

Notitie

Voor:	Gemeente Oosterhout
Van:	Iv-Infra b.v.
Datum:	30 april 2021
Versie:	B
Status:	Definitief
Referentie:	INFR210250
Onderwerp:	Ontsluiting Dorst Oost

1. Aanleiding

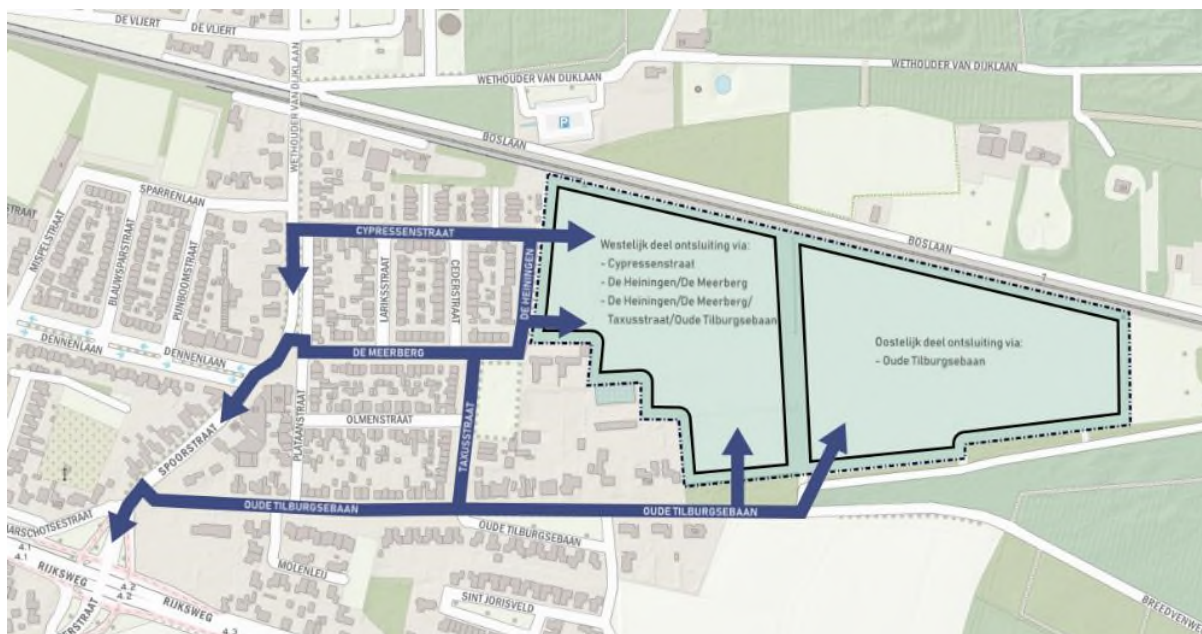
De gemeente Oosterhout heeft het voornemen om in het oosten van Dorst extra woningbouw te ontwikkelen. Het woningbouwprogramma Dorst-Oost gaat uit van de bouw van maximaal 165 woningen, waarbij het gebied rechtstreeks aansluit op de bestaande woonwijk ten oosten van de Spoorstraat. Figuur 1 geeft het voorgenoemde woningbouwplan weer. In de notitie 'Quickscan ontsluiting Dorst-Oost' (1 december 2020, Iv-Infra) zijn de gevolgen op het gebied van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het bouwplan voor de omgeving in beeld gebracht.



Figuur 1 – Ontwerp woningbouwplan Dorst-oost

2. Aanpak

Dorst-Oost wordt opgesplitst in een oostelijk en westelijk deel, die beide een aparte ontsluiting op de bestaande wijk krijgen. In het plan worden in het westelijk deel 133 woningen gerealiseerd met daarbij drie ontsluitingen naar de bestaande woonwijk en in het oostelijk deel 32 woningen met daarbij een ontsluiting op de Oude Tilburgsebaan. In figuur 2 zijn de ontsluitingsroutes schematisch weergegeven.



