

DORPSRAAD ULVENHOUT

De Dorpstraat, meer dan alleen een weg.

De inbreng van Ulvenhout voor de herstructurering van de Dorpstraat in 2028

**Input en besluiten van de Werkgroep Dorpstraat 2028 (12 personen) · 93 enquête-inzendingen uit het dorp ·
input van Ulvenhout Vitaal | Ondernemersvereniging Ulvenhout | Leerlingenraad van basisschool De Rosmolen**

VERSIE 1.1

Aangeboden aan de gemeente Breda als gebundelde inbreng van Ulvenhout, ter input voor de ontwerpfase van de herstructurering van de Dorpstraat.

Opgesteld door: Dorpsraad Ulvenhout – Werkgroep Dorpstraat 2028

Datum: 25 september 2026

Contact: Kevin Raaijmakers, voorzitter Dorpsraad — voorzitter@dorpsraadulvenhout.nl

Bas Klop, bewoner Dorpstraat — basklop@hotmail.com

1. Samenvatting: wat Ulvenhout vraagt

Ulvenhout is opvallend eensgezind over wat de herstructurering van 2028 moet opleveren: een mooie, aantrekkelijke en vooral hele veilige Dorpstraat. Een straat die past bij een dorp waar iedereen, ook kinderen, ouderen en mensen met een beperking graag naar toe gaat. Waar alle verkeersdeelnemers zich gedragen zoals dat midden in een dorp zou moeten. Zodat we veilig kunnen oversteken, en waar het verkeer minder, langzamer en lichter is dan nu.

Wij willen niet alleen een straat waar je veilig doorheen komt, maar een dorpskern waar mensen naartoe gaan: parkeren, rondlopen, meerdere ondernemers bezoeken, iemand tegenkomen, blijven zitten. Bereikbaarheid is daarvoor een voorwaarde, geen tegenstelling.

De inrichting moet dat beeld en gedrag afdwingen; een bord doet dat niet. Wij vragen van de gemeente:

1. **Ontwerp een geloofwaardige gebiedsontsluitingsweg 30 km/u conform de CROW-handreiking GOW30.**

De inrichting moet het gedrag van álle verkeersdeelnemers sturen: automobilist, vrachtwagen, bus, fietser en voetganger. Ook mensen met een rollator, rolstoel of visuele beperking horen tot de doelgroep.

2. **Breng de verkeersdruk in beeld — en omlaag.**

Wij vragen actuele cijfers over intensiteit, sluipverkeer en zwaar verkeer, plus de onderbouwing dat het ontwerp bij die cijfers past. De laatste telling die wij kennen (uit 2019) komt uit op 8.700 motorvoertuigen per etmaal op de Dorpstraat. Dat aantal past niet bij een geloofwaardige 30 km/u-inrichting en niet bij het eigen beleid van de gemeente. De verkeerstellingen op de Molenstraat laten daarbij zien dat het verkeer in de afgelopen 4 jaar met 7,7% is toegenomen (bron: Basec). De intensiteit moet dus omlaag. Het gaat om minder doorgaand en sluipverkeer, niet om minder bezoekers. Klanten, gasten en bewoners moeten Ulvenhout juist makkelijk kunnen blijven bereiken.

3. **Los het straatprofiel voor alle verkeersdeelnemers in samenhang op.**

Fietser, voetganger, parkeren en het zicht vanuit de zijstraten zijn één vraagstuk. Geen enkel parkeervak mag het zicht vanuit een zijstraat of uitrit belemmeren, en de ruimte voor voetganger en fietser moet beter in balans.

4. **Zorg voor eenduidige aansluitingen en kruisingen op de Dorpstraat**

Neem de entree van Ulvenhout (Ulvenhoutselaan + rotonde bij 't Jagthuijs) en de aansluiting van de Dorpstraat vanaf de Annevillelaan tot en met de Molenstraat mee in het ontwerp en project. Het merendeel van het verkeer rijdt niet alleen over de Dorpstraat dus moeten zowel de staat als ontwerp van deze gedeelten bij het nieuwe profiel en uitgangspunten (30 km/u) passen. Logisch en geloofwaardig voor alle verkeersdeelnemers.

5. **Neem het Dorpsplein en het Oude Schoolplein in scope.**

Het Dorpsplein en het pleintje bij de Plus (Oude Schoolplein) horen bij de Dorpstraat en bepalen het dorpsbeeld. Ontwerp het als plek om te verblijven en elkaar te ontmoeten: met groen en schaduw, en ruimte voor terrassen, markt en evenementen. Ondernemers willen meedenken en mee-investeren in Ulvenhout als bestemming; betrek de Ondernemersvereniging daarom bij het ontwerp. Neem de pleinen samen met de Dorpstraat mee en leg riolering, nutsvoorzieningen en aansluitingen voor evenementen nu al aan. Geen project dat later nog eens terugkomt.

6. **Maak een uitvoeringsplan tijdens de ontwerpfase.**

Twaalf maanden werk raakt elke winkel, horecazaak en bewoner. Wij vragen een uitvoeringsplan met fasering, een omleidingsplan dat rekening houdt met de beperkte capaciteit van de omliggende straten, gegarandeerde bereikbaarheid van winkels en horeca, en een concrete aanpak voor omzetsderving bij ondernemers. Bereikbaar zijn is daarbij niet genoeg: maak samen met de Ondernemersvereniging een plan waardoor bezoekers ook tijdens de werkzaamheden naar Ulvenhout blijven komen.

7. Maak een handhavingsplan.

Het vrachtwagenverbod bestaat al lange tijd en wordt volgens bewoners al jaren niet gehandhaafd. Een nieuwe inrichting lost dat niet op. Handhaving op snelheid en op niet-bestemmingsverkeer hoort bij het plan te zitten, ook tijdens de uitvoering.

8. Maak een communicatieplan en een monitorings- en evaluatieplan.

Communicatie richting bewoners en ondernemers vóór en tijdens de werkzaamheden. En meten: een nulmeting ruim voor aanvang en een vervolgmeting ongeveer zes maanden na oplevering, op snelheid, intensiteit, ongevallen, doorgaand en zwaar verkeer, geluid en trillingen.

9. Leg geluid en trillingen vast als prestatie-eis. Ook tijdens de werkzaamheden op de omleidingsroutes.

Een nulmeting vóór de uitvoering — in de openbare ruimte én steekproefsgewijs in woningen — toetsbare eisen voor de nieuwe straat, en een controlemeting na oplevering. Snelheidsremmers mogen de trillingen doorgegeven op de fundering en geluidsbelasting op de gevels niet verhogen.

10. Breng alle financieringsbronnen in beeld.

Zijn alle financieringsbronnen en mogelijkheden in beeld? Naast de rioolvervanging kent het bestuursakkoord 2026–2030 middelen voor verkeersveiligheid rond scholen en drukke plekken in wijken en dorpen, voor fietsvoorzieningen en voor het vergroenen van versteende pleinen. Wij willen graag weten welke potjes zijn meegenomen, welke niet en of er wellicht andere (bv provinciale) mogelijkheden zijn.

2. Waarom dit rapport er is

In 2028 gaat de Dorpstraat op de schop. Riolering, fundering, verharding, fiets- en voetpaden, parkeren, groen en de inrichting van de straat gaan in één keer overhoop. Zo’n moment komt eens in de dertig, veertig jaar. Wat er dan ligt, ligt er de rest van ons leven. De Dorpsraad werkt hier samen met de bewoners in volledige transparantie graag aan mee.

De Dorpsraad heeft daarom deze zomer aan het hele dorp gevraagd: wat moet blijven, wat moet beter, welke plekken deugen niet, en wat mis je in het plan? Daarnaast is input opgehaald bij de kerngroep van bewoners van de Dorpstraat, bij Ulvenhout Vitaal, bij de Ondernemersvereniging Ulvenhout en bij de leerlingenraad van basisschool De Rosmolen. Op 10 september 2026 heeft de werkgroep die input samengebracht en knopen doorgemaakt op de punten waarover het dorp verdeeld was.

Dit rapport is het resultaat. Het legt vast wat er is opgehaald, zodat iedereen die heeft meegedacht kan terugzien wat er met zijn of haar inbreng is gebeurd. Het maakt zichtbaar hoe vaak onderwerpen worden genoemd en waar de groepen van elkaar verschillen. Het benoemt eerlijk waar het dorp het niet met zichzelf eens was en welke lijn de werkgroep heeft gekozen. En het eindigt met wat wij de gemeente concreet vragen.

