

## RAADSVOORSTEL

**Datum raadsvergadering** 30 juni 2026

**Zaaknummer raadsvoorstel** 1096037

**Portefeuillehouder** Piena

### Waar gaat het over? (onderwerp)

Kruispuntenreconstructies Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat, Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijsenhoek en schetsontwerp OV-hub

### Waar moet ik 'ja' tegen zeggen? (voorstel)

1. Een krediet ter beschikking te stellen voor de kruispuntreconstructie Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en de realisatie van de OV-hub met bijbehorende voorzieningen ter grootte van afgerond € 13.000.000,- exclusief BTW en dit krediet te dekken uit de volgende posten:
  - € 6.000.000 miljoen bijdrage Rijk
  - € 7.000.000 miljoen uit het mobiliteitsfonds.
2. Een krediet ter beschikking te stellen voor de kruispuntreconstructie Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg ad € 2.135.000 exclusief BTW ten laste van het mobiliteitsfonds en deze te verrekenen met het opstellen van de meerjarenbegroting 2027

### Waar komt deze vraag vandaan? (aanleiding)

Het toekomstig openbaar vervoer vraagt om meer ruimte bij het busstation. De ruimtelijke mogelijkheden hiervoor ontbreken bij de huidige locatie van het busstation aan de Leijsenhoek. Daarnaast vormt de doorstroming van het verkeer op de route Burg. Elkhuizenlaan-Pasteurlaan-Abdis van Thornstraat een probleem voor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.

#### *Studies OV-hub(s) Goudappel*

Uit de *Scenariostudie OV-hubs Oosterhout* van 10 december 2021 van Goudappel naar locaties voor een OV-hub in Oosterhout is gebleken dat de locatie Amphia een kansrijke is. De herontwikkeling van het Amphia-terrein biedt de mogelijkheid om hier een nieuwe OV-hub te realiseren. Vanwege deze gezamenlijke ontwikkelingen is duidelijk geworden dat de ontsluiting van Amphia en de OV-hub qua vorm aangepast moet worden en op een andere locatie moet komen. Op basis van bovenstaande redenen heeft Goudappel op 22 augustus 2022 een studie uitgevoerd naar een OV-hub op het Amphia-terrein. Hieruit is gebleken dat een busstation met een eilandperron met acht perrons de voorkeur heeft. Dit station moet aan de zuidkant van de ontwikkellocatie worden gerealiseerd, waarbij de bussen een eigen ontsluiting krijgen, los van de woningbouwlocatie. De rotonde wordt vervangen door een kruispunt met verkeerslichten.

#### *Herontwikkeling Amphia*

Voor de herontwikkeling van het Amphia-terrein hebben Amphia en de gemeente gezamenlijk uitgangspunten opgesteld. Hierbij is ook de ontwikkeling van de OV-hub en de ombouw van de rotonde naar een kruispunt aan de Abdis van Thornstraat/Strijenstraat meegenomen. De raad heeft deze uitgangspunten op 4 juli 2023 vastgesteld. Amphia heeft vervolgens in 2024 een koopovereenkomst gesloten met ontwikkelaar/bouwer de Nederlandse Bouw Unie (hierna: NBU). Deze partij heeft verzocht om een aanvulling op de uitgangspunten van de herontwikkeling. De raad heeft hierover op 27 januari 2026 een besluit genomen.

Tijdens de behandeling is door het college toegezegd dat, voordat de BOPA voor het woningbouwplan van NBU door het college wordt behandeld, de raad in juni 2026 de BOPA en de kredietaanvraag voor de OV-hub en de reconstructie van het kruispunt Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat ter besluitvorming voorgelegd krijgt. Tevens wordt ook het ontwerp van het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg voorgelegd,

waarbij in het raadsvoorstel voor het krediet — naar aanleiding van een verzoek van de raad — wordt aangegeven hoe voetgangers in de voorrangregeling worden meegenomen. In de regeling krijgt het openbaar vervoer voorrang, gevolgd door fietsers en voetgangers en vervolgens het autoverkeer. Voor de reconstructie van het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg is eveneens een BOPA nodig, die door het college kan worden behandeld.

