

Bereikbaarheid Oss-Noord

Plan van aanpak ontsluiting Oss-Noord

Portefeuillehouder: Joop van Orsouw

Opdrachtgever: Paula L'Ortije

Opdrachtnemer: Ellen Neelen

1. 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.

In 2019 hebben we een eerste verkenning gedaan naar de mogelijkheden om een ontsluitingsweg aan te leggen over bestaande wegen in Oss-Noord. Tevens hebben we een verkenning gedaan naar de woningbouwopgave voor Oss voor de jaren 2019-2028 en uitgewerkt in –mogelijke- woningbouwlocaties. Hiermee hebben we deels invulling gegeven aan de bestuurlijke opdracht van het college. Deze opdracht vraagt om “verschillende scenario’s uit te werken om bestaande en nieuwe woningbouw in het noorden van Oss voor de lange termijn goed voor autoverkeer te ontsluiten”. Met dit plan van aanpak laten we zien hoe we de bestuurlijke opdracht verder uitvoeren.

2. Doel en beoogd resultaat

We werken de verkenning van de noordelijke randweg verder uit. We kijken daarbij ook naar een andere mogelijkheid voor een goede ontsluiting door te kijken naar de aanpak van de VRI's op de Singel 1940-1945. Dit doen we om de volgende doelen te bereiken:

- Een goede doorstroming op de Singel 1940-1945;
- Een verbetering van de leefbaarheid van aanwonenden van de Singel 1940-1945 en inwoners uit omliggende buurten;
- Een goede bereikbaarheid van de noordelijke delen van Oss op de lange termijn, rekening houdend met nieuwe woningbouw aan de rand van de stad.

Het resultaat is een overzicht van verschillende scenario's voor een goede ontsluiting van bestaande en nieuwe woningbouw in het noorden van Oss. Op basis van dit overzicht kan de gemeenteraad een keuze maken om wel/niet volgens een bepaald scenario te investeren.

3. Onderzoeksvragen

We beantwoorden de volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is nodig voor de aanleg van een noordelijke randweg, die goed functioneert (veilig, goede doorstroming, goede inpassing)?

2. Hoeveel draagt een noordelijke randweg bij aan het verbeteren van de doorstroming op de Singel 1940-1945?
3. Wat zijn de gevolgen van de aanleg van een noordelijke randweg voor omliggende wegen (zowel in omliggende buurten/wijken als op het hoofdwegennet)?
4. Wat zijn de effecten van de grote woningbouwplannen in Oss op de doorstroming op de noordelijke randweg en op de bestaande wegen van het hoofdwegennet?
5. In hoeverre kan het gebruik van slimme regelingen op de Singel 1940-1945 bijdragen aan een betere doorstroming?

4. Reikwijdte onderzoek en relatie met Omgevingsvisie

Dit onderzoek focust op de lokale verkeerskundige effecten en technische uitwerking van de aanleg van de noordelijke randweg. We bekijken de gevolgen van een noordelijke randweg voor de doorstroming op de Singel 1940-1945. Ook brengen we in beeld wat een noordelijke randweg betekent voor overige wegen in Noord (zoals Oijenseweg, Machareneweg, Voorburcht, Rusheuvelstraat) en voor het hoofdwegennet in Oss (zoals John F. Kennedybaan, Saal van Zwanenbergsingel, Heihoekstraat, Cereslaan, Dorpenweg, Gewandeweg).

Dit betekent dat we overwegingen vanuit regionale verkeersafwikkeling, stedenbouwkundig, landschappelijk en leefbaarheidsoogpunt buiten beschouwing laten. Daarnaast nemen we in het verkeerskundig onderzoek alleen concrete woningbouwontwikkelingen in Oss mee. Het Portefeuillemanagement Wonen (PFM) van de gemeente is hierbij uitgangspunt. Langere termijn ontwikkelingen en ontwikkelingen die nog niet concreet zijn, laten we in dit onderzoek buiten beschouwing.

We realiseren ons dat toekomstige ontwikkelingen onder meer op het gebied van woningbouw, economie, energietransitie, transitie in de landbouw en intensivering van het spoor wel gevolgen kunnen hebben voor het functioneren van de noordelijke randweg en voor de doorstroming op de rest van het hoofdwegennet. Mogelijk vraagt dit om extra ingrepen en investeringen op andere delen van ons wegennet. Dit valt echter buiten de scope van dit onderzoek.

