



Project Dorst Oost
t.a.v. de heer M. Brouwers
(Projectleider Dorst Oost; M.Brouwers@oosterhout.nl)

Dorst, 16 juni 2020

Betreft; Een eerste reactie “verzamelde reacties Dorstse inwoners op plan Dorst Oost”

Geachte heer Brouwers,

middels deze brief delen wij met u de door ons verzamelde beleving en zorg van de Dorstse bewoners betreffende het door u gepresenteerde schetsontwerp Dorst Oost.

De hier door ons gepresenteerde reacties zijn opgehaald middels een enquête en een 4-tal aanloop sessies gehouden op het dorpsplein in Dorst op de data 4, 6, 11 en 13 juni jl. en via ons e-mailadres (dorstoost@platformdorst.nl).

In totaal hebben wij 173 reacties ontvangen van bewoners waarvan 166 uit de kern van Dorst en 7 uit Steenoven. Soms bestaat een reactie uit meerdere punten. Deze punten van feedback kunnen we onderverdelen in een 5-tal categorieën te weten;

	Reacties	Percentage %
Woningbehoefte starters/senioren	48	19 %
Zorg verkeersveiligheid	129	52 %
Hinder Spoor	37	15 %
Overige reacties	36	14 %
Totaal	250	

Woningbehoefte

Veel oudere bewoners (41x) van Dorst geven aan graag kleiner te willen wonen. Men wil graag in Dorst blijven wonen maar dan wel in een levensbestendige kleinere seniorenwoning. Een aantal jongere Dorstse bewoners (6x) geven aan dat zij als starter graag in Dorst Oost willen gaan wonen. Een familie zou graag op Steenoven willen gaan wonen.

Als platform Dorst doen wij dan ook een dringend verzoek aan de Gemeente Oosterhout de woningbehoefte in Dorst nader te onderzoeken zodat het type woningbouw hierop is afgestemd. Aansluitend hierop willen wij er voor pleiten de Dorstse inwoners voorrang te verlenen bij het toewijzen of de verkoop van de nieuwe woningen in dit plan.

Zorg verkeersveiligheid

Het merendeel van de reacties betreft de gepresenteerde ontsluiting van het plan Dorst Oost. De Dorstse bewoners zijn over het algemeen verontrust en soms zelfs verontwaardigd dat de ontsluiting wederom door het bestaande dorp is gepland. In plaats van het dorpshart autoluw te maken zodat de gemeenschappelijke voorzieningen veilig voor iedereen bereikbaar zijn, stelt de gemeente voor om de volledige ontsluiting van het plan door het bestaande centrum te laten verlopen. Het verkeer van alle nieuwbouwprojecten van de afgelopen jaren is steeds maar weer door het centrum van Dorst ontsloten. Dit zonder enige aanpassingen. Het wordt steeds drukker, m.n. de aansluitingen op de Spoorstraat, vooral de kruising met Baarschotsestraat, Oude Tilburgsebaan en het Dorpsplein worden nu al als erg onveilig ervaren.

In de bijlage vindt u een uiteenzetting waaruit blijkt dat de verkeerstoename de afgelopen decennia in de kern van Dorst enorm is toegenomen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het (sluip)verkeer komende vanaf Oosterhout via de Wethouder van Dijklaan. Nog een belangrijk aandachtspunt is het aantal voertuigen per gezin. Dit is in de afgelopen tijd ook flink toegenomen. Had men begin jaren zeventig gemiddeld nog een auto per gezin, tegenwoordig hebben nogal wat gezinnen meerdere auto's. De druk op het wegennet in de kern van Dorst is hierdoor enorm toegenomen en vooral op de ontsluitingswegen. Nog meer verkeer zal zeker tot problemen gaan leiden.

Onze werkgroep Verkeer zou ook graag inzicht krijgen in alle verkeerstellingen van de afgelopen jaren (het aantal verkeersbewegingen, type voertuigen en gereden snelheden) van de genoemde ontsluitingswegen. Evenals van andere straten.