#### *Onderzoek Goudappel*

In opdracht van de gemeente heeft verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek uitgevoerd naar de doorstroming van het verkeer op de route tussen de aansluiting Bovensteweg/Burgemeester Elkhuisenlaan en de Abdis van Thornstraat. Het verkeersonderzoek toont aan dat zowel de rotonde Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat als het kruispunt Pasteurlaan/Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg aangepast moeten worden om het verkeer ook in de toekomst voldoende te laten doorstromen en stagnatie/filevorming (tot) op de Bovensteweg te voorkomen. De geadviseerde maatregelen uit het onderzoek zijn verwerkt in het bijgevoegde concept Definitief Ontwerp. Daarnaast is er vanuit onderhoud van het wegdek en de riolering eveneens noodzaak om dit tracé aan te pakken.

#### *BOPA's*

Er zijn twee BOPA's nodig omdat de OV-hub en de aanpassing van de doorsteek van de OV-hub naar het nieuwe kruispunt niet voldoen aan het Omgevingsplan qua bestemming. De maximale bouwhoogte van de OV-hub wordt 9 meter en het kruispunt komt deels in de bestemming groen te liggen. Daarnaast komt er een aparte BOPA voor het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg, omdat deze deels op een woonbestemming komt te liggen (het aangekochte pand aan de Leijsenhoek). Voor deze laatste locatie is de BOPA nog in voorbereiding en die kan in tijd niet worden gecombineerd met de BOPA voor de OV-hub en aanpassing van rotonde naar kruising, aangezien dit vele maanden vertraging op zou leveren.



#### **Wat willen we bereiken? (gewenst effect)**

Een beter en toekomstbestendiger knooppunt voor het openbaar vervoer met bijbehorende voorzieningen en een betere doorstroming van het verkeer op de kruispunten Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en Abdis van Thornstraat/Leijsenhoek/Veerseweg.

#### **Waarom zou ik 'ja' zeggen? (argumenten)**

##### *1.1 Met de realisatie van de OV-hub functioneert het openbaar vervoer beter*

Op dit moment is de locatie Leijsenhoek te klein gebleken en dient het aantal perrons te worden uitgebreid naar 8. Daarnaast wordt de bereikbaarheid aanmerkelijk verbeterd en neemt de terugslag van het verkeer richting de huidige rotonde aan de Pasteurlaan af.

##### *1.2 De doorstroming op de Pasteurlaan en Abdis van Thornstraat wordt verbeterd*

Indien er geen maatregelen worden genomen, zullen op de genoemde kruispunten te lange wachttijden ontstaan en zal er een te grote terugslag op andere wegen plaatsvinden. Nu is er sprake van het omzetten van de rotonde naar een kruispunt met een VRI bij de OV-hub. Bij dit kruispunt komen er op de Pasteurlaan aan de westkant drie opstelvakken, in de Strijenstraat komt er een voorsorteervak richting Abdis van Thornstraat bij, op de Abdis van Thornstraat

komen bij het kruispunt bij de OV-hub drie voorsorteervakken. Bij de andere kruising komen op de Abdis van Thornstraat aan de zijde Leijsenhoek drie voorsorteervakken en aan de zijde Veerseweg twee.

### *1.3 De (hoofd)groenstructuur blijft in stand*

Volgens het voorgestelde ontwerp worden 35 bomen in de hoofdgroenstructuur gekapt. Volgens de bomencompensatierichtlijn dienen de bomen 2 op 1 gecompenseerd te worden. Er worden in het voorgestelde ontwerp 71 bomen in de hoofdgroenstructuur aan de Pasteurlaan, Abdis van Thornlaan, Strijenstraat en Veerseweg aangeplant. Deze aanpassing van de hoofdgroenstructuur past binnen het beleid, omdat de kap en compensatie binnen dezelfde hoofdgroenstructuur plaatsvindt. Het gaat hier om verleggen van de inrit naar het Amphia. Er is geen besluit van de raad voor benodigd.

