

Aan alle raadsleden

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	Aantal bijlagen
9 december 2020	4340219	E. Neelen/L. Dicou	2
Onderwerp	Verkeerskundige effecten noordelijke randweg en slimme verkeerslichten Singel 1940-1945		

Welke vraag stellen we de raad?

A Verkeerskundig onderzoek Noordelijke Randweg

We onderzochten de verkeerskundige effecten van vijf varianten van een noordelijke randweg (bijlage 1 rapport Verkeersonderzoek Randweg Oss Noord).

We vragen u welke variant de voorkeur heeft om verder uit te werken.

De varianten zijn:

- 1. Realisatie Noordelijke Randweg fase 1*
- 2. Realisatie Noordelijke Randweg fase 1+2*
- 3. Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3)*
- 4. Realisatie Noordelijke Randweg fase 1+2, aansluiting met Oijenseweg open*
- 5. Realisatie totale Noordelijke Randweg (fase 1+2+3), aansluiting met Oijenseweg open*

B Slimme verkeerslichten Singel 1940-1945

Naar aanleiding van de motie Slim doorstromen op Singel 40-45 (4 juli 2019) onderzochten we de mogelijkheden en effecten van slimme verkeerslichten op de Singel 1940-1945 (bijlage 2 rapport Verkeerskundige prestatie Flowtack op Singel 1940-1945 Oss). Bent u het eens met de conclusie uit het onderzoek dat het instellen van slimme verkeerslichten op de twee kruisingen op de Singel 1940-1945 onvoldoende oplossend vermogen heeft?

Wat is de aanleiding?

In de programmabegroting 2020-2023 heeft de gemeenteraad geld vrijgemaakt om fase 1 van de noordelijke randweg in Oss verder uit te werken. Dit komt voort uit het

coalitieakkoord, waarin staat dat de noordelijke randweg als logische oplossing wordt gezien voor een goede bereikbaarheid van de stad.

Eind 2019 hebben wij u de resultaten gepresenteerd van een eerste verkenning naar de mogelijkheden om een ontsluitingsweg aan te leggen over bestaande wegen in Oss-Noord (Informatienota Bereikbaarheid Oss Noord besproken in de Adviescommissie Ruimte van 12 december 2019).

Het afgelopen jaar hebben we de verkenning verder uitgewerkt. Hiervoor hebben we een onderzoek laten uitvoeren naar de verkeerskundige effecten van vijf varianten van de noordelijke randweg. De resultaten van dit onderzoek zijn aan u gepresenteerd tijdens de Podiumbijeenkomst van 26 november 2020. Ook is gepresenteerd wat de effecten zijn van het plaatsen van slimme verkeerslichten op de Singel 1940-1945.

A Verkeerskundig onderzoek Noordelijke Randweg

Om te bepalen met welke variant we verder gaan en met welke randvoorwaarden we verder rekening moeten houden, zetten we de verschillende mogelijkheden voor u op een rij.

Wat zijn de overeenkomsten?

De Noordelijke Randweg heeft primair een functie voor de noordelijke wijken van Oss

In alle varianten is uitgegaan van een aanpassing van de bestaande wegen aan de noordrand van Oss tot gebiedsontsluitingsweg (1 rijbaan met 2 rijstroken, 50 km/h, vrijliggende fietspaden). Er wordt een verbinding gemaakt tussen de Kanaalstraat en de Achterschajkstraat. Hiermee ontstaat een nieuwe route aan de noordkant van Oss.

De noordelijke randweg heeft overwegend een functie als extra ontsluitingsroute voor de noordelijke woonwijken in Oss. Daarnaast zien we bij alle varianten een lichte verschuiving in routekeuze voor verkeer vanuit het noorden (de kernen). De route via de Beatrixweg en N329 wordt minder aantrekkelijk. Dit verkeer kiest voor de John F. Kennedybaan of Oijenseweg en vervolgens de nieuwe noordelijke randweg.

Alle varianten leiden tot een afname van de intensiteit op de Singel 1940-1945

Belangrijke aanleiding om de mogelijkheden voor een noordelijke randweg te onderzoeken, is de slechte doorstroming op de Singel 1940-1945, met name in de spits. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid en leefbaarheid van Oss-Noord. Het verkeerskundig onderzoek toont aan dat in alle varianten de intensiteit op de Singel 1940-1945 afneemt tot circa 17.000 motorvoertuigen per etmaal (een afname van gemiddeld circa 10%). De onderlinge verschillen tussen de varianten zijn marginaal.