Over welk gebied dit rapport gaat

Het projectgebied van de gemeente loopt van de rotonde bij 't Jagthuijs tot de Annevillelaan. Onze inbreng gaat op onderdelen bewust verder dan dat gebied, omdat de straat en het dorpskarakter zich niet aan die grenzen houdt:

- De entree van het dorp en de beide rotondes bepalen met welke snelheid het verkeer de Dorpstraat binnenkomt.
- Het Dorpsplein en het Oude Schoolplein bij de Plus liggen aan de straat, bepalen het dorpsbeeld en zijn nu niet in scope. Ondernemers staan te springen om hier een aantrekkelijker geheel van te maken.
- De omliggende straten zijn geen projectgebied, maar worden tijdens de uitvoering wél de omleidingsroute. Zie hoofdstuk 10.

Leeswijzer

Hoofdstuk 1 vat samen wat wij vragen. Hoofdstuk 3 verantwoordt hoe de input is opgehaald en geanalyseerd. De hoofdstukken 4 tot en met 7 geven het beeld uit het dorp: de thema's, wat behouden moet blijven, de verschillen tussen groepen en de genoemde plekken. Hoofdstuk 8 behandelt de zes twistpunten en de uitkomst van de werksessie. Hoofdstuk 9 vat samen wat de aanvullende bronnen toevoegen. Hoofdstuk 10 is de kern: onze vraag aan de gemeente. Hoofdstuk 11 bevat de vragen waarop wij antwoord willen en hoofdstuk 12 het vervolg.

3. Verantwoording: hoe we dit hebben gedaan

De bronnen

Dit rapport is gebaseerd op zes sporen. De enquête levert de breedte, de andere sporen leveren de diepte en de groepen die zich via een formulier niet vanzelf laten horen.

Bron	Periode	Omvang
Online formulier “Denk mee — Herstructurering Dorpstraat 2028”	20 juli t/m 2 september 2026	93 geldige inzendingen
Kerngroep bewoners Dorpstraat (inventarisatie verkeersoverlast en trillingen)	voorjaar–zomer 2026	gebundelde signalen uit de straat

Bron	Periode	Omvang
Ulvenhout Vitaal — bijeenkomst De Pekhoeve	26 augustus 2026	namens 30 aanwezigen
Ondernemersvereniging Ulvenhout en individuele ondernemers	juli–september 2026	input van twaalf ondernemers
Leerlingenraad basisschool De Rosmolen	9 september 2026	gespreksverslag, kwalitatief
Werkgroep Dorpstraat 2028	10 september 2026	Bepalen van de kwaliteit van de input en besluiten over de zes twistpunten

De uitvraag

Het online formulier bevatte vier open vragen: wat moet behouden blijven, wat moet er beter, welke concrete plekken verdienen aandacht, en welke punten mis je in het plan zoals de flyer dat beschrijft. Er is bewust gekozen voor open vragen in plaats van aankruisvakjes. Dat levert minder makkelijk telbare data op, maar wel de argumenten, de plekken en de voorbeelden die je met een meerkeuzevraag nooit boven tafel krijgt.

Wie hebben er gereageerd

Er kwamen 95 inzendingen binnen. Twee daarvan waren testinvoeren tijdens het opzetten van het formulier en zijn verwijderd. Blijft over: 93 inzendingen.

Groep	Aantal	Aandeel	Toelichting
Bewoners aan de Dorpstraat of Molenstraat	32	34%	Direct aanwonend
Ondernemers	13	14%	Waarvan 2 ook bewoner
Overige inwoners van Ulvenhout	48	52%	Gebruikers van de straat
Totaal	93	100%	

De vragen zijn goed ingevuld: 96% beantwoordde de vraag wat er beter moet, 90% noemde concrete plekken, 88% gaf aan wat behouden moet blijven en 81% reageerde op de vraag wat er in het plan ontbreekt. De middelste inzending is ongeveer 560 tekens lang; de langste ruim 10.000.

Hoe de antwoorden zijn geanalyseerd

Alle open antwoorden zijn gelezen en gecodeerd op een vaste lijst van dertig onderwerpen. Per respondent telt een onderwerp maximaal één keer mee, ook als iemand het vier keer noemt. Een percentage in dit rapport betekent dus steeds: het aandeel van de 93 respondenten dat dit onderwerp uit zichzelf ter sprake brengt. De volledige lijst met aantallen staat in bijlage A.

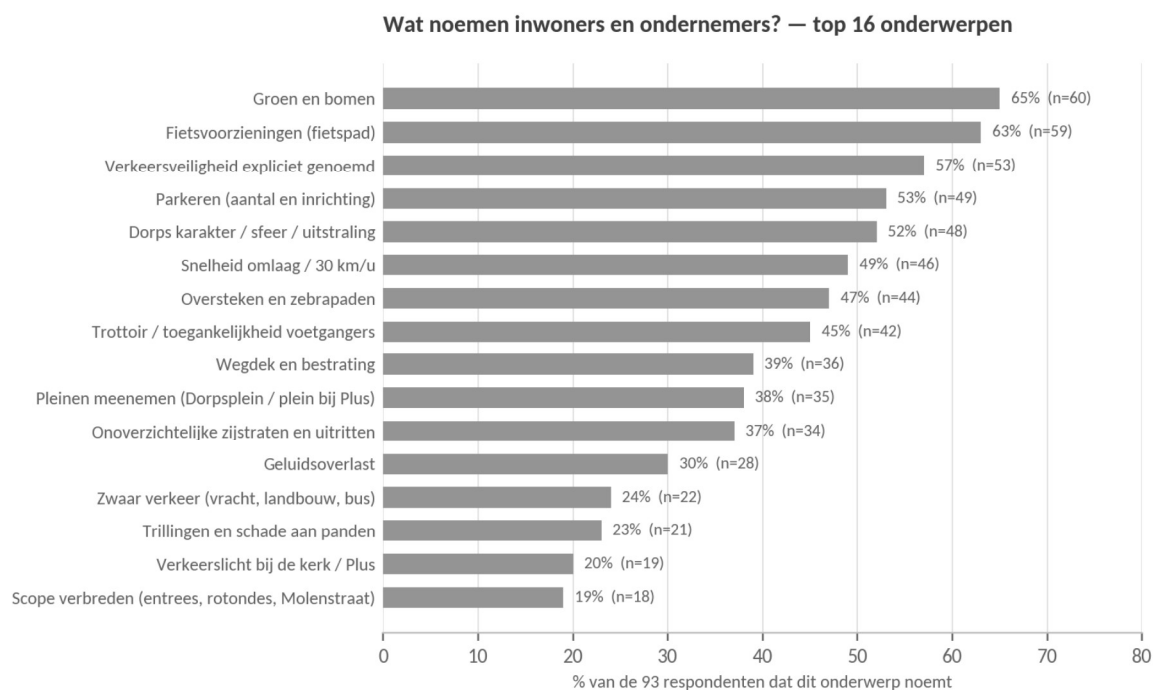
Bij de twistpunten is strenger geteld. Daar zijn alleen respondenten meegeteld die een expliciete voorkeur uitspreken. Wie het onderwerp alleen aanstipt zonder richting te kiezen, telt niet mee. De aantallen bij de twistpunten liggen daarom lager dan bij de thema's.

Wat dit onderzoek wel en niet is

- Het is geen representatieve steekproef en geen referendum. Mensen hebben zichzelf aangemeld. Wie zich zorgen maakt of een idee heeft, vult zo'n formulier eerder in dan wie tevreden is.
- De percentages geven de richting en het gewicht van onderwerpen aan, niet de exacte verhoudingen in het dorp.

- Bij de ondernemers (13 respondenten) is één persoon goed voor ongeveer acht procentpunt. Die cijfers zijn indicatief; de argumenten wegen daar zwaarder dan de percentages.
- Een onderwerp dat niet wordt genoemd, is niet automatisch onbelangrijk. Soms is er simpelweg niet naar gevraagd. Hoofdstuk 10 punt 6 gaat daar apart op in.
- Citaten zijn anoniem weergegeven, met alleen de rol van de inzender erbij. De volledige, niet-geanonimiseerde antwoorden liggen bij de Dorpsraad en zijn op verzoek in te zien.

4. Het hoofdbeeld



Figuur 1 — Aandeel van de 93 respondenten dat het onderwerp uit zichzelf noemt.

Vier clusters komen naar voren.

Ruimteverdeling in het profiel

Fietspaden (63%), parkeren (53%), oversteken (47%) en trottoirs (45%) zijn samen veruit het grootste blok. Bijna alle concrete klachten gaan hierover: het fietspad dat niet als fietspad wordt herkend, de auto die er half op staat, het portier dat opengaat, de stoep waar geen rollator overheen kan, de geparkeerde auto die het zicht op de kruising wegneemt. Dit is één samenhangend probleem, geen vier losse.