Figuur 2 – Wegenstructuur rondom Dorst-Oost

De verwachte hoeveelheid verkeer die door het woningbouwplan wordt genereerd, is bepaald op basis van landelijke kencijfers voor verkeersgeneratie (CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren"). De totale verkeersgeneratie van Dorst-Oost ligt tussen 1.315 en 1.462 voertuigbewegingen per werkdag.

3. Effecten Dorst-Oost op omgeving

Gezien de ligging van de ontsluitingen van Dorst-Oost op de bestaande woonwijk, zal het merendeel van het verkeer uit Dorst-Oost via de Oude Tilburgsebaan afgewikkeld gaan worden. Het weggedeelte tussen de Taxusstraat en Spoorstraat zal hierbij de grootste verkeerstoename krijgen, aangezien hier een deel van het verkeer uit het westelijk deel van Dorst-Oost en het verkeer uit het oostelijk deel bij elkaar komen. Dit is de directste route richting de Spoorstraat en N282. Naar verwachting zal het overige verkeer zich redelijk gelijkmatig verdelen over de Cypressenstraat en De Meerberg. De Meerberg is een directere route richting de N282, maar de Cypressenstraat is in de huidige situatie een aantrekkelijkere route doordat er weinig snelheidsremmers aanwezig zijn.

Wanneer al het verkeer van en naar Dorst-Oost via de Oude Tilburgsebaan afgewikkeld zou worden, komt de etmaalintensiteit uit op circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal. Vanuit landelijke richtlijnen zijn indicatieve waarden beschikbaar over welke intensiteiten in een 30 km/h-zone acceptabel zijn. In het ASVV 2004 wordt



hierover het volgende gesteld: “Binnen een 30 km/h-zone kan ter indicatie worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel is.” Zelfs in het worstcasescenario waarbij al het verkeer van en naar Dorst-Oost over een ontsluitingsweg wordt gestuurd, blijft de etmaalintensiteit ver onder de 5.000 à 6.000 motorvoertuigen. Objectief gezien zorgt het bouwplan hierdoor niet voor verkeerskundige knelpunten in de woonstraten nabij Dorst-Oost.

In woonstraten / erftoegangswegen is niet zozeer de capaciteit van de straat bepalend of een extra verkeersvraag opgevangen kan worden, maar is het meer de vraag wat als acceptabel wordt gezien voor en door de omgeving (beleving aanwonenden). Voor de aanwonenden van de ‘ontsluitingswegen’ van Dorst-Oost (Cypresenstraat, De Meerberg en Oude Tilburgsebaan) is het voornamelijk van belang hoeveel het verkeer in hun straat gaat toenemen als gevolg van het bouwplan. Wanneer in de huidige situatie in een woonstraat nauwelijks verkeer rijdt, kan ook een lichte toename in verkeer gevoelsmatig voor overlast zorgen. Voor dit subjectieve criterium (beleving aanwonenden) zijn echter geen eisen vastgelegd, waardoor dit niet als toetsingskader gebruikt wordt.

4. Conclusie invloed Dorst-Oost op omgeving

Uit het onderzoek blijkt dat de gevolgen van nieuwbouwwontwikkeling Dorst-Oost voor wat betreft de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de omgeving beperkt zijn. Het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Dorst-Oost kan probleemloos opgevangen worden in de bestaande omgeving:

- De etmaalintensiteiten op de wegen in de bestaande wijk blijven ook na de volledige ontwikkeling van Dorst-Oost passend bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom conform de landelijke richtlijnen. Wanneer al het verkeer uit Dorst-Oost via de Oude Tilburgsebaan zou rijden, komt de verwachte etmaalintensiteit uit op 2.200 motorvoertuigen. Zie ter vergelijking in tabel 1 de etmaalintensiteiten in soortgelijke woonstraten binnen de gemeente Oosterhout:

Weg	Jaartal telling	Etmaalintensiteit [mvt/etmaal]
Provincialeweg (Oosteind)	2016	4.600
Vrachelsestraat (Den Hout)	2020	2.200
Ruiterspoor (Den Hout)	2017	2.000
Hoogstraat (rotonde Ridderstraat, Oosterhout)	2012	5.100
Jan van Scorelstraat (Oosterhout)	2017	2.050

Tabel 1 – Etmaalintensiteiten soortgelijke erftoegangswegen binnen gemeente Oosterhout

- De gelijkwaardige kruispunten op de Spoorstraat zijn dermate licht belast dat deze nog voldoende restcapaciteit beschikbaar hebben om de extra toename als gevolg van woningbouwplan Dorst-Oost op te vangen.