Als Platform Dorst verwoorden wij de wens van de meeste bewoners om het centrum van Dorst autoluw te maken en zeker het Dorpsplein te ontlasten van verkeer zodat er een veilig maar ook leefbaar dorpshart ontstaat. Vooral voor kinderen en ouderen geldt dat zij veilig en zelfstandig naar school en de voorzieningen zoals winkel, voetbal, tennis, De Klip moeten kunnen gaan.

Om het Centrum van Dorst te ontlasten van verkeer zijn meerdere ontsluitingen op de rijksweg N282 noodzakelijk. Daarnaast is het bij een calamiteit in Dorst ook van levensbelang dat er meerdere ontsluitroutes zijn. Nu staat alles vast bij de verkeerslichten.

Wij verwachten van de gemeente Oosterhout een lange termijnvisie voor de ontsluiting van Dorst zodat dit de leefbaarheid van het dorp ten goede komt. Dus niet het probleem verleggen door een andere ontsluitroute te kiezen maar duidelijk op zoek te gaan naar een toekomstbestendige oplossing.

Hinder Spoor

Veel bewoners van Dorst Centrum die verder dan 30 meter van het spoor af wonen geven aan toch ook overlast van trillingen en geluid van het spoor te ondervinden. Dat er trilling overlast is voor direct omwonenden van het spoor is allang duidelijk. Dit geldt voor de oudere woningen, maar ook voor nieuwbouwwijken als de Boswachterij en Tuindorp. We moeten gaan zorgen dat dit niet gaat gebeuren voor toekomstige bewoners van plan Dorst Oost. Dit is mogelijk, vooral door een goede fundering van de nieuwbouw huizen, maar ook door rekening te houden met de trillingen die het spoorverkeer met zich mee draagt en wat we kunnen verwachten. Het RIVM heeft sinds mei 2020 een nieuwe rekenmethode hiervoor opgezet. Deze wordt deze maand gepubliceerd. Projectontwikkelaars en gemeenten kunnen hiermee aan de slag, zorgen dat overlast en ook schade voorkomen wordt. In Amsterdam, Utrecht en meerdere gemeenten wordt op 10 a 15 meter van het spoor gebouwd, dus het is goed mogelijk als er met deze factoren rekening gehouden wordt. Een goede voorbereiding is daarom zeer belangrijk en zal veel problemen kunnen voorkomen. Prorail ging uit van 30 meter vanuit het spoor dat er hinder kan zijn, RIVM nu vanaf 50 tot 100 meter, maar alleen als er geen goede maatregelen zijn genomen. Ons verzoek is dan ook om hier rekening mee te houden.

Steenoven

De bewoners van Steenoven zijn blij dat de stallen weggaan, geen overlast, geen stank, geen megastal. Ze kunnen leven met het schetsontwerp, maar zien toch liever dat er geen extra huizen komen en dat er meer natuurgebied wordt! Ook maken ze zich zorgen over extra verkeer, de snelheid en de vervuiling van de grond onder de stallen.

Ze zouden graag willen dat de Steenoven erkend wordt als woonwijk en dat de snelheid gehandhaafd wordt. Ook vragen ze zich af of de bewoners voorkeur krijgen als het plan toch tot uitvoering komt.

Ze vinden voor plan Dorst Oost dat er een alternatieve ontsluiting moet komen, niet door kern Dorst. En dat er wel degelijk naar geluid en trillingen spoor gekeken moet worden.

Overige reacties

- De overige zorgen dan Dorstse bewoners die aan ons zijn aangegeven zijn de algemene bereikbaarheid van Dorst. De openbaar vervoer verbinding met Breda is heel slecht. Er rijdt overdag 1x per uur een bus naar Breda, 's avonds en in het weekend is het nog belabberder en rijden er geen bussen. Een betere busverbinding of treinstation in verbinding met Breda zou dan ook veel verkeersbewegingen verminderen.

