

Onderwerp

Bereikbaarheid Oss Noord

Datum	September 2019	Naam en telefoon	Ellen Neelen, 629495
Afdeling	LWE	Portefeuillehouder	Joop van Orsouw

Waarover wil je informeren?

- 1. Wij hebben onderzocht wat de mogelijkheden zijn om een ontsluitingsweg aan te leggen over bestaande wegen in Oss Noord. Hierbij is de randweg opgesplitst in 3 fases:*
 - a. Het deel tussen de N329 en de Oijenseweg*
 - b. Het deel tussen de Oijenseweg en de J.F.Kennedybaan*
 - c. Het deel tussen de J.F.Kennedybaan en de Gewandeweg*

Het resultaat hiervan vindt u in bijlage 1A en 1B.
- 2. Wij hebben een verkenning gedaan naar de woningbouwopgave voor Oss voor de jaren 2019-2028 en uitgewerkt in –mogelijke- woningbouwlocaties. Het resultaat hiervan vindt u in bijlage 2.*

Wat is de aanleiding voor deze informatie?

Er zijn drie aanleidingen voor deze informatienota:

- In ons coalitieakkoord staat het volgende: “De verkeersafwikkeling op de Singel 1940-1945 stagneert vaak, met allerlei ongewenste gevolgen. Het sluipverkeer neemt toe, maar ook de bereikbaarheid van hulpdiensten komt hierdoor onder druk te staan. We onderzoeken of we voor de korte termijn met relatief kleine ingrepen hier iets aan kunnen verbeteren. Voor de langere termijn zien we –zeker als gevolg van toenemende woninguitbreiding- de noordelijke randweg als logische oplossing voor een goede bereikbaarheid van de stad. We gaan aan de slag met de uitwerking van de plannen voor deze noordelijke randweg.”
- In de opiniecommissie van 14 september 2017 is afgesproken om te kijken naar een experiment met het openstellen van de Achterschajkstraat en de uitwerking van de halve noordelijke randweg. Vervolgens zijn in de Adviescommissie Ruimte diverse toezeggingen gedaan over het vervolgonderzoek naar de (halve) noordelijke randweg. Hierbij verwijzen wij naar de brieven van 7 juni 2018, 26 oktober 2018 en 27 maart 2019.
- Naar aanleiding van bovenstaande punten heeft het college op 26 februari 2019 een bestuurlijke opdracht vastgesteld. Deze opdracht is: “*Het voor de lange termijn goed voor autoverkeer ontsluiten van bestaande en nieuwe woningbouw in het noorden van Oss*”. Gevraagd wordt om verschillende scenario’s uit te werken. Het resultaat van deze opdracht moet zijn: “*Een keuze van de gemeenteraad om wel/niet volgens een bepaald scenario te investeren in de ontsluiting van bestaande en nieuwe noordelijke woonwijken van Oss voor autoverkeer.*”

Daarnaast zijn er twee moties aangenomen die een relatie hebben met de noordelijke randweg:

- Motie onderzoek ontsluiting Oijense Zij van 31 mei 2018. Hierin wordt opgedragen de mogelijkheid te onderzoeken om Oijense Zij Noord te ontsluiten via de Spitsbergerweg en aan te takken aan de (halve) Noordelijke Randweg. Spitsbergerweg maakt onderdeel uit van de noordelijke randweg, fase 1 en is dus meegenomen in dit onderzoek. Deze motie beschouwen we daarom als afgehandeld.
- Motie Slim doorstromen op Singel 40-45 van 4 juli 2019. Deze motie gaat over de mogelijke toepassing en realisatie van iVRI's op de Singel 40-45.

Wat is de kernboodschap?

