5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e Oss

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Postbus 5

5.1.2e OSS

Oss, 19 februari 2025

L.S.,

De discussie loopt al jaren en begon ooit als Noordelijke Randweg. Inmiddels heeft het een nieuwe naam: de Noordelijke Ontsluitingsweg. Het blijft een heet hangijzer in de gemeente, waar vanuit nut en noodzaak vraagtekens geplaatst kunnen worden. Volgens de gemeentelijke begroting komen de kosten voor de (uiteindelijk) drie fasen van de weg uit op zo'n € 5.1.2f .

Het project is ooit gestart als ontlasting van de Singel '40-'45, die met grote regelmaat dichtstaat. De plannen voor de Noordelijke Ontsluitingsweg dienen volgens de gemeente de volgende doelen:

A. een goede verkeersontsluiting van de noordzijde van de kern Oss;
B. een goede doorstroming van doorgaand verkeer;
C. een groene, veilige buitenruimte;
D. voldoende waterberging; en
E. de bescherming van een goed woon- en leefklimaat.

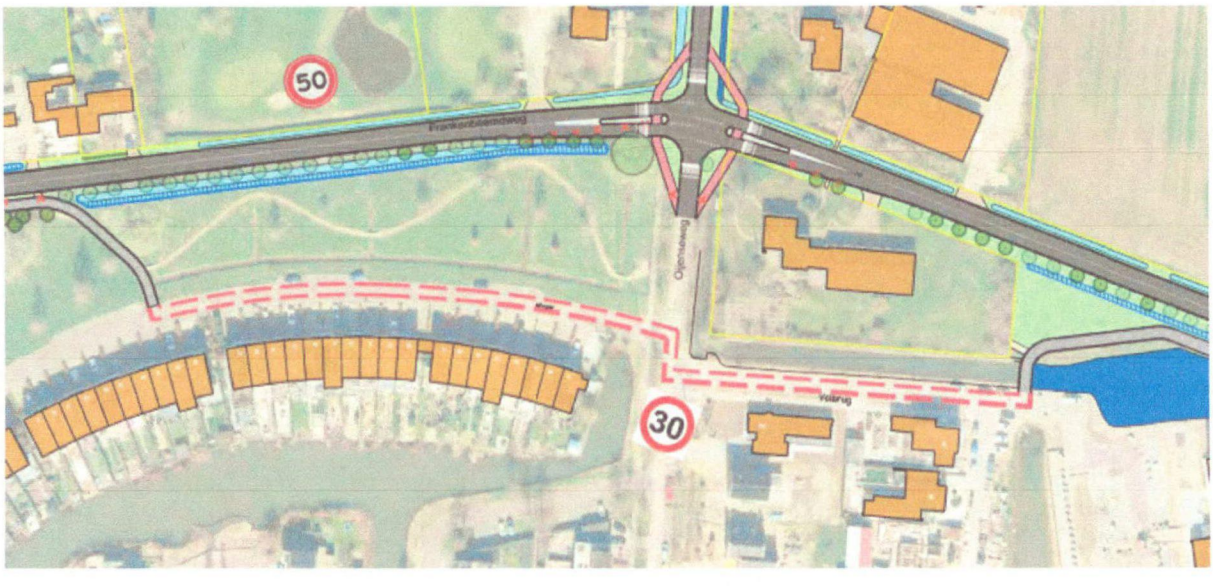
Het verkeersonderzoek van 5.1.2e DHV is vrij duidelijk. Het uitvoeren van fasen 1 & 2 zal leiden tot een afname van een kleine zes procent op de Singel ter hoogte van de Oostwal, en ruim tien procent te hoogte van de Kapelsingel. De Singel hoeft dan niet meer tussen de 18 en 19 duizend auto's per dag te verwerken, maar tussen de 17 en 1 5.1.2f duizend. Dit lijkt op een betrekkelijke kleine winst voor een grote investering. Het is moeilijk voor te stellen dat dit een significante verbetering gaat opleveren voor bewoners qua overlast en qua verbetering voor automobilisten. Hiermee valt dus het behalen van doelen A en B sterk te betwijfelen.

Het uitvoeren van de fase 1 en 2 heeft ook negatieve gevolgen voor andere Osse inwoners en hun leefomgeving. Terwijl de Singel enigszins ontlast wordt, worden bewoners aan de noordrand meer belast qua geluid, uitstoot en verkeer. Volgens 5.1.2e

5.1.2e DHV kunnen de 5.1.2e en 5.1.2e een stijging van verkeersbewegingen verwachten van respectievelijk 102 en 52 procent.