- Er zijn ook zorgen over de inpassing van een Snelfietspad door Dorst heen. Veel bewoners staan positief tegen over het idee van een Snelfietspad maar hoe veilig en snel door Dorst te fietsen is hen niet duidelijk hoe het officiële tracé gaat zijn.

-Veel Dorstse bewoners vragen zich af waarom er niet meer verkeer naast de spoorlijn wordt ontsloten. Dit wordt gezien als een efficiënte route van Tilburg naar Breda zonder al te veel overgangen.

- Er zijn ook veel vragen binnen gekomen over de status van de ontsluiting Dorst West. De meer dan 3 jaar geleden gevormde klankbordgroep heeft na een 1^{ste} meeting nooit meer wat gehoord. De werkgroep Verkeer neemt graag zitting in de klankbordgroep.

-Door de uitbreiding van Dorst met nieuwe wijken is ook het parkeren in het centrum een issue. Nieuwe bewoners maken gelukkig ook gebruik van de voorzieningen maar dit is ook duidelijk merkbaar rondom Neerlandia, Tendo en het Dorpsplein.

-Wanneer er evenementen in het Dorp zijn wordt het verkeer omgeleid door nog kleinere straten. Deze straten zijn hier helemaal niet op berekend. Wanneer er meer verkeer door het dorp gaat zullen deze omleidingen tijdens dit soort evenementen veel meer overlast gaan geven. Meerdere ontsluitroutes zullen deze druk verminderen.

-Een aantal bewoners is tegen de uitbreiding van het dorp en maakt zich zorgen over de impact op de natuur van de nieuwe woonwijk.

Samenvatting;

Wij doen een beroep op de gemeente Oosterhout de bouwplannen voor Dorst in een lange termijnvisie op te nemen. Hiervoor is het van belang de behoefte van de Dorstse bewoners in beeld te brengen en leidend te laten zijn. Evenals de impact op de ontsluiting en voorzieningen door te rekenen zodat er maatregelen genomen kunnen worden om deze tijdig aan te passen. Dit met als doel dat het de leefbaarheid van het dorp ten goede komt. Dit in plaats van ad hoc opportuniteiten in te vullen zonder rekening te houden met de gevolgen. De werkgroep Leefbaarheid zal de door haar opgehaalde visie op Dorst vanuit haar bewoners 24 juni aan wethouder C. Piena toelichten. Wij vertrouwen erop dat u als gemeente deze ook al ter harte neemt.

Wel hebben wij inmiddels vernomen dat er 6 juli a.s. alsnog een fysieke omgevingsdialoog plaats gaat vinden waar de reactietermijn ook opschuift. Wij zullen u dan ook na deze bijeenkomst een eindverslag geven met daarin, op basis van de feedback van de Dorstse bewoners, de belangrijkste zorgen en ideeën,

Met vriendelijke groet,

Werkgroep Dorst Oost
Platform Dorst

Bijlagen

Ontstaansgeschiedenis verkeerssituatie Dorst

Ontstaansgeschiedenis verkeerssituatie Dorst

De kern van Dorst, gelegen aan de rijksweg van Breda naar Tilburg, bestaat sinds het ontstaan van het dorp eigenlijk uit slechts drie doorgaande straten namelijk de Oude Tilburgsebaan, De Baarschotsestraat en de Spoorstraat.

Het dorp wordt doorsneden door de rijksweg van Breda naar Tilburg. De kern wordt ontsloten via slechts één locatie namelijk het kruispunt Spoorstraat/Rijksweg. Een tweede minder geschikte ontsluiting is via de wethouder van Dijklaan richting Oosterhout.

Om de kwestie waar het omgaat duidelijker te omschrijven delen we de kern in vijf delen: Dorst Oost, het gedeelte van Dorst gelegen aan de oostzijde van de Spoorstraat, Dorst West het gedeelte van Dorst gelegen aan de westzijde van de Spoorstraat, van noord naar zuid in drie delen, het gedeelte ten noorden van de spoorlijn Dorst noord, het gedeelte tussen de spoorlijn en de Rijksweg de kern en het gedeelte ten zuiden van de rijksweg Dorst zuid.

