Deze notitie moet gezien worden als aanvulling op onze brief d.d. 4 maart 2021 namens bewoners Harnas, die later op de avond door u behandeld wordt.

Het voorstel ontsluitingsweg Oss-Noord zoals het hier ter advisering aan u is voorgelegd, neem ik puntsgewijs met u gezamenlijk door.

U wordt vanavond gevraagd om een keuze te maken op basis van een verkeersonderzoek. Een onderzoek dat aannames doet over verkeerskundige keuzes van bewoners die er nu nog niet wonen c.q. woonwijken die nog gerealiseerd moeten worden. Juist door de openstelling van de Oijenseweg creëert u de mogelijkheid voor het verkeer om een keuze te maken die er voorheen niet was en bovendien een **minimaal** effect zal hebben waarvoor de Noordelijke Randweg is bedoeld. Namelijk ontlasting van de Singel 40-45.

Uw argumenten voor dit advies
1.1 De aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg draagt bij aan de doelstelling om bestaande en nieuwe woonwijken in Oss-Noord goed te ontsluiten:
Voorgesteld wordt door het college van B&W om fase 1 en 2 nu tegelijk uit te voeren omdat bij het uitvoeren van alleen fase 1 de belasting op de Frankenbeemdweg ontoelaatbaar is in het huidige profiel.
Een goed alternatief zou zijn:
Nu kiezen voor alleen fase 1 uitvoeren en Frankenbeemdweg afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, daarna de effecten daarvan + impact woningbouw Oss-West berekenen.
Het huidige profiel is niet geschikt, maar wellicht is het door u beoogde profiel straks ook niet geschikt als de effecten van de nieuwe woningbouw in Oss-west bekend worden. Denk daarbij aan afstand tot bestaande woningen ten aanzien van o.a. geluid. Er is dan bv. geen ruimte meer voor een geluidsvoorziening. Dat betekent een **enorme desinvestering (begroot € 3,5 miljoen)**

In het rapport van Royal Haskoning DHV (bijgevoegd als bijlage 1 van dit besluit) worden figuren weergegeven waarbij het lijkt alsof de bewoners van het Harnas verder gesitueerd zijn van de Frankenbeemdweg. Dit is in werkelijkheid niet het geval. Wij hebben hier in het verleden al diverse malen vragen over gesteld en moeten hier tot op heden nog steeds antwoord op krijgen.


Figuur 10: verschilplot variant 4 tov referentiesituatie 2030

In het besluit staat dat er voor fase 2 voldoende middelen beschikbaar (zie voor meer informatie het financiële overzicht in de vertrouwelijke bijlage 4). Deze bijlage is helaas voor ons bewoners niet beschikbaar in tegenstelling tot eerdere uitgaven. In het investeringsoverzicht van mei 2019 worden de begrote kosten aangegeven voor optie 3 (exclusief varianten) voor € 13.429.956,--. Als we hier de kosten voor fase 3 uithalen komen we inderdaad op € 9.186.744, maar dan zijn de kosten voor grondaankoop, geluidswerende maatregelen, etc. nog niet meegenomen. Met andere woorden dit project kost de gemeente Oss altijd meer dan begroot. En wie moet dat betalen??

1.2 We kiezen voor een tracé grotendeels over bestaande wegen
Deze bestaande wegen zijn, zoals reeds bekend, niet geschikt voor een toename van het gemotoriseerd verkeer. En er zullen diverse aanpassingen gedaan worden, zodat aan de minimale eisen van verkeersveiligheid wordt voldaan. Deze aandachtspunten zijn geïnventariseerd, maar worden noch met de aanwonenden, noch met belanghebbenden (bewoners van Harnas, Hofvijver en Oijenseweg) besproken.

10. Frankenbeemdweg



Situatie: Het huidige profiel van de Frankenbeemdweg is te smal. De beschikbare ruimte van erfgrens tot erfgrens is te smal voor een profiel met fietspad.

Maatregel: Nieuwe en bredere asfaltweg aanleggen, keuze voor optie 1, 2 of 3.

Aandachtspunt: De rijen knotwilgen zijn een belemmering bij de benodigde wegverbreding. Onderzoek in het kader van de Flora- en Faunawet moet uitwijzen wat de consequenties en mogelijkheden zijn voor het verwijderen, behouden of verplaatsen van de bomen.

Aandachtspunt: Bereikbaarheid voor aanwonenden (modelvliegvereniging, manege, golfclub en woningen), zowel aansluitingen inritten als bereikbaarheid per fiets.