Bij het uitwerken naar een bestek kan het zijn dat de aantallen iets aangepast worden. Echter bij het opstellen van de kapmelding zal voldaan worden aan de compensatierichtlijn. Hiermee wordt aan de compensatierichtlijn voldaan. Er worden nog enkele onderzoeken uitgevoerd naar de bomen, zoals een wortelonderzoek bij een esdoorngroep en een verplantbaarheidsonderzoek naar platanen in de huidige middenberm.

### *1.4 Milieutechnisch zijn er geen onoverkomelijke problemen*

#### Geluid

Uit een eigen QuickScan is gebleken dat de geluidsbelastingen (al) hoog zijn. Er zijn voor geluid twee situaties die zich kunnen voordoen waarin nader geluidonderzoek noodzakelijk is:

- a. De wijziging van de weg is strijdig met het Omgevingsplan en een rijstrook wordt meer dan 2 meter verlegd;
- b. De wijziging van de weg voldoet aan het Omgevingsplan, met de wijziging wordt zonder geluidmaatregelen een toename van geluid van 1,50 dB of meer verwacht.

In die gevallen is wettelijk nader onderzoek nodig naar het geluid en de vereiste geluidmaatregelen om het geluid te verminderen (b.v. stiller wegdek). Dat kan ook tot gevolg hebben dat daarna gevelmaatregelen nodig zijn omdat het geluidbinnenniveau bij bestaande woningen moet worden geborgd indien het gezamenlijke geluid of hogere waarden moeten worden vastgesteld. Er is in ieder geval geen sprake van onoverkomelijke problemen in financieel, juridisch of technisch opzicht

#### Trillingen

Gelet op de voorgeschiedenis van de discussie in de raad inzake de burens van de gesloopte woning, de staat van de woning en de afspraken die zijn gemaakt moet ter voorkoming van extra trillinghinder metingen plaatsvinden (nulmeting, meting tijdens aanleg en eindmeting).

### *1.5 Optimalisatie rioleringsinfrastructuur.*

Bij de herinrichting van de kruispunten A. van Thornstraat–Strijenstraat en Leijsenhoek wordt circa 150 meter verouderd riool verwijderd. Dit verbetert de werking van het rioolstelsel en verlaagt de onderhoudskosten.

### *1.6 De omgevingsdialoog heeft overwegend positieve reacties opgeleverd*

Over de OV-hub en de reconstructie van de rotonde Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat heeft in maart 2025 al een eerste omgevingsdialoog plaatsgevonden en er hebben overleggen plaatsgevonden met de bewonersverenigingen Ockenburg en Hilsondis. Ockenburg is met name blij omdat de groenstructuur aan hun kant van de Pasteurlaan in stand blijft. Hilsondis vindt het jammer dat hun uitgang aan de Strijenstraat een extra rijbaan krijgt. Naar aanleiding hiervan is een "niet stoppen" kruis op deze locatie op het wegdek ingetekend om te zorgen dat men makkelijker in kan voegen.

Hierna hebben nog diverse overleggen plaatsgevonden met buurtbewoners, KOO, de Groene Partners, de Fietsersbond en heeft op 30 maart 2026 in De Bussel een drukbezochte bewonersavond plaatsgevonden. Er zijn vooral technische vragen gesteld en er is bezorgdheid of het verkeer in de toekomst wel goed afgewikkeld wordt. Er zijn ook aanpassingen gevraagd

in het ontwerp, die deels zijn toegekend. Hiervoor wordt verwezen naar het bijgevoegde verslag 2 van de omgevingsdialoog.

*1.7 Er is een totale investering nodig voor een afgerond bedrag van € 15.135.000,- ex btw.*  
Verwezen wordt naar de geheime bijlage 7.

### **Wat zijn de nadelen, beperkingen en risico's? (kanttekeningen)**

*1.1 In de hoofdgroenstructuur worden 35 bomen gekapt.*

Mogelijk ontstaat er weerstand voor het kappen van de bomen, maar bij de gevoerde omgevingsdialoog en het overleg met de groene partners is de kap van de bomen besproken. Er zijn tijdens deze overleggen geen bezwaren over de kap van de bomen aangegeven. Ook past de aanpassing van de hoofdgroenstructuur binnen het beleid, omdat de kap van deze bomen en bijbehorende compensatie binnen dezelfde hoofdgroenstructuur plaatsvindt bij de huidige entree van het Amphia.