Dorst Oost

Begin jaren zeventig bestond Dorst Oost uit de volgende straten Cypressenstraat, Larikstraat, Cederstraat, De Heiningen, De Meerberg, Taxusstraat, Olmenstraat, Plataanstraat en de Oude Tilburgsebaan, waar slechts aan een zijde bebouwing stond, m.u.v. enkel boerderijen aan het begin van de straat.

Alle genoemde straten werden en worden nog ontsloten via de Oude Tilburgsebaan en de Spoorstraat.

In een later stadium is de Oude Tilburgsebaan verder uitgebreid met bebouwing aan de rechterzijde van de straat. Verdere uitbreiding is gerealiseerd via een extra zijtak van de Oude Tilburgsebaan en het Joriseveld. Als laatste uitbreiding tot nu toe is de Molenlei hieraan toegevoegd.

Al deze uitbreidingen worden voornamelijk ontsloten via de Oude Tilburgsebaan, Spoorstraat.

Het volgende uitbreidingsplan Dorst Oost zal ook zijn ontsluiting gaan vinden via de Oude Tilburgsebaan en de Spoorstraat.

Dorst West

Begin jaren zeventig bestond Dorst West uit de volgende straten: Dennenlaan, Pijnboomstraat, Blauwspaarstraat, Mispelstraat, Wilgenhof en Pastoor den Rondenstraat.

Alle genoemde straten werden en worden nog ontsloten door de Baarschotsestraat, Dennenlaan en de Spoorstraat.

In een later stadium is Dorst West verder uitgebreid met de Hazelaarstraat, Ribbestraat, Lijsterbesstraat, Galubastraat, Molikstraat, Gen. Maczekstraat, Broekstraat, Mincerstraat en nu in aanbouw het BP Tuindorp.

Deze gehele uitbreiding wordt voornamelijk ontsloten via de Baarschotsestraat, Dennenlaan en de Spoorstraat.

Dorst Zuid.

Qua uitbreiding is het aantal woningen de laatste jaren nagenoeg niet veranderd. Voor dit gedeelte van de bouwde kom geldt een max. snelheid van 50 km/u

Dorst Noord.

Begin jaren zeventig waren hier een aantal bedrijven gevestigd zoals steenfabriek Dorst en Broeders Transport. Deze bedrijven werden ontsloten via De Vliert. Langs de Vijftig Bunderweg stonden slechts een aantal woningen. Zowel de steenfabriek als Broeders Transport zijn verdwenen en hiervoor in de plaats zijn een aantal uitbreidingen gekomen, nl. De Elzent, De Wildert en de Boswachterij.

De ontsluiting hiervan gebeurt voornamelijk via De Vliert, Wethouder van Dijklaan, Spoorstraat.

Resumé

Uit het voorgaande blijkt dat de verkeerstoename de afgelopen decennia in de kern van Dorst enorm is toegenomen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het verkeer komende vanaf Oosterhout via de Wethouder van Dijklaan. Nog een belangrijk aandachtspunt is het aantal voertuigen per gezin. Dit is in de afgelopen tijd ook flink toegenomen. Had men begin jaren zeventig gemiddeld nog een auto per gezin, tegenwoordig hebben nogal wat gezinnen meerdere auto's.

De druk op het wegennet in de kern van Dorst is hierdoor enorm toegenomen en vooral op de eerdergenoemde ontsluitingswegen. Nog meer verkeer zal zeker tot problemen gaan leiden.

Ons verzoek is inzicht te krijgen in alle verkeerstellingen van de afgelopen jaren (het aantal verkeersbewegingen, type voertuigen en gereden snelheden) van de eerder genoemde ontsluitingswegen. Indien mogelijk ook van andere straten.