Leden gemeenteraad Oss

E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de datum van deze brief en ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
24 oktober 2023		Ewout Fennis	0412-629897
Onderwerp			Aantal bijlagen
Spooragenda Oss			4

Geachte raadsleden,

In deze brief willen wij u informeren over:

De stand van zaken met betrekking tot de spooragenda. Wij lichten in deze informatiebrief de volgende zaken toe:

1. *Aanpak samenwerking met NS, Prorail en Provincie*
2. *Handelingsperspectieven stations in gemeente Oss*
3. *Quickscan verplaatsen station Oss West*

Wat is de aanleiding voor deze informatie?
Een belangrijk onderdeel van het programma verstedelijking spoorzone Oss is de spooragenda. Het gaat om een omvangrijk, kostbaar en langdurig traject, daarom informeren wij de gemeenteraad graag over de genomen en te nemen stappen.

Wat is de kernboodschap?

De spoorlijn en de stations in onze gemeente hebben ons veel gebracht aan ruimtelijke en economische groei. Met de aankomende toename van woningen en werkplekken in het

stedelijk gebied van Oss begint het spoor te knellen, vooral wat betreft de barrièrewerking en de matige (uitstraling van de) stationsvoorzieningen. Wij willen daarom in de komende jaren samen met spoorsector, provincie en Rijk werken aan een oplossing daarvoor. Daarnaast brengen wij twee actuele onderzoeken naar het spoor en de stations in Oss onder uw aandacht. Deze onderzoeken onderschrijven de wenselijkheid om het spoor aan te pakken en geven richting aan de gewenste oplossingen. Het gaat om:

- Handelingsperspectief stations Oss, Oss West en Ravenstein: samen met Prorail, NS en provincie Noord-Brabant is een document opgesteld, waarin de gezamenlijke verbeterambities voor de stations zijn vastgelegd.
- Quickscan verplaatsen station Oss West: De quickscan levert een genuanceerd beeld op over de wenselijkheid van verplaatsen van het station richting Amsteleind.

De aanpak van de spoorprojecten is mede-afhankelijk van de ontwikkeling van het stedenbouwkundige masterplan voor de Spoorzone. Hierover verwachten wij medio 2024 besluiten te kunnen nemen. Wij pakken vooruitlopend daarop spoorprojecten op die parallel daaraan gestart kunnen worden en die niet strijdig met de ontwikkeling van het stedenbouwkundig masterplan.

Spooragenda Oss programma 2024

Wij zijn in gesprek met NS, Prorail, provincie en Rijk over het oppakken van de volgende onderzoeken en projecten in het komende jaar:

- Analyse overwegveiligheid gemeente Oss;
- Start ontwerpproces spoorkruising Heihoeksingel;
- Nadere onderbouwing ten behoeve van gezamenlijke ontwikkelingsvisie station Oss;
- Korte termijnverbeteringen voor station Oss, met name aanpak van verrommeling en fietsstallingsdiscipline;
- Besluit verplaatsing station Oss West medio 2024;
- Integraal schetsontwerp spoorkruising Stationskwartier Ravenstein en stationsomgeving;
- Position paper IJssellijn;
- Vastleggen organisatie en samenwerkingsvorm met spoorsector en provincie en de betrokkenheid van het Rijk.

Voor de uitvoering van een aantal van deze stappen zullen wij gebruik maken van de kennis en capaciteit van gespecialiseerde ingenieursbureaus. Kosten hiervan worden ingeschat op ca. € 350.000. Voor de dekking hiervan willen wij gebruik maken van het voorbereidingskrediet Spoorzone dat aangekondigd is in de Kadernota 2024-2027.

Toelichting aanpak samenwerking met NS, Prorail en Provincie

De spooropgave in onze gemeente, waarover wij in gesprek zijn met Prorail, NS, provincie Noord-Brabant en het Rijk valt uiteen in meerdere onderdelen:

A. Aanpak van de barrièrewerking (aanpak gelijkvloerse overwegen)
Voor komende periode willen wij starten met een analyse van overwegveiligheid in relatie tot extra woningbouwprogramma rond het spoor. Daarnaast willen wij het ontwerpproces starten voor de spoorkruising Heihoeksingel als onderdeel van de ontsluitingsstructuur van Amsteleind. Op basis van het stedenbouwkundig Masterplan voor de Spoorzone bepalen wij medio 2024 prioriteiten voor andere ongelijkvloerse kruisingen in Oss.

B. Upgraden van station Oss
Vanuit het Handelingsperspectief willen wij de gezamenlijke opgave voor het station verder uitwerken. Het moet uiteindelijk de basis zijn voor een integraal ontwerp voor upgrading van het station. Omdat de uitvoering daarvan nog ruim 10 jaar op zich kan laten wachten willen wij op korte termijn al enkele punten aanpakken zoals de verrommeling van het station en de fietsstallingsdiscipline.

C. Upgraden van station Oss West
Ook het handelingsperspectief voor station Oss West levert diverse verbeterpunten op. De uitwerking daarvan willen wij starten nadat een besluit is genomen over de toekomstige locatie van station Oss West.