Het beoogde profiel van de Frankenbeemdweg is maar deels weergegeven in de voorstellen, de ligging en afstand tot huizen en tuinen Frankenbeemdweg zijn daarop niet duidelijk. Het geeft geen inzicht op de invloed op Harnas 66 - 90
Zoals hiervoor aangegeven is het maar de vraag of het profiel zal voldoen na fase 3. Dan lijkt grondaankoop alsnog onvermijdelijk.

In het besluit wordt gesproken dat bij het ontwerp extra aandacht is voor een goede stedenbouwkundige/landschappelijke inpassing, waarbij gedacht moet worden aan een goede verbinding tussen woonwijken en landelijk buitengebied. Maar waar de inpassing in de omgeving reeds aanwezig is, gaat u deze verstoren en vergeet u ons landelijk buitengebied.

1.3 Openstelling van de aansluiting Oijenseweg draagt bij aan het gebruik van de noordelijke ontsluitingsweg
Bewoners van de Oijenseweg hebben destijds er juist voor gevochten voor de afsluiting van de Oijenseweg bij de kruising met de Frankbeemdweg/Spitsbergerweg en nu denkt u, geacht college, dat ze dit als een verbetering zien van hun leefbaarheid en verkeersveiligheid. De bewoners zullen hun keuzes echt niet gaan veranderen en de reden dat de nieuwe ontsluitingsweg de Singel 40-45 gaat ontlasten moeten we nu echt loslaten, dat hebben diverse verkeersonderzoeken inmiddels wel aangetoond.

1.4 Door openstelling van de Oijenseweg worden andere wegen ontlast.
Ook hier heeft u het weer over de ontlasting van wegen zoals Macharenseweg, Rusheuvelstraat/Voorburcht en de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de aanwonenden van deze wegen. Maar de gevolgen voor de aanwonenden van Oijenseweg en Harnas wat betreft leefbaarheid en verkeersveiligheid zie ik nergens in uw besluit terug.

2.1 Met het voorgestelde profiel kiezen we voor een veilige inrichting, terwijl de investeringen zo klein mogelijk worden gehouden
Ik verwijs hiervoor terug naar mijn eerdere pleidooi over het wegprofiel en de ligging van de noordelijke randweg. De benodigde kosten ten aanzien van grondaankoop van derden (met bijbehorende investeringen) zijn niet meegenomen in uw begroting.

3.1 De woningbouwontwikkelingen in het westen en noordwesten van Oss hebben invloed op de verkeersdruk op de ontsluitingsweg in Oss-Noord en op de overige wegen in Oss.
Zoals in het besluit wordt aangegeven zijn de verkeerseffecten van deze woningbouwontwikkelingen niet meegenomen in het onderzoek en kun je dus nu in de huidige fase ook niet bepalen hoe de toekomstige infrastructuur eruit moet gaan zien. Deze ontwikkelingen zijn nl van invloed op het gehele wegennet van Oss en niet alleen op Oss-Noord.

Tegenargumenten of risico's
1.1 **Het knelpunt van de doorstroming op de Singel 1940-1945 wordt niet opgelost**.
Helemaal mee eens, in de verkeersonderzoeken wordt dit resultaat regelmatig benoemd als 10% haalbaar.

1.2 De weg leidt mogelijk tot ongewenst sluipverkeer
Nu al is een groot deel Frankenbeemdweg verboden voor vrachtverkeer behoudens bestemmingsverkeer. Hier wordt (ondanks diverse toezeggingen in het verleden) **niet** op gehandhaafd en daarvan zien wij het effect 24/7 vanuit onze woningen.
Wellicht dat de verkeerstellingen (nu op JF Kennedylaan en Frankenbeemdweg) daarop antwoord zullen geven? Maar dan zou je ook moeten tellen voorbij het vrachtwagenverbod.

1.3 De effecten van de ontsluitingsweg zijn alleen verkeerskundig onderzocht.
Wij achten de enige juiste volgorde dat nu eerst de nadere onderzoeken plaatsvinden. Het is ongewenst en onzorgvuldig om eerst een variant te kiezen en daarna pas te onderzoeken (Flora/fauna, klimaat, natuur, landschap, milieu en geluid). Dit voorkomt desinvesteringen.

Voor fase 1 wordt een soortmanagementplan m.b.t. Wet natuurbescherming uitgevoerd, dat moet natuurlijk ook voor fase 2, ook als er geen bestemmingsplanwijziging nodig wordt gevonden.

