

Datum

1 juni 2021

Onderwerp

ontsluitingsweg Oss-Noord

Wat adviseert het college te besluiten?

- 1. De ontsluitingsweg Oss-Noord, tussen de N329 en de JF. Kennedybaan (fase 1 en 2), én het openstellen van de aansluiting met de Oijenseweg (variant 4 uit het verkeersonderzoek, zie bijlage 1) verder uit te werken richting planontwerp en uitvoering;*
- 2. Daarbij te kiezen voor een profiel met vrijliggend fietspad, zonder benodigde grondaankoop (zie bijlage 2);*
- 3. De besluitvorming over fase 3 van de noordelijke ontsluitingsweg (tussen de Kennedybaan en de Gewandeweg) te koppelen aan de ontsluiting van woningbouwontwikkelingen in het westen en noorden van Oss.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

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).

In 2020 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.

Op 15 december 2020 heeft het college een opinienota vastgesteld en aangeboden aan de opiniecommissie ruimte (21 januari 2021). In deze opinienota hebben we u gevraagd een voorkeur uit te spreken voor een van de vijf varianten van de noordelijke randweg. Een meerderheid heeft zich uitgesproken voor aanleg van fase 1 en 2 van de weg, en voor koppeling van de aanleg van fase 3 aan de ontwikkeling van de woningbouw in Oss-West.

Welk resultaat willen we bereiken?

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.

Welke argumenten zijn er 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

De aanleg van fase 1 en 2 (zie bijlage 2A) zorgt voor een extra ontsluitingsroute voor inwoners uit Oss-Noord richting N329 (in totaal maken circa 4.200 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de noordelijke ontsluitingsweg). In de programmabegroting 2020-2023 is geld vrijgemaakt om fase 1 (vanaf N329 tot Oijenseweg) verder uit te voeren. Vanaf 2023 wordt hiervoor een structureel bedrag opgenomen. Het verkeerskundig onderzoek toont aan dat het noodzakelijk is fase 1 en 2 gelijktijdig te realiseren. Door aanleg van fase 1 nemen de intensiteiten op de Frankenbeemdweg (fase 2) zodanig toe dat de huidige inrichting van die weg niet meer voldoet. Voor fase 2 zijn ook voldoende middelen beschikbaar (zie voor meer informatie het financiële overzicht in de vertrouwelijke bijlage 4). De besluitvorming over fase 3 (Mikkeldonkweg) koppelen we aan de woningbouwontwikkelingen in het noorden en westen van Oss (zie ook beslispunt 3).

1.2 We kiezen voor een tracé grotendeels over bestaande wegen

De ontsluitingsweg kan grotendeels worden gerealiseerd door een opwaardering van bestaande wegen. Hierdoor blijft de ruimtelijke impact zo beperkt mogelijk. Een deel van de

ontsluitingsweg (Spitsbergerweg) wordt bovendien al aangepast in verband met de ontwikkeling van de woonwijk Oijense Zij Noord. Hiervoor is een bedrag opgenomen in de grondexploitatie voor de Oijense Zij Noord. Wij hebben bij het ontwerp extra aandacht voor een goede stedenbouwkundige/ landschappelijke inpassing. Denk hierbij aan een goede verbinding tussen woonwijken en landelijk buitengebied. Ook daar waar een nieuw tracé nodig is (met name bij de Achterschajkstraat), houden we rekening met de inpassing in de omgeving.

1.3 Openstelling van de aansluiting Oijenseweg draagt bij aan het gebruik van de noordelijke ontsluitingsweg

We willen dat de nieuwe ontsluitingsweg zo goed mogelijk gebruik gaat worden om zo de Singel 1940-1945 zo veel mogelijk te ontlasten. In de nu voorgestelde variant 4 wordt de fietsverbinding tussen Oijenseweg en de noordelijke ontsluitingsweg opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Zo stimuleren we inwoners uit onder meer Hofvijver, Het Eiland, Slotgracht en toekomstige inwoners uit het westelijk deel van de Oijense Zij Noord om via de nieuwe noordelijke route te rijden.

De Oijenseweg gaat circa 2.700 motorvoertuigen per etmaal trekken ter hoogte van de huidige fietsdoorsteek. Het gebruik van de noordelijke ontsluitingsweg neemt door openstelling van de Oijenseweg iets toe (+ 700 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van variant 2). De verwachte intensiteiten op de Oijenseweg blijven binnen de normen voor dit type weg. Bij de uitvoering houden we rekening met aanpassingen aan de Oijenseweg om de leefbaarheid voor aanwonenden en de verkeersveiligheid (met name voor fietsers) te garanderen.