D. Goederenvervoer tri-modale overslag Elzenburg (haven)
Na de komende spooruitbreiding bij OOC in Elzenburg komt op een later moment bij het ontwerpen aan station en emplacement de toekomstvaste inpassing van het goederenspoor aan bod.

E. Lobby IJssellijn
De IJssellijn als dragende spoorlijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in Oost-Nederland en Brabant moet beter over het voetlicht worden gebracht. Wij gaan daarover in gesprek met de andere overheden aan deze lijn. Tevens willen wij een positionpaper opstellen over de betekenis van de lijn voor Oss.

F. Organisatie
Wij willen het incidentele overleg met Prorail, NS, provincie Noord-Brabant en Rijk bestendigen en omzetten naar een meer formele programma-samenwerking.

Toelichting op bijgesloten rapportages

1. Handelingsperspectieven stations in gemeente Oss

   Voor de drie stations in gemeente Oss is een zogenaamd Handelingsperspectief opgesteld. Dit is een methodiek om stations op een groot aantal aspecten te beoordelen waar het gaat om een huidige toestand en de in de toekomst gewenste toestand. Het resultaat geeft inzicht in waar de kwaliteit van het station nu staat en waar we naar toe willen. Deze methodiek is met alle betrokken partijen samen doorlopen en geeft dus de gezamenlijke ontwikkelingsrichting weer. De rapportages zijn opgesteld door adviesbureau Royal Haskoning DHV op basis van gezamenlijke inbreng van NS, Prorail, provincie Noord-Brabant en gemeente Oss (en voor station Oss tevens van Arriva).

   Het zijn drie omvangrijke rapportages geworden waarvan de meest bepalende pagina's zijn overgenomen in bijgaande samenvattingen. Uit de analyses blijkt dat op alle stations wel wensen tot verbeteringen bestaan, bij de een meer uitgesproken dan bij de andere.

   A. Station Oss

      Op de meeste aspecten van beoordeling scoort station Oss matig, terwijl daar juist veel gezamenlijke ambitie ligt tot verbetering. De hoeveelheid verbeterpunten kan eigenlijk niet meer opgelost worden met een groot aantal individuele maatregelen. De aanpak hiervan vraagt om een fundamenteel nieuw ontwerp voor het station en zijn omgeving. Om daarin stappen te kunnen zetten moet eerst de problematiek en de opgave verder worden verdiept om vervolgens een gezamenlijke visie te ontwikkelen op het station. Daarmee kan het ontwerpproces worden gestart. Bij elkaar zal het een langdurig proces zijn, waarbij bedacht moet worden dat het nog ruim 10 jaar kan duren voordat de uitvoering kan worden gestart.

      Op enkele punten is echter sneller behoefte aan verbetering van het station. Het gaat onder andere om de verrommeling van het station, de fietsstallingsdiscipline, de beperkte doorgang voor reizigers nabij de overweg en de looproute aan de zuidzijde van het station. Hiervoor willen wij komend jaar voor de Kadernota 2025 met (eenvoudige) verbetervoorstellen komen, die passen in een toekomstvaste integrale aanpak.

   B. Station Oss West

      In de analyse voor station Oss West is de huidige locatie beoordeeld. Hieruit blijkt dat station en omgeving op zich redelijk functioneren, maar de voorzieningen wel

gedateerd zijn. Verbeteringen liggen ook in de aansluiting op de omgeving, bijvoorbeeld richting Euterpepark. Er liggen goede kansen voor de upgrading van het station in combinatie met voorziene ontwikkelingen in de stationsomgeving. Stedelijke verdichting in Euterpepark en het ombouwen van de overweg Braakstraat naar een ongelijkvloerse oplossing zijn daarvoor goede aanleidingen. Dit vraagt dan om een integraal ontwerp voor station en omgeving. Voor de korte termijn wordt aanbevolen de toegankelijkheid van het noordelijke perron te verbeteren.

In afwachting van een definitief besluit over de toekomstige ligging van station Oss West worden vervolgstappen voor upgraden van het station nog even uitgesteld. Verwacht wordt medio 2024 daarover een besluit te nemen.

C. Station Ravenstein
In het algemeen functioneert station Ravenstein goed gelet op de grootte van het station. Woningbouwontwikkelingen in de directe omgeving vragen om aanpassingen van het voorzieningenniveau. Tevens worden herkenbare routes voor fiets en voetganger naar het centrum gemist. Ook bij dit station is de ruimtelijke opgave in de nabijheid een kans om versneld verbetering door te voeren. Vooral de aanleg van een ongelijkvloerse interwijkverbinding voor langzaam verkeer biedt daarvoor goede mogelijkheden, als daaraan ook de stationsentree wordt gekoppeld.

Gelet op lopende planprocedures voor de woningbouwontwikkeling in het stationskwartier wordt de interwijkverbinding in de tijd naar voren gehaald. De wijze waarop het station en de voorzieningen in de toekomst daarop kan worden aangesloten zal volgend jaar uit ontwerp moeten blijken.