Snelheid en veiligheid

57% noemt veiligheid expliciet, 49% wil de snelheid omlaag. Het draagvlak voor 30 km/u is groot. Maar het opvallendste is niet dat mensen 30 km/u willen: het is dat vrijwel niemand gelooft dat een bord dat oplevert. Steeds opnieuw komt dezelfde toevoeging: de inrichting moet het afdwingen.

“Net als aan de Vang is een bordje 30 een wassen neus.” — inwoner Ulvenhout

Overlast aan de bron

Geluid (30%), zwaar verkeer (24%), trillingen (23%) en het wegdek (39%) horen bij elkaar. Dit is grotendeels de agenda van de mensen die er wonen — zie hoofdstuk 6. Het gaat hier over comfort maar ook over schade: scheuren in muren, verzakte klinkers, natte kelders.

Kwaliteit en karakter

Groen en bomen scoren het hoogst van alle onderwerpen (65%) en het dorpse karakter volgt op 52%. Daarbij hoort ook de wens om de pleinen mee te nemen (38%), de verlichting aan te pakken (18%) en ruimte te maken voor terrassen en verblijven (17%). Dit is geen decoratie: veel respondenten koppelen groen direct aan snelheidsremming, schaduw en waterberging.

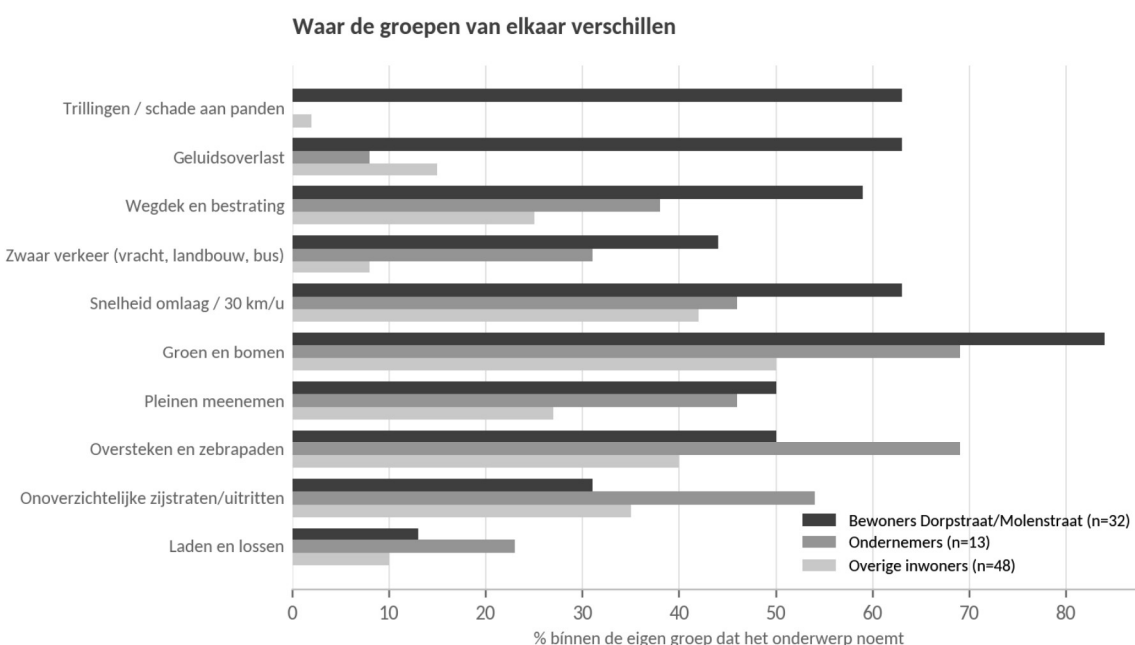
5. Wat vooral niet verloren mag gaan

De vraag naar wat behouden moet blijven leverde een verrassend eensgezind antwoord op. Voor het ontwerpteam is dit minstens zo belangrijk als de verbeterpunten.

- Het dorpse, authentieke karakter en de kleinschaligheid — veruit het meest genoemd.
- De bestaande bomen en het groen, inclusief de bloembakken aan de lantaarnpalen, de kerstverlichting en de versiering bij festiviteiten (18% noemt dit expliciet als behoudenswaardig).
- De winkels en horeca, en daarmee de levendigheid van de straat.
- Gescheiden fiets- en voetpaden: de meeste respondenten willen het principe van een eigen plek voor de fietser behouden, ook al deugt de huidige uitvoering volgens hen niet.
- De bestaande zebrapaden en de oversteekvoorziening bij de kerk — al is juist dat laatste een twistpunt (zie hoofdstuk 8).

“Het karakter van een straat door een kleiner dorp, geen snelweg, het dorpse karakter moet behouden blijven.” — bewoner Dorpstraat

6. Waar de groepen van elkaar verschillen



Figuur 2 — Percentage binnen de eigen groep dat het onderwerp noemt.

De drie groepen kijken vanuit een andere positie naar dezelfde straat. Dat levert geen tegenstellingen op, maar wel duidelijk verschillende agenda's.

Bewoners aan de Dorpstraat: overlast en schade

Het scherpste verschil in het hele onderzoek: 63% van de aanwonenden noemt trillingen, tegen 2% van de overige inwoners en géén van de ondernemers. Voor geluid is het beeld hetzelfde (63% tegen 15% en 8%). Ook wegdek (59%), water en drainage (28%) en verlichting die de woning in schijnt (38%) zijn vrijwel uitsluitend bewonersonderwerpen. Meerdere bewoners melden scheuren in muren, verzakkingen en natte kelders; schade keert volgens hen regelmatig terug na herstel. Woningen op zandgrond en monumentale panden lijken extra kwetsbaar.

Ondernemers: bereikbaarheid en gebruik

Ondernemers leggen de nadruk ergens anders: oversteken (69%), onoverzichtelijke zijstraten en uitritten (54%), laden en lossen (23%) en fietsparkeren (15%) scoren bij hen het hoogst. Zij kijken naar de straat als plek waar klanten aankomen, oversteken, parkeren en weer weggaan. De scherpste tegenstelling over parkeren loopt niet tussen ondernemers en bewoners, maar dwars dóór de ondernemers heen.

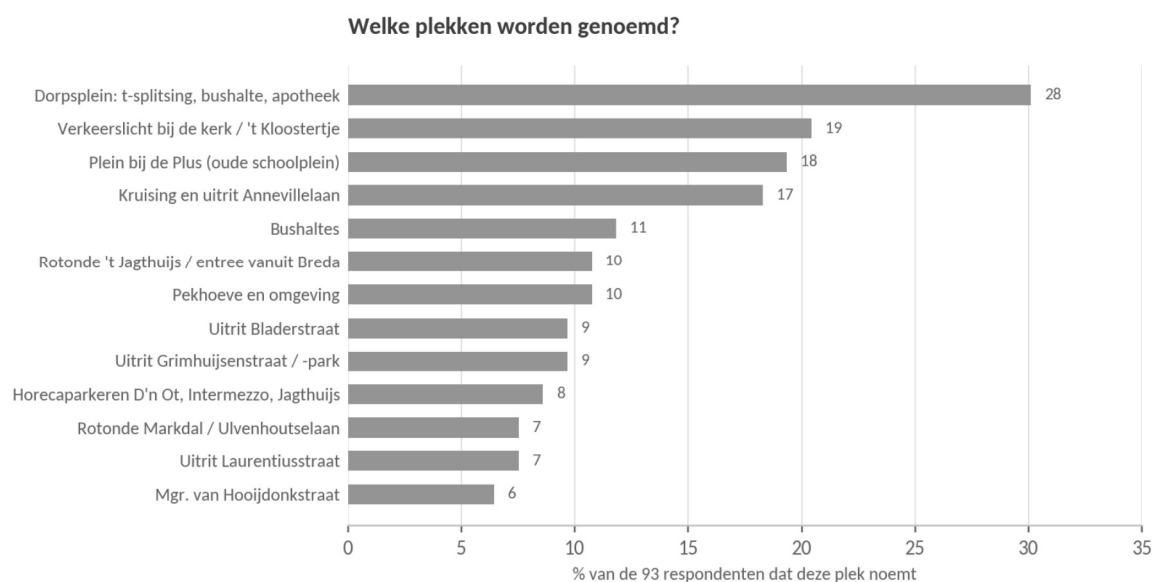
Overige inwoners: de straat als gebruiker

Deze groep, de helft van alle respondenten, kijkt vooral naar veilig gebruik: fietspaden (67%), oversteken (40%), trottoirs (46%). Zij noemen overlastthema's nauwelijks, wat logisch is. Wel zijn zij het duidelijkst over doorgaand verkeer en sluipverkeer, en over de wens om de hele entree van het dorp mee te nemen.