Dit bredere vraagstuk vraagt om een strategische, integrale afweging van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Het voert te ver om dit in het kader van de noordelijke randweg mee te nemen. Dit is een afweging die in het kader van de Omgevingsvisie moet worden gemaakt. Bij het opstellen van de Omgevingsvisie worden integrale afwegingen gemaakt. Mobiliteit en bereikbaarheid is aan de ene kant dienend aan woningbouw- en economische ontwikkelingen. Maar aan de andere kant kunnen ingrepen op structuurniveau in de mobiliteit en bereikbaarheid juist de aanjager zijn van deze ontwikkelingen (bijvoorbeeld ondertunneling van het spoor, verplaatsing treinstation, verdubbeling spoorbrug Ravenstein, westelijke rondweg, logistieke hubs, aanleg nieuwe fietsroutes in de stad, etc.). Dit alles wordt samen met thema's als leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en gezondheid integraal afgewogen in de Omgevingsvisie.

5. Uitvoering

a. Uitvoeringsplan fase 1 noordelijke randweg (onderzoeksvraag 1)

We hebben al in beeld gebracht wat de mogelijkheden, knelpunten en kosten zijn van een ontsluitingsweg over bestaande wegen in het noorden van Oss. Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp. Dit werken we verder uit tot een schetsontwerp. Hiervoor moeten we onder andere inzicht hebben in de precieze locatie van de as van de weg, welke kruispuntoplossingen gekozen worden (rotonde of kruising) en of de knotwilgen naast de weg verwijderd mogen worden.

We starten daarom zo snel mogelijk met het verkeerskundig onderzoek en het Flora- en Fauna-onderzoek. Het verkeerskundig onderzoek is nodig om verder te kunnen met de uitwerking van het schetsontwerp. Het Flora- en Fauna-onderzoek wordt gedurende een heel jaar uitgevoerd. Daarom starten we hier zo snel mogelijk mee.

Zodra er een schetsontwerp ligt, kunnen we verder met de benodigde onderzoeken ten aanzien van onder meer wijziging bestemmingsplan, bodem, geluid, luchtkwaliteit, archeologie, groenstructuur, duurzaamheid, stikstof, vergunningenscan MER, verleggen kabels en leidingen, waterhuishouding, onderhoudsadvies. Vooruitlopend hierop kunnen we al eerder starten met de benodigde inventarisaties en voorbereidingen hiervoor.

Uiteindelijk wordt het schetsontwerp uitgewerkt in een definitief ontwerp. Hierin zijn technische zaken als wegconstructie, verlichtingsplan, groenplan, bebodingsplan, grondaankooptekeningen, nieuwe beheer- en onderhoudsgrenzen uitgewerkt.

b. Verkeerskundig onderzoek (onderzoeksvragen 2 tot en met 5)

Het verkeerskundig onderzoek geeft inzicht in de verkeerskundige uitgangspunten (tracé, profiel etc) en de effecten van de noordelijke randweg op de verkeersstromen (op bestaande wegen en op noordelijke randweg).

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende vragen:

- Hoeveel draagt een noordelijke randweg bij aan het verbeteren van de doorstroming op de Singel 1940-1945?
- Wat zijn de gevolgen op andere wegen?
- Wat is de verwachte verkeersintensiteit op de noordelijke randweg? En is het voorgestelde profiel en de kruispuntoplossingen hiervoor geschikt?

Hierbij maken we onderscheid in verschillende varianten:

- Fasering: De noordelijke randweg bestaat uit 3 fases. Verschilt het antwoord op bovenstaande vragen per fase?
- Oijenseweg: Wat is het gevolg van het wel of niet openstellen van de Oijenseweg?
- Aansluiting N329: Wat is het gevolg van het optimaliseren van de aansluiting van de noordelijke randweg op N329?

- Ontwikkeling nieuwe woningbouwlocaties: heeft het toevoegen van nieuwe woningbouw aan de rand van de stad gevolgen voor de noordelijke randweg?

Uitgangspunt hierbij is een gebiedsontsluitingsweg type 2 met 50 km/h-regime, 1 rijbaan met 2 rijstroken, directe erfaansluitingen en een vrijliggend fietspad. Dit is gebaseerd op de functie van de weg, de te verwachten intensiteiten (gebruik) en de beperkte beschikbare ruimte (fysieke inpassingsmogelijkheden). We verwachten dat een weg met dit profiel voldoende capaciteit biedt voor een goede doorstroming en een veilige afwikkeling van verkeer. Of dit zo is en wat de effecten zijn op de doorstroming en veiligheid op omliggende wegen, moet blijken uit het verkeerskundig onderzoek.

Als we op termijn kiezen om extra woningbouw toe te voegen in het noorden of westen van de stad, neemt het gebruik van de noordelijke randweg naar verwachting toe. De vraag is of het gekozen uitgangspunt (gebiedsontsluitingsweg type 2) dan nog steeds robuust en veilig genoeg is. Daarom nemen we in het verkeerskundig onderzoek twee extra scenario's voor de noordelijke randweg mee.