Wel zijn uit het onderzoek een aantal aandachtspunten naar boven gekomen waar in het vervolg van de woningbouwontwikkeling op gelet dient te worden bij de verdere uitwerking van het woningbouwplan. Deze zijn als volgt:

- Beperkt zicht op kruispunten Oude Tilburgsebaan kan leiden tot verkeersonveilige situaties doordat kruisend verkeer niet tijdig zichtbaar is.



- Ontbreken snelheidsremmers op Cypressenlaan zorgt ervoor dat dit een aantrekkelijkere route voor verkeer van en naar Dorst-Oost kan worden.
- Parkeren op de rijbaan zorgt voor onoverzichtelijke situaties ter hoogte van kruispunten.
- De huidige toegangen tot de speeltuin aan de Taxusstraat liggen op ongunstige locaties waardoor spelende/overstekende kinderen over het hoofd gezien kunnen worden.

Deze aandachtspunten zijn met kleinschalige maatregelen op te lossen en kunnen met de omgeving worden afgestemd.

5. Oostelijke verbindingsweg Dorst-Oost – N282

Na de verkeerskundige toets van het nieuwbouwplan Dorst-Oost heeft de gemeente Oosterhout het schetsontwerp van het plan ter inzage gelegd. Hieruit is een groot aantal reacties vanuit de omgeving binnengekomen. Een groot deel van deze reacties heeft betrekking op zorgen rond de verkeersafwikkeling en leefbaarheid binnen Dorst en pleit voor een extra aansluiting op de N282 aan de oostzijde van Dorst. Deze aansluiting verbindt de Oude Tilburgsebaan met de N282.

Er is contact geweest met de provincie over deze mogelijke extra aansluiting. De provincie sluit deze aansluiting niet uit maar wil meer inzicht in de verkeerskundige effecten. Daarnaast heeft de provincie aangegeven dat zij niet bijdragen aan de kosten die gemoeid zijn met de extra verkeersverbinding. Op basis hiervan heeft de gemeente Oosterhout de mogelijkheid voor deze aansluiting nader laten onderzoeken om zo een besluit te kunnen nemen over de nut en noodzaak van een extra aansluiting op de N282.

De verkeerskundige en ruimtelijke gevolgen van een nieuwe oostelijke verbindingsweg zijn vervolgens in beeld gebracht. Hiervoor zijn twee schetsontwerpen opgesteld, waarbij ofwel met een enkelstrooksrotonde of ofwel met een verkeerslichten geregeld kruispunt op de N282 wordt aangesloten. Op basis van deze schetsontwerpen is het ruimtebeslag in beeld gebracht en is een globale inschatting van de kosten gemaakt. De verwachte intensiteiten op de oostelijke verbindingsweg zijn in beeld gebracht met een geüpdatet verkeersmodel. Figuur 3 geeft de ontwikkelingen in Dorst die hierbij zijn toegevoegd aan het model. Op basis van de verwachte intensiteiten zijn ook de gevolgen voor geluid bepaald met geluidsberekeningen.



Figuur 3 - Overzichtskaart geplande ontwikkelingen zoals opgenomen in verkeersmodel

6. Effecten oostelijke verbindingsweg

Uit het verkeersmodel blijkt dat circa 460 voertuigen per etmaal gebruik gaan maken van de oostelijke verbindingsweg. Dit is 15% van het totale verkeer uit de bestaande wijk en Dorst-Oost. De overige 85% blijft gebruik maken van de Spoorstraat. De verkeersaantrekkende werking van de oostelijke verbindingsweg is dan ook zeer beperkt.

