instellen van een mobiliteitsfonds is dan ook het voorstel van het college aan de gemeenteraad.

Meerjarenplanning

De uitvoeringsagenda mobiliteitsvisie moet samen met de onderhoudsopgaven op gebied van groen, wegen, water/riolering en technische installaties de input vormen voor de, nog op te stellen, Meerjarenplanning Openbare Ruimte. Zolang er geen definitieve uitvoeringsagenda kan worden vastgesteld is het niet mogelijk een Meerjarenplanning Openbare Ruimte te laten vaststellen. Vooralsnog wordt in november een jaarprogramma voor 2022 ter vaststelling voorgelegd.

Bijlagen

Bijlage 1a: prioriteitenlijst - uitvoering

Bijlage 1b: prioriteitenlijst - onderzoeken

Bijlage 2a: projectformats - uitvoering

Bijlage 2b: projectformats – onderzoeken

Bijlage 3 : overzicht opgaven mobiliteitsvisie