Wat dit betekent voor de aanpak

De drie agenda's vullen elkaar aan en bijten elkaar nauwelijks. Het risico zit niet in conflict, maar in ongelijke hoorbaarheid: de bewonersagenda — trillingen, geluid, schade — wordt door de meeste stemmen niet genoemd en kan daardoor in een breed participatietraject onderbelicht raken. Wij vragen de gemeente uitdrukkelijk om de mate waarin een onderwerp wordt genoemd niet te verwarren met het gewicht ervan.

7. De plekken die worden genoemd



Figuur 3 — Aantal van de 93 respondenten dat de plek uit zichzelf noemt.

Plek	Aantal	Wat er volgens de inzenders speelt
Dorpsplein: T-splitsing, bushalte, apotheek	28	Onoverzichtelijk op- en afrijden, hoge stoeprand bij de bushalte waardoor je het fietspad niet op komt, oversteek naar dienstencentrum ontbreekt, plein zelf saai en steenachtig
Verkeerslicht bij de kerk / 't Kloostertje	19	Wordt door rood gereden, remt de snelheid niet, verrast automobilisten
Plein bij de Plus (Oude Schoolplein)	18	Kansplek: vergroenen, terras, speelplek. Nu onverzorgd en onaantrekkelijk
Kruising en uitrit Annevillelaan	17	Te smal voor twee auto's, linksaf slaan als fietser is lastig en gevaarlijk, parkeren op de gele streep
Bushaltes	11	Verhoogde rand blokkeert de aansluiting op het fietspad, oversteken bij de halte is onveilig
Rotonde 't Jagthuijs / entree vanuit Breda	10	Auto's komen met hoge snelheid het dorp in, geen veilige voetgangersoversteek, conflict met e-bikes en wielrenners
Pekhoeve en omgeving	10	Genoemd als alternatieve parkeerlocatie en als plek die vanaf de Dorpstraat beter zichtbaar mag worden
Uitrit Bladerstraat	9	Geparkeerde auto's ontnemen het zicht; je moet op het fietspad gaan staan en "op de gok" de Dorpstraat oprijden
Uitrit Grimhuijsenstraat / Grimhuijsenpark	9	Zelfde zichtprobleem; beginstuk te smal om te passeren; oversteek vanuit het park naar het dienstencentrum ontbreekt
Horecaparkeren D'n Ot, Intermezzo, Jagthuijs	8	Parkeren buiten de vakken, deels op de fietsroute; parkeervakken te krap
Rotonde Markdal / Ulvenhoutselaan	7	Fietsters en auto's naast elkaar de rotonde op; wielrenners met hoge snelheid; lange aanloop waarop hard wordt gereden
Uitrit Laurentiusstraat	7	Onveilig in- en uitrijden; wens voor extra oversteek ter hoogte hiervan
Mgr. van Hooijdonkstraat	6	Vanaf hier het fietspad op komen kan niet door de verhoogde bushalte; invoegstrook gevaarlijk voor fietsers
Winkelgedeelte t.h.v. het Kruidvat	—	Abrupt van breed naar smal, met een bochtje: portiergevaar bij langsparkeren, bijna-aanrijdingen met fietsers (input leerlingenraad De Rosmolen)

Eén ontwerpfout die zich vijf keer herhaalt

Bladerstraat, Grimhuijsenstraat, Laurentiusstraat, Annevillelaan, Mgr. van Hooijdonkstraat: bij elke zijstraat komt exact dezelfde klacht terug. Geparkeerde auto's vlak bij de hoek nemen het zicht weg, je moet met je neus op het fietspad staan om iets te zien, en dan rijd je op goed geluk de Dorpstraat op. Dat is geen verzameling losse knelpunten maar één ontwerpfout die zich vijf keer herhaalt. Wij vragen de gemeente om bij deze kruisingen te sturen op samenhang en consistentie in het straatbeeld.

8. De zes twistpunten — en wat de werkgroep heeft besloten

Op zes punten was het dorp het niet met zichzelf eens. Ze staan hier expliciet, met de aantallen en de argumenten van beide kanten, gevolgd door de lijn die de werkgroep op 10 september heeft vastgesteld. Bij vrijwel elk punt gaat de discussie over een oplossing, terwijl er een eis onder ligt waarover men het wél eens is. Die eis is steeds de uitkomst geworden.

Eén principe geldt overal: **wij zijn geen verkeerskundigen en kiezen dus geen technische oplossing**. Wij formuleren de eis; het middel is aan de gemeente.

De zes twistpunten — aantal respondenten met een uitgesproken voorkeur



Figuur 4 — Alleen respondenten met een expliciet uitgesproken voorkeur zijn meegeteld.

Twistpunt 1 — Parkeren langs de Dorpstraat

Minder of geen parkeren (11). Geparkeerde auto's veroorzaken het zichtprobleem bij elke zijstraat en het portier op het fietspad. Voorstellen: parkeren aan één zijde, alleen bij de pleinen, of een blauwe zone.

Behouden of uitbreiden (8). Dicht bij de winkel parkeren is het voordeel van Ulvenhout ten opzichte van het Ginneken. Schrappen verschuift de druk naar de zijstraten, die al vol staan.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

Geen enkel parkeervak mag het zicht vanuit een zijstraat of uitrit belemmeren. Onze eis is dat er voldoende gratis parkeergelegenheid op korte loopafstand van de winkels blijft en dat de bereikbaarheid niet verslechtert. Het aantal vakken is daarvoor een middel, geen doel. Wij vragen minimaal twee varianten: één waarin het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft, en één waarin een andere parkeerindeling meer verblijfskwaliteit, groen en veiligheid oplevert — mits voldoende gratis parkeren op korte loopafstand en de bereikbaarheid aantoonbaar behouden blijven. Beide inclusief het effect op de parkeerdruk in de zijstraten en inclusief oplaadpunten.

Twistpunt 2 — Klinkers of asfalt

Klinkers behouden (12). De gebakken klinkers zijn het dorpse karakter. Asfalt maakt er een doorgaande weg van.

Asfalt of geluidsarme verharding (10). De klinkers zijn de bron van geluid en trillingen, ze verzakken en veroorzaken kuilen.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

Wij vragen dat de nieuwe straat een vastgelegde geluids- en trillingsreductie haalt én dorps blijft ogen. De voorkeur gaat uit naar klinkers, maar alleen als dat kan. Welk materiaal dat oplevert, is aan de gemeente.

Twistpunt 3 — Welke snelheidsremmer

Wél drempels (10). Drempels werken aantoonbaar; de drempel vanuit het Markdal remt merkbaar.

Juist géén drempels (7). Drempels zijn de directe oorzaak van geluid en trillingen in de woningen. Wel remmen, maar met plateaus, versmallingen, chicanes of groen.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

De snelheid moet fysiek geremd worden. Liever geen drempels; als er toch drempels komen, dan met als harde voorwaarde dat de trillingen doorgegeven op de fundering en geluidsbelasting op de gevels niet toeneemt ten opzichte van de nulmeting.

Twistpunt 4 — Vrijliggend fietspad of mengen

Vrijliggend behouden (12). De gescheiden fietspaden maken de straat veilig; maak ze breder, rood en los van de parkeervakken.

Mengen of anders indelen (6). Fietsstraat, één breed tweerichtingspad of fietsstroken. Twee smalle paden plus parkeren kost te veel ruimte.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

Wij zijn geen verkeerskundigen en kiezen dus geen profiel. Het uitgangspunt is een visueel geloofwaardige, veilige en prettige invulling voor alle verkeersdeelnemers — jong, oud en uitgedaagd — waarbij de ruimte voor voetganger en fietser veel beter in balans moet zijn.

Twistpunt 5 — Het verkeerslicht bij de kerk

Behouden (7). De enige plek waar je met zekerheid kunt oversteken. Vooral genoemd door mensen die er met kinderen of minder mobiel oversteken.

Verhoogd zebrapad (6). Er wordt door rood gereden, het licht verlaagt de snelheid niet, en het hoort niet in een 30 km-zone.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

Ook op deze plek blijft een oversteek die aantoonbaar veilig is — inclusief voldoende oversteektijd — voor kinderen, ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking. Of dat een verkeerslicht is of een (verhoogd) zebrapad, laten we aan de gemeente.

Twistpunt 6 — De doorgaande functie

Doorgaand verkeer ontmoedigen (8). Te veel verkeer dat niets met Ulvenhout te maken heeft; de schaarse ruimte hoort naar lokaal verkeer.

Doorstroming behouden (4). De straat is de levensader en trekt klanten; belangrijke aanrijdroute voor hulpdiensten.

UITKOMST WERKSESSIE 10 SEPTEMBER 2026

De Dorpstraat blijft open en voldoet aan de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie (2020) en het Bestuursakkoord 2026–2030 van de gemeente Breda. Daarbij worden de doorgaanbaarheid en de bereikbaarheid van het dorp en zijn voorzieningen geoptimaliseerd, terwijl de intensiteit van niet-bestemmingsverkeer en sluipverkeer minimaal is.