In de verkeersmodelberekeningen is ook de aanleg van de geplande westelijke verbindingsweg van Dorst meegenomen. Dit is een nieuwe verbinding die wordt gerealiseerd tussen de Baarschotsestraat en de N282. Verkeer vanuit Dorst is voornamelijk georiënteerd op Breda en de A27, waardoor het merendeel van het verkeer uit het westelijk deel van Dorst (onder andere vanuit Tuindorp) de westelijke aansluiting gaat gebruiken in plaats van de Spoorstraat (circa 1.600 voertuigen per etmaal). Als gevolg van de aanleg van de westelijke verbindingsweg neemt daardoor de verkeersdruk op Spoorstraat af. Ondanks alle geplande ontwikkelingen (inclusief Dorst-Oost) ligt de intensiteit op de Spoorstraat hierdoor lager dan in de huidige situatie:

- huidige situatie Spoorstraat (telling 2016¹): 4.500 voertuigen per etmaal

¹ De meeste recente verkeerstelling op de Spoorstraat is uitgevoerd in 2016. Als gevolg van de COVID-19-pandemie zijn geen nieuwe tellingen uitgevoerd in 2020 en 2021. De effecten van COVID-19 op het wegverkeer zijn erg locatiespecifiek. Door deze onzekerheden kunnen geen onderbouwde uitspraken gedaan worden over de eventuele toe-/afname van het verkeer op de Spoorstraat na 2016. De verwachting is dat er sprake zal zijn van een lichte toename van de intensiteiten.



- verwachte intensiteit bij aanleg westelijke verbindingsweg en ontwikkeling Dorst-Oost (verkeersmodel 2030): 3.650 voertuigen per etmaal

Uit de schetsontwerpen blijkt dat, na aankoop van enkele percelen, de oostelijke verbindingsweg ruimtelijk inpasbaar is. Daarnaast blijken de gevolgen voor geluid beperkt te blijven, waardoor hiervoor geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen nodig zijn. Een positief effect van de oostelijke verbindingsweg is dat de aansluiting op de N282 kan functioneren als extra kommaatregel, waardoor de snelheid van het verkeer op de N282 afneemt. Daarnaast vormt het een extra ontsluitingsmogelijkheid vanuit de wijk.

De oostelijke verbindingsweg heeft een beperkte verkeersaantrekkende werking. Wanneer toch wordt gekozen voor de aanleg van de verbindingsweg, dient men zich bewust te zijn van de precedentwerking die dit kan hebben op andere woningbouwinitiatieven in de gemeente Oosterhout.

7. Conclusie nut en noodzaak oostelijke verbindingsweg

Met de aanleg van de oostelijke verbindingsweg tussen de Oude Tilburgsebaan en de N282 zijn hoge kosten gemoeid. De geraamde investeringskosten van de oostelijke verbindingsweg (met aantakking middels een rotonde op de N282) bedragen circa € 1.100.000,-. In de huidige fase van het onderzoek dient rekening gehouden te worden met een onzekerheidsmarge van +/- 25 tot 35%, waardoor de kosten tussen de € 725.000 en € 1.500.000 zullen liggen². De (verkeerskundige) baten van de oostelijke verbindingsweg zijn beperkt en zijn te verklaren doordat:

- verkeer van en naar Dorst voornamelijk georiënteerd is op de richting Breda / A27 in plaats van de richting Tilburg;
- het gebruik van de oostelijke verbindingsweg naar de voorzieningen binnen Dorst leidt tot omrijdafstanden;
- de verkeersafwikkeling op de Spoorstraat en N282 voldoende is, mede door de aanleg van de westelijke verbindingsweg. Dit leidt hierdoor niet tot een verandering van routekeuzes.

Op basis van bovenstaande ontbreekt de verkeerskundige noodzaak voor de aanleg van de oostelijke verbindingsweg.

² Voor de volledige kostenraming wordt verwezen naar het document INFR210250-PPT-Oostelijke verbindingsweg Dorst (A)