Datum

5 maart 2025

Onderwerp	Uw kenmerk	Aantal bijlagen
Spooragenda voor Oss	LWE/EF	1

Wat adviseert het college te besluiten?

1. De "Spooragenda 2025-2040 - Oss op het goede spoor" vast te stellen als meerjarenprogramma voor de spoorprojecten in Oss;
2. Instemmen met de uitwerking van dit programma door het college overeenkomstig de prioriteiten in deze rapportage;
3. Af te spreken dat de raad jaarlijks een voortgangsrapportage ontvangt over de ontwikkelingen van het programma.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

In Oss bouwen we aan een aantrekkelijke stad, waar iedereen op een prettige manier kan wonen, werken en leven. Waar mensen elkaar kunnen ontmoeten in een gezonde, groene en veilige omgeving. Een stad ook waar alle benodigde voorzieningen binnen handbereik zijn en je dankzij goede treinverbindingen in een mum van tijd in Amsterdam, Rotterdam, Zwolle of Maastricht bent.

Om dat voor elkaar te krijgen, investeren we de komende jaren flink in de stad. Onder andere in de meer woningen en groen in de stad, maar vooral ook in verbeteringen aan het spoor en

de stations. We gaan ervoor zorgen dat het spoor niet langer een barrière vormt tussen noord en zuid. En we dus niet meer lang hoeven wachten voor een gesloten overweg als we van het werk naar huis rijden of voor een boodschap even naar de winkel moeten. Voor de veiligheid willen we ook van het grote aantal overwegen in Oss af. Tevens pakken we de stations en hun omgeving van de aan zodat reizen met de trein van en naar Oss nog aantrekkelijker wordt.

Op basis van de ontwikkelingen van afgelopen jaren en het inzicht in wat er allemaal nog zou kunnen worden aangepakt op het spoor in Oss is een Spooragenda voor de komende jaren opgesteld. Aan de hand van deze spooragenda wil het college gestaag bouwen aan de 'Stad met Toekomst'. Vanwege de grote fysieke en financiële impact van infrastructuurprojecten op het spoor en bij de stations wil het college support van de raad voor de uitvoering van deze spooragenda.

Welk resultaat willen we bereiken?

Met de uitvoering van de spooragenda werken we aan de volgende doelen:

1. Aanpakken van de barrièrewerking van het spoor. Vooral binnen het stedelijke gebied in samenhang met de verstedelijkingsopgave;
2. Verbeteren van de kwaliteit van de stations en stationsomgeving. Dit passend bij de stedelijke en economische ontwikkeling van de stad;
3. Faciliteren van de groei van het reizigersvervoer per trein. Oss als onderdeel van de verstedelijkingopgave in Noord-Brabant en Gelderland in de Bandstad;
4. Faciliteren van een toekomstvaste inpassing van tri-modale goederenoverslag in de haven van Elzenburg.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Wij willen veel tijd en geld stoppen in verbetering van het spoor in onze gemeente en daarvoor prioriteiten vastleggen.

Spoorprojecten hebben ruimtelijke impact, zijn technisch complex, kennen een lange doorlooptijd en kosten veel geld. Belangrijk om uit te spreken dat we als gemeente hier voor willen gaan. Dat we bereid zijn om ons langdurig hieraan te verbinden.

Gelet op de lange doorlooptijd en de grote investeringen is het belangrijk om koersvast te zijn in de projecten die we willen aanpakken. Er is veel te doen op het spoor en dat kan niet allemaal tegelijkertijd. Daarom brengen we focus aan in wat we wel en nog even niet doen. Gelet op de aard van de projecten gaat het in het algemeen niet om 'laaghangend fruit'. Gaandeweg switchen naar andere onderdelen, wanneer dat beter uitkomt is, is niet

altijd mogelijk of heeft grote consequenties. Het is belangrijk om het geheel te kunnen overzien als er keuzes gemaakt moeten worden. Commitment van de gemeenteraad daarbij is essentieel.