Signaal voor de langere termijn. Eén respondent wijst op de mogelijke afsluiting van doorgaande wegen in het bos (Huisdreef, Annadreef). Als dat doorgaat, komt al het verkeer richting Breda, de A27 en Bavel over de Dorpstraat. Dat maakt de vraag naar de verkeersprognose onder het ontwerp des te urgenter.

9. Wat de aanvullende bronnen toevoegen

Naast de enquête is er input opgehaald bij Ulvenhout Vitaal, de Ondernemersvereniging Ulvenhout en de leerlingenraad van De Rosmolen. Die input bevestigt het hoofdbeeld en voegt op punten iets toe dat uit de enquête niet naar voren komt.

Ulvenhout Vitaal — bijeenkomst 26 augustus, namens 30 aanwezigen

- Voetgangers en fietsers moeten het karakter van de straat bepalen, niet het snelverkeer. Dat verkeer past zich aan.
- Trottoirs aan beide zijden even breed, en breed genoeg om elkaar met een rollator te passeren zonder op het fietspad te komen. Boomwortels zijn een belangrijk obstakel.
- Zebrapaden laten doorlopen tot het trottoir, en een oversteek tussen winkelcentrum en gezondheidscentrum. Ook fietsers moeten zich aan de oversteekregeling houden.
- Haal de bochten en de opstaande rand tussen fietspad en trottoir weg; maak fietspaden breed genoeg om elkaar veilig te passeren.
- 30 km/u is prima, maar dan ook controleren en handhaven. Breng het cijfer 30 aan op het wegdek.
- Aandacht voor het plaatsen van bezorgauto's (nu op fietspad en weg), voor centrale plekken voor cliënten en voor de grens tussen openbare ruimte en particulier terrein.
- Haal zwaar vrachtverkeer en tractoren met aanhanger uit het doorgaande verkeer.

Ondernemers — aantrekkelijkheid én bereikbaarheid

Uit de ondernemersinput komt één punt scherp naar voren dat in de enquête als tegenstelling oogt, maar dat niet is. Voldoende en gratis parkeren dicht bij de winkel is voor ondernemers wezenlijk: klanten en gasten moeten Ulvenhout makkelijk kunnen bereiken. Tegelijk ligt er een kans die minstens zo veel waard is: een straat waar mensen niet alleen naartoe rijden om snel iets te halen, maar waar ze willen zijn — warm, groen, gezellig, met ruimte om te lopen, elkaar tegen te komen en een terras te pakken. Als mensen langer blijven, profiteren meerdere ondernemers daarvan.

De vraag is dus niet “auto's eruit of parkeerplaatsen weg”. De vraag is: **hoe blijven bereikbaarheid en voldoende gratis parkeren behouden én wordt de Dorpstraat tegelijk een plek waar mensen graag komen en verblijven?** In die combinatie zit de kans voor Ulvenhout.

Daarnaast is bereikbaarheid tijdens de uitvoering voor ondernemers het grootste financiële risico van het hele project. Zie hoofdstuk 10, punt 6.

“Bij eerdere werkzaamheden aan de Dorpstraat hebben wij gemerkt dat er klanten zijn uitgeweken naar andere plaatsen en vervolgens ook niet meer zijn teruggekomen naar Ulvenhout.” — ondernemer

Leerlingenraad De Rosmolen — gesprek 9 september

Schoolkinderen zijn formeel geen stakeholder in dit project, terwijl zij de straat dagelijks gebruiken en het resultaat het langst zullen meemaken. Hun beeld is eenduidig: de Dorpstraat is voor hen een doorgaande weg, geen dorpsstraat.

- Auto's rijden hard, juist op de momenten dat leerlingen oversteken naar school en naar de bushalte. Zij gaan er in de praktijk niet van uit dat er bij een zebrapad gestopt wordt.
- Bij het winkelgedeelte (ter hoogte van het Kruidvat) versmalt het fietspad abrupt: daarvoor breed, daarna ineens smal en daardoor ontstaat bij het openen van een portier bijna-aanrijding met passerende fietsers.
- Zij ervaren dat er maar één zebrapad in de Dorpstraat is en vragen om meer oversteekvoorzieningen, ook op de fietsoversteek.

- Handhaving brachten zij ongevraagd in als voorwaarde: regels zonder controle veranderen het gedrag niet.
- Terrassen zijn nu onaantrekkelijk door langszazend verkeer. Bij minder en langzamer verkeer zouden zij er wél willen zitten.
- Twee eigen ideeën die nergens anders voorkomen: duurzame, speelse markeringen in trottoir of fietspad, en prullenbakken bij de bankjes en langs de route.

Twee genoemde incidenten — een aanrijding tussen fietser en auto bij de rotonde richting de hockeyvelden, en herhaalde bijna-aanrijdingen bij het langsparkeren — komen vermoedelijk niet in de officiële ongevallenregistratie voor. Dat is relevant voor de onderbouwing van het ontwerp.

Afspraak met de school: zodra er een eerste schets of ontwerpplan ligt, komt de Dorpsraad bij de leerlingenraad terug om daarop te reageren. Reageren op beeld werkt bij deze groep beter dan praten zonder tekening.

10. Wat wij de gemeente vragen

Dit hoofdstuk werkt de tien punten uit hoofdstuk 1 uit. Het is geen wensenlijst maar een set eisen en vragen die volgt uit de input van het dorp en uit het beleid van de gemeente zelf. Alle punten hieronder dienen twee doelen tegelijk: een veilige straat én een aantrekkelijke dorpskern. Waar die twee schuren, vragen wij de gemeente die afweging expliciet te maken in plaats van hem stilzwijgend in het ontwerp op te lossen.

1. Ontwerp een geloofwaardige gebiedsontsluitingsweg 30 km/u

Het draagvlak voor 30 km/u is breed, het vertrouwen in een bord is er niet. Dat sluit aan bij de CROW-handreiking voor de inrichting van een GOW30: een andere snelheid ontstaat niet vanzelf na het plaatsen van borden, en een lagere limiet vraagt forse ingrepen in de inrichting om geloofwaardig te zijn. Een GOW30 mag qua vormgeving bovendien niet te verwarren zijn met een 50 km/u-weg — precies het probleem van de Dorpstraat vandaag.

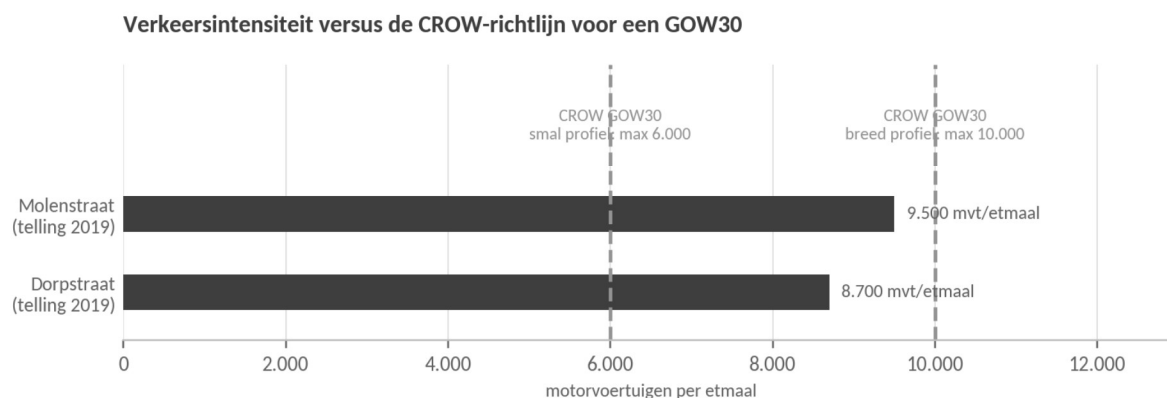
Wij vragen daarom:

- Een ontwerp dat de snelheid fysiek en visueel afdwingt, met als harde randvoorwaarde dat die maatregelen de trillingen doorgegeven op de fundering en geluidsbelasting op de gevels niet verhogen.
- Een inrichting die het gedrag van alle verkeersdeelnemers stuurt en die past bij een dorpsomgeving met winkels, horeca, kerk, dienstencentrum en scholen.
- Mensen met een beperking — rollator, rolstoel, visuele beperking — expliciet als doelgroep in het ontwerp, niet als uitzondering achteraf.
- Samenhang en consistentie van het straatbeeld bij de kruisingen Bladerstraat, Grimhuijsenstraat, Laurentiusstraat, Annevillelaan en Mgr. van Hooijdonkstraat.