Over bestemmingsplanwijziging gesproken. Nu al zal ook voor fase 2 een BP wijziging nodig zijn .
-De functie/bestemming en profiel van de weg worden ingrijpend gewijzigd;
-De bestemmingsgrens van de weg wordt overschreden (is minder dan 13 m' verkeer;
-Bestemmingen worden oneigenlijk gebruikt.
B.v. In bestemming "Groen" mag een voorziening voor langzaam verkeer worden aangelegd, maar als onderdeel van een wegprofiel van een ontsluitingsweg kan nooit bedoeld zijn.
In bestemming "water" mogen voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en soortgelijke voorzieningen.
Misschien is dit naar de "letter" van het bestemmingsplan zo uit te leggen, zeker niet naar de "geest" van het plan Midden Noord zoals deze uitgebreid in de toelichting is verwoord.

Daarnaast zou er een MER (milieueffectrapportage)-studie moeten plaatsvinden.

1.4 Realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg zorgt niet voor minder autoverkeer
Het argument dat er een spreiding van het verkeer zal gaan plaatsvinden, zie ik niet in mijn glazen bol. Het blijven aannames die nergens op zijn gebaseerd.

1.5 Er zijn bezwaarprocedures te verwachten
Daar kunt u gif opnemen. Hoe kunt u tegemoet komen aan mogelijke bezwaren als u nu al niet in gesprek gaat met de bewoners van de wijk. En landschapscompensatie, geluidsmaatregelen en emissiemaatregelen lijkt heel leuk, maar als na uitvoering van het ontwerp hier geen 'fysieke' ruimte meer voor is, kunnen we die ook op onze buik schrijven.

1.6 De kosten voor onderhoud en beheer van de weg nemen toe
Onderhoud en beheer geeft de gemeente graag terug aan de bewoners. Toen wij hier 20 jaar geleden kwamen wonen zou de gemeente de 3m-strook aan het water onderhouden. Na een aantal jaren kwam al snel het verzoek of we dit niet zelf wilden doen. En nu gaat u zelf zover dat u in z'n geheel

weghaalt. De consequenties van het dempen van de sloten voor onze wijk zijn enorm. De gehele afwatering van het regenwater voor de **hele** wijk is hierop aangesloten. Dit betekent wateroverlast buiten proporties. Hoe gaan we dit oplossen?

Gisteren (23 juni 2021) stond in het Brabants Dagblad het volgende artikel 'Opnieuw loten om bouwkavel in Osse uitbreiding Oijense Zij Noord'. Als eis wordt hierin beschreven dat er voor 10 kavels een verplichting is om een groen dak op het huis en eventueel bijgebouw aan te brengen. Met de plantaardige daken wordt een natuurlijke aansluiting op het poldergebied beoogd. En onze aansluiting naar het poldergebied wordt veranderd van groen naar asfalt!!!! Hoe rijmt u dit dan???

2.1 De inrichting van de weg vraagt nog nadere uitwerking
U spreekt hier alleen over de inrichting van de Kanaalstraat, maar over de andere knelpunten, zoals kruispunten, breedte van de weg lees ik niets.

Waar moeten we rekening mee houden?
a. Financiën
Aanleg
Het is jammer dat de informatie over de kosten en dekking in een vertrouwelijke bijlage worden opgenomen. De kosten voor de aanleg van fase 1 en 2 lijken ons ver de begroting van € 9 mln te gaan overstijgen.
Voorbereiding
De onderzoeken op het gebied van flora en fauna (ecologie), geluid, bodem, etc. eerst uitvoeren om tot een juiste keuze te komen.
Beheer en onderhoud
Daar moeten we nog een potje voor zien te vinden.
b. Communicatie
Het is heel fijn dat er een projectpagina op de website van de gemeente Oss (met mailadres) is ingericht, maar de vragen die in een eerder stadium reeds zijn gesteld zijn nog steeds niet beantwoord.
c. Uitvoering
Voorstel participatietraject wordt in najaar 2021 gepresenteerd.
Dat betekent 2022 meedenken door de buurt. Dat is mosterd na de maaltijd…….
We hebben al eerder gevraagd om mee te mogen praten maar daaraan werd door het college van B&W geen gehoor gegeven.
Het college verwacht bezwaarprocedures. Wellicht zijn die (deels) te voorkomen door een goed en tijdig overleg met direct belanghebbenden.

Hiermee kom ik aan het eind van mijn verhaal. Samenvattend: er is genoeg te onderzoeken en af te stemmen voordat een besluit genomen kan worden.