Daarnaast valt de situatie rond de 5.1.2e op. Deze nu woonerfachtige straat, met veel parkeeracties langs de weg en fietsverkeer, kan rekenen op een toename van 36 procent aan autobewegingen. Hierover schrijft 5.1.2e HaskoningDHV dat "[v]oor een erftoegangsweg betreffen dit acceptabele intensiteiten, echter betekent dit voor de huidige bewoners een forse toename wat invloed heeft op de leefbaarheid in dit deel van de wijk" (p.18). Dit is ook een drukke straat voor schoolgaande kinderen op de fiets, onder meer vanwege de stroom vanuit de dorpen. Ook dit wordt aangestipt in het rapport: "In relatie tot de (school)fietsroute, heeft dit invloed op de verkeersveiligheid" (p.18). Dit nog niet nader onderzocht. Hiermee lijkt de gemeente dus niet goed te scoren op gestelde doelen C en E.

In het algemeen valt op dat het hele ontwerp en het onderzoek vooral gaan over automobiliteit. Fietsersstromen zijn niet onderzocht en worden slechts zijdelings benoemd en serieus genomen in het beleid. Dit wordt nog meer duidelijk in de plannen voor het zogenaamde vrijliggende fietspad.



De 5.1.2e en 5.1.2e worden veel gebruikt door fietsers en wandelaars. Het nieuw voorgestelde fietspad is geen verbetering, en ook geen losliggende fietspad. Het is niet optimaal voor fietsers, en dan met name recreatief gebruik, vanwege de scherpe bochten en additionele kruispunten. Dit zal de verkeersveiligheid van fietsers verlagen.

Zo duikt het fietspad ineens de wijk in vanuit de westelijke richting, vanaf de 5.1.2e de Hofvijver op. Dit is een 90° bocht waarbij de weg moet worden overgestoken. Vanaf daar is dus geen sprake van een losliggend fietspad, maar inbedding in de bestaande verkeersomgeving. Via de Hofvijver komen fietsers dan op de 5.1.2e uit, die dan een heel stuk drukker zal zijn. Zoals nu ingetekend is dit géén

reguliere kruising, omdat de Hofvijver en Banier niet aansluiten. Dit is een potentiële gevaarlijke situatie voor fietsers. Vervolgens verlaten fietsers de openbare weg weer naar het fietspad via een 90° bocht, waarbij de rijbaan moet worden overgestoken. Dit strookt niet met de belofte van een vrijliggend fietspad en is alles behalve een optimale veilige situatie.

Bij de bewonersbijeenkomst zijn al vragen gesteld over de veiligheid voor fietsers en voetgangers. De reactie van de gemeente laat sterk te wensen over; zij stelt simpelweg dat "de aanleg van een fietspad langs de gehele Noordelijke Ontsluitingsweg wordt de veiligheid voor fietsers en voetgangers sterk verbeterd", zonder in te gaan op de geuite zorgen. De gemeente wijst op "uiteindelijk blijft het een gedeelde verantwoordelijkheid van alle weggebruikers om de situatie veilig te houden". Dit is altijd waar, maar het idee dat hier een vrijliggend fietspad komt, is maar ten dele waar. Juist door op een belangrijke plek dit niet te doen, wordt het risico voor fietsers en voetgangers verhoogd. Voor auto's wordt de doorstroom juist beter, en zij hoeven behalve bij reeds bestaande kruispunten rekening te houden met andere mobiliteitsstromen.

Er mist nog een afweging voor de Noordelijke Ontsluitingsweg: de kosten-baten. Niet onderdeel van de inzagedocumenten zijn de verwachte kosten. Deze worden voor de drie fasen geschat op ruim € 5.1.2f . Is dit werkelijk de best mogelijke uitgave voor de stad Oss in lastigere financiële tijden? Is dit het verminderen van een verkeersstroom op de Singel met zo'n 1.500 autobewegingen per dag waard?

Het zou de moeite waard zijn om meer onder te doen naar de effecten van het ontsluiten van de 5.1.2e aan de noordkant voor omwonenden en mobiliteitsbewegingen (en dit kan zonder al te veel kosten door een pilot te starten zonder het paaltje in de weg en stromen te monitoren). Daarnaast mist een goed onderzoek naar de fietserstromen en veiligheid van fietsers in de voorgenomen plannen. Het zou goed zijn daar de expertise van Veilig Verkeer Nederland bij te raadplegen. Dergelijke onderzoeken kunnen zonder al te veel uitgaven worden uitgevoerd, en schept meer duidelijkheid over de impact van plannen.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

5.1.2e

vcl 5.1.2e @proton.me / 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 3
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	1, 3