Daarnaast geeft het onderzoek antwoord op de vragen uit de motie over het toepassen van slimme regelingen op de Singel 1940-1945.

c. Proces en terugkoppeling raad

De resultaten van het verkeerskundig onderzoek en het proces en reeds beschikbare informatie van het uitvoeringsplan (wat is al gestart, wat moet wachten en waarom) bespreken we in een brede ambtelijke werksessie, met specialisten en betrokkenen van diverse afdelingen (o.a. RO, LWE, IBOR, VTH, Communicatie). We benoemen voor- en nadelen van de verschillende varianten uit het verkeerskundig onderzoek. We leggen relaties met andere relevante ontwikkelingen en met het proces en de keuzes in het kader van de Omgevingsvisie.

Vervolgens koppelen we deze informatie terug aan de raad. Hiervoor organiseren we een podiumbijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst informeren we de raadsleden over de voortgang en inhoudelijke resultaten tot nu toe. Er is ruimte voor verduidelijkende vragen.

Resultaten en conclusies uit het voorgaande werken we uit in een opinienota. Hierin zetten we de verschillende varianten uit het verkeerskundig onderzoek op een rij. Ook brengen we de gevolgen van de varianten voor het vervolg (de verdere uitwerking van het definitieve ontwerp) in beeld. Op basis van de uitkomsten van de opiniebijeenkomst met de raad werken we toe naar een raadsvoorstel en volgt besluitvorming.

6. Proces

Projectorganisatie

We formeren een werkgroep die volgens bovenstaande aanpak te werk gaat. De werkgroep bestaat uit medewerkers van de afdelingen LWE, IBOR en RO. De werkgroep coördineert de uitvoering van

verschillende onderdelen en levert inhoudelijke input. We besteden het verkeerskundig onderzoek (verkeerskundige effecten) uit aan een extern adviesbureau. De afdeling IBOR werkt het uitvoeringsplan voor de aanleg van de noordelijke randweg uit. De afdeling RO ondersteunt onder meer bij de voorbereidingen van de bestemmingsplanwijziging. De afdeling LWE verzorgt de projectleiding, de afstemming met andere afdelingen en de terugkoppeling met de opdrachtgever, portefeuillehouder, bestuur en gemeenteraad.

Zo nodig breiden we de werkgroep (tijdelijk) uit met interne specialisten, bijvoorbeeld planoloog, stedenbouwkundige, planjurist, projectleider Oijense Zij Noord, vakspecialisten bodem/geluid/flora en fauna/stikstof/lucht, ontwerper, gebiedsbeheerder, wijkcoördinator, communicatieadviseur.

Communicatie

De werkgroep rapporteert resultaten aan de opdrachtgever, portefeuillehouder, college en raad. Ook zorgt zij voor regelmatige afstemming en terugkoppeling met betrokken afdelingen binnen de organisatie. Het doel van deze onderzoeksfase is om te komen tot besluitvorming in de raad over de noordelijke randweg. Na deze besluitvorming is het gewenst belanghebbenden te betrekken en belangstellenden te informeren. Hiervoor werken wij een communicatieplan uit.

7. Begroting en planning

Uren- en kostenraming

De werkgroep komt op regelmatige basis bijeen. De uren voor overleg, voorbereiding, uitwerken van acties, afstemming en bestuurlijke terugkoppeling zijn reeds verwerkt in de afdelingsplannen van 2020.

De kosten voor het verkeerskundig onderzoek, de projecturen van IBOR en eventuele overige kosten worden gedekt uit het voorbereidingskrediet, dat de gemeenteraad beschikbaar heeft gesteld (Programmabegroting 2020-2023).

Planning

<i>Wat</i>	<i>Wie</i>	<i>Wanneer</i>
Opdrachtformulering en uitzetten verkeerskundig onderzoek	LWE	Maart-april 2020
Plan van aanpak in college	LWE	Mei 2020
Plan van aanpak ter info naar raadscommissie	LWE	Juni 2020
Uitvoeren verkeerskundig onderzoek	Extern	1 ^{ste} helft 2020
Start uitvoeren Flora- en Fauna onderzoek (jaarrond)	IBOR	Juni 2020
Start inventarisatie en voorbereiden bestemmingsplanwijziging en overige onderzoeken (MER)	IBOR/RO	Juni 2020
Bespreken resultaten in brede ambtelijke werksessie	LWE	September 2020
Terugkoppeling college/raad (podiumbijeenkomst)	LWE	September 2020
Start uitwerking definitief ontwerp	IBOR	September 2020
Afronding onderzoeken, schrijven opinienota	LWE	Oktober 2020

Terugkoppeling college/raad (opiniecommissie)	LWE	December 2020
Uitwerking, schrijven raadsvoorstel	LWE	1 ^{ste} helft 2021
Besluitvorming raad	LWE	1^{ste} helft 2021
Afronding Flora- en Fauna-onderzoek, start bestemmingsplanwijziging, overige vergunningsaanvragen	IBOR/RO	2021