

Datum: 26 mei 2026	Initialen auteur: JCR	Bereikbaar: 14 0162
Status: Openbaar	Team: Buiten Projecten	

Onderwerp:

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

Geraadpleegde teams:

Buiten Projecten, Buiten Beleid, Vastgoed & Control.
Men is akkoord.

Portefeuillehouder

Piena

Geheimhouding op	Titel	Grondslag WOO	Tot wanneer
Bijlage 7: Geheime bijlage krediet OV hub kruispunten	Geheime bijlage krediet OV hub kruispunten	Artikel 87 Gemeentewet, in samenhang met artikel 5.1, lid 2, onder b, van de Wet open overheid	Tot de gunningsbesluiten in het kader van de aanbestedingen onherroepelijk zijn

Datum: 26 mei 2026

Openbaar

Zaaknummer: 1096037**Waar gaat het over:**

Vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO) van het kruispunt Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat, het kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijzenhoek en het schetsontwerp van de OV-hub, het aanvragen van het krediet voor deze ontwerpen en het vaststellen van het verslag van de omgevingsdialoog.

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

1. Het Definitief Ontwerp (DO) van het kruispunt Pasteurlaan/Strijenstraat/Abdis van Thornstraat, het kruispunt Abdis van Thornstraat/Veerseweg/Leijzenhoek en het schetsontwerp van de OV-hub vast te stellen (bijlage 1);
2. Het verslag van de omgevingsdialoog d.d. 30 maart 2026 (bijlage 2) vast te stellen in de rol van initiatiefnemer;
3. De raad voor te stellen, via bijgevoegd raadsvoorstel, 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.
4. De raad voor te stellen om een krediet beschikbaar 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;
5. Een verplichting tot geheimhouding op te leggen ten aanzien van de bijlage "Geheime bijlage krediet OV hub kruispunten", tot de gunningsbesluiten in het kader van de aanbestedingen onherroepelijk zijn, op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, in samenhang met artikel 5.1, lid 2 onder b, van de Wet open overheid.

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 Leijzenhoek. 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 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 Thornstraat, 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 Amphith. 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:

- De wijziging van de weg is strijdig met het Omgevingsplan en een rijstrook wordt meer dan 2 meter verlegd;
- 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 Leijzenhoek wordt circa 150 meter verouderd riool verwijderd. Dit verbetert de werking van het rioolstelsel en verlaagt de onderhoudskosten.

2 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.

3 Er is een totale investering nodig voor een afgerond bedrag van € 15.135.000,- ex btw.

Verwezen wordt naar de geheime bijlage 7.

4 Openbaarmaking van de kostenraming schaadt de economische en financiële belangen van de gemeente

De kostenraming bevat een raming van de investeringskosten van de drie projecten. De projecten zijn nog niet aanbesteed. Het belang van openbaarheid weegt niet op tegen de economische en financiële belangen van de gemeente. Bij openbaarmaking kunnen derden hun onderhandelingspositie afstemmen op de financiële gegevens, omdat deze gegevens inzicht bieden in de prijs die de gemeente bereid is te betalen. Dat schaadt de economische en financiële belangen van de gemeente.

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 Leijsenhoek kunnen lopen. De incidentele wandelaar kan gebruik maken van het fietspad.

1.3 Er komen in totaal drie parkeerplaatsen te vervallen aan de Leijsenhoek 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 Leijsenhoek 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 men bereid is zo goed mogelijk mee te werken.

3. 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 – Leijsenhoek – Veerseweg. Het project kan in twee gedeelten 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 – Leijsenhoek – 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 – Leijsenhoek – 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, waar en hoe communiceren we over het initiatief? (communicatie)

Kernboodschap:

Het schetsontwerp voor de OV-hub bij Amphia en het Definitief Ontwerp voor de herinrichting van de kruispunten van de Abdis van Thornstraat met de Strijenstraat en de Leijsenhoek zijn vastgesteld door het college en de raad wordt om krediet van € 15.135.000.- ex BTW gevraagd voor de uitvoering. Met deze ontwerpen verbeteren we het openbaar vervoerknooppunt met passende voorzieningen en zorgen we voor een betere en veiligere doorstroming van het verkeer

op de kruispunten Pasteurlaan/Abdis van Thornstraat/Strijenstraat en Abdis van Thornstraat/Leijzenhoek/Veerseweg.

Na de eerder gehouden omgevingsdialogen volgt er nog een BOPA-procedure de OV-hub, waar tevens om advies van de raad wordt gevraagd. De BOPA voor het kruispunt Abdis van Thornstraat/Leijzenhoek/Veerseweg kan door het college worden afgehandeld zonder advies van de raad. Er worden voor deze kruispunten geen bewonersavonden meer georganiseerd, maar er vinden wel publicaties plaats. Voor de woningbouw zal NBU in het najaar nog een omgevingsdialoog houden, gevolgd door een BOPA-procedure met bijbehorende publicatie.

Wat zijn de praktische gevolgen na akkoord? (vervolg)

Tijdens de behandeling van de ontwikkelvisie Parc Louis (NBU) in januari 2026 is 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 waterbedeфект qua parkeren voor de omliggende buurten. Dit is strikt genomen niet nodig voor het kredietvoorstel, maar wordt voorafgaand aan de raadsbehandeling nog wel separaat toegelicht.

Na behandeling in het college worden de genodigden van de omgevingsdialoog in kennis gesteld van het verslag van de omgevingsdialoog van 30 maart 2026.

Na het raadsbesluit zullen de OV-hub en de kruispunten verder worden uitgewerkt en te zijner tijd worden aanbesteed en uitgevoerd. Tevens kunnen de ruimtelijke procedures voor de verschillende deelgebieden starten:

1. OV-hub op het Amphia-terrein

Voor het mogelijk maken van de OV-hub en de aansluiting daarvan op het nieuwe kruispunt (ter hoogte van de huidige rotonde) (zie onder punt 3) is een zogenaamde BOPA-procedure nodig, omdat deze ontwikkeling niet past binnen de huidige bestemming.

2. Aanpassing kruispunt Leijzenhoek – Veerseweg – A. van Thornstraat

Ook voor deze aanpassing is een BOPA-procedure nodig, omdat een deel van de nieuwe rijbaan binnen een bestaande woonbestemming komt te liggen.

3. Aanpassing van de rotonde naar een kruispunt bij de Pasteurlaan (excl. ontsluiting)

Deze ingreep past binnen de geldende bestemming. Hiervoor is geen ruimtelijke procedure nodig. De ontsluiting van het Amphia-terrein en de OV-hub valt onder 1.

Op korte termijn zal de BOPA OV-hub (nummer 1) 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 (nummer 2) 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 Raadsvoorstel

Bijlage 1: Definitief Ontwerp (DO) 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 > Home > Bouwen, verbouwen en wonen > Openbare ruimte > Werken aan de weg > Kruispuntreconstructie en OV-HUB Amphia-terrein > omgevingsdialoog