1.4 Door openstelling van de Oijenseweg worden andere wegen ontlast

Door openstelling van de fietsverbinding op de Oijenseweg voor autoverkeer sluit een aantal noordelijke wijken directer aan op de noordelijke ontsluitingsweg. Hierdoor neemt het gebruik van de Macharenseseweg en de Rusheuvelstraat/Voorburcht af. Deze wegen worden dus minder druk met autoverkeer. Ook op de Singel 1940-1945 zal de verkeersdruk afnemen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid voor bewoners daar en de verkeersveiligheid van gebruikers van deze wegen.

2.1 Met het voorgestelde profiel kiezen we voor een veilige inrichting, terwijl de investeringen zo klein mogelijk worden gehouden

In een eerder stadium werkten we drie profielen uit voor de noordelijke randweg (zie bijlagen bij Adviescommissie Ruimte, 12 december 2019, agendapunt 6.1.13 Informatienota

Bereikbaarheid Oss Noord). Het profiel met 1x1 rijstrook en vrijliggend fietspad (profiel 3, zie bijlage 2B) voldoet aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig en er is geen of nauwelijks grondaankoop nodig. De beschikbare fysieke ruimte op een deel van het tracé is daarmee beperkt. Voor de veiligheid van het langzaam verkeer (met name fietsers) is een vrijliggend fietspad langs de weg noodzakelijk. De resterende ruimte voor de weg zelf is daardoor beperkt. We kiezen daarom voor een smalle groenstrook tussen weg en fietspad. Hierdoor is geen (of nauwelijks) grondaankoop van derden nodig (met bijbehorende investeringen).

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.

Ten tijde van het verkeerskundig onderzoek waren de plannen voor Oss-West (3.000 woningen) nog niet bekend. De verkeerseffecten van deze grote woningbouwontwikkelingen zijn daarom nog niet meegenomen in het onderzoek. De toename van verkeersdruk en mogelijke knelpunten op ons wegennet als gevolg van woningbouwontwikkelingen brengen we op dit moment in beeld. Op basis hiervan bepalen we welke hoofdwegenstructuur gewenst is voor een toekomstbestendige regionale en lokale bereikbaarheid. Dit bepaalt mede of en hoe we de derde fase van de noordelijke ontsluitingsweg uitvoeren. De aanleg van nieuwe infrastructuur om nieuwe woningbouwontwikkelingen te ontsluiten (waaronder een mogelijke aanleg van een derde fase van de noordelijke ontsluitingsweg), zien we als bovenwijkse voorzieningen. De kosten hiervoor koppelen we aan de ruimtelijke ontwikkelingen.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 Het knelpunt van de doorstroming op de Singel 1940-1945 wordt niet opgelost

De aanleg van de extra ontsluitingsroute in het noorden zorgt voor afname van de verkeersintensiteit op de Singel 1940-1945 met circa 10% (2.000 motorvoertuigen per etmaal). De intensiteiten op de Singel 1940-1945 blijven hoog, circa 17.000 motorvoertuigen per etmaal. Het knelpunt van de slechte doordoorstroming op de Singel 1940-1945 wordt daarmee niet opgelost. Dit was één van de aanleidingen voor het onderzoek naar een noordelijke ontsluitingsweg.

Ook het plaatsen van slimme verkeerslichten (onderzocht naar aanleiding van de motie Slim doorstromen op Singel 40-45 (4 juli 2019)) lost het doorstromingsprobleem niet op. Wij gaan er vanuit dat deze motie met dit onderzoek en deze conclusie is afgedaan.

1.2 De weg leidt mogelijk tot ongewenst sluipverkeer

Met aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg ontstaat een nieuwe route van bedrijventerrein Elzenburg richting westen en vice versa. Dit kan mogelijk een aantrekkelijke route worden voor (vracht)verkeer, dat vervolgens via de Gewandeweg richting Den Bosch/A2 kan rijden. Om dit te voorkomen overwegen we een vrachtwagenverbod in te stellen op (een deel van) de noordelijke ontsluitingsweg.

1.3 De effecten van de ontsluitingsweg zijn alleen verkeerskundig onderzocht.

We hebben in beeld wat de verkeerskundige effecten zijn van aanleg van een noordelijke ontsluitingsweg. De keuze voor aanleg van (een deel van de) noordelijke ontsluitingsweg is hoofdzakelijk op deze effecten gebaseerd. Een integrale afweging waarbij ook effecten vanuit andere invalshoeken, zoals natuur en landschap, stedenbouw, klimaat, milieu (emissie) en geluid moet nog plaatsvinden. Dit kan nog leiden tot een andere keuze voor de aanleg of inpassing van de weg, of tot extra maatregelen en kosten. Voor aanvullende maatregelen hebben we een stelpost opgenomen in het kostenoverzicht. We denken hierbij in ieder geval aan nader onderzoek op het gebied van flora en fauna (ecologie), geluid en bodem. Voor het uitvoeren van deze onderzoeken gebruiken we het voorbereidingsbudget dat beschikbaar is gesteld in de programmabegroting 2020-2023.