*1.2 Het voetpad aan de westkant van de Abdis van Thornstraat, tussen de Strijenstraat en Leijzenhoek, komt te vervallen.*

Het vervallen van het voetpad aan de westkant biedt ruimte voor de extra opstelstrook die moet worden aangelegd en voor het terugplaatsen van bomen die gekapt moeten worden. Dit wordt niet als bezwaar gezien, aangezien de bewoners aan de westkant via hun eigen terrein naar de Strijenstraat en de Leijzenhoek kunnen lopen. De incidentele wandelaar kan gebruik maken van het fietspad.

*1.3 Er komen drie parkeerplaatsen te vervallen aan de Leijzenhoek en de Veerseweg.*

In verband met de gewenste doorstroming worden extra opstelvakken gemaakt. Als gevolg hiervan komen twee parkeerplaatsen te vervallen. De locaties zijn op het ontwerp te zien ter hoogte van Leijzenhoek 111/113 en Veerseweg 8/10.

*1.4 Bij de nieuwe kruising bij het Amphia moet een gasleiding worden verlegd, hetgeen in de planning wellicht een risico oplevert.*

Het is inmiddels wel gebleken dat de nutspartijen dit project als bijzonder beschouwen en in men bereid is zo goed mogelijk mee te werken.

*1.5 Er zijn planningsverplichtingen bij de verstrekte rijkssubsidie.*

De rijkssubsidie wordt voor meerdere projecten verstrekt. De tijdige start van de eerste groep woningen is geen risico meer. Echter de start van de bouw van de laatste woningen is wel een risico. Hierover is al gerapporteerd aan het Rijk bij het jaarlijks overleg. Door het Rijk is aangegeven als de vertraging tijdig schriftelijk en concreet wordt aangegeven er door het Rijk hierover een besluit zal worden genomen. Zodra bekend is wat de exacte planning zal zijn, wordt hierop de aanvraag aangepast. We hebben overigens vernomen dat alle gemeenten die een rijkssubsidie hebben ontvangen voor een soortgelijk project met soortgelijke planningsuitdagingen hetzelfde advies van het rijk hebben gekregen.

### **Wat mag het kosten en waar gaan we het van betalen? (financiën)**

De verdeling tussen de lasten en baten van het project zijn in april 2025 geactualiseerd en de scope is uitgebreid met het gedeelte Kruispunt Abdis van Thornstraat – Leijzenhoek – Veerseweg. Het project kan in twee gedeeltes worden uitgesplitst. Voor het eerste gedeelte met een waarde van € 13 mln is de dekking opgenomen in de programmabegroting 2026 bestaande uit € 6 mln bijdrage Rijk en € 7 mln uit de mobiliteitsfonds.

Het tweede gedeelte (Kruispunt Abdis van Thornstraat – Leijzenhoek – Veerseweg) wordt uitgewerkt in het Water – en rioleringsplan en JOR 2027/2028. Deze middelen moeten nog worden uitgewerkt in de meerjarenbegroting 2027. Totdat deze zijn uitgewerkt wordt voorgesteld om de lasten van € 1,2 mln van het Kruispunt Abdis van Thornstraat – Leijzenhoek – Veerseweg te dekken uit het mobiliteitsfonds. Met het opstellen van de meerjarenbegroting 2027 wordt deze mutatie verrekend met de actuele lasten.

Dan resteert nog (€ 2,1 mln -/- € 1,2 mln) € 0,9 mln dat is veroorzaakt door indexering dat kan worden opgevangen door externe bijdragen. Deze actualisatie wordt uitgewerkt in de meerjarenbegroting 2027. Het combineren van deze twee gedeelten leidt tot een situatie waar € 13 mln is opgenomen in de begroting 2026 en waar nog € 2,1 mln moet worden uitgewerkt in de begroting 2027. Omdat de begroting 2027 nog niet is vastgesteld, wordt de raad voorgesteld om voorlopig de middelen te onttrekken uit de mobiliteitsfonds. Met het opstellen van de begroting 2027 wordt deze mutatie in het mobiliteitsfonds verrekend.