1. *De bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonwijken in Oss Noord staat onder druk. De doorstroming op de Singel 1940-1945 is, op bepaalde momenten van de dag/week, slecht te noemen. Er is dan een vertraging van gemiddeld 7 minuten tot maximaal 13 minuten.*
2. *Een ontsluitingsweg over bestaande wegen (Kanaalstraat-Achterschajjkstraat-Spitsbergerweg-Frankenbeemdweg-Mikkeldonkweg-Huizenbeemdweg) in Oss Noord zal verlichting bieden op de Singel 1940-1945. Hoeveel dit de doorstroming op de Singel 1940-1945 verbetert, is niet onderzocht.*
3. *Voor de ontsluitingsweg is in 3 fases in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn, welke aandachtspunten er zijn en wat de kosten zijn.*
4. *Nieuwe woningbouw voor de jaren 2019 t/m 2028 is voor een groot deel voorzien in het bestaand stedelijk gebied Oss-Berghem. Vanaf 2023/2024 zijn ook nieuwe woningbouwlocaties aan de rand van de stad nodig. De gemeenteraad heeft in de Structuurvisie Oss (2006) en Verkenning Strategie Wonen (2010) de westkant van de stad hiervoor aangewezen. Uit de verkenning blijkt dat woningbouw aan de westkant van de stad, ten noorden van het spoor, een meerwaarde heeft voor de bestaande stad.*
5. *Het toevoegen van woningen aan de westkant van de stad legt ook druk op de wegen aan de westkant van de stad. Vooral voor de Heihoeksingel/Cereslaan kan dit een knelpunt worden omdat deze wegen nu al (te) druk zijn.*
6. *Om de bereikbaarheid van Oss op de langere termijn goed te houden, zijn ingrepen aan het wegennet nodig.*

Meer informatie over de kernboodschap

1. *De bereikbaarheid en leefbaarheid van de woonwijken in Oss Noord staat onder druk. De doorstroming op de Singel 1940-1945 is, op bepaalde momenten van de dag/week, slecht te noemen. Er is dan een vertraging van gemiddeld 7 minuten tot maximaal 13 minuten.*

De verkeersdruk op de Singel 1940-1945 leidt tot vertragingen en knelpunten. Als gevolg daarvan staat de verkeerafwikkeling en de leefbaarheid onder druk. Er ontstaan, op sommige momenten, wachttijden van gemiddeld 7 tot 13 minuten. De aanwonenden en de mensen uit Schadewijk geven het signaal af dat de meeste voetgangersoversteekplaatsen onoverzichtelijk en druk zijn. Ook is de

verlichting bij de oversteekplaatsen onvoldoende. De inrichting van de rijbaan wordt onveilig genoemd door de hoge wegranden en de hagen tussen de hoofdrijbaan en de ventweg.

In de periode 2004-2018 zijn er verschillende onderzoeken uitgevoerd naar mogelijke oplossingen.

In de opiniecommissie van september 2017 is hier uitgebreid bij stil gestaan.

Vervolgens is onderzocht of een experiment met het openstellen van de Achterschajkstraat haalbaar was. Inmiddels is het traject van de (halve) noordelijke randweg over bestaande wegen op hoofdlijnen uitgewerkt en zijn de kosten geraamd, zie punt 3. Hiermee is het experiment met het openstellen van de Achterschajkstraat achterhaald.

2. Een ontsluitingsweg over bestaande wegen (Kanaalstraat-Achterschajkstraat-Spitsbergerweg-Frankenbeemdweg-Mikkeldonkweg-Huizenbeemdweg) in Oss Noord zal verlichting bieden op de Singel 1940-1945. Wat hiervan het effect is op de Singel 1940-1945, is niet onderzocht.

In de opiniecommissie van september 2017 is een voorkeur uitgesproken voor de uitwerking van de halve noordelijke randweg. Voor een deel van het verkeer op de Singel 1940-1945 kan dit een alternatieve route zijn. Uit het onderzoek voor de opinienota (Robuuste oplossingen singel 1940-1945, Royal HaskoningDHV, 15 mei 2017) blijkt dat een halve noordelijke randweg wel verlichting geeft op de Singel 1940-1945 maar dat dit onvoldoende is om de doorstroming op de Singel 1940-1945 echt te verbeteren.

Het tracé van een hele noordelijke randweg **ten noorden van de bestaande wegen** is in het verleden vaker onderzocht (Verkeersonderzoek Oss Noord, DHV, 2008 en Verkenning strategie wonen Oss 2030, mei 2010). Een dergelijk tracé zorgt voor een beperkte afname (ca. 14%) van het verkeer op de Singel 1940-1945, wat onvoldoende is om het knelpunt op de Singel op te lossen.

Het effect van een tracé van een hele noordelijke randweg **over bestaande wegen** is niet (modelmatig) onderzocht. Wat de gevolgen zijn voor de doorstroming op de Singel 1949-1945 is, weten we dus ook niet. Het is aannemelijk dat een dergelijke randweg verlichting biedt op de Singel 1940-1945.

3. Voor de ontsluitingsweg is in 3 fases in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn, welke aandachtspunten er zijn en wat de kosten zijn.

