

Verkeer

10 tot 15 jaar geleden heeft de gemeente Oosterhout een beleidsvisie voor het verkeer opgesteld. Hierin stelde de gemeente dat in de gemeente in toenemende mate overlast is ten gevolge van sluipverkeer in de oost- west richting, en omgekeerd, op de weg langs het Wilhelminakanaal-zuid en de Lage Molen Polderweg. Dit verkeer moet volgens de gemeente gebruik maken van de A27, aansluiting 19 op die weg en de Bovenste weg (of de de A59.)

Dit verdrijven van verkeersstromen kan verkeerskundig worden bevorderd door op de route kanaalweg en LMP weg weerstand(en) in te bouwen. In dit kader is een tweede ontsluiting van het Parck Warande een element dat de weerstand voor het sluipverkeer verhoogt. De gevolgen van zo'n (tweede)aansluiting voor de natuur kunnen met goede wil, kritische instelling, gezond verstand en kennis van natuurzaken beperkt gehouden worden. Bijkomend voordeel is, dat langs de kanaalweg een éézijdig, in twee richtingen bereden fietspad aanwezig is. Langs de Warandelaan zijn geen speciale fietspaden aanwezig.

Gezien de maatschappelijke ontwikkelingen en het nog steeds toenemende verkeer zal de overlast van het sluipverkeer ook blijven toenemen:

Conclusie: De verkeersbeleidsvisie is op dit onderwerp nog steeds van toepassing

De gevolgen van uitsluitend één ontsluiting voor Parck Warande zijn voor de hulpverleners-- politie, brandweer en ambulance verkeer-- onbekend en ook niet vermeld in de Verkeeraanalyse.

Bovendien zijn de gevolgen van uitsluitend een aansluiting op de Warandelaan onbekend.

Speciale fietspaden zijn niet aanwezig; voetpaden langs deze weg zijn recent in alle stilte ook voor fietsverkeer opengesteld. De vraag is om welke reden(en)?: De aanwezige, snelheid remmende maatregelen op de hoofdrijbaan hebben geen, of nauwelijks merkbaar effect op de snelheid van het autoverkeer op de Warandelaan; een verdubbeling van het aantal aanwezige snelheid remmende elementen kan naar verwachting wel enig effect hebben.

Op de hoofdrijbaan van de Warandelaan zijn de fietsers de meest kwetsbare verkeersdeelnemers wat betreft snelheid en (massa) gewicht; op de andere paden langs deze weg zijn dat om dezelfde redenen de voetgangers.

Hierbij dient bedacht te worden, dat niet alleen het autoverkeer maar ook het aantal fietsende scholieren in de toekomst alleen maar zal toenemen. Bovendien zal volgens een basisregel van de verkeerskunde een toename van maatschappelijke en/of menselijke activiteiten zoals het bouwen van nieuwe woonwijken, via een toenemende behoefte aan vervoer, ook het verkeer toenemen. Het verkeer en het aantal verkeersdeelnemers zullen in de nabije toekomst dan ook alleen maar toenemen.

Alle in deze alinea vermelde elementen en de toename ervan,-- hulpverleners, verkeer en zijn deelnemers, en maatschappelijke/menselijke activiteiten-- zijn een reden om voor de uitvoering van het plan Parck Warande een tweede ontsluiting aan te leggen, namelijk op de weg langs het Wilhelminakanaal zuid. Bijkomend voordeel: extra weerstand tegen het sluipverkeer.

Bebouwing

In de door de gemeente beschikbaar gestelde informatie is aangegeven, dat de bebouwing bestaat uit flatgebouwen. De twee hoogste gebouwen (6 t/m 8 verdiepingen), staan het dichtst bij het kanaal en de kanaalweg; naar mijn/onze mening is dit in Oosterhout op deze plek een vorm van horizonvervuiling. De gebouwen moeten niet hoger zijn dan de omringende bomen.

De verwachting is, dat de gemeente zal blijven vasthouden aan haar eigen ideeën. Naar mijn/onze mening moeten de nieuwe flatgebouwen niet hoger worden dan de omringende bomen en/of het bestaande Smurfit Kappa- gebouw (het voormalige "Intergas-gebouw").