Geen van de varianten zorgt voor optimale doorstroming op de Singel 1940-1945

De verwachte afname van circa 1.500 mvt/etmaal naar circa 17.000 zorgt voor verlichting, maar niet voor een robuuste oplossing. Met andere woorden, de doorstroming op de Singel 1940-1945 blijft op bepaalde momenten van de dag niet optimaal.

Op de Kanaalstraat ontstaan knelpunten door vermenging van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer

Aan de Kanaalstraat zijn diverse (grote) bedrijven gevestigd. Hier komen gedurende de dag veel vrachtwagens die (veelal achteruit) het bedrijfsperceel moeten opdraaien. De intensiteiten op de Kanaalstraat nemen bij alle varianten van de noordelijke randweg toe. Dit verkeer heeft een doorgaande functie. De aanwezigheid van doorgaand verkeer en het manoeuvreren van vrachtwagens gaan niet goed samen. Het levert knelpunten op ten aanzien van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

Verdiepend onderzoek naar de mogelijke oplossingen van deze knelpunten is nodig. Bij de eerste verkenning van de aanleg en kosten van fase 1 van de noordelijke randweg is geen rekening gehouden met aanpassing van de Kanaalstraat.

In het verkeerskundig onderzoek is geen rekening gehouden met de grote woningbouwopgave voor de komende jaren

In het gebruikte verkeersmodel is uitgegaan van 450 extra woningen in het noorden van Oss. In variant 5 is gekeken wat de verkeerseffecten zijn als aanvullend daarop nog 150 woningen in het noordwesten worden toegevoegd. Dit is gebaseerd op de uitgangspunten die bekend waren ten tijde van het onderzoek (voorjaar/zomer 2020). Inmiddels wordt in de Taskforce Wonen gekeken van een forse stijging en versnelling van de opgave voor woningbouw in Oss. Deze nieuwe woningen landen deels binnenstedelijk (o.a. Centrum, Raadhuislaan en Euterpelaan), maar ook in de toekomstige uitbreiding Oss-West / Noord West.

Een flinke toename van het aantal woningen in zowel Oss-West (en Noordwest) als op binnenstedelijke locaties heeft gevolgen voor de bestaande hoofdinfrastructuur. In de huidige situatie staat zowel de noordkant (met name Singel 1940-1945) als de westkant (met name Heihoeksingel vanaf rotonde 't Woud richting Cereslaan) onder druk. Een noordelijke randweg betekent een extra ontsluiting voor de bestaande en mogelijk toekomstige noordelijke woonwijken. Het gekozen profiel (gebiedsontsluitingsweg type 2) biedt enige ruimte voor verdere intensivering van het verkeer (tot circa 15.000 motorvoertuigen per etmaal). Het verdiepend onderzoek naar de Kanaalstraat moet inzicht bieden in hoeverre het profiel van de Kanaalstraat dan nog voldoende robuust is.

De realisatie van fase 3 van de noordelijke randweg heeft een directe relatie met de woningbouwontwikkelingen in Noordwest. Bij de verdere ontwikkeling van de

woningbouwplannen moet bekeken worden wat dit betekent voor de noordelijke ontsluitingsweg en welke andere aanpassingen in de overige hoofdinfrastructuur mogelijk en noodzakelijk zijn.

Wat zijn de verschillen?

Variant 1 leidt tot een onveilige route op de Frankenbeemdweg.

De gemeenteraad heeft geld vrijgemaakt om fase 1 van de noordelijke randweg verder uit te werken. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat aanleg van fase 1 leidt tot toename van verkeer op de Frankenbeemdweg (= fase 2 van de noordelijke randweg). De huidige inrichting van deze weg (smalle landbouwweg) is ontoereikend voor de verwachte verkeersintensiteiten. Door fase 1 en 2 gelijktijdig aan te leggen sluit de inrichting van de Frankenbeemdweg wel aan bij de intensiteiten en maken we een veilige route.

Variant 3 heeft in de huidige situatie weinig toegevoegde waarde

Realisatie van fase 3 trekt beperkt extra verkeer in de huidige situatie. Deze fase wordt pas interessant bij de realisatie van de forse woningbouwopgave in Oss-West en Oss-Noordwest.