We brachten in beeld wat de mogelijkheden zijn van een ontsluitingsweg over bestaande wegen in het noorden van Oss. Het tracé is opgedeeld in 3 fases:

1. Het deel tussen de N329 en de Oijenseweg
2. Het deel tussen de Oijenseweg en de J.F.Kennedybaan
3. Het deel tussen de J.F.Kennedybaan en de Gewandeweg

Uitgangspunt hierbij is:

- profiel van een gebiedsontsluitingsweg (type 2), regime 50 km/uur, breedte 6 meter
- vrijliggende fietsvoorziening
- geen voorziening voor voetgangers

De kosten voor het gehele tracé worden op dit moment ingeschat op € 13,3 mln tot € 14,7 mln. Dit zijn alleen de kosten voor de verkeersaanpassingen (wegdek/profiel en kruispuntaanpassingen). Dit bedrag is opgebouwd uit: € 4,4 tot € 4,7 mln voor fase 1, € 3,3 tot € 4,0 mln voor fase 2 en € 5,2 tot € 6,1 mln voor fase 3.

Een uitgebreide uitleg van de maatregelen, kosten en de bijkomende aandachtspunten en knelpunten staan in bijlage 1A en 1B.

Niet alle aspecten zijn (volledig) onderzocht. Er is getoetst aan het bestemmingsplan. Het tracé voor de noordelijke randweg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan buitengebied 2010. Het tracé past wel binnen het Bestemmingsplan Buitengebied 2019, dit plan is nog niet vastgesteld. Er moet nog getoetst worden aan diverse wetgeving en procedures (provinciaal beleid in relatie tot het zoekgebied voor verstedelijking, de flora en faunawet, Milieu Effecten Rapportage (MER), geluid en het programma aanpak stikstof (PAS)).

Verder is dit onderzoek alleen gericht op de ontsluitingsweg en niet op eventuele gevolgen op andere wegen, zoals Machareneweg, Oijenseweg en Koornstraat. Ook op grotere afstand kan de noordelijke randweg effect hebben, denk aan N329-Dorpenweg, Gewandeweg en Heihoeksingel/Cereslaan.

Dit alles nemen we in een vervolgaanpak mee en zal gevolgen hebben voor bovenstaande kosten.

4. Nieuwe woningbouw voor de jaren 2019-2028 is voor een groot deel voorzien in het bestaand stedelijk gebied Oss-Berghem. Vanaf 2023/2024 zijn ook nieuwe woningbouwlocaties aan de rand van de stad nodig. De gemeenteraad heeft in de Structuurvisie Oss (2006) en Verkenning Strategie Wonen (2010) de westkant van de stad hiervoor aangewezen. Uit de verkenning blijkt dat woningbouw aan de westkant van de stad, ten noorden van het spoor, een meerwaarde heeft voor de bestaande stad.

Voor de jaren 2019 t/m 2028 heeft Oss een woningbouwopgave van 2.600 tot 3.500 woningen voor het stedelijk gebied Oss-Berghem. Het grootste gedeelte van deze woningen zal in het bestaand stedelijk gebied Oss-Berghem komen. Maar dat is niet voldoende. Een deel van de woningen zal aan de rand van de bestaande stad moeten komen. Van belang is dat nieuw toe te voegen woningen een meerwaarde hebben voor de bestaande stad en de stad positief beïnvloeden. Daarbij is het uitgangspunt om aan te sluiten op de bestaande infrastructuur en bestaande voorzieningen zoals scholen, wijkcentrum, winkels en gezondheidszorg.

In bijlage 2 is uitgewerkt wat dit betekent voor de –mogelijke- woningbouwlocaties. De beste kansen en mogelijkheden liggen aan de westzijde van de stad, ten noorden van het spoor.

5. Het toevoegen van woningen aan de westkant van de stad legt ook druk op de wegen aan de westkant van de stad. Vooral voor de Heihoeksingel/Cereslaan kan dit een knelpunt worden omdat deze wegen nu al (te) druk zijn.

De verkeersafwikkeling aan de westkant van de stad levert nu geen echte knelpunten op. Het is er wel druk (17.000 mvt/etmaal op de Heihoeksingel en 28.000 mvt/etmaal op de Cereslaan) en op

spitstijden ontstaan er wachtrijen voor de rotonde Heihoeksingel/'t Woud en tussen de rotonde en de Cereslaan. Volgens het verkeersmodel is er een probleem met de doorstroming maar dit wordt op dit moment niet als problematisch ervaren. Voor de langere termijn laat het verkeersmodel een knelpunt met doorstroming zien op de Cereslaan.