2. <u>Quickscan verplaatsen station Oss West</u>
Afgelopen voorjaar hebben wij een quickscan laten uitvoeren naar de eventuele verplaatsing van station Oss West in westelijke richting, ter hoogte van de Heihoeksingel. Verplaatsing is technisch mogelijk en heeft geen nadelige gevolgen voor de dienstregeling. Op basis van diverse scenario’s van woningbouwontwikkeling in Amsteleind blijken de verschillen in reizigersaantallen in een situatie met of zonder verplaatsing gering. NS heeft op basis van de gegevens ook zelf een modelberekening gedaan. Conclusie daaruit is dat de mogelijke verplaatsing een neutraal tot licht positief effect heeft op de reizigersaantallen. Daarbij wordt wel uitgegaan van het maximale woningbouwscenario

voor Amsteleind met een grote concentratie aan de zuidzijde, nabij het spoor (het optiegebied).

Kosten van verplaatsen inclusief saneren van het station op de huidige locatie zit in de bandbreedte van 10-20 miljoen. Dat gaat alleen over de stationsvoorzieningen zelf, zonder tunnel of passerelle voor de reizigers. Verondersteld is namelijk dat er in de nieuwe situatie al een ongelijkvloerse spoorkruising met voetgangersvoorzieningen beschikbaar is bij Heihoeksingel. NS en Prorail vinden verplaatsen van het station niet noodzakelijk, maar als de gemeente het echt zou willen zijn ze er ook niet op tegen. Omdat verplaatsing voor hun geen noodzaak is, zien zij geen reden om financieel hieraan bij te dragen. Provincie Noord-Brabant ziet overigens ook (nog) geen meerwaarde in het verplaatsen van het station zolang niet duidelijk is wat de bijdrage daarvan is aan de mobiliteitstransitie die nodig is voor de verstedelijkingsopgave.

Bij afronding van de rapportage werd duidelijk dat de mogelijkheden voor woningbouwontwikkeling op Euterpepark ook groter zijn dan waarmee in de quickscan rekening is gehouden. Waarschijnlijk is de reizigerspotentie daarmee het grootst op de huidige locatie, tenzij voor de (verre) toekomst met een grote groei rond Amsteleind rekening wordt gehouden.

Er zijn nog andere criteria waarop een afweging gemaakt kan worden dan alleen financieel, exploitatief en uitvoerbaarheid. De stedelijke ontwikkeling van de stad vraagt om een bredere afweging rond een strategische keuze voor ligging van een station. De ontwikkeling van een stedenbouwkundig masterplan voor de verstedelijkingsopgave van Amsteleind tot Schadelijk gaat helpen bij een integrale locatiekeuze voor het station. Dat is voor ons nu de reden om een definitief besluit over de eventuele verplaatsing van het station uit te stellen tot na oplevering van het stedenbouwkundig masterplan in het tweede kwartaal van 2024.

Wat zijn de gevolgen?

Doel van het programma is om de barrièrewerking van het spoor dwars door de stad te verminderen en de stations gereed te maken voor de toekomst. Een randvoorwaarde voor verantwoorde stedelijke verdichting rond het spoor en nabij stations. Het is een langlopend programma, waardoor deze effecten pas in de toekomst bereikt zullen worden.

Langdurig met de spoorsector samenwerken aan de ontwikkeling van de spoorbarrière in Oss vraagt om commitment en partnerschap. Wij willen daarin het voortouw nemen. Dat betekent ook wat voor onze personele en financiële inzet. In de kadernota 2024-2027 zijn daarvoor al belangrijke stappen gezet. Door extra formatie toe te voegen aan team LWE-Mobiliteit kan daar capaciteit worden vrijgemaakt om aan ons spoordossier te werken. Tevens is in dezelfde kadernota voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

Wat is het vervolg?

Wij zullen de raad gelet op het langdurige, kostbare en omvangrijke karakter van deze ontwikkeling periodiek (in principe twee keer per jaar) op de hoogte brengen van de ontwikkelingen binnen de spooragenda. Wij wijzen er daarbij op dat er zich in een samenwerking met andere partijen en gedurende het proces inhoudelijke wijzigingen kunnen voordoen. Vanzelfsprekend zullen wij u daarover informeren.

Communicatie (indien van toepassing)
In overleg met Prorail, NS en provincie Noord-Brabant zullen wij een voorstel uitwerken hoe we over de ontwikkelingen in de spooragenda zullen communiceren. Het gaat om algemene publieksvoorlichting en om communicatie gericht op verschillende doelgroepen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van de gemeente Oss,
Namens dezen,



Sidney van den Bergh,
Wethouder

Bijlagen

- Handelingsperspectief station Oss
- Handelingsperspectief station Oss-West
- Handelingsperspectief station Ravenstein
- Quickscan verplaatsing station Oss-West

Volgvel	Ons kenmerk
9	

Samenvatting

In de informatiebrief wordt de stand van zaken met betrekking tot de spooragenda toegelicht. De recente onderzoeken en opgestelde aanpak voor samenwerking met NS, Prorail en Provincie geven de gemeenteraad inzicht in de genomen en te nemen stappen om te komen tot verminderen van de barrièrewerking van het spoor en upgrading van de stations.