Zo weten we uit de eerdere globale analyses al dat het profiel van de weg alleen inpasbaar is als de knotwilgen aan de Spitsbergerweg verdwijnen. Ook moet het bijzondere eikenlaantje parallel aan de Maaskade doorkruist worden voor een goede aansluiting van de Achterschijkstraat op de Kanaalstraat. We laten een lokaal soortmanagementplan opstellen om inzicht te verkrijgen of we de Wet Natuurbescherming overtreden. Dit biedt meteen concrete handvaten om de juiste mitigerende en compenserende maatregelen op te nemen in het ontwerp (zowel voor bestaande als potentiële diersoorten). Daarmee benutten we de aanleg van de weg als kans voor een versterking van de natuur en biodiversiteit.

1.4 Realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg zorgt niet voor minder autoverkeer

De noordelijke ontsluitingsweg zorgt voor een betere autobereikbaarheid van de noordelijke woonwijken. Inwoners krijgen een alternatieve optie om hun wijk in of uit te komen per auto. Autogebruik wordt hiermee niet ontmoedigd, de uitstoot van CO₂ neemt niet af. Daarmee draagt aanleg van de weg niet bij aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente op het gebied van schone lucht. Aanleg van de weg zal leiden tot spreiding van verkeer over de bestaande routes (o.a. Singel 1940-1945) en over de nieuwe route. Er is dus vooral sprake

van verplaatsing van autoverkeer over andere routes; geen afname, maar ook geen toename van autoverkeer.

1.5 Er zijn bezwaarprocedures te verwachten

We hebben al schriftelijke bezwaren ontvangen, met name van bewoners nabij de Frankenbeemdweg (zie bijlage 3: brief d.d. 4 maart 2021 van Belanghebbenden Harnas Oss). We moeten er rekening mee houden dat er bij de inspraak (nog meer) officiële zienswijzen worden ingediend, die leiden tot procedures. We zoeken daarom uit hoe we bij de verdere uitwerking van het ontwerp al tegemoet kunnen komen aan mogelijke bezwaren. Hierbij denken we bij voorbeeld aan landschapscompensatie, geluidsmaatregelen en 'emissie maatregelen'.

1.6 De kosten voor onderhoud en beheer van de weg nemen toe

Als gevolg van het nieuwe profiel nemen de kosten voor onderhoud en beheer van de weg toe. Denk hierbij aan het plaatsen van verlichting en de uitbreiding van asfalt. Voor fase 1 zijn de meerkosten al opgenomen in de programmabegroting 2020-2023. Voor fase 2 moet we nog een verdiepingsslag maken om te kijken in hoeverre de extra OZB inkomsten van de Oijense Zij Noord toereikend zijn om deze extra onderhoudskosten op te vangen. Indien nodig komen we met een offerte in de programmabegroting om extra kosten te borgen.

2.1 De inrichting van de weg vraagt nog nadere uitwerking

Een vervolgstap is het opstellen van een definitief schetsontwerp voor de weg. Hierbij moeten diverse praktische knelpunten worden opgelost. De uitkomsten van deze uitwerkingen vragen mogelijk om aanvullende maatregelen. Voor deze aanvullende maatregelen is een stelpost opgenomen in het kostenoverzicht. Eventueel benodigde onderzoeken om te komen tot een definitief schetsontwerp financieren we uit het voorbereidingsbudget.

Uit de eerdere knelpuntenanalyse kwam de inrichting van de Kanaalstraat al naar voren. Het profiel van deze weg is op dit moment voldoende breed om de functie als ontsluitingsweg te vervullen. Echter, de combinatie van doorgaand verkeer met bestemmingsverkeer is een aandachtspunt. Met name de manoeuvrerende vrachtwagens hebben invloed op de verkeersveiligheid en doorstroming op de Kanaalstraat. Andere punten die bij de uitwerking van het ontwerp aan de orde komen zijn de inpassing van kruispuntoplossingen, de aansluiting op de N329 en de kruising van het goederenspoor. Ook zijn aanpassingen op de omliggende wegen nodig of gewenst om de inrichting passend te maken aan het gebruik en de verkeersveiligheid te garanderen (denk aan Oijenseweg, Machareneweg).