Het toevoegen van woningen aan deze kant van de stad kan er toe leiden dat hier een knelpunt ontstaat. Ook de toenemende drukte op het spoor (uitbreiding aantal treinen) is hierbij een risico. De vraag is wat dit betekent voor de infrastructuur aan de westkant van de stad. Mogelijk dat uitbreiding/aanpassing van het wegennet nodig is.

6. Om de bereikbaarheid van Oss op de langere termijn goed te houden, zijn (forse) ingrepen aan het wegennet nodig.

Aan de noordkant van de stad zijn er problemen met de verkeersafwikkeling op de Singel 1940-1945. Aan de westkant komt het wegennet verder onder druk te staan als er woningen worden toegevoegd aan de rand van de stad. Nog los van eventuele woningbouwontwikkeling aan de westkant zal ook een opwaardering van de bestaande wegen aan de noordkant van Oss leiden tot meer verkeersdruk op de Heihoeksingel/Cereslaan. Verder zal een mogelijke intensivering van het gebruik van het spoor invloed hebben.

Dat betekent dat er (in de toekomst) ingrepen nodig zijn aan het wegennet. Daar zijn (forse) investeringen mee gemoeid. Om hierin keuzes te maken is een integrale afweging nodig. Afstemming met toekomstige woningbouwlocaties is noodzakelijk, dit kan niet los van elkaar gezien worden. In een vervolgaanpak zal dit verder uitgewerkt worden.

Wat zijn de gevolgen?

Met de informatie die er nu ligt, hebben we inzicht in (een deel van) de kosten van de aanleg van een ontsluitingsweg aan de noordkant van Oss kost. Of en welke andere scenario's er zijn om de bereikbaarheid van Oss op de lange termijn goed te houden, vergt aanvullende studie en uitwerking. Dit is een vraagstuk op strategisch, stedelijk niveau en onder andere afhankelijk van de keuze waar woningbouw ontwikkeld wordt.

Helder is dat het wegennet van Oss onder druk staat en dat er voor uitbreidingen aan de rand van de stad ingrepen nodig zijn aan het wegennet.

Wat is het vervolg?

Wij vragen de gemeenteraad om bij de behandeling van de begroting 2020 een integrale afweging te maken voor nieuw budget voor infrastructuur.

Hierin stellen wij voor om in de begroting van 2020 een eerste bijdrage vrij te maken voor grootschalige ingrepen aan de infrastructuur, door een storting in het mobiliteitsfonds. Daarnaast stellen wij voor om een voorbereidingsbudget vrij te maken om de vervolgaanpak voor de bereikbaarheid van Oss Noord verder uit te werken. Afhankelijk van de discussie bij de begrotingsbehandeling en het besluit van de gemeenteraad zullen wij een vervolgaanpak uitwerken. Uitgangspunt hierbij is:

1. Om de knelpunten op de Singel 1940-1945 op te lossen werken we fase 1 van de Noordelijke Randweg verder uit.
2. Om de bereikbaarheid van Oss op de lange termijn goed te houden, rekening houdend met nieuwe woningbouw aan de rand van de stad, worden verschillende scenario's uitgewerkt.

Communicatie

Maatregelen aan het wegennet, of dit nu is aan de noord- of westzijde van de stad, hebben gevolgen voor veel inwoners. Er zijn al verschillende vragen gesteld door bewoners over de ontsluitingsweg aan de noordkant van Oss. Ook in het kader van de woningbouwontwikkeling Oijense Zij Noord worden hierover vragen gesteld. Het is belangrijk dat de communicatie rondom dit onderwerp zorgvuldig gebeurt. Wij gaan daarom een communicatieplan uitwerken.

Bijlagen

Bijlage 1A Inventarisatie aanleg Noordelijke Randweg

Bijlage 1B Investeringsoverzicht Noordelijke Randweg

Bijlage 2 Nieuwe woningbouwlocaties aan westrand van Oss 2019-2028

Samenvatting (=korte inhoud)

De problemen met de doorstroming op de Singel 1940-1945 en de bereikbaarheid van Oss Noord speelt al jaren. In het coalitieakkoord is afgesproken om aan de slag te gaan met de plannen voor de noordelijke randweg. Met deze informatienota geven we de raadsleden inzicht in wat er nodig is om een noordelijke randweg aan te leggen en we geven aan dat er een relatie ligt met de woningbouwopgave van Oss. Hiermee geven we de argumenten om bij de behandeling van de begroting 2020 een integrale afweging te maken voor nieuw budget voor infrastructuur. Afhankelijk van de discussie bij de begrotingsbehandeling en het besluit van de gemeenteraad zullen wij een vervolgaanpak uitwerken.