1.2 Wij willen duidelijkheid geven over besteding van de middelen en hoe we hierover grip willen houden.

De gemeente spaart fors om een financiële bijdrage te kunnen leveren aan de grote investering die uiteindelijk nodig is in de spoorinfrastructuur. De projecten bestaan vaak uit verschillende fases die soms enkele jaren kunnen duren. In de spooragenda wordt een inschatting gemaakt van de doorlooptijd van de diverse fases en een schatting gemaakt van de benodigde middelen. Uiteraard is het zo dat deze inschatting in de loop van de tijd steeds nauwkeuriger zal worden. Mogelijk leidt dat tot nieuwe inhoudelijke of financiële keuzes. Om goed overzicht te houden op het programma willen we uw raad jaarlijks meenemen in een voortgangsrapportage over de verschillende programmaonderdelen.

Tevens begrijpen wij de behoefte van de raad om controle te kunnen houden over deze grote projecten. Hoewel we voorstellen doen voor de besteding van de te reserveren middelen worden nu nog geen investeringen vastgelegd. We willen wel gebiedsgerichte focus aanbrengen met dit programma. De aanpak van projecten aan de spoorinfrastructuur doorlopen in het algemeen een vast stramien van verkenning, ontwerp, uitvoeringsvoorbereiding en realisatie. Al deze fasen starten met een go/no go-besluit. Dat is ook het moment om de raad mee te nemen in een volgende fase en daarvoor ook krediet aan te vragen.

1.3 Duidelijkheid geven van de spooropgave in relatie tot andere programma's en projecten.

We leggen vanuit de financiële mogelijkheden prioriteit bij spoorprojecten in de Spoorzone van Oss. Hier liggen ook vanuit het mobiliteitsbeleid de speerpunten. Andere grote programma's hebben belang bij een oplossing voor het spoor, met name de programma's Verstedelijking, Grootschalige Woningbouw en Mobiliteit. Opgaven voor spoor en deze programma's worden met elkaar afgestemd en verder uitgewerkt. Dat versterkt de doelen van deze programma's samen.

2.1 Externe partners ondersteunen onze ambities.

Het spoorprogramma is een complex en vergt een grote investering. Wij kunnen dat als gemeente niet alleen voor elkaar krijgen. In de afgelopen periode hebben wij regelmatig gesproken met spoorpartijen en andere overheden over onze ideeën ten aanzien van het spoor. Zij herkennen onze problematiek en opgaven. En zij willen ons helpen om deze

ambities een stap verder te brengen. Het is daarvoor belangrijk dat wij hen kunnen vertellen dat het ons ernst is met onze spooragenda. Dat we ons daarvoor willen inzetten en financieel kunnen bijdragen met brede steun van onze gemeenteraad.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 De investeringen zijn hoog.

Het gaat om technisch complexe verbeteringen aan de spoorinfrastructuur, die ook nog gerealiseerd moeten worden terwijl 'de winkel openblijft'. Dat resulteert in een lange doorlooptijd en hoge investeringskosten. We kunnen niet alleen van de andere overheden vragen om dat voor ons op te lossen. Daarom is het belangrijk dat ook de gemeente een substantiële bijdrage kan leveren aan deze investeringen. Dat helpt om andere overheden te kunnen vragen om met ons mee te zoeken naar een financiële oplossing.

1.2 Niet alles kan tegelijkertijd.

De uitdagingen aan het spoor zijn groot: veel gelijkvloerse spoorkruisingen, verstedelijking langs het spoor, kwaliteitsverbetering van de stations, verwachte groei van de reizigersgroei en toekomstvast inpassen van spoorgoederenvervoer naar de haven. Dat is veel om aan te pakken, dat kan niet allemaal tegelijkertijd. Het ontbreekt daarvoor aan menskracht, middelen en steun van de spoorsector. Daarom moeten we keuzes maken. De focus van het programma Spooragenda zit daarom in de eerste plaats in gebieden waar de ruimtelijk-economische urgentie het hoogst is: de Spoorzone van Oss en het Stationskwartier in Ravenstein.