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Aanleg

De kosten voor aanleg van fase 1 en 2 van de noordelijke ontsluitingsweg zijn geraamd op respectievelijk € 4,7 en € 3,5 miljoen. De daadwerkelijke kosten zijn mede afhankelijk van benodigde (extra) maatregelen en de keuzes bij het ontwerp (sober of meer investeringen in kader van bijvoorbeeld verkeersveiligheid of ruimtelijke inpassing). Vooralsnog houden we rekening met € 1 miljoen extra benodigd voor aanvullende maatregelen, zoals aanpassing van de aansluitingen Kanaalstraat-N329 en Oijenseweg-Spitsbergerweg en aanleg van een rotonde bij de Maaskade.

Het benodigde budget voor aanleg van fase 1 en 2 wordt gedekt door de middelen uit de programmabegroting (vanaf 2023 structureel bedrag van € 200.000, komt overeen met investering van € 4,7 miljoen) en de Grondexploitatie Oijense Zij Noord (hierin is een bedrag bestemd voor aanpassing van de Spitsbergerweg). Het resterende bedrag wordt gedekt door de reserves van het IUP en MipMo. Meer informatie over kosten en dekking zijn opgenomen in de vertrouwelijke bijlage.

Voorbereiding

In de programmabegroting 2020-2023 is een voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van €150.000. Dit budget is bedoeld voor nadere onderzoeken om te komen tot uitvoering van het project. Tot nu toe is circa € 42.000 hiervan gebruikt, met name voor uitvoering van het verkeerskundig onderzoek. Het resterende bedrag van circa € 108.000 gebruiken voor onderzoeken op het gebied van flora en fauna (ecologie), geluid en bodem, en voor eventuele onderzoeken om te komen tot een definitief schetsontwerp. We verwachten dat het beschikbare budget voldoende is om alle benodigde onderzoeken uit te voeren.

Beheer en onderhoud

Dit plan leidt tot een toename van het areaal openbare ruimte. Hierdoor stijgen de kosten voor het beheer en onderhoud van de openbare ruimte met een structureel bedrag van € 57.000 (fase 1 en 2). Het gaat hierbij om de kosten van het dagelijks en groot onderhoud van verhardingen, openbare verlichting en het groen.

De toename van de onderhoudskosten voor fase 1 (€ 22.000) is afgedekt in de Programmabegroting 2020. Voor fase 2 moet we nog een verdiepingsslag maken om te kijken

in hoeverre de extra OZB inkomsten van de Oijense Zij Noord toereikend zijn om deze extra onderhoudskosten op te vangen. Indien nodig komen we met een offerte in de programmabegroting 2022 om extra kosten te borgen.

b. Communicatie

We hebben een projectpagina ingericht 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. Vragen over het plan kunnen gesteld worden via het mailadres noordelijkerandweg@oss.nl.

In het najaar van 2021 stellen we een startdocument op voor uitvoering van dit project, waarin we ook aangeven hoe het participatietraject eruit gaat zien (zie onder c. Uitvoering).

c. Uitvoering

Indien de gemeenteraad akkoord gaat met dit besluit, werken we in het najaar van 2021 een startdocument voor ontwerp en uitvoering van het project uit. Onderdelen die hierin in ieder geval worden opgenomen zijn het participatietraject, en een nadere planning voor nadere onderzoeken en uitwerking van het ontwerp. Verder starten we het traject voor bestemmingsplanwijziging (gedeelte Achterschajkstraat). We streven ernaar eind 2021 een ontwerp-bestemmingsplan gereed te hebben.

d. Overlegd met

IBOR

RO

F&C

Bijlagen

- Bijlage 1 RHDHV (8 december 2020), Verkeersonderzoek Randweg Oss Noord
- Bijlage 2A Overzicht fasen Ontsluitingsweg Oss Noord
- Bijlage 2B Uitwerking profiel 3 per fase
- Bijlage 3 Brief d.d. 4 maart 2021 van Belanghebbenden Harnas Oss
- Bijlage 4A Financieel overzicht noordelijke ontsluitingsweg (vertrouwelijk)
- Bijlage 4B Investeringsoverzicht profiel 3 noordelijke ontsluitingsweg (vertrouwelijk)

Samenvatting

De gemeente Oss wil de bereikbaarheid van bestaande en nieuwe woonwijken in Oss-Noord verbeteren. De aanleg van de ontsluitingsweg Oss-Noord, tussen de N329 en de JF. Kennedybaan, én openstelling van de aansluiting bij de Oijenseweg draagt hieraan bij. We

kiezen voor een tracé grotendeels over bestaande wegen en met een profiel dat voldoet aan de minimale eisen van verkeersveiligheid. Zo maken we een veilige route, terwijl we de investeringen zo beperkt mogelijk houden. De verdere uitwerking van het ontwerp en benodigde procedures moeten uitwijzen welke aanvullende maatregelen nog nodig zijn.