“Voor rollators, rolstoelen en visueel gehandicapten is de Dorpstraat een onneembare hindernis.” — inwoner Ulvenhout

2. Breng de verkeersdruk in beeld — en omlaag

Dit is het punt waarop wij het meest concreet zijn, omdat het ontwerp er volledig van afhangt. De laatste tellingen die wij kennen dateren uit 2019 en laten zien waar het probleem zit: op de Dorpstraat reden gemiddeld 8.700 motorvoertuigen per etmaal, waarvan ruim één op de tien middelzwaar of zwaar verkeer. De gemiddelde snelheid was 35 km/u en de V85 44 km/u; in de avond en nacht liep de V85 op tot boven de 50 km/u. Op de Molenstraat ging het om 9.500 motorvoertuigen per etmaal met een V85 van 58 km/u.



Figuur 5 — Getelde intensiteit (2019) afgezet tegen de CROW-richtwaarden voor een GOW30.

De CROW-handreiking noemt voor een GOW30 met fietsstroken en een smalle middenrijloper een maximale intensiteit van 6.000 motorvoertuigen per etmaal, en voor een breder profiel maximaal 10.000. Vooral het aantal bussen en vrachtwagens is bepalend voor het functioneren van zo'n profiel. Met 8.700 voertuigen per etmaal, ruim 11% (middel)zwaar verkeer, een busroute en de beperkte breedte die in de Dorpstraat beschikbaar is, is de conclusie eenvoudig: het huidige verkeersbeeld past niet bij de straat die de gemeente wil maken, en niet bij haar eigen beleid. Als we verder kijken dan zien we dat verkeer op de Molenstraat (meer actuele tellingen) blijft stijgen met 7,7% in de afgelopen 4 jaar.

Wij vragen daarom:

1. Actuele tellingen op de Dorpstraat en de Molenstraat: intensiteit, snelheden (gemiddelde en V85), voertuigcategorieën, verdeling over de dag en het aandeel doorgaand en sluipverkeer.
2. Inzicht in het aandeel niet-bestemmingsverkeer, inclusief het zware verkeer dat onder het bestaande vrachtwagenverbod valt.
3. Een expliciete onderbouwing dat de gekozen intensiteit en het gekozen ontwerp bij elkaar passen — met de gebruikte richtlijn en de gehanteerde grenswaarde erbij.
4. Een verkeersprognose voor de situatie na oplevering, inclusief het scenario waarin doorgaande wegen in het bos (Huisdreef, Annadreef) worden afgesloten.
5. Een pakket maatregelen dat de intensiteit van niet-bestemmingsverkeer daadwerkelijk verlaagt. De spitssluiting in Prinsenbeek is in het bestuursakkoord permanent gemaakt omdat die zich heeft bewezen voor bereikbaarheid én leefbaarheid; voor de Oosterhoutseweg in Teteringen zoekt de gemeente naar realistische oplossingen om de verkeersdruk te verminderen. Wij vragen dezelfde bereidheid voor Ulvenhout, zonder dat de bereikbaarheid van het dorp en zijn voorzieningen daaronder lijdt.

Om misverstanden te voorkomen: **de Dorpstraat blijft open**. Vrijwel niemand in het dorp wil de straat afsluiten. Het gaat om volume, snelheid en type verkeer — en om een dorp dat bestemming is in plaats van uitvalsroute.

3. Los het straatprofiel voor alle verkeersdeelnemers in samenhang op

Fietser, voetganger, parkeerder en het zicht vanuit de zijstraten zijn één vraagstuk. Wij kiezen geen profiel — dat is aan de verkeerskundigen — maar wij formuleren wel de eisen waaraan het moet voldoen.

- Geen enkel parkeervak mag het zicht vanuit een zijstraat of uitrit belemmeren.
- Onze eis is dat er voldoende gratis parkeergelegenheid op korte loopafstand van de winkels blijft en dat de bereikbaarheid niet verslechtert. Het aantal vakken is daarvoor een middel, geen doel. Wij vragen minimaal twee varianten: één waarin het huidige aantal parkeerplaatsen behouden blijft, en één waarin een andere parkeerindeling meer verblijfskwaliteit, groen en veiligheid oplevert — mits voldoende gratis parkeren op korte loopafstand en de bereikbaarheid aantoonbaar behouden blijven. Beide inclusief het effect op de parkeerdruk in de zijstraten en inclusief oplaadpunten.

- Een veel betere balans tussen de ruimte voor voetganger en fietser en de ruimte voor de auto. Trottoirs die met een rollator begaanbaar zijn en waar twee mensen elkaar kunnen passeren.
- Een fietsvoorziening die als zodanig wordt herkend, breed genoeg om elkaar te passeren, en niet ingeklemd tussen stoep en portieren.
- Laden en lossen en het plaatsen van bezorgauto's buiten de rijbaan en buiten de fietsvoorziening oplossen.
- Oversteken concentreren op goede oversteekvoorzieningen, zodat mensen op voorspelbare plekken oversteken — met voldoende oversteektijd voor kinderen, ouderen en minder mobiele mensen.

De CROW-uitgangspunten voor een GOW30 sluiten hierop aan: parkeren op de rijbaan is niet toegestaan, parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen met aanvullende voorzieningen, laden en lossen bij voorkeur buiten rijbaan en fietsstroken, en het uitgangspunt is om weggebruikers te stimuleren geconcentreerd over te steken via oversteekvoorzieningen. Ook halteren op de rijbaan is voor dit wegtype het uitgangspunt — relevant voor de bushaltes, waarvan de verhoogde rand nu de aansluiting op het fietspad blokkeert.

“Voetgangers moeten eerst het fietspad oversteken tussen geparkeerde auto's, dan de weg, dan weer een parkeerstrook en weer een fietspad voordat ze op het scheve voetpad uitkomen.” — bewoner Dorpstraat

4. Zorg voor eenduidige aansluitingen en kruisingen op de Dorpstraat

De projectgrens loopt van de rotonde bij 't Jagthuijs tot de Annevillelaan. Dat is een administratieve grens, geen verkeerskundige. Het verkeer stopt daar niet: het komt met snelheid het dorp binnen vanaf de Ulvenhoutselaan en rijdt via de Annevillelaan door over de Molenstraat. Wie alleen het tussenliggende stuk opnieuw inricht, verandert de straat maar niet het gedrag waarmee mensen die straat binnenrijden.

De cijfers laten dat zien. Op de Molenstraat werden in 2019 gemiddeld 9.500 motorvoertuigen per etmaal geteld, met een V85 van 58 km/u — hóger dan op de Dorpstraat zelf. De verkeersanalyse uit 2020 verklaart waarom: de Molenstraat voelt voor de weggebruiker als een verlengstuk van de provinciale wegen richting de A58, en de Dorpstraat is daardoor een te aantrekkelijke uitvalsroute vanuit Breda-Zuid. Bijna een op de vijf respondenten vraagt uit zichzelf om verbreding van de scope naar de entrees, de rotondes en de Molenstraat. De rotonde bij 't Jagthuijs wordt tien keer bij naam genoemd, met steeds hetzelfde beeld: auto's komen met hoge snelheid het dorp in en een veilige voetgangersoversteek ontbreekt.

Ook vanuit de richtlijn is dit geen bijzaak. De geloofwaardigheid van 30 km/u hangt volgens de CROW-handreiking sterk af van de omgeving en van de overgangen tussen wegtypen: juist op die overgangen is snelheidsremming nodig, en hoe minder de omgeving de lage snelheid ondersteunt, hoe meer de inrichting zelf moet doen. De entree van Ulvenhout is precies zo'n overgang. Verandert daar niets, dan begint de Dorpstraat elke dag opnieuw met verkeer dat is ingesteld op 50 km/u of meer.

Er is bovendien een directe koppeling met punt 2. **Als de intensiteit op de Dorpstraat omlaag moet, is de entree de plek waar de routekeuze wordt beïnvloed.** Een dorp dat zichtbaar begint, wordt minder snel als uitvalsroute gebruikt.

Wij vragen daarom:

- De entree van Ulvenhout — de Ulvenhoutselaan tot en met de rotonde bij 't Jagthuijs — in scope brengen, met een herkenbare dorpsentree die duidelijk maakt dat je een dorp binnenrijdt en niet een doorgaande weg blijft volgen.
- Het gedeelte vanaf de Annevillelaan tot en met de Molenstraat in scope brengen, zowel qua staat van de weg als qua ontwerp, zodat het profiel logisch doorloopt.
- Snelheidsremming en een consistent straatbeeld op beide overgangen, zodat het gedrag dat wij in de Dorpstraat willen zien al vóór de eerste woning begint.
- Duidelijkheid over de overgang tussen de profielen: waar verandert wat, en hoe voorkomen we een breuk in het straatbeeld die weggebruikers in verwarring brengt?