### **Wat zijn de praktische gevolgen na akkoord? (vervolg)**

De genodigden van de omgevingsdialoog worden voorafgaand aan de raadsbehandeling in kennis gesteld van het verslag van de omgevingsdialoog van 30 maart 2026.

Tijdens de behandeling van de ontwikkelvisie Parc Louis (NBU) in januari 2026 is daarnaast een toezegging gedaan dat er voorafgaand aan behandeling van het kredietvoorstel in de gemeenteraad een raadsinformatiebrief (RIB) ingestuurd wordt met daarin de door de raad gevraagde opzet voor de parkeeroplossing van NBU en Amphia en het voorkomen van een waterbedeffer qua parkeren voor de omliggende buurten. Dit is strikt genomen niet nodig voor onderliggend kredietvoorstel, maar wordt voorafgaand aan de raadsbehandeling nog wel separaat toegelicht.

Na het raadsbesluit zullen de OV-hub en de kruispunten verder worden uitgewerkt en te zijner tijd worden aanbesteed en uitgevoerd.

Op korte termijn zal de BOPA OV-hub worden ingediend bij het college en naar verwachting kan deze in de raad van september worden behandeld. Het is ook mogelijk dat de raad bij de behandeling van het krediet en na kennisneming van bovengenoemde RIB de BOPA OV-hub aan het college laat.

De BOPA voor het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijzenhoek/Veerseweg zal in het najaar door het college worden behandeld.

Als laatste zal NBU naar verwachting in het najaar een derde omgevingsdialoog houden en daarna de BOPA indienen die door het college wordt afgehandeld zonder adviesrecht van de raad.

### **Waar vind ik meer informatie? (bijlage)**

Bijlage 1: Definitief Ontwerp kruispunten Pasteurlaan/ Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en Abdis van Thornstraat/Leijzenhoek/Veerseweg

Bijlage 2: Verslag omgevingsdialoog d.d. 30 maart 2026

Bijlage 3: Verslag omgevingsdialoog d.d. 24 maart 2025

Bijlage 4: Scenariostudie OV-hubs Oosterhout (Goudappel 10 december 2021)

Bijlage 5: Uitwerking OV-hub Amphia (Goudappel 22 augustus 2022)

Bijlage 6: Verkeersonderzoek Amphia-terrein (Goudappel 26 maart 2026)

Bijlage 7: Geheime financiële bijlage

*Link naar de informatie van de omgevingsdialoog inclusief twee video impressies van de verkeersafwikkeling: [www.oosterhout.nl](http://www.oosterhout.nl) > Home > Bouwen, verbouwen en wonen > Openbare ruimte > Werken aan de weg > Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein > omgevingsdialoog*

Oosterhout, 26 mei 2026,  
Burgemeester en wethouders.

## **RAADSBSLUIT**

Onderwerp: Kruispuntenreconstructies Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat, Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijzenhoek en schetsontwerp OV-hub  
Zaaknummer 1096037

De raad van de gemeente Oosterhout,

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 26 mei 2026,

### **BESLUIT:**

1. Een krediet ter beschikking te stellen voor de kruispuntreconstructie Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat en de realisatie van de OV-hub met bijbehorende voorzieningen ter grootte van afgerond € 13.000.000,- exclusief BTW en dit krediet te dekken uit de volgende posten:
  - € 6.000.000 miljoen bijdrage Rijk
  - € 7.000.000 miljoen uit het mobiliteitsfonds.
2. Een krediet ter beschikking te stellen voor de kruispuntreconstructie Abdis van Thornstraat/Leijzenhoek/Veerseweg ad € 2.135.000 exclusief BTW ten laste van het mobiliteitsfonds en deze te verrekenen met het opstellen van de meerjarenbegroting 2027

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 30 juni 2026,

de raad voornoemd,

, voorzitter

{{esl:Signer1:Signature:size(200,50)}}

, griffier

{{esl:Signer2:Signature:size(200,50)}}