1.3 Er is geen duidelijkheid over de bijdrage van het Rijk en de provincie

De verbeteringen aan de spoorinfrastructuur zijn zonder cofinanciering van het Rijk en de provincie niet te realiseren. De grootste bijdrage zal moeten komen uit een bijdrage van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). Tevens zal een substantiële bijdrage van de provincie worden gevraagd. Overigens wordt hiervoor ook gekeken worden naar andere eventuele dekkingsbronnen. Om te zorgen dat we op de agenda van het MIRT en de provincie komen en blijven is veel bestuurlijke als ambtelijke inzet vereist.

1.4 Prijsstijgingen

De projectkosten zullen stijgen door prijsinflaties, aangezien deze projecten een lange voorbereiding en uitvoeringstijd vereisen. Om ervoor te zorgen dat deze projecten te zijner tijd daadwerkelijk gerealiseerd kunnen worden, wordt het prijsgevoelige budget

jaarlijks geïndexeerd. Zo kunnen we de benodigde middelen veiligstellen en de realisatie van de projecten beter borgen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën
Aanpassingen aan het spoor vragen om hoge investeringen. We kunnen nog niet inschatten hoe hoog de uiteindelijke investeringen zullen uitpakken, daarvoor is nog jaren van onderzoek en ontwerp voor nodig. We kunnen deze ideeën ook niet uitvoeren zonder hulp van de spoorsector en zonder bijdragen van andere overheden. Voorlopig zijn we nog niet aan investeringen, maar we reserveren intussen wel middelen voor een eigen bijdrage hieraan.

We sparen een bedrag van € 125 miljoen om onze ambities van de spooragenda te betalen. Hiervoor is de reserve verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving gevormd. Het bedrag wordt in de looptijd tot en met 2040 bij elkaar gebracht.
De spooronderdoorgang van de Heihoeksingel is één van deze ambities, waarvan we de kosten ramen op een bedrag van circa € 30 miljoen (prijspeil 2025). We onderzoeken de mogelijkheden om hiervoor subsidies binnen te halen. Tevens willen vanaf 2026 een begin maken met de voorbereiding van de onderdoorgang Braakstraat voor fietsers en voetgangers en het opwaarderen van station Oss West. Hiervoor ligt er nog geen raming. Echter op basis van de ontwerpen voor de onderdoorgang bij station Ravenstein wordt hiervoor grof gerekend op € 22,5 miljoen. We zetten voor deze twee spoorprojecten aan de westzijde van Oss samen in op een bijdrageverzoek aan de andere overheden van € 27,5 miljoen. De bijdrage van de gemeente Oss komt dan voor deze twee projecten uit op een bedrag van € 25 miljoen.

Zolang nog geen zicht bestaat op een succesvolle dekking van dit tekort door bijdragen van andere overheden, leggen we prioriteit bij de voorbereiding en realisatie van de onderdoorgang Heihoeksingel. We onderzoeken dan wel of we vanaf 2026 toch alvast kunnen starten met het ontwerpen aan station Oss West vanwege de samenhang met de gebiedsontwikkeling in Euterpepark. De voorbereiding van de Heihoeksingel kunnen we zolang er nog geen zicht is op medefinanciering door de andere overheden voorfinancieren uit de reserve verbetering fysieke kwaliteit leefomgeving als achtervang.

Voor de overige ambities van de spoorzone, waarvan het zwaartepunt ligt tussen Euterpepark en station Oss, resteert dan een bedrag van € 100 miljoen. Dit is namelijk het spaarbedrag van € 125 miljoen minus de gemeentelijk bijdrage aan de westzijde Oss voor € 25 miljoen. Wij zullen daarover gedurende de uitvoering van dit programma samen met Rijk en provincie verkennen hoe het tekort afgedekt zou kunnen worden. Bijvoorbeeld met een bijdrage van uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) en mogelijk aangevuld met bijdrage van de provincie of andere bronnen. In de loop van het onderzoek, dat nog een groot aantal jaar in beslag zal nemen, zal blijken in welke mate aanvullende financiering mogelijk is of dat de doorlooptijd langer wordt.