- Blijven delen hiervan echt buiten scope, leg dan nu vast hoe het ontwerp erop aansluit en neem in ieder geval riolering en nutsvoorzieningen mee, zodat de grond daar niet over een paar jaar opnieuw open moet.

Het merendeel van het verkeer rijdt niet alleen over de Dorpstraat. De inrichting moet daarom logisch en geloofwaardig zijn voor de hele route door het dorp, niet alleen voor het stuk dat binnen de projectgrens valt.

5. Neem de pleinen in scope

Het Dorpsplein en het Oude Schoolplein bij de Plus worden door 38% van de respondenten genoemd. Beide pleinen liggen aan de Dorpstraat, bepalen het dorpse beeld en worden nu als saai, versteend en onverzorgd omschreven. Ze buiten scope houden betekent dat de straat straks nieuw is en de pleinen niet — en dat de grond daar over een paar jaar opnieuw open moet.

Wij vragen daarom:

- Het Dorpsplein en het Oude Schoolplein bij de Plus in het ontwerp opnemen, met vergroening, verblijfskwaliteit en een veilige oversteek naar het dienstencentrum.
- Ontwerp beide pleinen als verblijfs- en ontmoetingsplek: ruimte voor terrassen, markt en evenementen, zitgelegenheid en schaduw — niet als groenstrook.
- Betrek de Ondernemersvereniging bij het ontwerp van beide pleinen. Ondernemers hebben aangegeven te willen meedenken en mee te investeren in Ulvenhout als bestemming.
- Bij de pleinen nu alvast de riolering en nutsvoorzieningen meenemen in het ontwerp, ook als de bovengrondse uitvoering later of gefaseerd plaatsvindt.
- Minimaal de voorzieningen voor evenementen aanleggen: elektra, water en afvoer.

Het bestuursakkoord 2026–2030 reserveert € 3 miljoen extra voor het vergroenen van locaties met hittestress, veel stenen en weinig verblijfskwaliteit, met het Schoolakkerplein in het Ginneken als voorbeeld. Het Dorpsplein en het Oude Schoolplein voldoen aan diezelfde omschrijving.

6. Maak een uitvoeringsplan tijdens de ontwerpfase.

De uitvoering duurt ongeveer twaalf maanden. Voor ondernemers is dit het grootste financiële risico van het hele project, en voor de omliggende straten het grootste verkeersrisico. Slechts 10% van de respondenten noemt dit onderwerp — vooral omdat er niet naar gevraagd is. De ondernemers die het wél noemen, zijn er zeer stellig over: klanten die tijdens werkzaamheden wegblijven, komen niet altijd terug.

Wij vragen een uitvoeringsplan dat onderdeel is van de afspraken, niet iets dat pas in 2028 aan de orde komt. Daarin minimaal:

- Fasering: in kleine stukken werken, met een realistische planning per fase en een aanpak die de overlast per adres begrenst.
- Een omleidingsplan. Dit is voor ons een hard punt: de omliggende straten kunnen de huidige verkeersdruk van de Dorpstraat absoluut niet aan. Wij vragen om een onderbouwd omleidingsplan met de verwachte intensiteiten per route, aanvullende maatregelen op die routes en monitoring van snelheid en intensiteit tijdens de uitvoering, zodat er direct kan worden bijgestuurd.
- Gegarandeerde bereikbaarheid van winkels, horeca, kerk, dienstencentrum en scholen — te voet, op de fiets, met de auto en met bevoorradingsverkeer — plus tijdelijke parkeeroplossingen, bijvoorbeeld bij de Pekhoeve of achter de Plus.
- Bereikbaar zijn is niet genoeg — mensen moeten ook blijven komen. Wij vragen de gemeente om samen met de Ondernemersvereniging een plan te maken dat Ulvenhout tijdens de twaalf maanden zichtbaar en aantrekkelijk houdt: bewegwijzering vanaf de invalswegen, tijdelijke parkeer- en looproutes, communicatie richting bezoekers en ruimte voor gezamenlijke acties.
- Openbaar vervoer: waar halteert de bus tijdens de werkzaamheden, en hoe blijft die halte bereikbaar voor minder mobiele reizigers?

- Een concrete aanpak voor omzetting bij ondernemers. Wij vragen de gemeente om vóór de uitvoering met de Ondernemersvereniging afspraken te maken over de manier waarop schade wordt beperkt en beoordeeld — van bewegwijzering en tijdelijke voorzieningen tot bestaande regelingen voor nadeelcompensatie. Wij willen dat dit onderwerp op tafel ligt vóórdat het ontwerp definitief is, niet als er al geschiedt wordt.
- Een vast aanspreekpunt tijdens de uitvoering en een vaste overlegcyclus met bewoners en ondernemers.

7. Maak een handhavingsplan

Dit is geen ontwerpvrage, maar zonder handhaving werkt het ontwerp niet. Het vrachtwagenverbod bestaat al en wordt volgens respondenten stelselmatig genegeerd; één bewoner spreekt over veertig jaar wachten op handhaving. Ook de leerlingen van De Rosmolen brachten handhaving uit zichzelf in als voorwaarde. Handhaving op snelheid ligt bij de politie, handhaving op parkeren en het vrachtwagenverbod grotendeels bij de gemeente zelf. Wij vragen de gemeente om met de politie een realistisch en haalbaar handhavingsplan op te stellen, en haar eigen handhaving daarin mee te nemen.

- Handhaving op snelheid in de Dorpstraat en de Molenstraat, zichtbaar en met regelmaat.
- Handhaving van het vrachtwagenverbod voor niet-bestemmingsverkeer, met het verbod in Bavel als precedent.
- Handhaving op fout parkeren op fiets- en voetpad en bij zijstraten en uitritten.
- Handhaving óók tijdens de uitvoering, op de omleidingsroutes.

“Vrachtwakeverbod eindelijk na 40 jaar gaan handhaven.” — bewoner Dorpstraat

8. Maak een communicatieplan en een monitorings- en evaluatieplan

Communicatie

Zeven respondenten geven aan de flyer met de uitleg van het project niet te hebben ontvangen of gezien. Dat is een signaal: de mensen die je het hardst nodig hebt, worden niet automatisch bereikt. Wij vragen om een communicatieplan voor de hele looptijd — ontwerpfase, aanbesteding en uitvoering — met vaste momenten, één herkenbaar kanaal, en gerichte communicatie naar de Molenstraat en naar de bewoners direct aan het werk.

Monitoring en evaluatie

Zonder cijfers vooraf en achteraf blijft dit een welles-nietesdiscussie. Wij vragen om een monitorings- en evaluatieplan met een nulmeting ruim vóór aanvang en een vervolgmeting ongeveer zes maanden na oplevering, op ten minste:

- rijsnelheden (gemiddelde en V85) en intensiteiten;
- ongevallen en conflicten, in het bijzonder bij parkeren, zijstraten en oversteekbewegingen;
- doorgaand verkeer en ongewenst (vracht)verkeer;
- geluid en trillingen;
- tijdens de uitvoering, intensiteiten en snelheden op de omleidingsroutes.

En een evaluatie van de mate waarin de beoogde ontwerpdoelen in de praktijk zijn gehaald.

9. Leg geluid en trillingen vast als prestatie-eis

Voor de mensen die aan de straat wonen is dit het zwaarste onderwerp, en het is tegelijk het onderwerp dat door driekwart van het dorp niet wordt genoemd. Het gaat om comfort maar ook om schade: scheuren in muren en stucwerk, verzakkingen, natte kelders, schade die terugkeert na herstel. De woningen in de Dorpstraat zijn soms meer dan honderd jaar oud en laten aanzienlijk meer geluid (en trillingen) door. Woningen op zandgrond en monumentale panden zijn extra kwetsbaar.

Wij vragen daarom:

- Een nulmeting ruim vóór aanvang van de werkzaamheden, zowel in de openbare ruimte als steekproefsgewijs binnen woningen.
- Toetsbare prestatie-eisen voor de nieuwe straat op geluid en trillingen, in plaats van sturing op materiaal. Het beeld moet dorps blijven; welk materiaal dat oplevert, is aan de gemeente.
- Een controlemeting na oplevering, waarmee is vast te stellen of de belofte is waargemaakt.
- Als er drempels komen: als harde voorwaarde dat de trillingen die worden doorgegeven op de fundering en geluidsbelasting op de gevels niet toeneemt ten opzichte van de nulmeting.

De CROW-handreiking noemt geluid en trillingen expliciet als reden om binnen een GOW30 af te wijken van volledige elementenverharding, bijvoorbeeld met rijlopers in asfalt en klinker of klinkerachtige verharding in de rest van het profiel. Er is dus ontwerpruimte om beide eisen te halen.