Variant 4 heeft positief effect op gebruik noordelijke randweg vanuit noordelijke woonwijken

Belangrijke doelstelling van de noordelijke randweg is een goede ontsluiting van bestaande en nieuwe woonwijken in het noorden van Oss. Variant 4 gaat uit van het opheffen van de fietssluis bij de Oijenseweg ter hoogte van de Spitsbergerweg. Zo ontstaat een extra ontsluitingsroute voor inwoners uit de noordelijke wijken via de noordelijke randweg (met name Hofvijver, Slotgracht, Westhaag). Dit zorgt voor een afname van verkeersintensiteiten op andere wegen in de wijk (Voorburcht, Rusheuvelstraat, Macharensesweg). De intensiteiten op de Oijenseweg nemen daarentegen toe. Dit heeft impact op de leefbaarheid voor aanwonenden. De toename geldt vooral voor het gedeelte van de Oijenseweg tussen Hofvijver en Spitsbergerweg (toename van circa 2.700 motorvoertuigen per etmaal). Hier staan geen woningen. Het deel van de Oijenseweg tussen Westhaag en Hofvijver krijgt volgens het onderzoek te maken met een toename van 1.320 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een forse toename ten opzichte van de huidige situatie (100 motorvoertuigen per etmaal). Overigens zijn de verwachte intensiteiten acceptabel voor een erftoegangsweg.

B Slimme verkeerslichten Singel 1940-1945

Het plaatsen van slimme verkeerslichten op de twee kruisingen op de Singel 1940-1945 (met Oostwal en met Prof. Regoutstraat) heeft in de ochtendspits geen positief effect op de verkeersafwikkeling. De rotonde Koornstraat blijft het knelpunt in de doorstroming. In de avondspits zorgen slimme verkeerslichten voor een betere doorstroming op de Singel 1940-1945, omdat het verkeer hiermee zoveel mogelijk rijdend wordt gehouden. Dit leidt ook tot minder stops op de Singel 1940-1945, wat weer zorgt voor minder emissies (CO₂ en stikstof). Tegelijkertijd leidt het ook tot langere wachttijden op de zijrichtingen van de Singel 1940-

1945. Het toepassen van slimme verkeerslichten op de twee kruisingen op de Singel 1940-1945 is onvoldoende om de doorstromingsproblemen in zijn geheel op te lossen.

De huidige verkeerslichten op de Singel 1940-1945 zijn ongeschikt om een volledig slimme regeling door te voeren. Het is wel mogelijk om de huidige verkeerslichten aan elkaar te koppelen. Het is dan geen volledig slimme regeling maar het biedt de mogelijkheid om het verkeer op de Singel bij beide verkeerslichten groen te geven. De effecten zijn dan minder. De kosten hiervan bedragen €20.000 per kruispunt.

Een alternatief is om de vervanging van de huidige verkeerslichten naar voren te halen. Deze vervanging staat nu gepland voor 2025. Het is dan mogelijk om een volledig slimme regeling (iVRI) in te voeren. De financiële gevolgen hiervan hebben we nog niet in beeld.

Wat is het vervolg?

A Verkeerskundig onderzoek Noordelijke Randweg

Nadat u uw gedachten over de vijf varianten heeft uitgesproken, bepalen we een voorkeursvariant. Deze werken we verder uit. Dit betekent dat we onder meer de schetsontwerpen optimaliseren, onderzoeken uitvoeren op het gebied van bodem, archeologie, flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit, stikstof etc., een stakeholdersinventarisatie uitvoeren, duurzaamheidsmaatregelen in beeld brengen en een vergunningsscan opstellen. Hierover zullen wij u nader informeren. Afhankelijk van welke vervolgstappen nodig zijn, komen we bij uw adviescommissie terug voor besluitvorming.

B Slimme verkeerslichten Singel 1940-1945

Afhankelijk van de uitkomsten van de opiniecommissie beantwoorden we de motie en/of bepalen we de vervolgstappen.

Communicatie

We richten een projectpagina in op de website www.oss.nl. Hierop zetten we informatie over het project noordelijke randweg (onder meer relevante onderzoeksrapporten), de stand van zaken en vervolgstappen. Afhankelijk van de uitkomsten van de opiniecommissie werken we een communicatieplan uit. Hierin geven we aan welke partijen we betrekken, wanneer we dat doen en op welke manier.

Samenvatting (korte inhoud)

In de programmabegroting 2020-2023 heeft de gemeenteraad geld vrijgemaakt om fase 1 van de noordelijke randweg in Oss verder uit te werken. Het afgelopen jaar hebben we een onderzoek laten uitvoeren naar de verkeerskundige effecten van vijf varianten van de noordelijke randweg. We vragen de opiniecommissie welke van deze varianten de voorkeur heeft. Deze variant werken we vervolgens verder uit.

Daarnaast hebben we onderzocht wat de mogelijkheden en effecten van slimme verkeerslichten op de Singel 1940-1945 zijn. Dit naar aanleiding van de motie Slim doorstromen op Singel 40-45 (4 juli 2019). We vragen de opiniecommissie of zij het eens is met de conclusie uit het onderzoek dat het instellen van slimme verkeerslichten op de twee kruisingen op de Singel 1940-1945 onvoldoende oplossend vermogen heeft.