Voor de tunnel Ravenstein is de dekking reeds vastgelegd in het raadsvoorstel op 12 december 2024. De overige projecten zijn kleiner in omvang en kunnen in reguliere programma's worden opgevangen, bijvoorbeeld in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Voor verkenningen in de initiatieffase en voor lobby- en communicatie-uitingen gebruiken we het voorbereidingskrediet spooragenda van € 1,4 miljoen dat voor de jaren 2024-2027 beschikbaar gesteld is.

De aanvraag met een financiële dekking voor de voorbereiding van de Parkway, spoorkruising Amsteleind en Heihoeksingel wordt in een afzonderlijk raadsvoorstel aan u voorgelegd (voorbereidingskrediet ontsluitingsroute Amsteleind).

b. Communicatie

De spooragenda is een eerste aankondiging van de prioriteiten waarmee we met de aanpak van spoor aan de gang willen gaan. Wij laten een infographic maken om het programma op een meer toegankelijk manier toe te lichten. Ook willen we regelmatig updates plaatsen op onze website.

c. Uitvoering

In de spooragenda leggen wij onze ambities vast en het werkprogramma voor de komende jaren. Wij brengen de gemeenteraad in een jaarlijkse voortgangsrapportage op de hoogte van de ontwikkelingen in het programma en de financiële stand van zaken. Wij willen deze rapportage jaarlijks in januari opleveren, zodat de uitkomsten van het bestuurlijk overleg MIRT, na afstemming met onze externe partners, hierin kunnen worden opgenomen.

De projecten met een realisatietermijn op korte termijn (voor 2030) zijn al in voorbereiding. Samen met ProRail, NS en provincie Noord-Brabant worden plannen gemaakt voor het aantrekkelijker maken van station Oss. Wij willen deze uiterlijk in december 2026 hebben opgeleverd, voor de ingangsdatum van de nieuwe busconcessie.

Wat betreft de onderdoorgangen bij Ravenstein en Heihoeksingel willen we dit jaar starten met de ontwerpfase en de technische onderzoeken. Deze werkzaamheden, die door een door ProRail goedgekeurd ingenieursbureau moeten worden uitgevoerd, kennen een doorlooptijd van anderhalf tot twee jaar.

De andere projecten voor de lange termijn zijn onderdeel van een quickscan-onderzoek naar de spoorbarrière in het centrale deel van Oss (Oss Centraal). Bij dit onderzoek zijn provincie Noord-Brabant, ProRail, NS en het ministerie van Infrastructuur en Milieu betrokken. De quickscan moet meer onderbouwde informatie opleveren welke strategie het beste past bij de opgave van Oss en de mogelijk haalbaarheid daarvan. De quickscan moet leiden tot een besluit over mogelijke vervolgstappen in het bestuurlijk overleg MIRT in het najaar van 2025. Het aanbestedingsproces voor deze quickscan loopt momenteel. Medio maart start het onderzoek en na de zomervakantie moeten hieruit conclusies worden getrokken met het oog op het BO MIRT.

d. Overlegd met
De rapportage spooragenda is afgestemd met ProRail, NS, provincie Noord-Brabant, Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Osse Overslag Centrale OOC. Hun reacties zijn in de rapportage verwerkt.

Binnen de gemeentelijke organisatie heeft afstemming plaatsgevonden binnen het programmateam Verstedelijking en met medewerkers van de afdelingen Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Leefomgeving, Wonen en Economie, Financiën en Control en Communicatie.

Samenvatting

Het spoor in Oss geeft op meerdere fronten aanleiding om verbeteringen door te voeren. Dat vraagt om ingewikkelde en langdurige voorbereiding en dure investeringen. De gemeente kan niet al die projecten tegelijk en ook niet alleen aanpakken. Daarom is een spooragenda opgesteld met het programma van spoorprojecten waar we de komende jaren aan willen werken. Dat is niet alleen een leidraad voor onszelf, maar ook om externe partners van spoorsector en andere overheden mee te nemen in een gezamenlijke projectenagenda.