“Ons huis trilt vreselijk als het verkeer te hard rijdt, de bus voorbij komt, te zware landbouwvoertuigen voorbij razen. Er komen scheuren in het huis.” — bewoner Dorpstraat

10. Breng alle financieringsbronnen in beeld

De rioolvervanging is de financiële aanleiding voor dit project. Wij willen weten of dat de enige bron is. Het bestuursakkoord 2026–2030 bevat middelen die op deze straat van toepassing lijken: € 0,3 miljoen in 2027 voor verkeersveiligheid rond scholen, sportvoorzieningen en drukke plekken in wijken en dorpen; € 3 miljoen voor veilige fietsroutes en fietsvoorzieningen; € 3 miljoen extra voor het vergroenen van versteende locaties met weinig verblijfskwaliteit; en de aanpak van geluidsoverlast door voertuigen. Onze vraag is eenvoudig: welke potjes zijn meegenomen, welke niet, en waarom niet? Denk hierbij ook aan andere financiële mogelijkheden zoals vanuit de provincie Brabant.

11. Vragen waarop wij graag antwoord krijgen

Naast de vragen in hoofdstuk 10 staan hieronder de punten waarop wij concreet antwoord willen, zodat wij dat kunnen terugkoppelen aan het dorp.

1. Wat is de actuele verkeersintensiteit op de Dorpstraat en de Molenstraat, en hoe is die verdeeld naar voertuigcategorie, dagdeel en herkomst/bestemming?
2. Welke intensiteit en welke richtlijn liggen onder het ontwerp, en hoe verhoudt zich dat tot de CROW-richtwaarden voor een GOW30?
3. Hoe sluit het profiel van de Dorpstraat aan op dat van de Molenstraat, en wat gebeurt er op de overgang?
4. Welke financieringsbronnen zijn meegenomen, en zijn alle beschikbare potjes in beeld?
5. Worden oplaadpunten bij de parkeerplaatsen meegenomen?
6. Wat is de rol van de gemeente en wat de verplichting van eigenaren bij het scheiden van riolering en hemelwaterafvoer op particulier terrein — en welke kosten horen bij wie?
7. Is drainage inmiddels onderdeel van de opgave? Bij de start van het project was dat niet het geval, terwijl water en drainage door 28% van de aanwonenden worden genoemd.
8. Wie worden er naast de projectleider bij dit rapport betrokken, en op welke manier krijgen wij terugkoppeling op de punten die buiten het projectmandaat vallen (handhaving, verkeersbesluiten, scope-uitbreiding)?
9. Welke ruimte en welk budget zijn er om samen met de Ondernemersvereniging een programma op te zetten dat bezoekers tijdens de uitvoering naar Ulvenhout blijft trekken?

12. Hoe het verder gaat

- Dit rapport wordt op 25 september 2026 aangeboden aan de projectleider van de gemeente Breda, en aan de wethouders en ambtenaren die het aangaan — omdat een deel van de punten (handhaving, verkeersbesluiten, scope en financiering) buiten het projectmandaat valt.
- Wij delen het rapport breed: met onze achterban, de betrokken stakeholders in het dorp en politiek.
- Dit rapport gaat over één straat, maar niet over één loket. Een deel van onze vragen kan het projectteam in het ontwerp meenemen. Een ander deel vraagt om een besluit van het college en gemeenteraad. Graag bepalen wij samen met de projectleider waar we welke punten moeten beleggen.
- Zodra er een eerste schets of ontwerpplan ligt (concept medio november 2026), organiseren wij een terugkoppeling met de werkgroep, de ondernemers, Ulvenhout Vitaal en de leerlingenraad van De Rosmolen. Reageren op beeld werkt beter dan praten zonder tekening of moderne presentatie.
- De nulmeting op geluid, trillingen, snelheid en intensiteit moet ruim vóór de start van de werkzaamheden plaatsvinden. Wij houden dat punt actief bij de gemeente op de agenda.

Tot slot

Als dorp hebben wij dit rapport met veel enthousiasme en energie opgesteld, in afstemming met de projectleider. 93 inwoners en ondernemers namen de moeite om mee te denken, dertig mensen kwamen bijeen bij Ulvenhout Vitaal, twaalf ondernemers leverden input, en de leerlingenraad van De Rosmolen dacht mee over de straat waar zij het langst mee moeten leven. De inzendingen waren opvallend concreet, doordacht en constructief.

Als Werkgroep hopen wij dat dit rapport de gemeente helpt om vanaf het eerste ontwerp de goede keuzes te maken, en dat het een begin is van een samenwerking waarin Ulvenhout een Dorpstraat krijgt die we samen voor ogen hebben. Aan iedereen die heeft meegedacht: dank!

Bijlage A — Volledige onderwerpenlijst

Aantal en aandeel van de 93 respondenten dat het onderwerp uit zichzelf noemt, met de uitsplitsing per groep (percentage binnen de eigen groep). Bewoners = bewoners aan de Dorpstraat of Molenstraat (n=32), ondernemers n=13, overige inwoners n=48. Omdat één respondent meerdere onderwerpen noemt, tellen de percentages niet op tot 100%.

Onderwerp	n	%	Bewoners	Ondern.	Overig
Groen en bomen	60	65%	84%	69%	50%
Fietsvoorzieningen (fietspad)	59	63%	59%	62%	67%
Verkeersveiligheid expliciet genoemd	53	57%	66%	62%	50%
Parkeren (aantal en inrichting)	49	53%	63%	54%	46%
Dorps karakter / sfeer / uitstraling	48	52%	66%	38%	46%
Snelheid omlaag / 30 km/u	46	49%	63%	46%	42%
Oversteken en zebrapaden	44	47%	50%	69%	40%
Trottoir / toegankelijkheid voetgangers	42	45%	47%	38%	46%
Wegdek en bestrating	36	39%	59%	38%	25%
Pleinen meenemen (Dorpsplein / plein bij Plus)	35	38%	50%	46%	27%
Onoverzichtelijke zijstraten en uitritten	34	37%	31%	54%	35%
Geluidsoverlast	28	30%	63%	8%	15%
Zwaar verkeer (vracht, landbouw, bus)	22	24%	44%	31%	8%
Trillingen en schade aan panden	21	23%	63%	0%	2%
Verkeerslicht bij de kerk / Plus	19	20%	9%	38%	23%
Scope verbreden (entrees, rotondes, Molenstraat)	18	19%	22%	23%	17%
Drempels, plateaus, versmallingen	18	19%	25%	15%	17%
Verlichting	17	18%	38%	8%	8%
Bloemen, versiering en dorpsaankleding	17	18%	25%	15%	15%
Terras en verblijfsruimte	16	17%	25%	15%	13%
Doorgaand verkeer / sluijperverkeer / drukte	15	16%	13%	15%	19%
Fout parkeren op fiets- en voetpad	14	15%	16%	15%	15%
Laden en lossen	12	13%	13%	23%	10%
Bushalte en OV	11	12%	13%	8%	13%
Handhaving (snelheid, vracht, parkeren)	10	11%	16%	0%	10%
Water, drainage en klimaat	10	11%	28%	0%	2%
Bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden	9	10%	9%	15%	8%
Fietsparkeren (nietjes)	5	5%	6%	15%	2%
Metten, normen en evaluatie	4	4%	9%	0%	2%

Onderwerp	n	%	Bewoners	Ondern.	Overig
Luchtkwaliteit / fijnstof	2	2%	3%	0%	2%

Bijlage B — Gebruikte bronnen

- CROW — Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.
- Mobiliteitsvisie Breda, Veilig, robuust en duurzaam van A naar B (November 2020)
- Bestuursakkoord gemeente Breda 2026–2030.
- Speerpuntenplan 2026–2030 Dorpsraad Ulvenhout, versie 1.1.
- Aantekeningen startgesprek met de projectleider van de gemeente Breda, 26 juni 2026.
- Denk mee — Herstructurering Dorpstraat 2028: 93 inzendingen via het online formulier, 20 juli tot en met 2 september 2026.
- Verkeersoverlast en trillingsproblematiek Dorpstraat Ulvenhout — gebundelde signalen van de kerngroep bewoners Dorpstraat, 2026.
- Input Ulvenhout Vitaal — opbrengst bijeenkomst De Pekhoeve, 26 augustus 2026, namens 30 aanwezigen.
- Input Ondernemersvereniging Ulvenhout en individuele ondernemers, juli–september 2026.
- Input leerlingenraad basisschool De Rosmolen — gespreksverslag 9 september 2026.
- Besluitenlijst werksessie Dorpstraat, 10 september 2026, en de aantekeningen van die bijeenkomst.
- Gebied & Verkeer Ulvenhout, Dorpstraat – Molenstraat, versie 1.0, 21 augustus 2020 (verkeerstellingen 2019, bron Basec).